



# OCÉANOS SIN LEY



VIAJES A TRAVÉS DE  
LA ÚLTIMA FRONTERA  
SALVAJE

IAN URBINA

Capitán Swing®

# OCÉANOS SIN LEY

VIAJES A TRAVÉS DE  
LA ÚLTIMA FRONTERA  
SALVAJE

IAN URBINA

Traducción de  
Enrique Maldonado

*Capitán Swing* 



# OCÉANOS SIN LEY

VIAJES A TRAVÉS DE  
LA ÚLTIMA FRONTERA  
SALVAJE

IAN URBINA

A AIDAN

A pesar de todo el caos  
y el agotamiento, no ha habido  
mayor aventura ni proyecto más  
satisfactorio que ser parte  
de tu tripulación.



## Introducción

**A** unas cien millas náuticas de la costa de Tailandia, una treintena de niños y adultos camboyanos trabajan descalzos todo el día y parte de la noche en la cubierta de un pesquero de cerco. Olas de más de cuatro metros escalan los costados del barco y alcanzan a la tripulación por debajo de las rodillas. La espuma de mar y las tripas de pescado hacen de la superficie una pista de patinaje. Con el errático balanceo que provocan la marejada y el viento huracanado, moverse por la cubierta es una carrera de obstáculos entre aparejos afilados, cabestrantes en movimiento y redes apiladas de doscientos kilos.

Llueva o truene, los turnos son de entre dieciocho y veinte horas. Por la noche la tripulación cala sus redes cuando los pequeños peces plateados que persigue (fundamentalmente jureles y arenques) reflejan mejor la luz y son más fáciles de distinguir en aguas oscuras. Durante el día, con el sol alto en el cielo, las temperaturas ascienden hasta los treinta y ocho grados, pero el trabajo no se detiene. El agua potable está muy racionada. La mayoría de las estanterías están cuajadas de cucarachas. El baño es una plancha de madera de quita y pon sobre la cubierta.

Por la noche, los insectos limpian los platos sin fregar de los chavales. La sarnosa perra del barco apenas levanta la cabeza cuando las ratas, que se mueven por el pesquero como descuidadas ardillas urbanas, comen de su cuenco.

Si no está pescando, la tripulación selecciona las capturas y remienda las redes, que tienen tendencia a romperse. Un chico, con la camiseta manchada de tripas de pescado, presume orgulloso de los dos dedos que le ha amputado una red que se enredó en una manivela. Las manos de estos pescadores, casi nunca del todo secas, tienen heridas abiertas, cortes causados por las escamas y abrasiones producidas por la fricción de las redes. Los muchachos se cosen ellos mismos los cortes más profundos. Las infecciones son constantes. A los capitanes nunca se les agota el suministro de anfetaminas, que ayudan a la tripulación a trabajar más horas, pero en rara ocasión embarcan antibióticos para las heridas infectadas.

En barcos como este, los marineros a menudo reciben palizas por pequeñas transgresiones como ser demasiado lentos remendando una red o colocar por error un jurel en el cubo destinado a los arenques o al bacalao negro. La desobediencia es más un pecado capital que una falta. En 2009 la ONU llevó a cabo una investigación con cincuenta niños y hombres camboyanos vendidos a pesqueros tailandeses. Entrevistados por el personal de Naciones Unidas, veintinueve afirmaron haber visto a su capitán o a otros oficiales matar a un trabajador.

Los niños y los hombres que suelen trabajar en estos barcos son invisibles para las autoridades porque en su mayoría son inmigrantes indocumentados. Enviados a

regiones ignotas, están más allá de donde la sociedad podría ayudarles, habitualmente en los denominados «barcos fantasma»: embarcaciones no registradas que el Gobierno tailandés se muestra incapaz de controlar. Lo más común es que no hablen la lengua de sus capitanes tailandeses, no sepan nadar y, provenientes de aldeas del interior, no hayan visto el mar antes de este, su primer encuentro con él.

La práctica totalidad de la tripulación que conocí en aquel viaje tenía una deuda que pagar, parte de su servidumbre contractual, un sistema «viaja ahora y paga más tarde» que requiere trabajar para devolver el dinero que a menudo tuvieron que pedir prestado para entrar de forma ilegal en otro país. Uno de los chicos camboyanos se dirigió a mí y, avanzada nuestra conversación, intentó explicar en un pobre inglés lo elusiva que la deuda se hacía una vez que partían del puerto. Señalando su propia sombra y moviéndose como si intentara atraparla, decía: «No poder coger».

Este es un espacio brutal. Pasé cinco semanas en el invierno de 2014 intentado visitarlo. Los pesqueros del mar de China Meridional, especialmente la flota tailandesa, son famosos desde hace años por utilizar los denominados esclavos del mar, en su mayoría migrantes obligados por las deudas o mediante coerción a dejar tierra firme. Los peores de estos barcos son los de gran altura, muchos de los cuales faenan a cientos de kilómetros de la costa y a veces no regresan a puerto en más de un año, durante el que buques nodriza los proveen de suministros y trasladan las capturas a puerto. Ningún capitán se había prestado a



llevarme con un fotógrafo hasta allí, a más de cien millas náuticas de la costa, a estos pesqueros de gran altura. Así pues, fuimos saltando de barco en barco —cuarenta millas en uno, cuarenta en el siguiente— para adentrarnos lo suficiente.

Mientras observaba a los camboyanos cantar, como un grupo de presos encadenados, para asegurar la sincronización al halar las redes, recordé una incongruencia a la que me he enfrentado una y otra vez a lo largo de años de investigación periodística en alta mar: a pesar de su embriagadora belleza, el océano es también un lugar distópico, escenario de oscuras crueldades. El imperio de la ley —a menudo tan sólido en tierra, reforzado y clarificado por siglos de cuidadoso bruñido del léxico, reñidas fronteras jurisdiccionales y fuertes regímenes de aplicación— es maleable en el mar, si es que existe siquiera.

Hay más contradicciones. Ahora que tenemos un conocimiento exponencialmente mayor del mundo que nos rodea, con tanta información en la yema de los dedos y apenas a un gesto o un clic de distancia, lo que sabemos sobre los océanos es escandalosamente poco. La mitad de la población del mundo vive hoy a menos de ciento cincuenta kilómetros del mar; las navieras transportan en torno al 90 por ciento de las mercancías del planeta. Más de 56 millones de personas trabajan en todo el mundo en pesqueros y otras 1,6 millones en cargueros, petroleros y otros tipos de buques mercantes. Y, sin embargo, el periodismo es en este campo una rareza, excepto por la noticia ocasional sobre piratas somalíes o vertidos masivos

de petróleo. Para la mayoría de nosotros, el mar es solo un lugar que sobrevolamos, un amplio lienzo de azules oscuros o más claros. Aunque puede parecer enorme y todopoderoso, es vulnerable y frágil, en parte porque las amenazas ambientales llegan lejos, trascendiendo las fronteras arbitrarias que los cartógrafos han trazado sobre los océanos a lo largo de los siglos.

Como un coro disonante de fondo, estas paradojas me obsesionaron durante mis viajes, que se extendieron a lo largo de cuarenta meses, 400 000 kilómetros, ochenta y cinco vuelos, cuarenta ciudades, todos los continentes y más de 12 000 millas náuticas a lo largo de los cinco océanos y otros veinte mares. Los viajes me ofrecieron las historias de este libro, un compendio de narrativas sobre este espacio indómito. Mi objetivo no era solo informar de la suerte de los esclavos del mar, sino también dar vida al elenco completo de personajes que surcan los océanos. Entre ellos hay ecologistas justicieros, ladrones de barcos hundidos, mercenarios marítimos, balleneros insolentes, agentes de recuperación de bienes, abortistas marinos, vertedores clandestinos de petróleo, elusivos pescadores furtivos, marineros abandonados y polizones a la deriva.

Desde que era joven, el mar me ha encandilado, pero hasta un invierno brutalmente frío en Chicago no tomé las riendas de mi fascinación. Después de cinco años dedicado a un programa de doctorado en historia y antropología en la Universidad de Chicago, decidí dejar para otro momento la tesis y volar a Singapur para un trabajo temporal de marinero de cubierta y antropólogo residente en un buque de investigación llamado Heraclitus. Durante tres meses,

los que pasé allí, la nave no abandonó el puerto por problemas burocráticos y yo dediqué el tiempo a conocer a las tripulaciones de otros barcos amarrados cerca.

Esta experiencia anclado en Singapur fue mi primer contacto real con los marinos mercantes y los pescadores de gran altura; aquellos días quedé cautivado por lo que parecía una tribu errante. Estos trabajadores son prácticamente invisibles para quien lleva una vida sin acceso al mar. Tienen su propia jerga, su etiqueta, supersticiones, jerarquía social, códigos de disciplina y, por las historias que me contaron, su abanico particular de delitos y una tradición de impunidad. El suyo es también un mundo en el que los saberes tradicionales tienen tanta fuerza como la ley.

Lo que quedó especialmente claro en estas conversaciones es que desplazar mercancías por mar es mucho más barato que por aire, en parte porque las aguas internacionales están despejadas de burocracias nacionales y no se ven limitadas por normas. Este hecho ha dado pie a todo tipo de actividades sin regular, desde el fraude tributario al almacenamiento de armas. A fin de cuentas, hay un motivo por el que el Gobierno estadounidense, por ejemplo, eligió las aguas internacionales para dismantelar el arsenal de armas químicas de Siria, para algunos de los encarcelamientos e interrogatorios relacionados con el terrorismo o para deshacerse del cadáver de Osama bin Laden. En paralelo, las industrias pesquera y mercante son tanto víctimas del desgobierno mar adentro como beneficiaras y responsables de él.

Nunca terminé la tesis. En lugar de eso, empecé a trabajar en 2003 en *The New York Times* y, durante la siguiente década, mientras aprendía a ser periodista, propuse de manera ocasional y sin éxito la idea de hacer una serie de reportajes sobre este mundo alejado de tierra firme. Utilicé toda comparación persuasiva que fui capaz de concebir. Como si fuese un alegórico bufé libre, el mar ofrece oportunidades inestimables, argumentaba. Desde una perspectiva periodística, dos tercios del planeta son nieve virgen, insistía, porque pocos periodistas o ninguno lo están analizando en profundidad.

En 2014 Rebecca Corbett, mi editora de aquella época, aceptó la propuesta y, al hacerla suya, me animó sabiamente a centrarme más en las personas que en los peces, profundizando sobre todo en las cuestiones laborales y de derechos humanos, pues los asuntos ambientales emergerían también con ese enfoque. El primer reportaje de la serie «The Outlaw Ocean» lo publicó *The New York Times* en julio de 2015; otra decena de textos aparecieron en 2016. Pedí quince meses de permiso del periódico, a partir de enero de 2017, para seguir investigando en este libro.

\* \* \*

Durante mis viajes tuve mucho tiempo de inactividad que dediqué a sumergirme en libros sobre los océanos. En términos de experiencia y filosóficos, el mar es y siempre ha sido cosas muy distintas para las diferentes personas. Es una metáfora de la infinitud y un lugar con la forma más pura de libertad, claramente alejado de intromisiones

gubernamentales. Una huida para algunos, el mar es una cárcel para otros. Plagado de tormentas devastadoras, expediciones condenadas, naufragos y pescadores obsesivos, el canon de la literatura marina ofrece una imagen vibrante de un espacio acuático salvaje y de sus indomables pícaros solitarios. Como pájaros en las Galápagos, estos hombres han hecho por norma a lo largo de los siglos lo que les apetecía, evolucionando en gran medida sin depredadores. Lo sorprendente es que sigue siendo así. Mi esperanza con este libro es ofrecer un esbozo que traiga al presente nuestra conciencia de estas personas y estos lugares.

Para hacer el libro más una bitácora en primera persona («Cuenta historias, no escribas artículos», me solían recordar mis editores), decidí recurrir en menor medida a entrevistas en tierra firme o a testimonios de archivo, y me esforcé en informar desde los propios barcos. En su mayor parte fueron pesqueros, pero también mercantes, cruceros, embarcaciones médicas, arsenales flotantes y buques de investigación y activistas, además de patrulleros de la Armada, de la policía portuaria y de la Guardia Costera.

Como proyecto periodístico, el riesgo de afrontar un tema tan ambicioso era real (como dice la expresión, intentar «arar en el mar»). A veces, el proceso de investigación era tan zigzagueante que parecía más un trastorno por déficit de atención que verdadero periodismo. Sin embargo, cuanto más viajaba, en mayor medida conducía una historia a otra —ninguna de ellas limpia ni clara, ninguna con una innegable división entre el bien y el mal, el villano y el héroe, el depredador y la presa—. Como los océanos

mismos, las historias que emergían eran demasiado extensas para someterlas a una narrativa única, lineal. Así pues, en lugar de eso, organicé los capítulos como una serie de reportajes, confiando en que los lectores conectarán los puntos en común a su modo, más allá de los patrones que yo observé.

Finalmente, el objetivo de este proyecto es dar testimonio de un mundo que en raras ocasiones vemos. Cuenta la historia de un agente de recuperación de bienes que lleva un petrolero de un puerto griego a aguas internacionales, y la de una médica que traslada de manera clandestina a mujeres embarazadas de la costa mexicana a alta mar para practicar abortos que serían ilegales en tierra firme. Relata el trabajo de los ecologistas justicieros que persiguieron en el Atlántico Sur al pesquero furtivo más buscado por la Interpol y después atosigaron en el océano Antártico al último ballenero industrial de Japón. En el mar de China Meridional me vi en mitad de un enfrentamiento armado entre dos países que habían, ambos, tomado rehenes del enemigo. En la costa de Somalia estuve un tiempo varado en un pequeño pesquero de madera en aguas infestadas de piratas. Vi un barco hundirse, navegué en violentas tormentas y fui testigo de lo que cerca estuvo de convertirse en un amotinamiento. Investigar estas historias me llevó desde un submarino en los océanos Antártico y Atlántico Sur hasta depósitos de armas en alta mar en el golfo de Omán, así como a plataformas petrolíferas del océano Ártico y el mar de Célebes.

A pesar de tanta aventura, lo más importante que vi en barcos de todo el mundo y he tratado de reflejar en este

libro son unos océanos tristemente desprotegidos, así como el caos y el sufrimiento que a menudo afrontan quienes trabajan en sus aguas.

## Persiguiendo al Thunder

*«No hay nadie más fuerte que esos dos guerreros: la paciencia y el tiempo».*

LEV TOLSTÓI, *Guerra y paz*[1]

La persecución llevaba tres días en marcha cuando el capitán Peter Hammarstedt concentró su atención en la pantalla del radar.[2] Desde que abandonara el puerto australiano de Hobart a los mandos de su barco, el Bob Barker, Hammarstedt analizaba este desolado espacio de aguas gélidas y buscaba entre los icebergs que salpican el horizonte del océano Antártico. En el puente de mando, la tarde del 17 de diciembre de 2014, tres parpadeos rojos se movían por la pantalla.[3] Los estudió con atención. Dos avanzaban lentamente con la corriente; estaba claro que eran icebergs. Pero el tercero era diferente, progresaba a ritmo constante en dirección opuesta.

Hammarstedt dirigió el Bob Barker hacia él. En la perpetua luz del verano antártico, el vigía de las alturas de la cofa vio una bandada de aves marinas que sobrevolaban y se zambullían en la estela de un lejano arrastrero. Hammarstedt cogió una carpeta. Dentro estaba la notificación morada de la Interpol con la lista de los delincuentes internacionales más empedernidos en el



sector de la pesca marítima y las reveladoras siluetas de las embarcaciones. El capitán hojeó los documentos hasta que encontró la descripción del pesquero furtivo más notorio del mundo, un buque de bandera nigeriana y sesenta y un metros de eslora llamado Thunder.[4] Con el arrastrero ya a unas tres millas náuticas de distancia, analizó el barco y confirmó que tenía el mismo perfil que el Thunder. Sonrió, hizo una pequeña pausa y pulsó la alarma (cinco bocinazos cortos) para indicar a los tripulantes que ocuparan sus puestos. Había encontrado a su presa.



El capitán Peter Hammarstedt en el puente de mando del Bob Barker.  
(Simon Ager / Sea Shepherd).

Originario de Estocolmo, Hammarstedt se incorporó a Sea Shepherd a los dieciocho años, poco después de terminar la educación secundaria. Larguirucho y con cara de niño, se parecía más a Howdy Doody[5] que a Barbanegra. Era más frío y formal de lo que se podría

esperar de un treintañero que ha pasado más de una década en el mar. Incluso sus correos electrónicos de un solo párrafo estaban bien puntuados y estructurados. Con tendencia a ordenar meticulosamente sus bolígrafos y lápices antes de empezar a trabajar en su escritorio, era un hombre organizado en un trabajo de lo más turbulento. Hammarstedt había participado en casi todas las campañas principales de Sea Shepherd desde 2003, incluidas diez persecuciones de balleneros japoneses en la Antártida. En su serio semblante su tripulación veía a un joven que se tomaba su trabajo en serio y que siempre mantenía la calma en situaciones extremas.

Para Sea Shepherd la persecución del Thunder iba más allá de hacer justicia o de proteger una especie marina en vías de extinción. Se trataba de aumentar la agresividad en la tímida aplicación de la ley en alta mar. Pero incluso decir que estas leyes son tímidas sería concederles más crédito del que merecen. Para actores despiadados como el Thunder, el mar es una gigantesca batalla campal sin norma alguna. Indetectables en gran medida por la vasta amplitud de los océanos, los pescadores furtivos tienen pocos motivos para cuidarse de que alguien les siga el rastro. Lejos de la costa, las leyes son tan turbias como desdibujadas están las fronteras; la mayoría de los países no tiene recursos ni interés en perseguir a los malhechores. En aquel momento, la notificación morada de la Interpol incluía únicamente a seis barcos, que habían rehuído a las autoridades durante décadas hasta ganarse el apodo de los Seis Bandidos (las únicas embarcaciones del mundo

merecedoras de tal distinción).[6] Durante años, actuaron con impunidad.



El Bob Barker.  
(Sea Shepherd).

A cientos de kilómetros de la seguridad de la costa, Hammarstedt y su tripulación estaban desempeñando el peligroso trabajo policial que las autoridades no asumen. Aunque los oficiales del Thunder eran considerados los peores criminales de la pesca, ningún país tenía la voluntad ni la capacidad de darles captura. La organización de Hammarstedt, la ONG ecologista Sea Shepherd, asumió el reto. Actuando como cazarrecompensas sin ánimo de lucro, la organización perseguía a la embarcación ilegal en esta sección desolada del océano en los confines del planeta, en las profundidades de las aguas antárticas. Era una batalla de astutos justicieros contra persistentes criminales.

Hammarstedt contactó por radio con Siddharth Chakravarty, el capitán de una segunda embarcación de Sea Shepherd, el Sam Simon, que había partido más tarde por problemas en el motor. Los dos barcos de Sea Shepherd iban pintados de camuflaje marítimo, con unas mandíbulas abiertas de tiburón pintadas en la proa y una imitación de la bandera pirata en la popa: un cráneo y un tridente que se cruza con un cayado. «Creo que hemos encontrado al Thunder —dijo Hammarstedt—. Hay varias boyas en el agua y tenemos una identificación visual del barco».

Hammarstedt siguió aproximándose al arrastrero a una velocidad de tres nudos. Un miembro de la tripulación aseguraba haber leído en la popa del barco: «Thunder, Lagos». Por radio, Hammarstedt se presentó a su adversario:[7]

*Bob Barker:* Thunder, Thunder, Thunder. Aquí el Bob Barker. Están pescando de forma ilegal.

*Thunder:* Perdón, perdón. Inglés no. Solo español.

*Bob Barker:* Vaya, qué suerte, porque *hablo español también*.<sup>[8]</sup>

Hammarstedt llamó al puente de mando a una fotógrafa hispanohablante que ejerció de intérprete.

*Bob Barker:* Están pescando de forma ilegal. ¿Tienen licencia para pescar?

*Thunder:* Tenemos licencia, tenemos licencia. El barco tiene bandera de Nigeria y navegamos en aguas internacionales. Cambio.

*Bob Barker:* Están pescando en la división 58.4.2 de la CCRVMA y tenemos una orden de detención de la Interpol contra ustedes.

*Thunder:* Estamos de paso y no estamos pescando. Además, ¿qué tipo de barco es el suyo? Veo que llevan una bandera pirata. ¿Eso qué es?

Sea Shepherd es una fuerza policial internacional ecologista, respondió Hammarstedt a través de la

intérprete. Tenían intención de proceder a la detención —«embargo preventivo» en terminología marítima— del Thunder.

*Thunder:* No, no, no. Negativo, negativo. No tienen autoridad para embargar este barco. No tienen autoridad para embargar este barco. Vamos a seguir navegando, vamos a seguir navegando, pero no tienen autoridad para embargar este barco. cambio.

*Bob Barker:* Tenemos autoridad. Hemos transmitido su posición a la Interpol y a la policía australiana.

*Thunder:* Vale, vale, pueden mandar nuestra posición, pero no pueden abordar el barco. No pueden embargarlo. Estamos navegando en aguas internacionales y lo seguiremos haciendo.

*Bob Barker:* Vamos a seguirlos y están arrestados. Cambien de rumbo y diríjense a Australia, a Fremantle.

Más tarde supe que, aunque el Thunder había incumplido la ley, su capitán tenía razón: Sea Shepherd no tenía autoridad para detener a nadie. El farol, no obstante, tuvo el efecto deseado. La tripulación del Thunder, que trabajaba en la cubierta de popa tirando restos de pescado por la borda, desapareció. De forma abrupta, el arrastrero ilegal, de más de una tonelada de acero reforzado, viró y aceleró sus motores con la intención de dejar atrás al barco de Sea Shepherd, más pequeño y rápido. El 17 de diciembre de 2014, a las 21:18, Hammarstedt anotó en el cuaderno de bitácora: «El Bob Barker seguirá con su persecución implacable e informará a la Interpol de la posición del pesquero Thunder».[9]

\* \* \*

Así empezó la persecución más prolongada de un pesquero furtivo en toda la historia naval. En los siguientes ciento

diez días, a lo largo de más de 11 500 millas náuticas, tres océanos y dos mares, la persecución del Thunder llevaría a la tripulación de Sea Shepherd a una implacable carrera de obstáculos con láminas de hielo del tamaño de un estadio, a una feroz tormenta, a enfrentamientos violentos y a lo que a punto estuvo de terminar en una colisión.

La mayor parte de los cuarenta hombres que conformaban la tripulación del Thunder era indonesia, según los documentos que se recuperaron posteriormente del pesquero, pero entre los oficiales había siete españoles, dos chilenos y un portugués.<sup>[10]</sup> El barco estaba al mando de un capitán chileno llamado Luis Alfonso Rubio Cataldo. Cinco de los españoles provenían de La Coruña. Galicia, una de las regiones más pobres de España, es apodada a menudo la «Sicilia española» porque alberga a las organizaciones criminales más famosas del país, conocidas por el tráfico de drogas y de tabaco de contrabando, pero dedicadas también, y con más frecuencia, a la pesca furtiva.



El Bob Barker y el Sam Simon acosan al pesquero furtivo más buscado por la Interpol, el Thunder, en la persecución más prolongada de un barco de pesca ilegal en la historia náutica.  
(Simon Ager / Sea Shepherd).

Poco misterio ofrecen las razones por las que armadores sin escrúpulos pescan en contra de la ley: el mercado negro de productos pesqueros es una pujante industria internacional que registra ventas anuales estimadas en 160 000 millones de dólares.[11] El mercado ilícito de la pesca ha crecido en la última década con la mejora de las tecnologías (radares más potentes, redes más grandes, barcos más rápidos), que permiten saquear los océanos con considerable eficiencia.

El Thunder era uno de los mejores del sector y, en opinión de los ecologistas, el peor de los Seis Bandidos, una

reputación ganada a lo largo de décadas de captura ilegal de un pez de aspecto horrendo, la merluza negra, una especie que se encuentra solo en las aguas más frías de la Tierra.[12] Conocida también como bacalao de profundidad, la merluza negra puede alcanzar los dos metros, y toma su nombre inglés (*toothfish*) de su doble hilera de dientes afilados como el acero al estilo de los tiburones. Esta criatura horripilante de un gris negruzco es de los depredadores de mayor tamaño de la Antártida, y puede moverse a profundidades superiores a los tres mil metros. [13] Su corazón late con una lentitud poco habitual (una vez cada seis segundos) para ahorrar energía en las gélidas profundidades.[14] Tiene los ojos del tamaño de bolas de billar, que salen grotescamente de sus cuencas cuando los pescadores la izan a profundidades menores con una presión más baja.

La especie es un plato estrella en restaurantes de primer nivel de Estados Unidos y Europa, con un precio de unos treinta dólares por filete. Pero los comensales no encontrarán *toothfish* en el menú. Se comercializa con el nombre de róbalo o merluza chilena.[15] La demanda despegó en los años ochenta y noventa, después de que un distribuidor de pescado de Los Ángeles con olfato para la publicidad rebautizara la especie.[16] El cambio de nombre comercial funcionó demasiado bien. Con alto contenido en omega 3, este pescado azul pronto pasó a ser conocido en los puertos de todo el mundo como el oro blanco.[17] La mayoría de los científicos se muestra de acuerdo en que la población de merluza negra está menguando a una velocidad insostenible.



El Thunder solía hacer dos expediciones al océano Antártico de seis meses cada una. La captura de cien toneladas por viaje era suficiente para cubrir gastos. Algunos años pescó más de siete veces esa cantidad, según los registros de los puertos donde descargaba su botín ilegal. Durante la mayor parte de la década de 1990, la piratería del Thunder supuso su inclusión en varias listas negras de grupos ecologistas y de diversos países, por lo que en 2006 se le prohibió faenar en la Antártida.[18] Sin embargo, aviones de vigilancia, satélites y pesqueros a menudo afirmaban haberlo visto pescando en el también conocido como océano Austral.[19] De los Seis Bandidos, el Thunder destacaba por el volumen de sus beneficios ilícitos; la Interpol estimó que sus propietarios habían ganado más que el resto: más de 76 millones de dólares en ventas ilegales en la década anterior.

En diciembre de 2013 la Interpol transmitió una orden de detención contra el Thunder a la policía de todo el mundo. Esta notificación morada poco importaba, no obstante, si el Thunder era capaz de pasar desapercibido. Encontrar un barco en los millones de kilómetros cuadrados de mar abierto ya supone una dificultad. Los barcos furtivos como el Thunder son diestros utilizando la maraña de leyes marítimas confusas y en conflicto, tratados difíciles de aplicar y regulaciones nacionales deliberadamente laxas para evitar la ley y ocultar su identidad. Con un par de llamadas telefónicas, sobornos de unos cuantos miles de dólares y una lata de pintura, el barco podía, como había sucedido en el pasado, rebautizarse y registrarse con una

nueva bandera mientras se dirigía a toda máquina a su siguiente caladero.

El arrastrero de 2200 caballos de potencia cambió de nombre en más de una decena de ocasiones en sus cuarenta y cinco años de existencia.[20] En ese tiempo navegó bajo un número similar de banderas, incluidas las de Reino Unido, Mongolia, las Seychelles, Belice y Togo.[21] Después de que la Unión Europea lo incluyera en su lista negra de barcos piratas, Togo le revocó en 2010 el derecho a portar su pabellón.[22] Como un delincuente internacional con múltiples pasaportes, los propietarios de la embarcación respondieron inscribiendo al Thunder en dos registros al mismo tiempo. A veces el barco navegaba bajo bandera de Mongolia y otras veces de Nigeria. Para una nave de su tamaño, el coste debió de ser de unos 12 000 dólares por la nueva bandera y unos 20 000 adicionales por los certificados de seguridad y equipamiento necesarios para inscribirse en el registro.[23] El nombre del Thunder y su puerto de registro no aparecían en el casco. En lugar de eso, estaban pintados en un cartel metálico que colgaba de la popa y que podía cambiarse rápidamente en caso de necesidad. Los marinos llaman a estos carteles «matrículas James Bond».

Con solo apagar su Sistema de Identificación Automática (AIS, por sus siglas en inglés), el Thunder podía evitar que lo localizaran. Era una operación sencilla. Una y otra vez llegaba sin hacer ruido a puerto, entregaba sus capturas a compradores cómplices o inconscientes, repostaba y se hacía a la mar antes de que nadie se diera cuenta. A menos, por supuesto, que hubiera alguien como

Hammarstedt pisándole los talones, observando cada uno de sus movimientos y alertando con antelación a las policías locales y a la Interpol.

En 2014 Sea Shepherd lanzó la Operación Icefish<sup>[24]</sup> para demostrar que es posible localizar y arrestar a este tipo de criminales.<sup>[25]</sup> La misión requirió meses de preparación. Antes de embarcarse en ella, Chakravarty voló a Bombay para rebuscar en sus depósitos de chatarra y desguaces portuarios en busca de piezas para construir un cabestrante con más potencia en el Sam Simon, capaz de recoger las redes de deriva que esperaban confiscar. Sea Shepherd también equipó sus barcos con escáneres de frecuencia, con un coste de diez mil dólares, para detectar los transmisores que los pesqueros instalan en las boyas de sus redes.

Para reducir el área de búsqueda en los más de trece millones de kilómetros cuadrados de aguas antárticas en las que trabajan los pesqueros de merluza negra, Chakravarty superpuso tres clases de mapas. Los de hielo demarcaban la siempre cambiante línea de deshielo, donde la impenetrable plataforma helada de la Antártida concluye y empiezan las aguas navegables de pesca. Los mapas marítimos indicaban los espacios del océano fuera de las jurisdicciones nacionales. Las cartas náuticas señalaban las mesetas submarinas más altas y amplias en las que prefieren congregarse las poblaciones de merluza negra.

Hammarstedt había asumido que necesitarían al menos dos semanas para patrullar el área completa. El radar de los barcos de Sea Shepherd ofrecía una vista de circunferencia de unas doce millas náuticas (una milla

náutica son 1852 metros), pero los icebergs a la deriva eran una presencia engañosa que a menudo aparentaban ser barcos en la pantalla. Los miembros de la tripulación hacían turnos con los prismáticos en la cofa de vigía: una plataforma metálica más de siete metros por encima de la cubierta superior. Era un trabajo detestable porque la altura exagera el vaivén del barco, lo que provoca episodios de un intenso mareo. Más tarde, cuando estuve en el Bob Barker, pasé horas en la cofa de vigía, observando el paisaje y comprobando cuánto podía aguantar. Parecía la más aterradora de las atracciones de feria, como estar colgado en lo alto de un metrónomo en movimiento.

Cuando el Bob Barker detectó al Thunder, estaba pescando en un área remota del océano Antártico llamada banco Banzare.[26] También conocidas como «tierras de sombras», estas zonas del océano Austral por las que en raras ocasiones se navega se encuentran entre las aguas más remotas e inhóspitas del planeta, a unas dos semanas de viaje del puerto más cercano. Esta región, que crucé en un viaje posterior, es famosa por experimentar vientos de más de doscientos kilómetros por hora y temperaturas lo bastante bajas para helar los fluidos de los ojos.

Para evitar la congelación mientras trabajaban en cubierta, los miembros de Sea Shepherd a menudo llevaban trajes de supervivencia. Con un peso de unos cinco kilos, los trajes están hechos de neopreno, un tipo de goma que es completamente impermeable y está diseñada para soportar un frío extremo. Como si estuvieran hinchados y, por lo general, de un naranja brillante para atraer la atención de los barcos si una persona cae por la borda, los

trajes reciben el apodo de «Gumby», por un famoso personaje de plastilina de la televisión estadounidense. Provocan rozaduras graves y apestan a sudor seco. «O sangras o te hielas —me dijo una vez un marinero de cubierta mientras me ayudaba a ponerme uno—, una de las dos».

\* \* \*

Cuando el Thunder viró hacia el norte, el Bob Barker continuó su obstinada persecución. Pero Chakravarty y el Sam Simon no los siguieron. Durante varias semanas recorrieron el Antártico para retirar la red de enmalle ilegal que el Thunder había dejado atrás: una prueba esencial en un proceso judicial. Aunque la red era valiosa, con un precio que es probable que superara los 25 000 dólares, la perspectiva de verse atrapado debió de parecerle peor al capitán del Thunder, que huyó sin ella.

Las redes de enmalle están prohibidas porque son instrumentos de una particular contundencia. En la parte inferior se instalan unos plomos para fijarlas al fondo marino. La parte superior se sostiene con boyas, lo que crea una imperceptible pared de malla que puede prolongarse más de diez kilómetros con hasta seis metros de altura. Conformando un laberinto ineludible, el Thunder fijó decenas de estas paredes que zigzagueaban en las mesetas subacuáticas donde se congrega la merluza negra. Las boyas que sostienen las redes ayudan a los pesqueros a encontrarlas más tarde, cuando vuelven para recoger las mallas, habitualmente cargadas de peces.

Recuperar las redes de las gélidas aguas era una tarea peligrosa y de una dureza brutal. Medían setenta kilómetros de largo, el triple del tamaño de Manhattan, y la Antártida es uno de los lugares más fríos y ventosos del planeta. La cubierta del Sam Simon estaba en gran medida ocupada y helada. La saliva de la tripulación se congelaba antes de tocar suelo. Las barandillas eran bajas. Tropezarse era sencillo. Veteadas de aguanieve, en las aguas polares que rodeaban el barco la temperatura descendía en algunos lugares a sesenta grados bajo cero. Caer por la borda habría significado casi con certeza la muerte en un par de minutos, muy posiblemente por un paro cardíaco, a menos que el rescate fuera inmediato.[27] Cuando los vaivenes eran fuertes, los tripulantes vestían arneses y se anclaban al barco para evitar resbalar al agua.

Con carpetas en las manos, varios de los miembros de la tripulación del Sam Simon computaron las capturas del Thunder. Los datos recogidos, que el grupo terminaría por entregar a la Interpol, ejemplifican la eficacia de las redes de enmalle. Por cada cuatro criaturas marinas atrapadas, una era una merluza negra; el resto eran capturas incidentales que nadie querría siquiera vivas. Los miembros de Sea Shepherd son en su práctica totalidad vegetarianos o veganos, muchos de ellos motivados por un compromiso con los derechos de los animales. Desenmarañar de esas redes a los animales muertos o agonizantes, entre ellos rayas, pulpos gigantes, peces dragón y grandes cangrejos, fue un trabajo difícil en términos emocionales y físicos. Algunos lloraban, otros vomitaban, pero ninguno dejó de trabajar, habitualmente