

Pateras, cayucos y mafias transfronterizas en África: el negocio de las rutas atlánticas hacia las Islas Canarias

*Francisco Javier Vélez Alcalde **

Tema: Este ARI describe el negocio criminal que suponen las rutas atlánticas de la inmigración ilegal hacia las Islas Canarias.

Resumen: En los últimos años la emigración irregular subsahariana hacia Canarias ha experimentado un auge importante. La partida constante –y a veces masiva– de pateras y cayucos constituye un *iceberg*, del que sólo se conoce la “punta” que arriba a Canarias en los telediarios y portadas de cada día. Este ARI describe las manifestaciones del flujo migratorio y los grupos criminales organizados que se lucran con él, añadiendo un comportamiento criminal al riesgo humanitario que fomentan. El análisis incluye las primeras aproximaciones al negocio subyacente al fenómeno migratorio marítimo, como los más de 100.000 euros que genera cada cayuco que parte o los 75 millones de euros anuales que mueve la red del tráfico ilegal, junto a los costes añadidos para el Estado por las medidas diplomáticas y policiales destinadas a prevenir o paliar esta forma de inmigración irregular.

Análisis: España es la puerta de entrada al “sueño europeo” que comparten la mayoría de los emigrantes magrebíes y subsaharianos. La desigualdad de oportunidades en ambas orillas del Atlántico y del Mediterráneo engrosa los flujos migratorios y desbordan los canales regulares de inmigración. La insuficiencia de los cauces regulares ha ido generando vías alternativas de inmigración que encauzan y estimulan la emigración hacia las costas que aproximan y separan los sueños de los emigrantes irregulares. La mayoría de quienes optan por la vía irregular llegan, después de realizar largos y penosos itinerarios por tierra que pueden durar meses en algunos casos, a algún punto de embarque en las costas de Guinea Conakry, Mauritania, Senegal, Gambia o del Sahara occidental para subirse a un cayuco o patera que les lleve hasta las Islas Canarias, que son la frontera sur de Europa.

A pesar de su “tirón” mediático, no cabe duda de que la inmigración ilegal por vía marítima no es, cuantitativamente hablando, la que más contribuye al fenómeno de la inmigración ilegal en España. Tomando como referencia las rutas atlánticas, sólo el 8% de las entradas clandestinas se realizan por vía marítima. Sin embargo, desde el punto de vista cualitativo su trascendencia es enorme debido al riesgo humanitario que afrontan quienes emigran irregularmente y porque el tremendo potencial de emigración subsahariana ha generado un mercado sumergido que estimulan artificialmente la oferta y la demanda.

* Comandante de la Guardia Civil DEM y jefe de Planes y Organización del Centro de Coordinación Regional de Canarias

Desde el punto de vista humanitario, su importancia se encuentra en el drama humano que supone el hecho de que miles de inmigrantes procedentes de más de 60 países de todo el mundo, entre los que cabe destacar Senegal (25,60%), Gambia (16,96%) y Marruecos (10,12%), así como Malí, Guinea Bissau y República de Guinea (cerca del 9%), arriesguen su vida haciendo travesías atlánticas hasta Canarias con embarcaciones artesanales en condiciones infrahumanas y corriendo el riesgo de perder la propia vida.

Desde el punto de vista de la explotación, los emigrantes deben asumir, además de los costes familiares y sociales, unos costes económicos desproporcionados en concepto de “billete de pasaje” que enriquecen a grupos criminales organizados que operan en connivencia con algunas autoridades locales o aprovechándose de su despreocupación. Estos grupos que organizan las travesías pueden ser considerados ya, según la sentencia del Tribunal Supremo nº 582/2007, pertenecientes a grupos de criminalidad organizada. Pero, además, preocupa que esta criminalidad dedicada a introducir ilegalmente emigrantes, o de traficar con seres humanos cuando se les introduce contra su voluntad, pueda asociarse a otras formas de delincuencia transfronteriza. La posible asociación de varias modalidades delictivas hace que la inmigración irregular por vía marítima deje de ser exclusivamente un problema de seguridad y rescate en la mar para comenzar a serlo también de seguridad interior en la medida que se aprovechan las rutas abiertas por las redes migratorias clandestinas para introducir productos con valor añadido procedentes del narcotráfico, el contrabando o mercancías pirateadas (véase Antonio L. Mazzitelli, “El desafío de las drogas, el crimen organizado y el terrorismo en África Occidental y Central”, ARI nº 43/2006) y no descartándose que estas mismas rutas pudieran ser aprovechadas en un futuro por elementos terroristas procedentes de los campos de entrenamiento establecidos en la zona del Sahel. De hecho, y como dato significativo, en las mismas rutas marítimas atlánticas del sur por las que discurren las rutas de la emigración ilegal hacia Canarias y Europa se aprehendieron más de 30.000 kilos de cocaína durante 2006, lo que supone el 68% del total incautado durante ese año.

La aparición de este fenómeno ha propiciado nuevas formas de cooperación diplomática y económica entre los países de la UE y de África para avanzar en el control de los flujos migratorios, pero también ha obligado a ensayar nuevos procedimientos que permitan una cooperación policial más efectiva. A este respecto, no se debe olvidar que estas migraciones clandestinas vulneran la seguridad de las fronteras exteriores de la Unión y que España es responsable del control de esas fronteras. Por eso, en octubre de 2006, el Gobierno español creó el Centro de Coordinación Regional de Canarias para facilitar la coordinación de distintas administraciones, departamentos, instituciones y organismos tanto civiles como militares, nacionales y extranjeros, en el ámbito de las operaciones de control de la inmigración clandestina vía marítima hacia Canarias (véase Félix Arteaga, “Las operaciones de última generación: el Centro de Coordinación Regional de Canarias”, ARI nº 54/2007).

Organización de las travesías marítimas africanas con emigrantes irregulares

A la hora de valorar el fenómeno de la inmigración ilegal por vía marítima desde África hacia Canarias como una manifestación del crimen organizado internacional, es imprescindible analizar los componentes fundamentales de su organización mediante la descripción de las actividades preparatorias necesarias para este tipo de travesías que, en algunos casos, supone navegar distancias de más de 1.000 millas náuticas.

Las actividades necesarias para organizar una travesía comprenden la captación de emigrantes irregulares, su ocultación y alojamiento en alguna localidad o enclave próximo al punto de embarque hasta que llegue ese momento, y su posterior transporte hasta los lugares determinados al efecto por los organizadores. En la actualidad, los puntos de salida más utilizados en las rutas atlánticas para pateras y cayucos se sitúan en el Cabo Bojador, El Aaiun, Tarfaya, Dahkla y la Güera en territorio de Marruecos y del Sahara Occidental; Cabo Blanco, Nouadibou y Nouakchott en Mauritania; Mbour, Dakar, Kayar, Joal, San Luis y la zona sur de Casamance en Senegal; y Gunjur, Tanji y Barra en Gambia. Asimismo, se han detectado durante el año 2007 pasos por el archipiélago de Cabo Verde. En el caso de los buques dedicados a inmigración masiva, son los puertos de diferentes países del golfo de Guinea –como Conakry o Bissau– sus principales lugares de partida.

Internet sirve de soporte a la propaganda a favor y en contra de los flujos irregulares. Como ejemplo, la página *web* www.senegalaisement.com/senegal/venir_en_france.php ofrece una abrumadora cantidad de datos necesarios para poder hacer la travesía hasta las Islas Canarias en cayuco y entrar en la UE, incluyendo los precios de las embarcaciones y los motores, lugares de embarque, costes de los viajes –incluidos los sobornos a funcionarios–, qué hacer al llegar a su destino, matrimonios de conveniencia y un largo etcétera de cuestiones para estimular la demanda de pasajes. En sentido contrario, algunos gobiernos y organizaciones humanitarias informan de los riesgos para disuadir a los potenciales clientes alertando sobre los peligros de estos viajes y mostrando la realidad que viven los inmigrantes irregulares una vez llegan a su destino, como los relatos publicados en la página *web* <http://canariassolidaria.blogspot.com/2007/08/atados-en-un-cayuco.html>, que muestran la cara más amarga de la realidad que deben afrontar los inmigrantes que inician estos viajes clandestinos.

Por lo que respecta al transporte, es necesario contar con una embarcación adecuada. En algunos casos se aprovechan las embarcaciones dedicadas a la pesca y compradas de segunda mano, pero en otros se adquieren para dedicarla en exclusiva a este tipo de actividad. Suelen llevar dos motores, que habitualmente son de 40/60 CV cada uno en el caso de los cayucos y de 15 CV en el de las pateras, y los bidones con combustible suficiente (hasta 600 litros) para realizar travesías que pueden llegar a durar 15 días. Las acciones preparatorias de estos viajes deben incluir la adquisición de mercancías que cubran tanto las necesidades básicas de alimentación y suministro de agua, como otras que permitan la navegación: un sistema portátil de navegación GPS, ropa de agua y de abrigo y lonas para ocultarse y protegerse durante la travesía. Otro aspecto fundamental en la organización de estos viajes consiste en la localización de patrones de embarcación responsables de la navegación por turnos. En el caso de los cayucos son necesarios entre tres y cinco patrones, y normalmente en el de las pateras con dos es suficiente para cubrir unas 20 horas de navegación desde Cabo Bojador. La obtención de los puntos de ayuda a la navegación en función del lugar de arribada deseado completaría la organización logística necesaria para emprender el viaje.

Por otro lado, la organización puede incluir en el planeamiento actividades como la adquisición de los contactos en origen necesarios que, convenientemente sobornados, facilitan la salida de la embarcación o impiden su interceptación. El apoyo de las organizaciones continúa también cuando ya han llegado a las Islas Canarias y puede ser de

carácter logístico pero también ir más allá, como lo demuestran las detenciones de intérpretes senegaleses en agosto de 2007, que se dedicaban a falsear la nacionalidad de los inmigrantes durante los interrogatorios policiales en Santa Cruz de Tenerife y así impedir su repatriación. Por lo tanto, independientemente de las conocidas causas de atracción y empuje que actúan como origen de las migraciones africanas se puede afirmar que en torno al fenómeno se han generado intereses, generalmente de naturaleza económica, que directa o indirectamente favorecen la subsistencia de este fenómeno clandestino y dificultan la lucha contra el mismo.

El “negocio” de las pateras y los cayucos

Presentadas las acciones necesarias para poner en marcha todo este proceso, se puede afirmar que es necesaria la existencia de una mínima organización, preparación y coordinación que permita su ejecución. Ahora bien, esto no significa necesariamente que la cadena de acciones necesarias para favorecer, facilitar o promover este tipo de inmigración ilegal en origen sea ejecutada por redes dotadas de una estructura y organización sofisticada como las conocidas en otros ámbitos de la delincuencia organizada como el narcotráfico o el terrorismo. Más bien parece tratarse de organizaciones desestructuradas que responden a un modelo mixto, unión de redes mafiosas locales y comerciantes oportunistas, y cuyos procedimientos, que al principio requerían una mínima organización consistente en poner en contacto a los propietarios de cayucos con los organizadores de los viajes, se han ido perfeccionando para adaptarse a la situación existente tras la continua presión policial marítima y costera en tierra africanas. Indudablemente, a diferencia de la organización de viajes en patera o cayuco, la de los viajes clandestinos en barcos tipo pesquero o mercante dedicados a la inmigración ilegal masiva son los que exigen una mayor preparación y por lo tanto se considera que la aparición de este tipo de “buques “negreros” precisería la existencia de una red criminal más sofisticada. La misma sofisticación que muestran las mafias transcontinentales que traen a las costas africanas para embarcarse a emigrantes asiáticos por vía aérea.

Centrándonos en la organización de una travesía en cayuco desde uno de los puntos de salida más cercanos, y según las estimaciones realizadas por los oficiales de enlace de la Guardia Civil en Mauritania, Senegal y Cabo Verde, se puede establecer una primera aproximación al volumen económico del tráfico marítimo a partir de las siguientes estimaciones:

- El precio del cayuco en la reventa oscila entre los 6.000 y los 12.000 euros dependiendo de su tamaño.
- El precio de los motores para las embarcaciones en la reventa se cifra en torno a los 1.800 euros.
- El combustible necesario para la travesía desde las costas de Mauritania tiene un precio de unos 1.000 euros contando con un consumo total de unos 1.800 litros de combustible.
- El sueldo de cada uno de los tres patrones que embarcan en cada cayuco asciende a una cantidad que oscila entre 300 y 500 euros, aunque a veces estas labores se hagan a cambio de no pagar el viaje.
- El precio de las salidas oscila entre los 600 euros sin estar asegurada y sin proporcionar al inmigrante apoyo logístico alguno y los 900 euros para salidas garantizadas en los

que se incluye el apoyo logístico completo y vestuario adecuado para el trayecto. En los casos de los viajes en patera desde el Sahara occidental, el coste oscila entre los 800 y los 1.000 euros para inmigrantes de origen subsahariano y asiático y entre 400 y 600 euros para los marroquíes. Si la salida es en barco pesquero el precio de la salida asciende a los 1.800 euros.

- Aparte de estas cantidades, los organizadores están pagando una cantidad que oscila entre 9.000 y 11.000 euros a quienes pueden garantizar la salida de embarcaciones en los diferentes países.

De esta manera, el beneficio económico de la organización de un viaje desde las costas de Mauritania en cayuco de unos 25 metros de eslora equipado con dos motores, en el que se embarcan 150 personas con salida garantizada, sería de unos 106.900 euros, que se puede desglosar en 28.100 de gastos para la organización de la salida y 135.000 de ingresos por el pago de los pasajes. Según estos cálculos, en el año 2006 se habrían generado aproximadamente unos 75 millones de euros sólo en las rutas del Atlántico como beneficios por la organización de viajes en pateras y cayucos, unos beneficios de explotación desproporcionados en comparación con los riesgos asumidos por los organizadores.

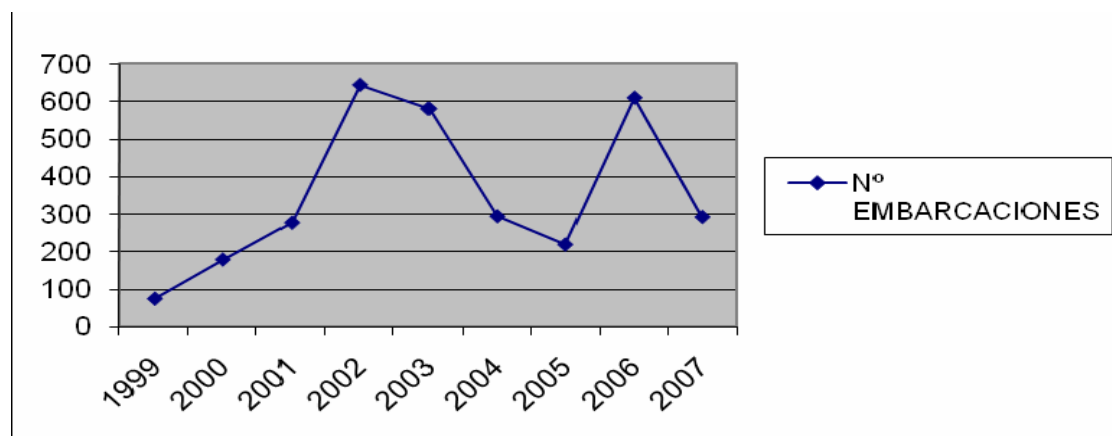
La lucha contra este tipo de inmigración clandestina está generando importantes gastos para Europa y un especial esfuerzo económico, material y humano a la Administración española. Por un lado, en torno a los dos millones de euros, que suponen directamente el desarrollo de cada una de las operaciones de vigilancia y control de las fronteras marítimas en África, a lo que hay que sumar el coste de las repatriaciones, de los medios de las Fuerzas Armadas y de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, Cruz Roja, Salvamento Marítimo y otros organismos que intervienen en este tipo de misiones y el mantenimiento de los Centros de Internamiento, etc. Por otro, hay que añadir las partidas financieras destinadas a compensar a los Gobiernos africanos por su colaboración en la gestión de los flujos clandestinos mediante la firma de acuerdos que permiten ejercer la acción policial en sus aguas territoriales y activar los procesos de repatriación de sus nacionales irregulares llegados a Canarias. En este sentido, los últimos acuerdos firmados por España con Guinea-Conakry, Senegal y Gambia en concepto de ayuda inmediata en materia de control de la inmigración ilegal han costado unos cinco millones de euros cada uno y la ayuda española a la región subsahariana se ha triplicado durante los últimos tres años, superando en 2007 los 700 millones de euros.

Evolución actual de la capacidad organizadora de las mafias dedicadas a la inmigración ilegal

A tenor de la rentabilidad económica que proporciona la organización de estos viajes así como de los gastos que conllevan, podría estudiarse si el aumento o disminución del número total de embarcaciones que salen hacia las Islas Canarias constituye una medida indicadora de la mayor o menor capacidad organizadora que conservan estas redes dedicadas a la inmigración ilegal. Como se observa en el Gráfico 1, el número total de embarcaciones que han tratado de salir desde África más las llegadas a Canarias han ido disminuyendo progresivamente desde 2002 hasta la actualidad, pasando de 643 embarcaciones a 283 (octubre de 2007), excepción hecha del período en el que surgió el nuevo fenómeno de los cayucos desde Senegal en los primeros meses de 2006, cuando se

interceptaron 609 embarcaciones.

Gráfico 1. Número de embarcaciones dedicadas al transporte de inmigrantes en el Atlántico



Fuente: datos de la Dirección General de Inmigración (MTAS) y elaboración propia.

Esta disminución se debe fundamentalmente a dos motivos: en primer lugar, a que el desplazamiento de las rutas en el Atlántico hacia Senegal ha supuesto la incorporación de nuevos tipos de embarcaciones y un cambio en los procedimientos utilizados. Por un lado, el uso de embarcaciones tipo patera, con 5-6 metros de eslora ha dado paso al uso de embarcaciones tipo cayuco de entre 25 y 30 metros de eslora, suponiendo un aumento en la capacidad de transporte con un menor número de embarcaciones. Asimismo, se han incorporado al transporte de inmigrantes irregulares antiguos barcos mercantes en estado prácticamente de chatarra y que acaban partiendo hacia Europa con tan sólo un lavado de cara desde puertos del Golfo de Guinea, principalmente con cientos de ciudadanos de origen asiático y subsahariano, como en el caso de los 372 inmigrantes irregulares a bordo del Marine I en febrero de 2007.

En segundo lugar, el despliegue policial aeromarítimo en aguas de los países africanos con medios del Ministerio del Interior español y de la Frontex europea, el esfuerzo policial y de la Administración española en general en materia de repatriaciones y el aumento de la cooperación policial en África, que ha conducido a un aumento espectacular de las detenciones en tierra (2.887 personas detenidas en Marruecos, Mauritania, Senegal y Guinea Bissau de agosto de 2006 a finales de noviembre de 2007) y la consiguiente desarticulación de las redes mafiosas que allí operan, ha logrado un potente efecto disuasorio en las organizaciones mafiosas, mermando su capacidad operativa. De esta manera, el número de embarcaciones conocidas dedicadas a transportar inmigrantes irregulares en las rutas del Atlántico se ha reducido respecto a 2006 en un 52% y un 54,5% respecto a 2002.

Parte fundamental en la consecución de estos objetivos es la presión en origen, con el apoyo fundamental de los países ribereños con los que España tiene firmados memorandos de entendimiento en materia de cooperación policial. La vigilancia y control de medios europeos en aguas territoriales de terceros países, experiencia puesta en marcha por primera vez en Europa, liderada por la Jefatura de Fiscal y Fronteras de la Guardia Civil,

desarrollada por componentes de su Servicio Marítimo y Aéreo, y apoyada con una eficiente labor de los oficiales de enlace de este Cuerpo y agregados de Interior del Cuerpo Nacional de Policía en África, arroja resultados que hablan por sí mismos. Las interceptaciones en África suponen un 45% del total, aumentando un 20% respecto a 2006 y consiguiendo que las llegadas a Canarias disminuyan en más de un 65% respecto al mismo año. Por otro lado, la excelente cooperación con Mauritania, Marruecos, Senegal, Guinea Bissau y Cabo Verde han permitido la detención en origen de más de 2.500 integrantes de organizaciones mafiosas desde el comienzo de esta experiencia en agosto de 2006.

A pesar de todo ello, los importantes beneficios que se obtienen con el tráfico de seres humanos alientan a las redes mafiosas a buscar nuevos procedimientos y medios de transporte. A la posible incorporación de los barcos mercantes hay que sumar la modificación tanto de las rutas tradicionales de los cayucos, alargándose desde el archipiélago de Cabo Verde como punto intermedio, como de los procedimientos, con el empleo de cayucos-taxi que transportan inmigrantes irregulares hasta otros de mayor porte, pretendiendo así eludir el despliegue aeromarítimo en África y condicionando las operaciones de control.

Conclusiones: La organización de travesías atlánticas desde África hacia las Islas Canarias mediante embarcaciones artesanales tipo patera o cayuco y los denominados “buques negreros” se ha convertido en un negocio muy lucrativo para las redes criminales que operan en los países de origen, tránsito y destino de los inmigrantes irregulares. Este tipo de redes mafiosas no están todavía muy estructuradas pero han ido perfeccionando sus procedimientos de actuación desde 2005, modificando las rutas y potenciando sus capacidades informativas para adaptarse a los sistemas y despliegues aeromarítimos de vigilancia y control de las fronteras marítimas en los escenarios canario y africano. Su desarrollo hubiera sido mayor de no ser por los siguientes factores: el esfuerzo multidisciplinar que viene desarrollando España en su lucha contra la inmigración ilegal y que se traduce en una acción diplomática en África sin precedentes, buscando una permanente cooperación policial y administrativa bidireccional; la ejecución por primera vez en Europa de operaciones de control de las fronteras marítimas en aguas territoriales de terceros países, mediante el despliegue intermitente de medios aeronavales de la UE y permanente de los adscritos al Ministerio del Interior español, especialmente los pertenecientes al Cuerpo de la Guardia Civil; el establecimiento de oficiales de enlace y agregados de interior en Marruecos, Mauritania, Senegal, Cabo Verde y Guinea Bissau; la cooperación policial por parte de los países africanos afectados; la política española de repatriaciones; y la centralización de todas las actuaciones tras la creación del Centro de Coordinación Regional de Canarias. Todo lo anterior ha permitido una disminución de un 57% respecto a 2006 en el número de embarcaciones llegadas a Canarias, la detención de casi 3.000 personas en año y medio y la interceptación de más de 8.000 candidatos a la inmigración irregular.

A pesar de estos logros, no se debe perder de vista que nos encontramos ante una migración que obedece a causas estructurales. A pesar de los riesgos que afrontan quienes tratan de emigrar por esta vía irregular hacia Canarias, la necesidad y las expectativas de mejorar sus niveles de bienestar seguirán nutriendo la bolsa de emigrantes potenciales. De la demanda se aprovechan varios grupos criminales más o menos organizados para lucrarse

con el tráfico ilícito de emigrantes irregulares y que obtienen grandes beneficios económicos de millones de euros. La presión policial en origen y el sistema de repatriaciones de aquellos que consiguen llegar ilegalmente son las medidas que obtienen los resultados más eficaces en materia de control. Estas medidas y las necesarias campañas informativas que disuadan a los africanos de emprender esta arriesgada aventura ilegal son herramientas fundamentales para evitar que delincuentes sin escrúpulos se enriquezcan con el sufrimiento de otros.

Francisco Javier Vélez Alcalde

Comandante de la Guardia Civil DEM y jefe de Planes y Organización del Centro de Coordinación Regional de Canarias