

Abordar el tráfico ilícito de personas en los Balcanes: enseñanzas políticas

Charles Simpson

En todo el mundo se están aplicando políticas restrictivas de seguridad fronteriza para intentar abordar el tráfico ilícito de personas, pero no se ha hablado tanto de lo que realmente ocurre cuando se adoptan esas políticas.

Ante el impacto por la llegada de unos 1,5 millones de refugiados, entre 2014 y 2015, la Unión Europea (UE) aprobó una serie de políticas para asegurar sus fronteras y evitar el tráfico ilícito. Entre ellas figuraban la militarización de las fronteras terrestres en los

Balcanes, la construcción de vallas físicas y otras barreras, la puesta en marcha de patrullas marítimas en el Mediterráneo oriental y la detención de los traficantes. La aplicación de medidas de seguridad a lo largo de la ruta de la región occidental de los Balcanes,

entre 2015 y 2017, fue uno de los mayores esfuerzos multinacionales que se recuerdan en los últimos tiempos, y ofrece unas valiosas lecciones sobre los impactos de dichas políticas.

Durante este período, he llevado a cabo un estudio conjunto de dos años de duración acerca de dicha ruta, desde países de primer asilo como Jordania, a través de países de tránsito como Turquía, Grecia y Serbia, hasta países de destino como Alemania¹. Los hallazgos de este estudio ofrecen enseñanzas para otros contextos en los que las instituciones estatales estén intentando restringir los movimientos a través de las fronteras y evitar el tráfico de personas. Entre ellos cabe destacar el muro fronterizo entre Estados Unidos y México, las operaciones marítimas de Italia frente a la costa libia, las severas medidas contra la inmigración en Sudáfrica y la militarización de las fronteras en todo el sur de Asia, incluida la de la India y Bangladés.

Las consecuencias para las personas refugiadas

La aplicación de esta ley, por parte del Estado, tuvo mayores consecuencias para los migrantes que para los traficantes, que pudieron trasladar el aumento de los costes y riesgos a sus clientes refugiados. Antes del 2014, por ejemplo, los traficantes solían acompañar a los refugiados en su travesía desde las costas turcas hasta las islas griegas, para luego regresar a Turquía. Desde del 2014, ante el creciente riesgo de ser interceptados y detenidos, los traficantes dejaron de acompañarles y, en su lugar, les proporcionaban una tableta, una brújula o, a menudo, una simple indicación hacia una luz en el horizonte para que recorrieran navegando una travesía de 24 km. Conscientes de que sus embarcaciones serían capturadas y destruidas, los traficantes comenzaron a utilizar unas viejas y poco fiables para reducir al mínimo sus gastos de explotación, y a llenar las lanchas excediendo muy por encima su capacidad, a la vez que aumentaban el coste de una plaza a bordo. Para evitar ser detectadas por las patrullas marítimas, las embarcaciones empezaron a salir de noche, aun a pesar de las inclemencias del tiempo que pudieran darse. Estos ajustes dieron lugar a numerosos naufragios y ahogamientos, mientras que los traficantes permanecían a salvo en tierra firme.

Además, la mayor presencia de actores de seguridad del Estado —la mayoría de los cuales habían sido transferidos de departamentos dedicados a otros asuntos para suplir la falta

de efectivos y, por lo tanto, tenían poca o ninguna experiencia en lo que respecta a los refugiados o las operaciones fronterizas— provocó numerosos incidentes que dieron lugar a malentendidos entre ellos, o hizo que aplicaran medidas violentas contra refugiados a los que confundieron con traficantes. Por poner un ejemplo, para evitar ser detenidos, los traficantes empezaron a asignar el papel de piloto a un refugiado; al llegar a cualquier isla griega, a este refugiado que hacía las veces de piloto la policía a menudo lo identificaba por error como traficante y lo detenía. Sin formación para saber diferenciar a los traficantes de los refugiados, distinguir las diferentes nacionalidades o comprender el derecho internacional humanitario, la policía no estaba preparada para entender estas circunstancias y, a menudo, mantenía a los refugiados encarcelados durante meses o incluso más tiempo, sin saber qué hacer.

La misma tendencia a transferir el riesgo a los clientes refugiados se registró en la parte terrestre de la ruta de la región occidental de los Balcanes. Donde antes los traficantes acompañaban a los refugiados, desde 2014 se limitaban a indicarles una dirección general y les decían que siguieran caminando hasta llegar a una ciudad de paso. Hablamos con refugiados que recorrieron sin compañía cientos de kilómetros por lugares inhóspitos, que padecían gripe, síntomas de hipotermia, deshidratación, picaduras de insectos venenosos y exposición al frío. Los incidentes más graves en este traspaso del riesgo de una persona a otra fueron los derivados de las operaciones contra el tráfico ilícito de personas, que los gobiernos nacionales delegaron de forma clandestina en grupos paramilitares armados con machetes, armas de fuego, perros y vehículos todoterreno, que atacaban violentamente a los refugiados, a los que confundían con “inmigrantes ilegales” o traficantes.

Tanto los costes como los riesgos aumentaron de manera drástica: de varios cientos de dólares por persona y cruce de fronteras que costaba antes de 2014, aumentó a 10 000 dólares o más a partir de 2017. Con este aumento del coste, el tráfico ilícito se convirtió en un servicio de lujo al alcance únicamente de los refugiados más adinerados y con más contactos. Surgieron paquetes de tráfico ilícito elaborados y extremadamente caros, como operaciones en las que se disponía de un yate con tripulación y se simulaba un lujoso crucero privado para evitar ser detectados por las



ACNUR/Achilles Zavalis

Un hombre encontrado al timón de una embarcación que transportaba a un grupo de refugiados sirios que cruzaba el mar Egeo desde Turquía es arrestado por la policía griega en la isla de Lesbos por supuesto tráfico ilícito de personas.

patrullas marítimas que salían en busca de lanchas hinchables semirrígidas baratas. En otras opciones más caras se incluían pasaportes falsos con billetes de avión y asesoramiento sobre cómo asumir una identidad falsa.

A finales de 2017, los costes y los peligros que entrañaba el tráfico ilícito habían empezado a sobrepasar la capacidad económica y la tolerancia al riesgo de la mayoría de los refugiados, lo que redujo su frecuencia en los Balcanes en términos de cifras absolutas. Tras haber esquivado cualquier riesgo real, la mayoría de los traficantes se limitaron a buscar otro trabajo y a vivir de sus ahorros mientras se integraban en las ciudades que encontraban a lo largo de la ruta como trabajadores de la construcción a tiempo parcial, sastres, barberos, comerciantes o prestamistas, aunque a menudo seguían acercándose a los recién llegados para ofrecerles ayuda para cruzar a Grecia por un precio razonable. La mayoría de estas redes de tráfico ilícito permanecieron inactivas hasta que surgieron nuevas presiones que hicieron que fuera relativamente menos peligroso el viaje que permanecer en el país de primer asilo. Por ejemplo, como consecuencia de las severas medidas de Turquía hacia las personas de etnia kurda, ahora cada semana aparecen kurdos sirios en ciudades griegas, desde Atenas hasta Tesalónica.

Las consecuencias para los ciudadanos que ayudan a las personas refugiadas

En su afán por llegar hasta los traficantes (escurridizos y con capacidad de adaptación), las instituciones estatales apuntaron también hacia las ONG de ayuda humanitaria como objetivo al considerarlas un primer punto de cruce entre las actividades de los mercados lícito e ilícito. A lo largo de la ruta de la región occidental de los Balcanes, las más afectadas fueron las pequeñas ONG locales sin esa capacidad de resiliencia derivada de contar con presupuestos multimillonarios o los gabinetes jurídicos de

otras ONG internacionales más grandes. Por ejemplo, en la isla griega de Lesbos, las autoridades no pudieron, en su mayor parte, detener a los traficantes de alto nivel que dirigían operaciones a distancia desde Turquía mientras delegaban las labores de riesgo en aguas griegas en operativos de menor rango. Como consecuencia, las autoridades griegas empezaron a presionar a las ONG que consideraban que estaban facilitando las operaciones de tráfico ilícito de personas. Una de estas presiones consistió en la detención de algunos voluntarios de la ONG Emergency Response Centre Internacional por su presunta connivencia con los traficantes en sus intentos de evitar que los refugiados se ahogaran al cruzar desde las costas turcas.

En Belgrado (Serbia), las políticas nacionales se centraron en limitar la libertad de actuación de las ONG locales. Por ejemplo, se le exigió a Miksaliste, una ONG local que llegaba a miles de refugiados, que trasladara su sede desde los alrededores de la estación central de autobuses de la ciudad a un lugar mucho menos accesible para los refugiados que dependen de sus servicios. Estos esfuerzos acabaron por dividir a la sociedad civil y limitar la ayuda humanitaria a nivel local, pero de poco sirvieron para desestabilizar a los traficantes, que simplemente se adaptaron

a los cambios. A título ilustrativo, a medida que se contrajo el volumen de los donativos lícitos no consistentes en ayuda alimentaria que ofrecían las ONG, surgió una floreciente economía de mercado gris/negro para todo, desde pañales hasta tiendas de campaña, ya que los traficantes vieron la oportunidad de vender a los refugiados unos artículos que, en otro tiempo, les habrían sido donados.

La “anticipación estratégica” como alternativa

En lugar de tratar de hacer que los traficantes cesen su actividad, los Estados podrían ofrecer unas opciones migratorias más seguras, económicas y lucrativas para hacer que caiga la demanda de actores ilícitos. Esta política de “anticipación estratégica” movilizaría los recursos nacionales, incluidos los negocios privados lícitos como las empresas de autobuses, para ofrecer opciones de transporte más seguras, asequibles y fiables que las que ofrecen los traficantes, creando así corredores humanitarios de facto. Tengamos en cuenta que el presupuesto anual de la Operación Sophia para la lucha de la UE contra el tráfico ilícito de personas fue de 11,82 millones de dólares. Mientras tanto, se estima que los traficantes percibieron 1800 millones de dólares de los refugiados en 2015². Si Alemania hubiera ofrecido unos medios prácticos para llegar hasta allí (por ejemplo, mediante un vuelo de 250 dólares, que es el coste medio de un viaje de Estambul a Frankfurt) junto con su ambigua promesa de asilo, si tomamos como base los 600 000 refugiados sirios que se encuentran actualmente en Alemania, esto habría generado por lo menos 150 millones de dólares, lo que equivaldría a sufragar el coste de explotación de la Operación Sophia durante una década. Estos fondos se podrían haber utilizado para dotar de servicios y protección a otros refugiados que no pudieran permitirse ni siquiera una opción de coste reducido para llegar a países seguros. Los traficantes no podrían competir con esas medidas y perderían su flujo de ingresos, lo que ayudaría a evitar el tráfico ilícito sin necesidad de hacer uso de las fuerzas militares o policiales, y proporcionándole a los refugiados un método seguro y eficiente de acceder al asilo prometido.

Las organizaciones humanitarias como aliadas

Ciertamente, es poco probable que algún dirigente estatal vaya a seguir una política de

anticipación estratégica, salvo aquellos que sean más pragmáticos y tengan visión de futuro. Una sugerencia política más realista basada en la ruta de la región occidental de los Balcanes sería que las instituciones de seguridad del Estado considerasen a las organizaciones humanitarias de carácter civil como potenciales aliadas y que, en lugar de criminalizarlas, les permitieran prestar servicios alternativos. Antes de que se aplicaran las severas medidas contra las ONG de carácter humanitario en los Balcanes, las locales colaboraban activamente para ofrecerle a los refugiados la información oportuna acerca de las cambiantes políticas fronterizas; también les proporcionaban un alojamiento provisional seguro donde pasar la noche; y, a veces, les compraban billetes de autobús o les facilitaban otras formas de transporte lícito. Al hacer esto, las ONG locales menoscababan los servicios de los traficantes. Sin embargo, tras la clausura de las ONG de ayuda humanitaria, las personas refugiadas tuvieron que recurrir a los traficantes para asegurarse una plaza en una casa refugio antes de continuar su viaje hacia el norte de Europa. En las ciudades griegas, las ONG locales a menudo proporcionaban a los refugiados trabajo temporal remunerado en efectivo; con el cierre de las ONG o las restricciones a la contratación de migrantes, los refugiados tenían que recurrir a actividades económicas ilícitas y, a veces, acababan vendiendo droga o trabajando ellos mismos como traficantes para para ganarse la vida.

Las redes de traficantes se adaptan y, al igual que otras empresas privadas, son capaces de trasladar eficientemente a los consumidores los riesgos que imponen los Estados. Si el Estado le hiciera la competencia a los traficantes y evitara criminalizar a las organizaciones humanitarias, este podría reducir la demanda de servicios de tráfico ilícito y, al mismo tiempo, mejorar la seguridad y el bienestar de las personas refugiadas y de los trabajadores humanitarios por igual.

Charles Simpson *Charles.Simpson@Tufts.edu*
Boston Consortium for Arab Region Studies y
proyecto Refugees in Towns, Feinstein International
Center, Universidad de Tufts.
www.bcars-global.org; www.refugeesintowns.org

1. Mandić D y Simpson C (2017) “Refugees and Shifted Risk: An International Study of Syrian Forced Migration and Smuggling”, *International Migration* <https://doi.org/10.1111/imig.12371>
2. Este cálculo se basa en los 1,8 millones de migrantes que cruzaron a Europa, en 2015, con una estimación mínima de 1000 dólares por persona. Aunque se trata de una aproximación en bruto, dicho cálculo es suficiente para plantear esta política.