



# MULTINACIONALES DEL *SMUGGLING*: UN ANÁLISIS DEL FUNCIONAMIENTO DE LA MAQUINARIA DEL MAL\*

## Evil Multinationals: Analysing the Components of Smuggling Networks

**Asunción Taboada Lanza**

Máster NOHA en International Humanitarian Action

E-mail: [asunciontaboadalanza@hotmail.com](mailto:asunciontaboadalanza@hotmail.com)

 @asun\_taboada



Autor

El *smuggling* de personas desde África Occidental hacia Europa ha aumentado de manera considerable durante el último lustro, convirtiéndose en un elemento clave en la agenda política internacional. Las voces ahogadas en el *Mare Nostrum* y la escasa capacidad de Europa para dar respuesta a esta situación hacen necesaria una nueva reflexión, más humana, en el estudio académico de este tema de tan rabiosa actualidad. Este trabajo pretende ahondar en uno de los aspectos cruciales y menos estudiados del proceso del *smuggling*: el funcionamiento de las redes de *smuggling* que operan en la actualidad en África Occidental; es decir, cómo se desarrolla la travesía desde el país de origen hasta, en el caso de nuestro estudio, Libia, el país de enlace con Europa. El estudio de este tema desde una perspectiva académica pretende constituir una herramienta que facilite la comprensión de la trascendencia del problema y favorezca la creación de proyectos que aborden la situación desde una perspectiva holística.



Resumen

*Smuggling*; ruta Mediterráneo Central; mafias multinacionales; transversalidad del *smuggling*.

*Human smuggling*; *Central Mediterranean Route*; *multinational mafias*; *smuggling and transversality*.



Key words

Recibido: 31-10-2019. Aceptado: 21-05-2020



Fechas

\* Trabajo académico reconocido con el primer premio (*ex aequo*) para trabajos de grado del Premio Ignacio Ellacuría de Estudios de Interés Social ACM en su convocatoria del curso 2018/2019 y publicado con autorización del tribunal.

*The smuggling of people from West Africa to Europe has increased considerably over the last lustrium, becoming a key component of the international political agenda. The drowned voices in the Mare Nostrum, and Europe's scarce capacity to respond to this situation require a new, more humane, reflection in the academic study of this hot topic. This work aims to delve into one of the crucial and least studied aspects of the smuggling process: the functioning of the smuggling networks currently operating in West Africa. That is, how the journey from the country of departure takes place to, in the case of our research, Libya, the country of connection with Europe. The study of this topic from an academic perspective aims to constitute a tool that facilitates the understanding of the transcendence of the problem and favours the creation of projects that approach the situation from a holistic perspective.*



## 1. Introducción

La migración, un fenómeno tan antiguo como la Humanidad, se ha convertido hoy en un elemento que transforma el mundo y que cuestiona pilares que hasta ahora parecían axiomáticos. Sin embargo, la creciente y al mismo tiempo incontrolable migración internacional conecta y obliga a convivir a personas procedentes de regiones cada vez más diversas y lejanas geográfica y culturalmente. Este nuevo entramado social, consecuencia del flujo migratorio, altera las culturas tradicionales, pero también modela las economías, las esferas sociales, y las políticas nacionales e internacionales (Arizpe, 2004).

Estas nuevas realidades a las que nos enfrentamos suponen un desafío para las sociedades del siglo XXI ya que nos hacen cuestionarnos nuestras certezas, nuestras costumbres y hábitos, nuestro futuro y también nuestra relación con el mundo que nos rodea (Migration Data Portal, 2018). La migración pone de relieve un fenómeno que ya no podemos obviar: la confrontación de lo que conocemos con lo desconocido, de lo tradicional con lo nuevo, de lo propio con lo lejano.

Europa es percibida internacionalmente como un destino atractivo por razones como las oportunidades económicas, laborales, sociales y educativas, los consolidados sistemas de bienestar o la seguridad generalizada de sus países. En definitiva, Europa, atrae un gran número de migrantes porque es percibida como un lugar en el que cualquiera puede aspirar a mejorar su calidad de vida.

Bajo el paraguas de la migración se encuentran numerosas realidades. Una de ellas es el tráfico ilícito de migrantes (*smuggling*). Este fenómeno se ha convertido, hoy, en un problema global. Un gran número de países se ven afectados por él, ya que forman parte de las rutas migratorias bien como puntos de origen, de tránsito o de destino (United Nations Office on Drugs and Crime, 2018).

Por ello, queremos centrar este estudio en el análisis de las mafias internacionales (de *smugglers*) que ayudan a los migrantes a cruzar de manera ilegal las fronteras continentales e intercontinentales. Los *smugglers* han encontrado un nicho de mercado en la desesperación de un creciente número de migrantes dispuestos a asumir riesgos en busca de una vida mejor. Las mafias ofrecen alternativas a quienes no acceden a los canales legales de migración. Cuando una persona

migrante utiliza una de las incontables redes de *smuggling*<sup>1</sup> para llegar a su destino se expone a una situación de extrema vulnerabilidad frecuentemente ligada al abuso y la explotación. Durante estos procesos, su seguridad se ve amenazada: pueden asfixiarse en contenedores, morir en los desiertos o ahogarse en el mar mientras son introducidos en los países de destino por mafias que les arrebatan la humanidad tratándolos como mercancía (Migration Data Portal, 2018).

En este trabajo se tratará de analizar ciertos aspectos del funcionamiento de las multinacionales del *smuggling* que operan en la ruta del Mediterráneo Central y así contribuir a eliminar el vacío en la literatura sobre el tema (Friebel y Guriev, 2012). La obtención de información se ha realizado mediante entrevistas tanto a personas migrantes que recurrieron al *smuggling*, como a profesionales que han realizado investigaciones sobre las mafias de nuestro estudio. Si bien el trabajo cualitativo aporta información muy útil y cercana a la realidad a través de la observación, esta debe completarse con los datos cuantitativos, que se obtuvieron a través de una revisión de la literatura existente. Esto permitió extraer patrones de funcionamiento de las redes de *smuggling* que operan en nuestra región de estudio. Podemos concluir que mediante la combinación de métodos cualitativos y cuantitativos se ha recogido la información necesaria para llevar a cabo el análisis.

Con el fin de probar nuestra hipótesis de que las mafias del *smuggling* cada vez obtienen mayores beneficios y su nivel de organización y profesionalización aumenta, este apartado estudiará: cómo se establece el contacto entre el migrante y la mafia, cuáles son los beneficios que estas mafias obtienen, cómo ofrecen sus servicios y facilidades a las personas que les contratan, cuál es el proceso para cruzar fronteras, cuál es la relación entre *smuggling* y la explotación; cómo influye la legislación vigente en este proceso y cuál es el grado de interacción entre los *smugglers* y la corrupción.

**Tabla 1. Comparativa de las características del tráfico de personas y el *smuggling* de personas**

|                                   | <b>Tráfico de Personas</b>                        | <b><i>Smuggling</i> de personas</b>   |
|-----------------------------------|---|---|
| Explotación                       | Siempre   | No tiene por qué, pero puede ocurrir si el <i>smuggler</i> rompe su contrato  |
| Control de una persona sobre otra | Siempre   | En un principio existe dependencia, pero no control absoluto  |
| Cooperación entre las partes      | Ninguna   | En principio sí   |
| Víctimas                          | La persona traficada                              | El Estado y el control sobre sus fronteras (violación de un territorio)   |
| Evolución                         | El individuo es traficada durante todo el proceso | Persona empieza como <i>smuggled</i> y puede acabar siendo traficada o explotada (económica, laboral o sexualmente) |
| Asimetría entre los actores       | Asimetría total.<br>No hay información compartida | Asimetría parcial.<br>Hay información compartida por ambas partes   |
| Voluntariedad                     | No  | Sí  |
| Transnacionalidad                 | No tiene por qué.<br>Puede ser dentro del país    | Siempre implica el cruce de fronteras   |

Fuente: elaboración propia a partir de la literatura revisada

1 Mucho se ha escrito sobre la diferencia entre tráfico y *smuggling* de personas. La definición más empleada para tráfico de personas es la formulada por la ONU como "La captación, el transporte, el traslado, la acogida o la recepción de personas, recurriendo a la amenaza o al uso de la fuerza u otras formas de coacción [...] con fines de explotación (Organización de las Naciones Unidas, 2004). Por su parte, el *smuggling* se refiere al proceso por el que una tercera parte facilita la entrada ilegal de una persona en un país, indicando así voluntariedad por parte del migrante (United Nations Office on Drugs and Crime, 2018).

## 2. El primer contacto *smuggler*-migrante

Muchos migrantes recurren a las mafias de *smuggling* debido a la ausencia de vías legales de acceso a la UE. Las mafias ofrecen un servicio muy atractivo a quienes quieren encontrar una manera de viajar y acceder a territorio europeo, pero necesitan ayuda. En la ciudad de Agadez (Níger), donde muchos migrantes africanos llegan de manera regular (por ser nacionales de Estados miembros de la comunidad ECOWAS<sup>2</sup>) es donde la mayoría de personas entra en contacto con las mafias.

First I moved to Kano, a state in the north of Nigeria where many people who will go to Agadez go to take the bus. This state is very close to Niger. I crossed Nigeria from my south state, sometimes by bus, sometimes in cars with other people, to the north state of Kano, and there I took a bus going to Agadez. I arrived with many other people after three days of travel. Entering Niger being Nigerian is very easy despite now there are more intense controls because of Boko Haram<sup>3</sup>.

En el momento en que los migrantes llegan a Agadez, hay personas que les ofrecen alojamiento en los llamados *ghettos* y transporte hacia Libia (Cebrián y Alameda, 2017). Estas personas, conocidas como *chasseurs*, *coxeurs* o *rabatteurs*<sup>4</sup> son reclutadores que trabajan para los jefes de los *ghettos*. Estos jefes pagan a los *chasseurs* por cada migrante que consiguen convertir en cliente de su red de *smuggling*. Los jefes de los *ghettos* son normalmente personas con poder dentro de las redes de *smuggling*. Ellos poseen las propiedades donde se aloja a los migrantes, y otros recursos materiales como vehículos para facilitar su transporte (Frontex, 2016).

En los nodos principales donde se produce el *smuggling*, lugares como Agadez, las mafias anuncian sus servicios de manera abierta y accesible. De acuerdo con la Europol (2016) se anuncian como si fueran agencias de viaje, mostrando imágenes de los países de destino e incluso de los supuestos migrantes que han viajado con esa mafia que lucen ropa de calidad y posan dentro de coches deportivos. Estas agencias pueden pertenecer, bien a la mafia directamente bien a mediadores que remiten al cliente a la red de *smuggling*. En su analogía con una agencia de viajes, también realizan cobros que reciben, o por parte del migrante o a través de la red de *smuggling*.

Otra manera frecuente de entrar en contacto con los *smugglers* es de boca en boca a través de extensas redes. Los *smugglers* que desempeñan funciones de intermediarios suelen pertenecer a la comunidad de migrantes: son amigos, parientes, miembros de la comunidad o repatriados. Esto es frecuente porque al llegar a una nueva ciudad, los migrantes tienden a buscar personas de su misma nacionalidad o etnia, y en caso de que esto sea imposible, personas que compartan su idioma, pues constituyen una fuente de información muy importante para cruzar a Europa (Ellis, 2011).

*Los jefes de los ghettos son normalmente personas con poder dentro de las redes de smuggling*

2 La Comunidad Económica de Estados de África Occidental (ECOWAS) es una organización de quince miembros situados en la región del oeste africano. Todos ellos comparten lazos geopolíticos y económicos. Una de las ventajas que ofrece la ECOWAS y que más interesan para nuestro análisis es la posibilidad de viajar durante 90 días a cualquier país miembro sin necesidad de visado (ECOWAS, 2018).

3 Este párrafo corresponde a parte de una entrevista realizada por la autora a una persona migrante que hizo uso del *smuggling* para viajar desde Nigeria hasta Italia.

4 En el vocabulario de la migración y el *smuggling*, cuando se hace referencia a los *chasseurs*, *coxeurs* o *rabatteurs* se está haciendo referencia a las personas que tratan de convencer a los migrantes de que contraten los servicios de la red de *smuggling* para la que ellos trabajan. En nuestro caso podríamos traducirlo por reclutadores o captadores.

Las diásporas también representan un papel crucial a la hora de proporcionar información sobre dónde conseguir un *smuggler*. Esto se debe a que son personas que han vivido la experiencia y pueden proporcionar recomendaciones y nombres (Europol, 2016). Autores como de Haas (2017), ponen de manifiesto el importante papel que realizan los nigerianos que viven en Libia a la hora de atraer migrantes de su país de origen.

Las redes sociales como Facebook también son una herramienta útil, accesible y barata para promocionar los servicios. Esto se hace, a menudo, mediante la publicación de anuncios en Facebook u otros foros normalmente utilizados por los migrantes para intercambiar puntos de vista y experiencias.

We live in a society where we have become very Westernized. We see a lot through the media, the social media. Especially now, everyone has access to Facebook. It creates a general feeling that, once you arrive the Western world, everything is good, everything is perfect (Nwoha, 2018).

En estas plataformas, los *smugglers* presentan sus ofertas, a menudo con imágenes atractivas como las que aparecen en las “agencias de viaje”. En estos anuncios recalcan las opciones que ofrecen y los métodos de pago. También pueden pedir a los potenciales clientes que se pongan en contacto directamente con ellos a través de una serie de servicios de mensajería que ofrecen la ventaja del anonimato (European Commission, 2015).

## 2.1. Los beneficios económicos de las multinacionales del *smuggling*

La Oficina de Naciones Unidas contra las Drogas y el Crimen calculó en un informe publicado en 2018 que, solo la ruta del Mediterráneo Central y la ruta que une América del Sur con América del Norte (llegando a EE. UU.), generan unos beneficios de 6 750 millones de dólares (USD) anuales para los delincuentes (Naciones Unidas, 2010)<sup>5</sup>.

Este mismo informe estimó que, cada año, las mafias del *smuggling* introducen en Europa más de 55 000 migrantes desde África oriental, septentrional y occidental, lo que genera unos 150 millones de dólares en ingresos para los delincuentes (ibid.).

Es frecuente que el viaje de África a Europa se realice por tramos: la mayoría de los migrantes permanecen en el norte de África durante algún tiempo. Allí trabajan obtener el capital necesario para pagar el resto del viaje. Este hecho de realizar el traslado por etapas hace que las tasas de los *smugglers* varíen dependiendo del punto de origen y el de destino. Por ejemplo, un viaje desde Agadez, a Trípoli, tendría un precio de entre 2000 y 3000 dólares (United Nations Office on Drugs and Crime, 2018). Esto se debe a que, en los alrededores de 2000 kilómetros que separan estas dos ciudades, se atraviesa el desierto. Esto encarece el precio de la travesía ya que requiere de medios específicos y profesionales que conozcan tanto el terreno como las tribus que controlan la zona (Ellis, 2011).

*De acuerdo con Frontex, se estima que el beneficio de las mafias por cada barca con 400 personas es de medio millón de euros*

<sup>5</sup> Esta cifra colocaría al *smuggling*, entre las diez actividades ilegales más provechosas, situándola por delante del tráfico de órganos —beneficios de 1 200 millones de USD al año— y del tráfico de armas —con beneficios de 6 000 millones de USD por año (Mecea, 2010)—.

Hemos empleado esta cifra porque no se han encontrado datos de una agencia como la ONU o la IOM sobre los beneficios que genera la ruta del Mediterráneo Central en exclusiva.

Gráfico 1. Profesionales en una red de *smuggling*

Fuente: elaboración propia a partir de literatura revisada

Esta infografía muestra el funcionamiento profesionalizado de una red de *smuggling*:

- » Hay una posición central: el jefe de la mafia
- » El cerebro de la mafia lo integran las personas a las que se denomina transportistas, pero cuya labor es la de gestionar y subcontratar el resto de elementos de la empresa: se encargan de garantizar la disponibilidad de barcos, coches, alojamiento y documentación. Los riesgos que presenta el desierto hacen que sea necesario confiar en un *smuggler* cuyos transportistas sean expertos.
- » Inteligencia: todas aquellas personas cuya labor es controlar la implementación de políticas, los cambios de turno en los guardas de frontera y controlar quiénes son los policías y miembros de seguridad pagados por la mafia.
- » Seguridad: miembros de tribus que garantizan la seguridad en el desierto. La tribu Tubu controla los flujos a través de la frontera sur de Libia, mientras que los Tuareg controlan la región fronteriza argelina.

La presencia de estas tribus es fundamental para garantizar la seguridad de los migrantes ya que en el desierto abundan los grupos tribales armados que atacan y saquean los convoyes (Sakuma, 2017). En otros casos, uno de los miembros de la mafia se comunica con un conductor de camiones para que traslade a los migrantes hacia Libia atravesando el desierto del Sáhara. Las caravanas de migrantes son escoltadas en moto por un intermediario que hace los pagos necesarios en cada tramo de la travesía.

- » Especialistas: personas encargadas de blanquear el dinero que se obtiene del negocio.
- » Hawala: los contables de la empresa, que se encargan de hacer llegar las transacciones.
- » Falsificadores: personas encargadas de conseguir documentación falsa.
- » Reclutadores: son los pusherman, chasseurs, coxeurs o rabatteurs encargados de captar clientes
- » Conductores: las personas encargadas de realizar el trayecto. Muchos de ellos esperan a que llegue —una vez al mes— un convoy del ejército de Níger que lleva suministros desde Agadez a Dirkou. En estos viajes, los coches con migrantes realizan el trayecto cerca del convoy del ejército, ya que les proporciona cierta seguridad. En ocasiones los miembros de tribus nómadas como los Tuareg y Tubu suelen proporcionar el transporte o conducir las motos que escoltan las comitivas. Han estado operando en el desierto del Sahara durante generaciones, y como los vínculos tribales se extienden a través de las fronteras del país, pueden trasladar fácilmente a la gente a través del desierto. En el caso de Agadez a Libia, son habituales los conductores tubu, tribu que ejerce un control, extraoficial, en la frontera de Níger y Libia. Ellos tienen las llaves de la puerta del desierto, sobre todo desde que cayó el régimen de Gadafi (Cebrián y Alameda, 2017).

Cuando los migrantes llegan a ciudades que se han convertido en nidos de *smugglers*, como Zuara, Zauiya, Castelverde o Sabratah (Dogrudogan, 2018), los contrabandistas libios cobran entre 750 y 3500 dólares por persona para conseguir una plaza en un barco destino Italia. Estas barcasas son (con demasiada frecuencia) embarcaciones innavegables, sobrecargadas y con el combustible justo para llegar a aguas internacionales. Se estima que el beneficio de las mafias por cada barca con 400 personas es de medio millón de euros, según Frontex. Esto se convierte en beneficios millonarios si atendemos a las cifras de la ONU que estiman que hay en Libia unas 380 000 personas esperando ser embarcadas (Addario, 2019).

## 2.2. La profesionalización de la red de *smuggling*

Ya en el siglo XVIII, Adam Smith había afirmado que una de las maneras de aumentar la riqueza y beneficios de una empresa era mediante la división del trabajo. Su concepción de la productividad se basaba en que si cada individuo se volvía un experto en una pequeña parte de la cadena de producción se conseguiría maximizar beneficios y reducir costes. Las mafias del *smuggling* han reproducido este mismo esquema de producción: las multinacionales obtienen beneficios cada vez mayores y ofrecen un creciente nivel de profesionalidad en sus servicios.

Malakooti (2016) hace referencia a la inversión de parte de los beneficios de la mafia en la profesionalización de las personas que trabajan en ella. Por este motivo, dentro de las mafias encontramos perfiles cada vez más variados y especializados. Muchos *smugglers* operan como contrabandistas en una única ruta, convirtiéndose en expertos de la misma y subcontratan, de manera fija u ocasional, a personas que dirigen negocios legítimos pero que también participan del *smuggling*.

Agadez, en Níger, es uno de los principales puntos de encuentro de las personas migrantes con los *smugglers*<sup>6</sup> (Global Initiative Against Transnational Organized Crime, 2018). Allí los migrantes son hospedados en casas para que trabajen hasta que reúnan los recursos necesarios para costearse el siguiente tramo del viaje. Es en este punto donde abundan los *pusherman*, personas que captan clientes que comprenden los servicios del *smuggler* para el que ellos trabajan (Elbagir, 2016).

Uno de los puntos más peligrosos es el momento de paso entre Agadez y Dirkou, la última gran ciudad antes de la frontera libia. De acuerdo con Westcott (2018), esta ciudad se ha convertido en un foco de inseguridad debido a las acciones continuas de integrantes de Al Qaeda del Magreb Islámico<sup>7</sup>.

Once I was there, I had to look for someone who would help me to cross the desert. I had heard in my town some names of people so I was looking after them. You need a person that you know will help you to cross the desert. It is very dangerous and many people are kidnapped. I spent around a month there until I got a vehicle that connected me to Libya<sup>8</sup>.

En este momento, es deseable que el *smuggler*, además de transportistas experimentados, tenga contactos con civiles, policías y oficiales (recordamos el argumento de Shelley (2014): las comisiones de los *smugglers* representan una buena parte del salario de estos profesionales). En Libia el rol cambia, y es frecuente encontrar miembros de la mafia que se encargan de sobornar a las autoridades y de conseguir la documentación falsa necesaria para cruzar a Europa.

There are experts that have the necessary technology to create fake passports and that have a profound knowledge on the characteristics of this type of documentation so they can create fake copies of high quality in a short period of time (between half an hour and two hours)<sup>9</sup>.

*Es deseable que el smuggler, además de transportistas experimentados, tenga contactos con civiles, policías y oficiales*

6 En Agadez, a los *smugglers* se les llama In Tchaga, un término Hausa que hace referencia a los ciudadanos de Benin, Ghana, Guinea, Níger, Nigeria, Senegal y Togo que están allí asentados pero que en algún momento llegaron a Argelia o Libia y volvieron para convertirse en *smugglers* debido a que conocían la ruta (Brachet, 2007).

7 Es también un enclave conocido por su relación con el tráfico de cocaína sudamericana hacia Libia.

8 Ver nota al pie 3.

9 Ver nota al pie 3.

### 3. Cruce de fronteras

Un hecho que, quizás por su obviedad, pasa normalmente desapercibido es que, independientemente de la ruta que se escoja, todas las rutas tardan en identificarse precisamente porque el rasgo común es la capacidad de los migrantes y los *smugglers* de pasar desapercibidos o de encontrar fácilmente medios para superar los obstáculos a la migración y la posibilidad de acceder a alternativas para seguir adelante (Entreculturas, 2019). Una de estas dificultades que encuentran es la del cruce de fronteras: por una parte, dentro de los países del continente africano, y, por otra, la gran frontera, la que separa África y Europa.

#### 3.1. África

En el tramo del viaje de un migrante que se realiza a través de los países de África, los problemas con el cruce de fronteras son mínimos. Como se explica a continuación las dificultades principales en el camino desde la zona de Nigeria hacia Libia se encuentran en la frontera de Libia con Níger.

En el proceso de migración desde el oeste de África hacia Italia, el primer paso de muchos migrantes es acudir a Lagos, —Nigeria— donde localizar a un *smuggler* es una tarea sencilla y las posibilidades de generar dinero para comenzar o continuar su travesía hacia Europa son más elevadas (Ellis, 2011). En esta primera parte del proceso, son pocos los migrantes que tienen dificultades al cruzar fronteras debido al ECOWAS. En la mayoría de los casos, los migrantes no cometen ninguna acción ilegal ya que, según la normativa ECOWAS, en el transporte de pasajeros de un país a otro no se incurre en ninguna ilegalidad.

Quienes optan por saltarse este primer paso de Lagos, acuden directamente a Agadez. Las personas migrantes pagan de forma completamente legal el viaje en autobús con destino a Agadez (Níger), el núcleo donde comienza el verdadero negocio de los *smugglers*.

#### 3.2. Europa

Tradicionalmente, la principal ruta escogida por los migrantes en los años 2014 a 2016 era aquella del Mediterráneo oriental. Durante esos años se produjeron llegadas en masa por vía marítima en la frontera de la costa turca con el territorio griego. Una ruta usada principalmente por la población siria, iraquí, afgana, pakistaní, etc. (Içduygu y Yükseser, 2015). Otra segunda ruta de acceso era a través de la frontera occidental mediterránea. Se accedía a la frontera española a través de las costas marroquíes y las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla; sin embargo, con políticas de cooperación con autoridades marroquíes se ha reducido el flujo en comparación a aquel del periodo de 2016<sup>10</sup> (Ferré, 2015). Por último, encontramos la ruta del Mediterráneo central que conecta el norte de África (Libia) con el sur europeo (Italia). Se trata

*La ruta del Mediterráneo central es una de las rutas más complicadas y peligrosas debido a la distancia que existe entre las costas de sendos países*

10 De acuerdo con Ferré (2015), Marruecos coopera controlando el flujo de salida de migrantes hacia España dejando salir a más o menos personas en función de las plazas de disponibles en los centros de acogida de la Península. Asimismo, Marruecos ha firmado tratados como la *Convención contra la Tortura y otros tratos o Penas Cruelles, Inhumanos o Degradantes* o la *Convención sobre el Estatuto de los Refugiados y su Protocolo*. También, el reino de Marruecos ha contraído obligaciones en materia de derechos humanos. Por ejemplo, en 2014, Marruecos desarrolló un proceso de regularización de inmigrantes. Hubo 27 000 peticiones de regularización de personas de Senegal (6600), Siria (5250), Nigeria (2380) y Costa de Marfil (2281) entre otras.



de una de las rutas más complicadas y peligrosas debido a la distancia que existe entre las costas de sendos países.

Ante todo, debemos tener presente el hecho de que la entrada a la Unión Europea sin un documento acreditativo de permiso de estancia dentro del espacio Schengen es una entrada irregular. El hecho de realizar entradas irregulares ayudados por mafias del *smuggling* pone en riesgo la vida de muchos, ya que el ejercicio de cruzar la frontera intenta realizarse de forma subterfugio y con métodos poco seguros:

I spent four days and nights in the desert. I was in a lorry hidden between fruits. With me there were more people who were hidden in empty huge fuel tanks or in the bags of fruit. We had to hide so we could not move or make any noise. We spent there four days and we could only go down the truck a couple times. It is dangerous to leave the truck because someone can come, the desert is dangerous<sup>11</sup>.

En 2017, la ruta del Mediterráneo central, que termina en Lampedusa o en Sicilia, representaba solo una cuarta parte de los casi 1,5 millones de personas llegadas a la UE desde 2014, pero era responsable del 88% de todas las muertes de migrantes en el Mediterráneo (IOM, 2017).

#### 4. ¿Se produce algún tipo de explotación?

En el artículo 16 del Protocolo de las Naciones Unidas contra el tráfico ilícito de migrantes por tierra, mar y aire se pide a los Estados parte que adopten medidas apropiadas para otorgar a los migrantes protección adecuada contra toda violencia que puedan infligirles a lo largo del trayecto. Sin embargo, el proceso de tránsito hacia Europa habitualmente conlleva situaciones de riesgo: extorsión, alto coste del viaje, redes ilegales de *smugglers*, presencia de mafias y, sobre todo, la posibilidad de morir en el camino. Muchos de estos riesgos están estrechamente interrelacionados, y una de las correlaciones más comunes, y también más peligrosas, es la que existe entre el precio de los viajes y la explotación.

La frecuencia con la que se expone a los migrantes a situaciones de vulnerabilidad los convierte en presas de las mafias que trafican con seres humanos. Además, las situaciones de vulnerabilidad extrema convierten a los migrantes en víctimas de violencia no solo por parte de los *smugglers*, sino también de las autoridades.

Muchos de nosotros teníamos sarna. Cuando los guardias vieron esto, nos golpearon con un palo. Hicimos huelga de hambre para salir de la cárcel y nos pararon con pinzas eléctricas, pinchándonos una y otra vez en los músculos. La mayoría de la gente depende de sus parientes. Uno de mis amigos ha estado atrapado en Libia durante unos tres años. No tiene dinero ni nadie que lo ayude. Esto pasa a menudo. Podría pagar por mi libertad porque mi familia vendió la mitad de la tierra de nuestra granja. Me enviaron USD1 200. Le pagué al capitán de Ganfuda y me dejó ir. (Jesuit Refugee Service, 2009)

En los países de origen, las familias se endeudan para pagar las tasas del *smuggling*, sin garantía de retorno de la inversión y sin derecho a tener información de si sus familiares sobreviven al viaje, son encarcelados o víctimas de tráfico de personas. En los países de tránsito, los migrantes pueden quedar atrapados sin medios para continuar su viaje o ser engañados —están en

*En los países de origen, las familias se endeudan para pagar las tasas del smuggling, sin garantía de retorno de la inversión y sin derecho a tener información de si sus familiares sobreviven al viaje*

<sup>11</sup> Ver nota al pie 3.

un contexto totalmente distinto al de su origen— por los *smugglers* (United Nations Office on Drugs and Crime, 2018).

Many times the policemen hold us for ransom or usually girls are exploited. Most of us are tortured and beaten, some are enslaved. Here is where people pay the police or the Arabs that torture us. Many people die after surviving the desert, some survive because they pay for the release. If you cannot pay you will probably die. Friends and family pay sometimes, but sometimes they do not have money<sup>12</sup>.

Sabemos que los pagos que se efectúan a las redes de *smuggling* se pueden realizar bien de una vez bien por partes o tramos completados (Ellis, 2011). Cuando los trayectos son largos, como el que estudiamos en nuestro trabajo, es frecuente que los pagos del viaje se realicen por tramos, ya que el coste total de la travesía es demasiado elevado<sup>13</sup>. Por este motivo, durante sus viajes, los migrantes suelen pasar largos periodos de tiempo en un mismo lugar, trabajando temporalmente, hasta que consiguen el dinero necesario para continuar con su viaje. Es fundamentalmente en estos momentos cuando se produce la explotación.

Se mencionaba anteriormente la complejidad a la que nos enfrentamos cuando se definen tanto el *smuggling* como el tráfico de personas, puesto que es frecuente que, aunque en un principio las personas migrantes acepten ser introducidos de contrabando en otro país, el viaje puede convertirse en una experiencia totalmente distante de un viaje consensuado.

#### 4.1. Explotación hacia el migrante

La urgencia por conseguir recursos financieros junto con la situación de desconocimiento los hace extremadamente vulnerables a ser engañados y arrastrados a situaciones de explotación. Este fenómeno afecta a las personas que deciden pagar su viaje por tramos, pero los que han pagado todo el viaje por adelantado también corren el riesgo de ser explotados en el lugar de destino.

We do not have the legal documents to enter Libya so the police can retain us. Many times the policemen hold us for ransom or usually girls are exploited. Most of us are tortured and beaten, some are enslaved. Here is where people pay the police or the Arabs that torture us. Many people die after surviving the desert, some survive because they pay for the release<sup>14</sup>.

Es frecuente que los menores no acompañados y los jóvenes migrantes, a menudo sienten la presión de devolver la inversión realizada por sus familias para pagar a los *smugglers* por su viaje, y esta presión podría llevarlos a trabajar en condiciones de explotación. En algunos casos, estos niños también son víctimas de explotación sexual o están involucrados en actividades ilegales como la venta de drogas.

Durante el viaje, las personas suelen ser hacinadas en espacios pequeños en camiones o en embarcaciones no aptas para la navegación para que los *smugglers* maximicen su *carga*. Las

*Durante el viaje, las personas suelen ser hacinadas en espacios pequeños en camiones o en embarcaciones no aptas para la navegación para que los smugglers maximicen su carga*

12 Ver nota al pie 3.

13 Si bien los costes del traslado dependen de la mafia y, por supuesto, de la distancia recorrida, si tenemos en cuenta que el viaje Agadez-Trípoli supone alrededor de 2000 y 3000 USD y un pasaje en balsa Libia-Italia cuesta entre 750 y 3500 USD, es normal que el pago del trayecto se realice al menos en dos momentos ya que el monto total puede oscilar entre 2750 y 6500 USD.

14 Ver nota al pie 3.

mujeres migrantes pueden ser violadas o golpeadas en el camino o abandonadas a morir en el desierto<sup>15</sup>.

Las personas que emplean esta ruta tardan una media de entre dos meses y un año en llegar a su destino. En este tiempo suelen padecer problemas relacionados con la mala salud y la desnutrición. Sin embargo, un alto porcentaje de los problemas que sufren son derivados de la explotación y los malos tratos. Según confirma el informe *The Political Economy of the Central Mediterranean Route* (Chatham House, 2017), el 73% los migrantes sufren abuso físico, criminalidad, mutilaciones en campos de minas (presentes en Libia) y la amenaza de tortura y abuso. Además, muchos migrantes han afirmado: ser retenidos contra su voluntad (76%); trabajo forzoso (36%); verse obligados a trabajar sin remuneración (49%); violencia física (72%); violencia sexual (26%) y dinero en efectivo por venta de órganos (1,75%).

#### 4.2. Explotación hacia la familia del migrante

Además de la explotación a la que se ve sometida la persona migrante, es frecuente que muchos de ellos sufran la explotación de manera colateral: sus familias pueden llegar a convertirse en víctimas de chantaje o de servidumbre por deudas contraídas. Esto se debe a que muchas veces los acuerdos que se establecen son los conocidos como *hawala*, acuerdos de palabra basados en el honor, que muchas veces se incumplen por parte de las multinacionales.

Asimismo, es frecuente la extorsión por el pago de un rescate. Esta práctica se ha documentado a lo largo de muchas rutas a lo largo de las rutas que salen de África occidental, a menudo llevadas a cabo por grupos armados que operan en las partes del Sahel que son atravesadas por rutas de contrabando de migrantes (Altai Consulting, 2013).

A raíz de los incumplimientos de los acuerdos verbales, es habitual ver que las familias de los migrantes paguen sumas de dinero desproporcionadas a los delincuentes con el objetivo de saldar niveles de deuda casi imposibles por miedo a la violencia o a ser castigados por las autoridades —también corruptas—, lo que puede dar lugar a que incluso los miembros de la familia que no han participado directamente del proceso se conviertan en víctimas de la trata de seres humanos (United Nations Office on Drugs and Crime, 2018).

### 5. Multinacionales del *smuggling*, legislación<sup>16</sup> y políticas públicas

Una de las razones de la crisis migratoria tiene una estrecha relación con la realidad del flujo migratorio mixto que anualmente, ante la falta de vías legales amplias y seguras, trata de alcanzar Europa por sus propios medios, empleando, con gran frecuencia, los métodos que ofrecen las mafias del *smuggling*. Este hecho prueba el supuesto de Askel y Dimitriadi (2015): los *smu-*

*Este hecho prueba el supuesto de Askel y Dimitriadi: los smugglers se adaptan y encuentran nuevas rutas para conseguir llegar a su destino. Cerrar una ruta implica la apertura de una nueva*

15 Las mujeres migrantes son objeto de especial atención a lo largo de muchas rutas de *smuggling*. La violencia sexual ha sido ampliamente documentada; desde África a Europa, pero también a Sudáfrica y Medio Oriente. Este fenómeno de violencia y explotación sexual —incluyendo la violación de niños y niñas— se ha demostrado que es frecuente en los movimientos migratorios incluso una vez el migrante ya está en Europa (United Nations Children's Fund, 2016).

16 Este apartado pretende dar respuesta a las políticas que se llevan a cabo para frenar, reducir y erradicar el *smuggling* de personas y las mafias que lo llevan a cabo. No pretende abarcar las políticas que se llevan en los países de tránsito y destino para acoger e integrar a las personas que son víctimas de estas multinacionales del mal.

gglers se adaptan y encuentran nuevas rutas para conseguir llegar a su destino. Cerrar una ruta implica la apertura de una nueva.

### 5.1. La Unión Europea: Agenda Europea para la Migración

Esta respuesta presentaba tres grandes líneas de acción: refuerzo del sistema de protección internacional; medidas para detener el flujo de refugiados y propuestas para reformular el sistema. Este plan se ha ido actualizando a lo largo de los años, pero no aborda el tema del *smuggling* como tal, por lo que no es eficiente contra la erradicación de estas mafias. Además, con el paso de los años este sistema se ha mostrado ineficaz, tanto por lo que muestran las cifras como por la falta de acuerdo entre los Estados miembros para cumplir con él. Aunque no es un movimiento mayoritario, los derroteros y las nuevas tendencias de la política de numerosos Estados miembros de la UE apuntan a que el deseo de parte de la sociedad de algunos países, alimentado por movimientos populistas y nacionalistas, es el de impedir el acceso a Europa a las personas que llegan desde África (Cátedra Martín Patino de la Cultura del Encuentro, 2007).

### 5.2. Unión Europea: Plan de Acción contra el *smuggling* de migrantes

En estos últimos años, la UE como institución ha instado a sus Estados miembros a luchar contra la inmigración irregular, reduciendo el influjo de migrantes, recuperando el control de fronteras exteriores y promoviendo el retorno de inmigrantes cuya estancia en la Unión se consideraba irregular.

La lucha contra las redes de *smuggling* se ha convertido en otro de los puntos clave de la política europea en el ámbito de las migraciones. En este sentido se han promovido acciones destinadas a reforzar la cooperación a nivel nacional y europeo, mejores sistemas de detección, control y destrucción de los barcos que estas redes utilizan para transportar a los inmigrantes al territorio europeo; detección y lucha contra los sistemas, especialmente en línea, en los que los *smugglers* hacen publicidad y entran en contacto con los migrantes potenciales; medidas destinadas a transformar el paso y la trata de personas en actividades delictivas; control de las zonas de salida de las fronteras en terceros países, etc. (Iglesias, Fanjul y Manzanedo, 2016).

### 5.3. Las políticas europeas, a examen

La falta de previsión y el incremento en la llegada de personas migrantes a las costas del sur de Europa provocaron el colapso del sistema de asilo europeo. Asimismo, esta afluencia de personas en una situación de vulnerabilidad extrema y el aumento exorbitante de muertes en el Mediterráneo causó una crisis humanitaria<sup>17</sup> (íbid.) que llegó a extenderse a una crisis de los valores primigenios europeos.

*Cada vez que se bloquea una ruta de migración se crea un mercado más amplio, profesionalizado y oculto en el que smugglers ayudan a las personas a superar las barreras migratorias*

<sup>17</sup> La OIM calcula que desde el año 2000, 40 000 personas han muerto en el mar tratando de alcanzar Europa. En 2015, 3771 personas murieron atravesando el Mediterráneo, de ellas 2892 fallecieron en la ruta del Mediterráneo central, la más peligrosa de todas (Iglesias, Fanjul, & Manzanedo, 2016).

Estos trayectos se han convertido en un símbolo del fracaso de las políticas migratorias europeas y de su incapacidad para generar vías regulares, eficaces y seguras de acceso a su territorio y a su sistema de protección internacional (Human Rights Watch, 2018).

Las políticas han sido ineficaces erradicando las redes de *smugglers*, pues tanto sus beneficios como el número de personas que han recurrido a ellas ha aumentado durante los últimos años (ibid.). Estas redes se asemejan a la mitológica Hidra de Lerna, un ser al que, por cada cabeza que perdía aparecían dos más. Cada vez que se bloquea una ruta de migración se crea un mercado más amplio, profesionalizado y oculto en el que *smugglers* ayudan a las personas a superar las barreras migratorias.

Ante el fracaso de las políticas europeas, surgen políticos que argumentan que los controles fronterizos más estrictos pueden resolver la actual “crisis migratoria” pero la situación vivida tras el cierre de la ruta de los Balcanes deja claro que ese no es el camino (UNODC, 2015). No existe solución fácil para este problema, pero las vallas y devoluciones sumarias son una situación temporal (de Haas, 2015). La crisis que vive Europa ha puesto de manifiesto la falta de un mecanismo permanente y adecuado dentro de la Unión Europea dedicado a afrontar situaciones de emergencia como la de la llegada de miles de migrantes a nuestras costas, ya que sistemas como el de Dublín solo contemplan la actuación en situaciones de tipo ordinario.

#### 5.4. La falta de políticas en los países de origen y tránsito

En apartados previos comentábamos la escasez de políticas contra el *smuggling* efectivas en la ruta de nuestro análisis. Ejemplo de ello es que, en 2015, diecinueve Estados de África occidental y central habían ratificado el *Protocolo contra el tráfico ilícito de migrantes*, pero solo el Níger había incorporado sus disposiciones con la aprobación de una ley específica sobre el tráfico ilícito de migrantes de conformidad con las disposiciones del Protocolo (UNODC, 2015).

A pesar de que se han firmado acuerdos de migración y se han creado fondos fiduciarios para cooperar tanto entre los países de África como a nivel intercontinental con la Unión Europea, las políticas no han tenido el impacto esperado. Dentro de esta red de marcos y acuerdos, Libia, el principal punto de partida de las travesías marítimas desde África a través del Mediterráneo Central, sigue siendo un agujero negro político (Iglesias, Fanjul y Manzanedo, 2016). La inseguridad y la falta de un gobierno central impiden la creación de asociaciones significativas, por lo que los responsables políticos europeos han centrado su atención en el vecino meridional de Libia, Níger, que ha visto pasar por su territorio a cientos de miles de inmigrantes irregulares procedentes de toda África Occidental en su camino hacia Libia desde 2012 (Tinti, 2017).

## 6. El elemento transversal: la corrupción

A lo largo del trabajo, la corrupción ha aparecido como un elemento transversal con una relevancia fuerte en prácticamente todas las fases del viaje que realiza el migrante junto con la mafia del *smuggling*. Quizás este elemento sea un crimen que se realiza con gran secreto debido a que todas las partes implicadas contribuyen de manera activa y son conscientes de las consecuencias negativas que aparecerían en caso de que la conducta criminal fuese revelada (Castillo, 2003). Estas características primigenias del fenómeno hacen que sea difícil medirlo, sin embargo, en las ciencias sociales, hay un interés por medir y cuantificar los niveles de corrupción con el fin de relacionar esta variable con otras.

*Libia, el principal punto de partida de las travesías marítimas desde África a través del Mediterráneo Central, sigue siendo un agujero negro político*

En este apartado correlacionaremos, en primer lugar, la pobreza y la corrupción en los países de origen que más nacionales tienen viviendo en Italia. En segundo lugar, mostraremos la relación que existe entre la corrupción y el peso de las mafias de *smuggling* en Libia y Níger. Estos aspectos como la falta de democracia, la corrupción o la ausencia de un estado de derecho forman parte de lo que se puede definir a través de la perspectiva de Galtung (1969) como violencia estructural.

## 6.1. La corrupción en los países de origen

El gráfico que acompaña estas líneas parte del número de entradas irregulares en Italia de nacionales de Nigeria, Gambia, Senegal, Costa de Marfil, Guinea, Mali y Ghana. Estas personas que entraron de manera ilegal recurrieron a un *smuggler*, bien para el recorrido completo, bien para un trayecto.

En el gráfico se muestra la relación que hay entre la corrupción y la pobreza del país con el porcentaje de nacionales que entraron irregularmente en Italia. Siendo Nigeria el círculo mayor, es decir, el que más población presenta en Italia, se puede observar que en el caso de los países emisores es la pobreza lo que afecta en mayor término al flujo migratorio. Asimismo, se puede observar que siendo Ghana o Senegal los países con mayores índices de corrupción, estos no tienen una especial presencia en Italia.

Gráfico 2. Dispersión corrupción-pobreza



Fuente: elaboración propia a partir de los datos de la AIDA, CIA y Transparency International

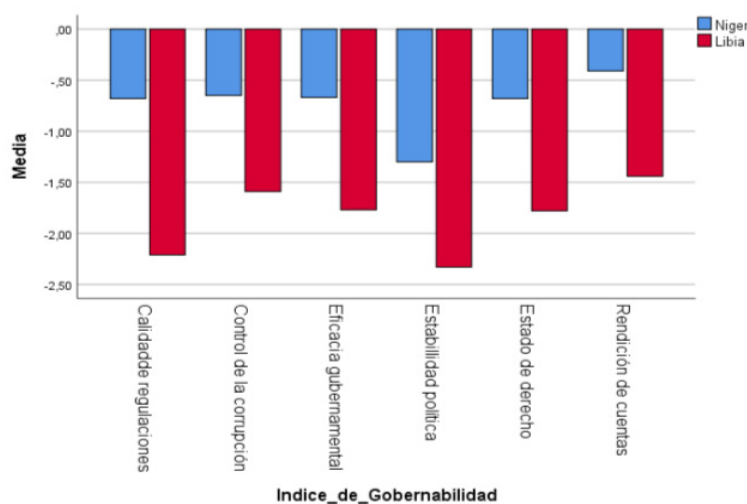
Siguiendo la tendencia que apunta el gráfico, las correlaciones Pearson nos muestran que no existe una correlación entre la emisión de migrantes y la corrupción en los países de origen (la figura presenta un 0.452, siendo 0.5 el nivel a partir del cual se considera una correlación representativa). Asimismo, lo que sí es representativo en los países de origen es la correlación entre pobreza y emigración, siendo la figura 0.862.

## 6.2. La corrupción en los países de la travesía

Para analizar los niveles de corrupción en los países que atraviesa la ruta del Mediterráneo Central estudiaremos, además del índice de percepción de corrupción de Transparency International, los índices de democracia, el índice de gobernabilidad del Banco Mundial y el índice de violencia a fecha de 2018.

Níger y Libia, enclaves fundamentales en el *smuggling* por la ruta del Mediterráneo Central son los países en los que las mafias del *smuggling* operan con mayor concentración. Como se muestra en este gráfico, en ambos, y en especial Libia, las seis variables que componen el índice de gobernabilidad de un país y que están estrechamente relacionadas con la corrupción presentan valores negativos (el rango del Banco Mundial oscila entre +2.5 y -2.5). Este dato sí que corroboraría nuestra hipótesis de que un Estado en el que el control de la corrupción es escaso, no hay un tejido estatal que abarque el territorio y el estado de derecho es débil, es un contexto que favorece la operación de las mafias.

**Gráfico 3. Comparativa gobernabilidad Níger-Libia**



Fuente: elaboración propia con datos del Banco Mundial

## 7. Conclusiones

El tráfico ilícito de migrantes y las actividades relacionadas con él se han convertido en un negocio que cuesta la vida a miles de personas para generar ingresos millonarios. Millones de dólares que entrañan miles de muertes, alimentan la corrupción y fortalecen el crimen organizado en los países de origen, tránsito o destino. Hay indicios de que, con la interdependencia cada vez mayor de la economía mundial, la participación de grupos delictivos en el tráfico ilícito de migrantes va en aumento.

Con este trabajo hemos intentado demostrar el papel creciente de unas multinacionales del *smuggling* cada vez mayores, más profesionalizadas y que generan más beneficios. Nuestro análisis prueba nuestra hipótesis de que existe una especialización cada vez mayor, es decir, el ejercicio del *smuggling*, lejos de ser una actividad aleatoria, se ha convertido en un negocio, como bien reza nuestro título, multinacional.

La investigación y resultados obtenidos de la realización de este trabajo demuestran también que cualquier análisis relativo a la migración quedaría incompleto si no se ubicara dentro de un contexto determinado; es decir, estudiar cada fenómeno en sus circunstancias exteriores (o estructura de oportunidades) es clave para comprender la configuración y desarrollo del proceso migratorio.

El presente trabajo tenía como objeto estudiar el funcionamiento de las mafias de *smuggling*. Con este propósito, se ha puesto de relevancia que el *smuggling* hoy es un fenómeno que no podemos obviar ya que presenta un impacto en numerosos países de origen, tránsito y destino.

A pesar de la complejidad que presenta su definición y contextualización, una vez enmarcada la idea que subyace y es común a todas las definiciones se puede proceder a estudiar cómo funcionan estas maquinarias del mal. Unas mafias que se aprovechan de la corrupción y la debilidad de los Estados, de la falta de políticas efectivas y de la profesionalización de sus sistemas para convertirse en empresas multinacionales que generan beneficios multimillonarios.

En el presente trabajo se pone de manifiesto que las multinacionales del *smuggling* son un fenómeno creciente, y están formadas por miembros cada vez más especializados. Sus redes son entramados cada vez más complejos y efectivos que producen beneficios mayores a costa de aprovecharse de la falta de legislación, la explotación de personas y la violación de los derechos humanos de los migrantes.

Esta investigación ha intentado poner de manifiesto el creciente papel de este actor maquiavélico dentro de las relaciones internacionales. Parece evidente que las mafias que se dedican al *smuggling* constituyen una entidad de relevancia en el contexto mundial actual ya que tienen un gran impacto en las sociedades de origen, tránsito y destino, en la economía mundial y en las políticas internacionales.

## Bibliografía

- Addario, L. (2019). A week on board a refugee recovery ship. *Time*. Recuperado de <http://time.com/refugee-rescue/>. Último acceso febrero de 2019.
- Altai Consulting. (2013). *Mixed migration: Libya at the crossroads*. United Nations High Committee for Refugees.
- Arizpe, L. (2004). Migración y cultura las redes simbólicas del futuro. *NEXOS*. Recuperado de <https://www.nexos.com.mx/?p=11137>. Último acceso enero de 2019.
- Askel, D. B., y Dimitriadi, A. (2015). *Study on smuggling of migrants: Characteristics, responses and cooperation with third countries*. DG Migration & Home Affairs, European Commission.
- Brachet, J. (2007). Un désert cosmopolite. Migrations de transit dans la région d'Agadez (Sahara nigérien). *Sciences de l'Homme et Société*. Université Panthéon-Sorbonne. Recuperado de [https://tel.archives-ouvertes.fr/file/index/docid/339059/filename/BRA-CHET\\_Julien\\_-\\_Un\\_desert\\_cosmopolite\\_migrations\\_de\\_transit\\_dans\\_la\\_region\\_d\\_Agadez\\_these\\_2007\\_.pdf](https://tel.archives-ouvertes.fr/file/index/docid/339059/filename/BRA-CHET_Julien_-_Un_desert_cosmopolite_migrations_de_transit_dans_la_region_d_Agadez_these_2007_.pdf). Último acceso 17 de noviembre de 2018.
- Cátedra Martín Patino de la Cultura del Encuentro. (2007). Migraciones y Desarrollo. En *Informe España 2007: Una interpretación de su realidad social* (pp. 66-112). Madrid: Cátedra Martín Patino de la Cultura del Encuentro.
- Castillo, A. del. (2003). Medición de la corrupción: Un indicador de la Rendición de Cuentas. *Cultura de la rendición de cuentas* (5).
- Cebrián, B., y Alameda, D. (2017). Un calvario de 3.000 kilómetros. *El País*. Recuperado de [https://elpais.com/internacional/2017/06/28/actualidad/1498647148\\_755921.html](https://elpais.com/internacional/2017/06/28/actualidad/1498647148_755921.html). Último acceso: 2019.



- Chatham House. (2017). *The Political Economy of the Central Mediterranean Route: Exploring Policy Options to Stem Smuggling & Trafficking in North and West Africa*. London: The Royal Institute of International Affairs.
- Comisión Europea. (2015). *EU Action Plan against migrant smuggling (2015 - 2020)*. Unión Europea.
- Consejo de la Unión Europea. (2018). *Ruta del Mediterráneo central*. Unión Europea.
- Haas, H. de (2015). Don't blame the smugglers: the real migration industry.
- Haas, H. de (2017). *The myth of invasion*. Oxford: International Migration Institute, 79.
- Dogrudogan, E. (2018). *Hundreds of migrants picked up between Libya and Italy*. Recuperado de <https://www.reuters.com/article/us-europe-migrants-libya/hundreds-of-migrants-picked-up-between-libya-and-italy-idUSKCNIGM0KS>. Último acceso: Febrero de 2019.
- ECOWAS. (2018). *Member States*. Recuperado de <http://www.ecowas.int/member-states/>. Último acceso 27 de octubre de 2018.
- Elbagir, N. (2016). "Don't struggle if you're raped". People smuggler gives chilling warning to undercover CNN reporter. *CNN World*. <https://edition.cnn.com/2018/02/27/africa/nigeria-migrant-smugglers-intl/index.html>
- Ellis, S. (2011). *The Roles of Organized Crime in the Smuggling of Migrants from West Africa to the European Union*. Ginebra: United Nations Office on Drugs and Crime, United Nations, 71.
- Entreculturas. (2019). *Caminos al Norte*. Estudios e Incidencia Política, 13. Madrid: Entreculturas.
- European Commission. (2015). *Study on smuggling of migrants: Characteristics, responses and cooperation with third countries*. Directorate General for Migration and Home Affairs.
- EUROPOL. (2009). *Facilitated illegal immigration into the European Union*. *Europol*. Recuperado de <http://meilleurdsmondes.be/blog/wp-content/uploads/2011/06/Europol-Illegal-Immigration-Fact-Sheet-20091.pdf>. Último acceso 25 de octubre de 2018.
- Europol. (2016). *Migrant smuggling in the EU*, p. 6.
- Ferré, N. (2015). *Sin protección en la frontera: Entre Nador y Melilla*. Madrid: SJM.
- Friebel, G., y Guriev, S. (2012). *Human Smuggling*. *Forschungsinstitut zur Zukunft der Arbeit Institute for the Study of Labor*. Recuperado de <https://d-nb.info/1021936510/34>. Último acceso 20 de octubre de 2018.
- Frontex. (2016). *Africa-Frontex Intelligence Community Joint Report*. Unión Europea.
- Frontex. (2001). *Press Pack*. *Frontex*. Recuperado de [http://frontexeuropa.eu/assets/Media\\_centre/Frontex\\_Press\\_Pack.pdf](http://frontexeuropa.eu/assets/Media_centre/Frontex_Press_Pack.pdf)
- Galtung, J. (1969). Violence, Peace, and Peace Research. *Journal of Peace Research*, 6(3), 167-191.
- Global Initiative Against Transnational Organized Crime. (2018). *Understanding Contemporary Human Smuggling as a Vector in Migration*. Ginebra: Global Initiative Against Transnational Organized Crime.

- Human Rights Watch. (2018). *Unión Europea, Eventos de 2017*. Recuperado de <https://www.hrw.org/es/world-report/2018/country-chapters/313653>. Último acceso 2019.
- Içduygu, A., y Yürkseker, D. (2015). Rethinking Transit Migration in Turkey: Reality and Representation in the Creation of a Migratory Phenomena. *Population, Space and Place (OCDE)*, 18(4), 441-456.
- Iglesias, J., Fanjul, G., y Manzanedo, C. (2016). *La Crisis de Refugiados en Europa*. Cátedra de Refugiados y Migrantes Forzados. Madrid: Universidad Pontificia Comillas.
- Jesuit Refugee Service. (2009). *Do they know?* Malta: Jesuit Refugee Service, 26.
- Malakooti, A. (2016). *The Dynamics of Migrant Smuggling in North Africa: Focus on the Central Mediterranean Route*. Berlin: Mobility and Refugee Crisis in the Mediterranean, International Organization for Migration.
- Migration Data Portal. (2018). Migration Policy. *Public opinion on migration*. Recuperado de <https://migrationdataportal.org/themes/public-opinion-migration>. Último acceso 2018.
- Naciones Unidas. (2010). *The Globalization of Crime: A Transnational Organized Crime Threat Assessment*. United Nations Publications.
- Nwoha, R. (2018). Human traffickers lead young Nigerians on a dangerous path. Entrevista de William Brangham. *News Hour*.
- Sakuma, A. (2017). *Damned for Trying*. MSNBC.
- Shelley, L. (2014). *Human Smuggling and Trafficking into Europe, A Comparative Perspective*. Transatlantic Council on Migration. Washington DC.: Migration Policy Institute.
- Tinti, P. (2017). *In Niger, anti-smuggling efforts risk trading one crisis for another*. African Arguments.
- Transparency International. (2018). *Corruption Perceptions Index 2017 - Libya*. Recuperado de <https://www.transparency.org/country/LBY>. Último acceso 27 de octubre de 2018.
- Transparency International. (2017). *Corruption perceptions index 2017*. Recuperado de [https://www.transparency.org/news/feature/corruption\\_perceptions\\_index\\_2017](https://www.transparency.org/news/feature/corruption_perceptions_index_2017). Último acceso 16 de octubre de 2018.
- United Nations Office on Drugs and Crime. (2018). Smuggling of migrants: the harsh search for a better life. *Transnational Organized Crime*. Recuperado de <https://www.unodc.org/toc/en/crimes/migrant-smuggling.html>. Último acceso 2018.
- United Nations Office on Drugs and Crime. (2018). The Role of Organized Crime in the Smuggling of Migrants from West Africa to the European Union. *UNDOC*.
- United Nations Office on Drugs and Crime. (2018). *Trafficking in Persons and Migrant Smuggling*. Recuperado de <https://www.unodc.org/lpo-brazil/en/trafico-de-pessoas/index.html>. Último acceso 15 de octubre de 2018.
- UNODC. (2015). *Regional Strategy for Combating Trafficking in Persons and Smuggling of Migrants 2015-2020*. Dakar: Regional Office for West and Central Africa, 23.
- Westcott, T. (2018). *At Libya's unchecked southern borders, a key to easing the migration crisis*. Recuperado de <https://www.irinnews.org/special-report/2018/09/06/libya-s-unchecked-southern-borders-key-easing-migration-crisis>. Último acceso 23 de octubre de 2018.