



Jueves 15/07/2010. Actualizado 14:01h.

ÁFRICA. Utopía y realidad

50 años de independencias africanas

¿Independencias africanas? El perverso peso de las estadísticas Más allá de los tópicos

ÁFRICA | 50 años de la independencia de Somalia

Cuando la piratería dejó el Caribe

- El líder somalí sufre un atentado en la celebración del aniversario
- Los piratas aprovechan la ruta de miles de barcos en el Golfo de Adén

Yasmina Jiménez | Madrid

Actualizado **domingo 04/07/2010 04:59 horas**

Somalia, antigua colonia italiana y británica celebraba el pasado día 1 de julio sus cincuenta años de descolonización. O lo intentaba, porque la ceremonia no pudo escapar a la violencia interna que sacude al país africano desde hace casi dos décadas. La anarquía en la que viven los somalíes ha traspasado sus fronteras para convertirse en **un problema internacional** a través de la piratería en el Golfo de Adén, surcado por miles de barcos cada año.

Somalia

Capital: Mogadisco

Gentilicio: Somalí

Población: 8,9 millones

Superficie: 637.657 km².

Ni los deseos de paz enviados por el secretario general de la ONU, Ban Ki-moon, al pueblo somalí el día de la conmemoración de la independencia impidieron que un atentado contra el presidente del país africano, Sharif Seikh Ahmed, terminara frustrando la celebración aunque no hubiera que lamentar heridos.

Sin embargo, Somalia no siempre fue así. Hubo un tiempo para la esperanza tras la consecución de la soberanía política en 1960. La Somalia británica e italiana se unieron mientras que la zona francesa nació como país independiente, Yibuti. Nueve años le duró a Somalia su sistema democrático que caía en 1969 con un golpe dirigido por

Mohamed Siad Barre, quien instaló un régimen militar. Después de una guerra con la vecina Etiopía, **en 1991 una insurrección, que provocó 300.000 muertes, ponía fin al régimen de Siad Barre.**

El país africano se convirtió en la tierra sin ley. El territorio quedó repartido entre los líderes de clanes tribales, conocidos como "señores de la guerra", y las milicias integristas islámicas. Comenzó a forjarse entonces la pesadilla que sería para muchos gobiernos la piratería somalí.

“Los abordajes a buques fueron creciendo a medida que, tras el derrocamiento de del presidente Mohamed Siad Barre, el 26 de enero de 1991, Somalia se desintegraba en medio de feroces luchas de las distintas facciones de los ‘señores de la guerra’ y con el veneno añadido de una fuerza integrista islámica cada vez más pujante”, explica Miguel Salvatierra en su obra ‘El próspero negocio de la piratería en África’ (Ed. Catarata, 2010).

Somalia se sumergió entonces en la miseria que propicia la guerra. La sequía y la lucha por el poder -‘los tambores de guerra son tambores de hambre’, dice un proverbio africano- hicieron el resto. Ni los intentos por pacificar la zona de EEUU, que pasaron a la historia por la batalla de Mogadisco y **el derribo de los dos helicópteros Black Hawk**, pudieron sacar a Somalia de la situación en la que se había metido.

La ruta del Golfo de Adén

No sólo las armas y el hambre están destruyendo a los somalíes. Esta misma semana, el Comité Español de ACNUR hizo un llamamiento en el que solicitaba ayuda urgente para paliar la situación crítica de los 3,6 millones de somalíes desplazados al sur de Somalia y en los campos de refugiados de los países limítrofes, que en algunos casos han triplicado su capacidad de acogida.

Miguel Salvatierra encuentra en la pobreza y otros aspectos la explicación al aumento de secuestro de barcos: “Los llamados Estados fallidos o desestructurados, incapaces de ejercer una autoridad en sus costas, unido a la **miseria y un tráfico ilegal de armas, drogas o personas** sin apenas obstáculos, integran el caldo de cultivo básico de la nueva piratería”.

Grandes superpetroleros, buques-contenedores y pesqueros han hecho del Golfo de Adén “una de las principales arterias del comercio y suministro energético mundial”, asegura Salvatierra. “Es **la ruta por la que surcan unos 20.000 barcos** al año hacia o desde el estratégico canal de Suez, lo que supone un 20% del comercio marítimo internacional y en torno a un 30% del suministro de petróleo a Europa”.

Ruta que hacían también el 'Alakrana' y el 'Playa de Bakio', los dos secuestros más conocidos de pesqueros españoles a manos somalíes. El debate sobre cómo acabar con el problema dividía entonces a la comunidad internacional que prefería obviar que “bajo esa miseria que impulsa a muchos piratas está **la sobreexplotación pesquera a cargo de las modernas flotas** de los países occidentales”, como recuerda el escritor Salvatierra. “La eficacia y la capacidad de los buques-factoría han contribuido a reducir prácticamente a la nada la pesca tradicional de muchos países y la han dejado limitada, en el mejor de los casos, a la de mera subsistencia”.

La floreciente poesía somalí o las apariciones en los medios de comunicación de las incesantes luchas de **mujeres somalíes como Waris Dirie o Ayaan Hirsi Ali** han quedado totalmente eclipsadas en la visión internacional que prevalece del país por las tropelías de los piratas, **tan alejadas de aquella idea romántica** que nos ofrecían hasta hace pocos

años libros y películas sobre los bandidos del Caribe. El sueño de libertad nacido en 1960 reducido a miseria, violencia y piratería.

Realizado con la colaboración de Casa África.

© 2010 Unidad Editorial Internet, S.L.