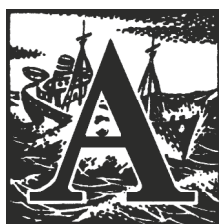


DE CAYUCOS, PATERAS Y BARCOS NEGREROS

Manuel MAESTRO
Presidente de la Fundación Letras del Mar

*Me había prometido que tendría trabajo,
me había prometido que nunca volvería a pasar hambre.
Me había prometido un trabajo de verdad y un futuro,
pero nada de eso veo.
Por eso decido huir,
por eso me quiebro en un cayuco.*

Sunugaal (canción rapera).



L estar África rodeada por costas situadas a sotavento, la navegación hacia el sur de aquel continente era difícil en tiempos remotos, e igualmente ocurría con el tránsito terrestre, al hallarse dividido el camino por grandes espacios desiertos. Las rutas a través del Sáhara inspiraron mucha literatura debido a la fascinación que el oro que llegaba por ellas producía en el Magreb y el Mediterráneo. Fuente de inspiración para estos relatos fueron los viajes de los mercaderes magrebíes que, antes del establecimiento de las rutas marítimas alrededor del oeste africano, viajaban en busca del preciado metal para intercambiarlo por sal. Ibn Batuta, a principios del siglo XIV, hizo la primera descripción detallada de su viaje desde Sijilmassa hasta Walata, en la frontera con el imperio de Malí, en el que no había caminos marcados, sólo arena que se lleva el viento. Ves montañas de arena en un lugar. Luego ves cómo se desplazan hasta otro. A su llegada el autor halló la tierra de los negros decepcionante: igual que les pareció a los exploradores procedentes de la cristiandad, que a mediados del siglo XIII comenzaron a interesarse por el oro africano. Pero no es hasta mediados del siglo XV que los europeos abrieron la primera ruta practicable por mar hasta Malí, remontando el Gambia. Dejando los magrebíes que fuesen sus vecinos de Europa los que establecieran una ruta marítima hasta el África occidental.

Seis siglos después, el panorama se ha invertido y los habitantes del sur del Sáhara son los que buscan la riqueza en el continente situado a su norte, debido al crecimiento de la población en sus países de origen, la conflictividad



endémica de algunas de estas naciones y la incapacidad de sus gobernantes para proporcionar a la juventud un horizonte aceptable para su futuro profesional y económico lo que, por el contrario, las mafias especializadas en el tráfico de inmigrantes ilegales sí han conseguido, ya que los más de cuatro millones de personas anuales víctimas de estas redes significan una buena cifra de negocio.

En el caso español, y a pesar de lo que se piensa, los inmigrantes de origen subsahariano representan tanto una pequeña proporción de la población residente como de los que entran ilegalmente en España; sin embargo, las circunstancias de su llegada a nuestro país tienen un gran impacto en los medios de comunicación por las connotaciones trágicas de su arribada a nuestras costas a bordo de cayucos, pateras y barcos negreros, existiendo razones para pensar que el África subsahariana se convierta en el principal emisor de emigrantes ilegales con destino a Europa. Este incremento de la población inmigrante en condiciones de ilegalidad está creando una situación preocupante en ciertos países europeos, especialmente en España, en donde, a pesar de la regularización de más de medio millón de ilegales llevada a cabo en el 2005, la cifra sigue en aumento. Canarias es, casi a diario, noticia por la llegada de importantes grupos a bordo de embarcaciones ligeras, lo que está ocasionando tensiones, problemas de acogida, inseguridad ciudadana y un grave deterioro de la imagen de este destino turístico internacional, lo que

queda igualmente plasmado en las encuestas, cuyos resultados lo reflejan como una de las principales preocupaciones de los españoles, en similar intensidad a la que mantienen sobre otros problemas, como el terrorismo. De otra parte, tenemos que la Revisión Estratégica de la Defensa de 2003 ya señalaba como uno de los riesgos para la seguridad nacional los movimientos migratorios extraordinarios y no controlados.

Cada vez más al sur

A medida que se ha ido concretando la colaboración con los gobiernos de Marruecos y Mauritania para evitar la partida de sus costas de contingentes de inmigrantes ilegales, los puntos de salida se han ido desplazando más hacia el sur del África noroccidental, donde la actuación de nuestras autoridades es más difícil, quedando abocada en muchas ocasiones a la acogida por razones humanitarias y a su posterior y difícil repatriación.

Las actuales naciones que conforman esta zona geográfica estaban compuestas por pueblos fieles a sus estructuras tradicionales, sin Estado, que no reconocían más autoridad política que la de la comunidad patriarcal, de linaje o a lo sumo aldeana, cuyo principal contacto con la civilización europea, antes de su etapa colonial, fue el comercio de esclavos. Hoy día, en su condición de ex colonias, mantienen relaciones con sus antiguas metrópolis europeas, estando basadas sus economías, principalmente, en la agricultura, ganadería y pesca. Con epicentro en Liberia, el área ha sido escenario de grandes conflictos armados, lo que agrava la pobreza y vulnerabi-



TEMAS GENERALES

lidad de la zona, siendo el crecimiento económico desigual y decepcionante, sobre todo en las áreas rurales.

Las mafias dedicadas al tráfico ilegal de inmigrantes, aunque de forma elemental, están bien estructuradas. Basadas en un territorio concreto, cuentan con especialistas captadores, pasadores, conductores y encargados del alojamiento durante las escalas del trayecto, además de expertos tripulantes de las embarcaciones. Los cabecillas tienen influencia tanto sobre su grupo como sobre las autoridades locales: la captación de pasaje generalmente se efectúa a través de la prensa o de folletos publicitarios.

La salida por vía marítima se lleva a cabo de diferentes formas. Una de ellas, fletando barcos pesqueros con destino a las islas Canarias, Portugal o España peninsular, que utilizan diversos medios para alcanzar la costa (dejando al pasaje cerca de la misma para que la alcance a nado, en botes auxiliares, o inscribiéndole como tripulación del barco). Pero fundamentalmente lo hacen a bordo de pequeñas embarcaciones tipo patera, cayuco o piragua. La ruta comienza en Liberia, continúa por Sierra Leona, Guinea-Bissau, Guinea-Conakry, Senegal, hasta llegar a Mauritania, donde los inmigrantes tienen dos alternativas para llegar a Canarias: iniciar su travesía desde allí o atravesar el Sáhara Occidental para llegar hasta cabo Bojador o Tarfaya, en donde embarcan con destino al archipiélago.



La puerta canaria se abrió en 1994 desde Marruecos, tras muchos años de atravesar los marroquíes las ocho millas que separan las dos orillas del estrecho de Gibraltar, en momentos en los que el Gobierno español pensaba que representaban mucho las 50 millas de distancia existentes entre el continente africano y la isla de Fuerteventura para ser cruzadas en pequeñas embarcaciones como las que llegaban a las costas del sur de la Península. Durante ese año, y los tres siguientes, arribaron pateras a Canarias a razón de una al mes, en las que fundamentalmente viajaban jóvenes saharahuis huyendo de la represión a que se veían sometidos por simpatizar con ideas independentistas. En 1998 el ritmo se vio incrementado; en cuatro años había alcanzado su objetivo un centenar de embarcaciones, aunque más de la mitad lo había logrado el último año. Al año siguiente, 1999, ocurrió el primer naufragio junto a las costas de las islas españolas; no obstante, incluso viajaron por esas rutas decenas de jóvenes y niños.

A comienzos del año 2000 cambió el perfil de los inmigrantes, mezclándose con los magrebíes ilegales procedentes de Nigeria, Camerún, Sierra Leona, Congo, Guinea-Conakry o Ghana, que arribaban en grupos de veinte a bordo de pateras patroneadas por marroquíes: todo consecuencia de la mayor vigilancia montada en el Estrecho, por lo que asumían un riesgo mucho más considerable, ya que la distancia del golfo de Guinea a las Canarias es mayor. En el año 2002 la cifra de ilegales que alcanzaron las costas del archipiélago se elevó a 10.000, convirtiéndose los naufragios en una constante: los jóvenes africanos, víctimas frecuentemente de la sobrecarga de las embarcaciones, se mueren en un palmo de agua, ya que en su mayoría no saben siquiera nadar; en otras ocasiones, ante la histeria que se desata a bordo, zozobran cuando son alcanzadas por las autoridades españolas, aunque la pericia de nuestros funcionarios salva muchas vidas. En 2003 sigue el ritmo de llegadas en paralelo con las odiseas, bajando al año siguiente por debajo del récord alcanzado en 2002. Y en 2005 comienzan a llegar las primeras embarcaciones procedentes de Mauritania, como consecuencia del recrudecimiento de la vigilancia puesta en marcha por las autoridades de Marruecos, que habían conseguido que el flujo inmigratorio descendiese un 60 por 100.

Se hace entonces la navegación a bordo de cayucos, una embarcación totalmente diferente a la patera; mucho más segura, muy marinera y de mayor capacidad que ésta. Se incrementó así notablemente el número de llegadas y los contingentes de las mismas, que si en 2005 totalizaron las 5.000 personas, en un solo mes, marzo de 2006, alcanzó las 2.000, y en mayo igualó las 5.000. Los inmigrantes ya no se conformaban con viajar hasta Gran Canaria y Tenerife, sino también lo hacían a La Gomera y El Hierro, pequeñas islas a las que se les presentó un gravísimo problema de acogida. Ese mismo mes sorprendió un comunicado de la Media Luna Roja que aseguraba que en cuatro meses habían fallecido unas 1.200 personas, lo que según sus cálculos representaba una tercera parte de los que zarpaban rumbo a las islas. Trágico final para

TEMAS GENERALES

quienes en Dakar, Saint Louis o Nuadibú habían pagado unos 1.000 euros por el pasaje, y que pese a las buenas condiciones de navegabilidad de los cayucos y a la pericia de los marineros senegaleses que los tripulan, viajan, con la corriente en contra, unas distancias de 400 y hasta 800 millas en condiciones infrahumanas y con riesgo de frecuentes marejadas. Durante el verano de 2006 volvió a cambiar el perfil de los inmigrantes, cuando se volvían a superar los récords de llegadas: ahora el 90 por 100 eran senegaleses, más algunos guineanos y gambianos, lo que significa que vienen de más lejos, saliendo más al sur y alejados de la costa para burlar nuestras patrulleras que operan en aguas mauritanas, invirtiendo en el viaje unos diez u once días. En agosto de ese año se marcaba un nuevo hito ya que, escoltado por una embarcación de salvamento española, entraba en El Hierro un cayuco de 25 metros de eslora con 172 africanos a bordo.

El cayuco sustituye a la patera

Y ahora, vuelta a empezar. La vigilancia en la costa senegalesa fijará más al sur los puntos de salida. Algunas embarcaciones ya han partido de Gambia e incluso de Guinea-Bissau, acudiendo a la llamada del mar, haciendo virtud de una necesidad que les conduce a afrontar penalidades, incomodidades y peligros para conseguir su pan cotidiano, dentro de un conflicto entre la natu-



ral aversión del hombre al mar y su deseo de una mejor vida; antagonismo que, tras su regreso de la expedición a bordo del *Beagle*, así patentizaba Charles Darwin: «La gran mayoría de los marinos, a mi modo de ver, tiene poca afición real por la mar en sí; de no ser impelidos a ello por necesidad, las visiones de gloria cuando son jóvenes y la fuerza del hábito al llegar a viejos son los únicos lazos de atracción». Conflicto en el que el hombre tiende a perfeccionar el barco, ya que



si ha de hacerse a la mar está decidido a hacerlo en la mejor embarcación posible que los medios a su disposición pueden proporcionarle en una época determinada. Por lo que las frágiles pateras se han visto sustituidas por los cayucos: embarcaciones de pesca, tradicionales de Mauritania y Senegal, de mayor capacidad y mucho más seguras.

Las pateras, debido a su fondo plano, pueden varar fácilmente en las playas; son fáciles y baratas de construir —en la práctica se venden *kits* para su montaje—, pero sus condiciones marineras son deplorables. El cayuco es otra cosa ya que, aunque su origen no es más que un tronco de árbol hueco, ha ido perfeccionándose sin perder su apariencia original, hasta llegar a ser embarcaciones muy marineras construidas en fibra de vidrio, dotadas de GPS, telefonía móvil, potentes motores fuera borda, y capaces de alojar hasta cien pasajeros en sus 15 ó 30 metros de eslora (tengamos en cuenta que la *Santa María* de Colón tenía unos 23 metros). En África nadie les llama cayucos: en *uolof*, la lengua senegalesa, se les conoce como *gaal*, y en este mismo idioma *sunu* quiere decir *nuestro*, lo que da nombre al país: Senegal, *Nuestro cayuco*. Tanto éstos como las pateras suelen ir pintados en colores chillones, con formas geométricas e incluso representando símbolos como caballos alados. Sus orígenes se hunden en los primeros capítulos de la historia de la navegación, pues son derivaciones de las antiguas canoas o piraguas, cuyo uso se remonta al Neolítico.

Negreros del siglo xx

En febrero de 2003, tras catorce días a la deriva, fue localizada una patera 120 millas al sur de Tenerife, en la que aparecieron seis supervivientes de los 18 que viajaban a bordo. Al fallar el motor habían sido abandonados por su patrón, recogido en medio del océano por otra embarcación que acudió a una llamada suya efectuada por vía telefónica. Los 12 que faltaban habían ido muriendo por falta de agua y alimentos, siendo arrojados sus cuerpos al mar por sus compañeros. Un caso patético que desgraciadamente no es aislado, si bien de otros muchos no se ha tenido noticia, lo que es muestra del carácter pirático de las mafias que operan en este contrabando ilegal de personas, del que existen otras variantes, como los barcos que transportan polizones desde el África negra, fundamentalmente hasta los puertos de Las Palmas o el de La Luz, o los que los conducen en los conocidos como barcos negreros, embarcaciones de mayor tonelaje, en situación de desguace, que apenas pueden cubrir esos trayectos, o los barcos nodriza, que les ayudan a cubrir parte del viaje. Entre éstos, nombres como *Panagia Tinou*, *Kolosouka*, *Feng Fa* o *Dolphin 101* saltaron a finales de los noventa a los titulares de la prensa, cuando trajeron en sus bodegas a decenas de inmigrantes. Pero el arribo al puerto de Santa Cruz de Tenerife del *Ashva*, con 108 inmigrantes a bordo, supuso todo un jalón.

Al *Ashva*, que hubo de ser hundido a cuatro millas de la costa para evitar su naufragio en pleno puerto, le siguió al siguiente año el *Noé*, que plantó en las calles de Las Palmas a 250 inmigrantes procedentes de Gambia. Después



llegarían el *NT Conakry*, que con 153 ilegales a bordo fue interceptado por la Armada 150 millas al sur de Canarias; el *MV Polar*, que en 2004, con 176 personas a bordo, consiguió llegar a pocos metros del muelle de Taliarte en Gran Canaria, y el *Olomne* que, procedente del golfo de Guinea, arribó al sur de Tenerife con 225 inmigrantes de países de aquella zona. Pero la mayor alarma se tuvo en marzo de 2006, cuando una nave negrera con unos 500 clandestinos a bordo se aproximaba a Canarias procedente de la costa africana. Una patrullera de la Armada y un avión del SAR la localizaron al sur de la isla de El Hierro, disuadiéndola de sus propósitos y perdiéndose en aguas mauritanas, donde también fue repelida por la Marina de aquel país. Dos meses después este barco, el *Miss Gambia*, que había estado matriculado con otros nombres, reapareció en Cádiz con 216 asiáticos a bordo.

De Atlantis a Noble Centinela

La lucha contra la inmigración irregular se ha puesto sobre la mesa de las distintas autoridades competentes en la materia, tanto en sus facetas de prevención, persecución e investigación de las redes de inmigración ilegal como en la vigilancia de costas y fronteras y control en el mar territorial. Las actuales rutas que, como hemos visto, parten de puertos cada vez más al sur del África occidental han supuesto un cambio drástico en las actuaciones, tanto en el plano internacional como en el nacional. En el primero de los casos, la Guardia Civil puso en marcha el *Proyecto Atlantis* de patrullaje conjunto con Mauritania. Por otro lado, la cooperación con la Unión Europea se ha plasmado en el compromiso de la Agencia Europea de Fronteras, Frontex, para liderar y financiar una operación en aguas de Senegal, Cabo Verde y Mauritania en la que participan España, Portugal e Italia.

Para hacer frente a la inmigración ilegal en Canarias, la Orden del Ministerio de la Presidencia de 10 de octubre del 2006 creaba una autoridad de coordinación de las actuaciones, asumida por un general de la Guardia Civil que en Las Palmas ha establecido el Centro de Coordinación Regional de Canarias, con el triple objetivo de: disuadir o tratar de impedir la salida desde África de embarcaciones cargadas de inmigrantes hacia el archipiélago canario, evitar su llegada inadvertida y asegurar la vida de los sin papeles. Para los que se hallan desplegados en el continente africano miembros de los servicios de inteligencia de la Benemérita y Cuerpo Nacional de Policía en Mauritania, una patrullera y un helicóptero del Instituto Armado, más cuatro patrulleras donadas al Gobierno de Nuakchot; dos patrulleras de la Guardia Civil, un helicóptero de la Policía y cuatro patrulleras y un avión senegaleses actúan en aquel país. Mientras que en aguas internacionales operan tres aviones de reconocimiento de nuestro Ejército del Aire, que recorren el océano de norte a sur dotados de radares capaces de detectar un cayuco a cinco millas de distancia,

TEMAS GENERALES

y cuatro patrulleros de la Armada; a lo que hay que sumar al buque de vigilancia fiscal *Petrel* que navega entre Nuakchot y Saint Louis. Además, en aguas territoriales canarias operan cinco patrulleras y un helicóptero de la Guardia Civil, el Sistema de Vigilancia Electrónica Sive, el barco hospital *Esperanza del Mar* del Instituto Social de la Marina y los buques de Salvamento Marítimo.

Estas embarcaciones de SASEMAR rescataron durante el verano de 2006 a 22.524 personas en 346 intervenciones: algunas de escolta hasta llegar a puerto, y otras actuando en condiciones meteorológicas adversas. Tarea que recae en las tripulaciones de las embarcaciones de intervención rápida tipo salvamar, las de los buques de salvamento y las de los medios aéreos de Salvamento Marítimo: la flota de SASEMAR en Canarias cuenta con 10 salvamares, cuatro remolcadores, un helicóptero y un avión.

Entretanto, tres barcos de la Armada (dos patrulleros de altura y uno de vigilancia costera), tres aeronaves del Ejército del Aire y unos 150 efectivos militares participan dentro de la operación conocida como NOBLE CENTINELA con instrucciones de no intervenir cuando divisen una embarcación con inmigrantes, salvo que su vida corra peligro. Su objetivo es prestar apoyo a los responsables del Ministerio del Interior en misiones de control del espacio aero-marítimo entre Canarias y la costa africana, de disuasión frente a las mafias que se dedican al tráfico de seres humanos y de obtención de información anticipada sobre la llegada de inmigrantes.



Petrel.



Conclusiones

La inmigración ha tenido aspectos muy positivos para España, pero si no somos capaces de controlarla y racionalizarla, se recrudecerá la cara negativa de la moneda, representada por los problemas que acarrea la llegada de inmigrantes irregulares.

La posición estratégica de España y sus 8.000 kilómetros de costas, muchos de ellos a escasas millas de terceros países, como es el caso de Canarias, colocan a nuestro país entre los que cuentan con unas de las fronteras más complejas en cuanto a su vigilancia, lo que pone a nuestro escenario marítimo en primer plano.

La diversidad de administraciones implicadas en el medio marítimo español, las leyes de salvamento y la dificultad que supone la creación de un servicio de guardacostas similar al existente en otros países, obligan a una labor extraordinaria de coordinación entre nuestras Fuerzas Armadas, Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, Salvamento Marítimo y otras organizaciones estatales, con objeto de contrarrestar y conducir este fenómeno que, según todos los indicadores, no cesará en breve plazo de tiempo.

Siendo España para los africanos una de sus principales puertas de entrada a Europa, se hace necesaria e imprescindible la cooperación internacional en materia de política inmigratoria, tanto por parte de nuestros socios europeos como de los países de los cuales proceden las corrientes migratorias.