

REPORTAJE

Eran las cuatro y media de la madrugada del martes cuando sonaba la voz de Antonio Galeote, patrón de la patrullera GCM12 del Servicio de Vigilancia Marítima de la Guardia Civil por encima del ruido de las turbinas. «¡Foco!», gritó. Milla y media al sur de Punta Oliveros,

entre Tarifa y el faro de Punta Carnero, el reflector de la patrullera descargó un resplandor blanco sobre el mar. El chorro de luz iluminó una patera de color azulón que navegaba rumbo a la costa española, impulsada por un motor fuera-borda. «Son ilegales. No es droga».

Luna de ilegales en el Estrecho

Relato de la captura de una patera con 31 inmigrantes magrebíes en aguas de Tarifa

JOH AGRIANO / ALGECIRAS

El marinero Domingo Hita fue el primero en traducir a palabras lo que contemplaba toda la tripulación. En efecto, eran ilegales. ¿Su número? Imposible de calcular a primera vista. En esos casos, lo único visible es un grupo de hombres apelmazados en la cubierta de una pequeña embarcación. Cuando la patrullera se acerca, la imagen es más cruda. Se ven rostros cegados por la luz del reflector, que es violenta como un rayo en la noche del Estrecho. Y se ven miradas, que comienzan a brotar como flores desde el corazón de ese cargamento humano, miradas de sorpresa, de miedo, de tristeza, de odio, de desesperación, de vergüenza, de orgullo. «Para el motor», ordena Galeote. El piloto de la patera, un magrebí de bigote de pelusilla, no reacciona.

«Que pares el motor», insiste el patrón, mientras su segundo, Rafael Badial, a cargo del timón, escora la patrullera hasta ponerla paralela a la patera por babor. «Vale, vale», masculla el piloto, con un gesto agrio. El fueraborda se apaga y Domingo Hita lanza un cabo a la patera. «Tranquitos, no pasa nada. Id subiendo de uno en uno».

A las once y media de la noche del lunes, la patrullera GCM12, una de las dos de mediano tamaño —18 metros de eslora y dos motores de 600 caballos— que tiene a su disposición el Servicio de Vigilancia Marítima de la Guardia Civil en el puerto de Algeciras, soltó amarras en la dársena de Isla Verde. La mar estaba en calma bajo la luna llena, serena como muy pocas veces lo está en el Estrecho. «Una buena noche para pillar algo», sentencia el cabo Rafael Badial, destinado desde hace nueve en Algeciras. La patrullera deja atrás la terminal de la Estación Marítima, de la que parten los ferries hacia Ceuta. Sentado frente al timón, Antonio Galeote enfila la proa hacia el espacio de mar que queda entre Punta Carnero y Tarifa. «Es la zona que vamos a peinar. Nos están entrando muchos por ahí». La tripulación, compuesta por dos patrones, dos mecánicos y tres marineros, está relajada. Tanto, que dos de ellos han bajado a los camarotes a echar un sueñecito. Trabajan en turnos de 24 horas.

Un 'soplo' de Ceuta

Los vigilantes del Estrecho hablan de su trabajo, un ir y venir continuo por esa pequeña franja de mar que separa Marruecos de España, África de Europa, la miseria de los sueños de prosperidad. Fueron ellos quienes, hace tres semanas, descubrieron flotando los cadáveres de un puñado de inmigrantes ilegales a los que se les había hundido la patera. Y fueron ellos quienes, en septiembre, interceptaron cerca de Tarifa a cuatro magrebíes desesperados que intentaban cruzar el Estrecho en un hidropedal, algo así como internarse con un patinete en el circuito de Indianápolis en plena carrera. «Es la mayor locura que he visto. Habían cruzado ya el canal de navegación. Fue un milagro que un barco no se los llevara por delante», comenta Galeote. «De hecho, casi les hundimos nosotros. No se les veía en el radar», tercia Badial.

A las doce y media, poco después de entrar en una mancha de niebla recién cuajada, en el puente de la patrullera se escu-



La patera cargada de magrebíes, cerca de Tarifa. / SUR

cha el repicar del teléfono móvil. Benjamín Leyton, un joven mecánico de Cádiz, atiende la llamada. «Mi sargento, llaman del Servicio Fiscal de Ceuta. Dicen que han visto salir con cinco moros al pesquero Hermanos López». La patrullera pone rumbo a Ceuta. El faro de Punta Almira parpadea en el horizonte, como un latido en el corazón de la niebla. «Hemos pillado a muchos pesqueros con ilegales y también con hachís. Les cobran 160.000 pesetas a cada uno por pasarles. Un negocio cojonudo», comenta el patrón.

Apenas veinte minutos después, el radar comienza a emitir una señal sospechosa, un punto verde que se mantiene en la pantalla. «Es un pesquero. Los puntos más grandes son los mercantes», masculla Badial. En diez minutos, la sospecha se confirma. El pesquero queda a menos de media milla por estribor, pero la niebla, brillante de luz de luna, impide su visión. La patrullera se aproxima a él. «Hay que acercarse con cuidado porque a veces llevan droga y si nos ven de lejos la echan por la borda». Cuando están a menos de cincuenta metros, el patrón da la señal. «¡Foco!». Blanqueado por el reflector, el pesquero queda al parir y la patrullera se pega a él por la banda de estribor. «Es el Hermanos López», confirma uno de los marineros. En la cubierta del

«Con dos patrulleras no puedes abarcar esta costa, cuando has cogido a unos se te meten otros»

pesquero, apoyados en unas cajas con hielo picado repletas de chicharos, siete hombres con gorros de lana y mandiles impermeables observan la maniobra. El soplo no es malo. Cinco de ellos son magrebíes. El patrón, un tipo gordo, no tiene reparos en girarse y, dando la espalda a los

dos guardias que saltan al pesquero, ponerse a mear por la borda. Domingo Hita y Víctor Ambielan revisan el barco y saltan a la patrullera con la documentación. Galeote la examina. Hay cuatro cartillas azules a nombre de A. Toudia, M. Homdan, A. Aghan y A. Harrandou, y un folio timbrado a nombre de Laushaki Abderrak. «Están en regla. Las cuatro cartillas son los permisos de trabajo fronterizos y el papel, un documento que certifica que lo está tramitando». Durante la maniobra de acercamiento al Hermanos López, Badial ha notado un fallo en el jet de babor.

La patrullera comunica su percance a la patrullera hermana y regresa a puerto. Rafael Martín y Benjamín Leyton, los mecánicos, se encargan de la reparación, que se prolonga durante hora y media. Mucho tiempo. «Que no te extrañe que ahora estén aprovechando las planeadoras para pasar la droga. Esas se meten en España en media hora. Y están mejor preparadas que nosotros, con radares, visores nocturnos, teléfo-

nos móviles... Y gente en tierra que les avisa de nuestra posición», se lamenta Galeote. El cabo Badial asiente las palabras del sargento. «Piensa que sólo estamos dos patrulleras en la mar. Los de aduanas están sus ocho horas y adiós. Y, claro, así no puedes vigilar el Estrecho. Con dos patrulleras no puedes abarcar esta costa. Cuando has cogido a unos se te están metiendo otros. Nos pasó hace unas semanas en Tarifa. Píllamos dos pateras, 52 ilegales en total, y vimos a otras dos entrando en la costa, pero no pudimos ir a por ellas porque no teníamos espacio en la patrullera».

A las tres de la madrugada, Rafael Martínez sale de la sala de máquinas con las manos cubiertas de grasa. Todo está arreglado. «Creíamos que era el selenoide del jet pero, al final, ha sido la contramarcha», informa La noche sigue igual de reluciente y el agua, estancada; unas condiciones ideales para que las pateras o las lanzaderas se aventuren a cruzar el Estrecho. El radar, sin embargo, no da señales de ello. La mar está tan lisa que la pantalla queda limpia al primer barrido. «Cuando hay mala mar la pantalla está llena de señales, porque te marca los rizos de las olas... De todas formas, este radar no es muy potente. Necesitaríamos uno de más definición», se lamenta Badial. El que tienen, sin embargo, también da sus frutos. A las cuatro y diez de la madrugada, un punto sospechoso parpadea en la pantalla. El cabo lo examina. La embarcación de la Guardia Civil enfila su proa hacia la señal luminosa. Badial mantiene encendidas las luces de la patrullera. «Con las luces encendidas, en sus visores nocturnos sólo ven un gran punto de luz. No pueden identificarlos», explica. La señal del radar está ya más cerca. El cabo Badial deja las pipas. «Avisa al sargento. Tenemos algo», ordena a Víctor Ambielan. Cinco minutos después, la tripulación completa ya está en cubierta. Son las cuatro y media. Es entonces cuando se escucha la voz de Galeote ordenando que se encienda el foco.

«Sólo trabajo»

«Yo trabajo. Yo sólo trabajo. Italia. Italia. Mis padre viejos, muy viejos. Yo sólo trabajo. Italia». En la cubierta de la patrullera, tirando de frío, Rashid se maneja en castellano con esa jerga deslenguada que se aprende en los zocos. Es de Fez. A Rashid le acompañan 30 compatriotas, entre ellas cinco mujeres. Una llora sin lágrimas, con la mirada perdida en la luz de la costa española, tan cercana, tan inalcanzable. Apretados en la cubierta de la patrullera, calados hasta los huesos, los ilegales se agitan de frío, de miedo y de desesperanza. El grupo emana un olor denso a cuero de bazar, henna y salitre. Algunos encienden cigarrillos.

«Matamoros, que apaguen los cigarrillos, que ahí tenemos gasolina», ordena el sargento. Jesús Matamoros —la genealogía puede tener un humor muy negro— cumple las instrucciones. «Agua, agua», piden dos de los inmigrantes más jóvenes. Apenas tendrán quince años. Uno de ellos dice llamarse Mohamed y ser de Nador. «Amigo, yo Francia. No España. Yo Francia». Los guardias les ofrecen sus botellas. La patrullera comunica la captura de los ilegales a la base del Servicio Marítimo de la Guardia Civil en Algeciras y pone rumbo a puerto.