

Aspectos psicopatológicos del secuestro aéreo

LUIS MARQUEZ DE LA PLATA,
Psicólogo Aeronáutico
C.I.M.A.

INTRODUCCION

EL planteamiento básico de un secuestro aéreo es muy sencillo. Uno o varios asaltantes armados toman como rehenes a los ocupantes de una aeronave, amenazándoles de muerte, para conseguir unas reivindicaciones políticas o económicas.

La peculiaridad de esta clase de secuestrados está en que se desarrollan a bordo de un avión por lo general en vuelo, que hay que manejar con precisión absoluta a pesar de las circunstancias.

El secuestro de una aeronave por la fuerza supone, como cualquier acto de violencia sobre un grupo, el inicio de una dinámica de tensiones entre el elemento agresor y el conjunto agredido, que ve amenazada su seguridad de forma alarmante e inmediata.

Esta amenaza es tan patente que en un momento pueden producirse crisis de pánico, desvanecimientos o cuadros de ansiedad generalizada entre las personas que se encuentran en esa situación.

Las crisis de nervios pueden ocurrir, por supuesto, frente a cualquier tipo de asalto, pero el medio aeronáutico tiene, además, otros aspectos que favorecen la aparición de alteraciones psicológicas cuando el entorno pierde su equilibrio.

EL HOMBRE Y EL MEDIO AEREO

LA Aviación Comercial lleva ya muchos años resolviendo satisfactoriamente las necesidades de transporte de millones de personas de todo el mundo. Esto no significa que tales pasajeros sientan la misma tranquilidad viajando en avión que haciéndolo en tren o en automóvil.

A pesar de todas las estadísticas publicadas sobre Seguridad, comparada en los diferentes medios de transporte, es frecuente ver en las salas de embarque de los aeropuertos y en los aviones a individuos pálidos, desencajados, con una excitación característica que pone de manifiesto la reacción psicofisiológica que sufren en ese momento; otros, más precavidos, ya tomaron su "dosis de ansiolítico" para evitar la aparición de esos síntomas de angustia que llega a generar la expectativa y la propia situación de vuelo.

¿Por qué sucede esto a algunas personas?

El ser humano es un mamífero terrestre, fisiológicamente limitado que, no se sabe por qué motivo, somete con frecuencia a su organismo a situaciones para las que no está funcionalmente diseñado. El vuelo es una de ellas. Cuando una persona sube a bordo de un avión, su sistema neuroendocrino comienza a procesar información sobre el entorno en el que se encuentra y las desviaciones que se producen respecto a su medio habitual. Aceleraciones, altitud, tridimensionalidad, son factores que el organismo registra como extraños; la seguridad básica de sentir los pies apoyados en el suelo desaparece y en su lugar comienzan a generarse reacciones psicofisiológicas de alerta y de ansiedad.

La costumbre, la capacidad de raciocinio, el entrenamiento y otras condiciones individuales atenúan de hecho el efecto de esos factores y la intensidad de las respuestas. Sin embargo estas reacciones pueden reaparecer cuando se introducen nuevos elementos de tensión en el ambiente.

El vuelo es una actividad ligada a miedos, pero también a deseos y fantasías inconscientes; esto hace que la motivación por el vuelo sea para muchas personas más fuerte que los temores que este pudiera despertar.

LOS PROTAGONISTAS

EN un Secuestro Aéreo se establecen de inmediato dos sectores: los secuestradores y los secuestrados. Y dentro de este segundo grupo podemos diferenciar todavía entre pasaje y Tripulación (Técnica y de Cabina de Pasajeros).

Todos ellos se encuentran a bordo del mismo avión, en el mismo medio aéreo y sufriendo los efectos ansiógenos de la situación desde el papel que a cada cual le ha tocado jugar en esa "película". Veamos, a continuación, qué papeles son éstos.

EL SECUESTRADOR

AL analizar un Secuestro Aéreo a veces olvidamos que el secuestrador es un sujeto sometido a las mismas leyes psicológicas y fisiológicas que los demás; igualmente se ve afectado por la tensión y puede manifestar reacciones de ansiedad idénticas al resto.

Las respuestas conductuales de éste frente a la tensión del secuestro dependerán en parte del desarrollo del mismo (fase del secuestro, tiempo transcurrido, negociaciones, actitud de las personas retenidas, etc.), pero, sobre todo, dependerá del tipo de personalidad del agresor. Lo que ocurre es que, probablemente, el secuestrador en cuestión no sea el mejor ejemplo de salud mental.

Si se pudiese llevar a cabo un psicodiagnóstico completo de cada secuestrador aéreo, nos encontraríamos seguramente con un buen número de estructuras paranoides, algunos desarrollos esquizofrénicos, muchos núcleos narcisistas, unas cuantas necesidades imperiosas de autoestima, montones de tendencias psicopáticas, etc., etc., etc.; incluso sería posible encontrar algún sujeto absolutamente libre de patología.

En cualquier caso, incluso en el mejor de ellos, la situación es lo bastante inhabitual y estresante como para alterar a cualquiera. Mucho más si se trata de un individuo inestable, que se verá afectado intensamente por cualquier circunstancia que no se ajuste a sus deseos o a sus órdenes, actuando de forma imprevisible.



Si bien la aviación comercial lleva muchos años resolviendo las necesidades de transporte de millones de personas, aún es frecuente ver en las salas de espera individuos sometidos a una excitación que pone de manifiesto la reacción psicofisiológica que sufren en esos momentos.

EL PASAJE

SEGURAMENTE los pasajeros son los que sufren una mayor carga de ansiedad durante el secuestro. Esto es debido a que suelen ser obligados a permanecer quietos en sus asientos durante mucho tiempo, no tienen apenas información sobre el desarrollo de la acción en la Cabina ni de las negociaciones que se llevan a cabo y están permanentemente amenazados por el secuestrador, que se impacienta si alguien se agita o si ocurre alguna incidencia. Si el secuestro se prolonga es posible que se produzcan desvanecimientos o trastornos más graves, como puede ser un infarto, que descontrolarán aún más al agresor, generando al mismo tiempo una mayor inquietud e inseguridad entre los pasajeros.

La falta de noticias dignas de crédito sobre la situación real favorece que aparezcan rumores de todo tipo: sobre el número de agresores, armas que manejan, las intenciones de éstos..., rumores que no hacen sino aumentar el desasosiego y el sentimiento de impotencia del pasaje.

En estas condiciones es frecuente que se produzcan entre el pasaje reacciones inesperadas e incluso inexplicables para sus propios actores, conductas que pueden ir desde la actuación más heroica, hasta la más egoísta, pasando por cualquier otra imaginable. Es posible incluso que alguien descubra aspectos de su personalidad, ocultos hasta ese momento de tensión emocional extrema.

Aunque no existen estudios sobre este aspecto, es seguro que un secuestro aéreo puede desencadenar, en cierto tipo de pasajeros, una fobia a los aviones.



Los miembros de la tripulación técnica no pueden dejarse vencer por el estrés derivado de la situación de secuestro ya que pondrían en peligro la seguridad de la operación.

La fobia, desde el punto de vista clínico, no es otra cosa que una reacción de miedo, es decir, de ansiedad, desproporcionada a la magnitud del estímulo que la provoca. En este caso es lógico sentir miedo durante el secuestro. La desproporción está en que este miedo llegue a generalizarse a cualquier otra situación aeronáutica.

LA TRIPULACION

POR sus funciones podemos diferenciar al personal Tripulante de Cabina de Pasajeros, de la Tripulación Técnica.

Los primeros —Sobrecargos y Auxiliares de Vuelo— dedicados a la atención al pasaje, podrían ser asimilados a éste, dado que van a compartir el mismo espacio físico y a sufrir las mismas "normas de conducta" que los pasajeros. En todo caso el secuestrador puede servirse de algún TCP que haga las veces de intermediario en algún tema concreto relacionado con el pasaje. Su responsabilidad en caso de secuestro, como en cualquier otra eventualidad, es ayudar a mantener la calma entre los pasajeros, facilitando a éstos cuantos auxilios fuesen posibles en esa situación. Para esto es imprescindible que ellos mismos sean capaces de contener su ansiedad y transmitan, hasta donde puedan, una imagen de tranquilidad. Por lo demás, todo lo que se dijo respecto al pasaje es perfectamente aplicable al grupo de TCP.

La Tripulación Técnica, específicamente el Comandante, es responsable del pilotaje de la aeronave, de la seguridad de las personas a bordo de la misma y de la operación de vuelo en su conjunto.

Los dos primeros cometidos están muy relacionados entre sí; para mantener las condiciones necesarias de seguridad durante el vuelo es imprescindible que tanto el Comandante como el Segundo Piloto y el OTV conserven sus facultades psicofísicas al máximo rendimiento. Esto quiere decir que no pueden desviar su atención de la operación de vuelo por mucho que lo reclame la situación. No pueden permitirse sufrir reacciones de ansiedad porque quedarían limitados en su operatividad. En definitiva, no pueden dejarse vencer por el estrés derivado de la situación de secuestro, porque pondrían en peligro la seguridad de la operación. Y todo esto bajo la amenaza inmediata de un individuo armado.

Por lo general, la profesionalidad de los tripulantes salva todos estos obstáculos y realizan tantos vuelos, con sus despegues y aterrizajes, como sean necesarios hasta llegar a un punto en el que el secuestrador deje de resultar un peligro para el pasaje.

El desenlace puede producirse porque el secuestrador acepte los términos de una negociación, porque llegue a un estado de desmoronamiento moral o físico que permita neutralizarlo sin riesgo o porque consiga los objetivos que pretendía.

En una encuesta realizada entre los pilotos españoles que sufrieron un secuestro de esta clase, la opinión generalizada fue que los tripulantes nunca deberían proceder de forma que se precipitasen los acontecimientos, sino que tendrían que actuar profesionalmente y con tranquilidad para ganarse la confianza del secuestrador.

En todo caso, parece que se trata de no tomar riesgos innecesarios en una situación, ya de por sí, complicada.

En la misma encuesta los pilotos confesaron que, a pesar de haber soportado momentos de gran tensión, no sufrieron alteraciones psíquicas, ni durante el vuelo ni como consecuencia del mismo, aunque reconocen que sí pudieron verse afectados los pasajeros.



Jumbo de la PAN AM secuestrado en el aeropuerto de Karachi el 5 de septiembre de 1986.

CONCLUSIONES

DE los secuestros aéreos ocurridos se pueden extraer algunas enseñanzas generales sobre el comportamiento humano.

La primera es que todos los participantes en esa situación están sometidos a una tensión emocional extraordinaria, que sin embargo afecta de diferente manera a los distintos protagonistas.

La segunda es que bajo tensión las personas actúan de forma poco previsible.

Por último, existe una correlación entre las conductas del secuestrador y las del pasaje y tripulación. La ansiedad nunca es buena consejera y en caso de secuestro aéreo menos, porque se puede entrar fácilmente en una dinámica de acciones precipitadas, sin solución. ■