



FOTOS: GUARDIA CIVIL

2018

Dos submarinistas fueron detenidos por la Policía Nacional por dejar morir a un tercero.

Sin permiso

Los ‘alijos parásito’ no necesitan de la connivencia del buque. A menudo la tripulación no sabe que transportan droga pegada al casco.

Un método al alza

Los avances tecnológicos que facilitan la recuperación de la droga han multiplicado las operaciones practicadas con este método.

2023

Interior adquirió drones submarinos operados por control remoto.

Desde la superficie

Con una autonomía de seis horas, los drones son capaces de alcanzar los cuatro nudos de velocidad y bajar hasta los 100 metros de profundidad.

los narcos para esconder su tesoro es el cofre de mar, una cámara cerrada en el casco del buque por la que entra agua necesaria para diversas operaciones, como refrigeración, lastre o extinción de incendios. A los buzos les basta con desatornillar las rejillas, sujetar con abrazaderas los fardos dentro de ese compartimento y volver a cerrarlo.

Colaboración entre países

El principal «desafío» que representan los ‘alijos fantasma’ es la dimensión internacional de las organizaciones que utilizan este sistema. De ahí que se haya intensificado la colaboración entre países para combatirlos. Tanto la Policía Nacional como la Guardia Civil han detectado este método en los últimos años en

operaciones conjuntas con la DEA estadounidense.

En España, el primer ‘alijo parásito’ se detectó en 2005 en el puerto de Carboneras (Almería), donde la Guardia Civil y Vigilancia Aduanera interceptaron un barco de bandera chipriota que llevaba adherido al casco dos cilindros metálicos con 270 kilos de cocaína en su interior. Lejos de ser un sistema novedoso y aparentemente un caso aislado, como se consideró entonces, el envío de droga mediante este método se ha multiplicado en los últimos años, impulsado principalmente por los avances tecnológicos, que facilitan la recuperación de los estupefacientes.

Ahora, para extraer la mercancía, utilizan unos propulsores submarinos llamados ‘seascoters’,

que les permiten desplazarse bajo el agua y cargar los fardos sin salir a la superficie ni pisar el barco. «Van a metro y medio o dos metros de profundidad hasta la costa. Son prácticamente indetectables», confiesa el comandante de la UCO. Estos sistemas de navegación subacuática, manejados por buzos expertos, sirven para moverse de forma rápida y eficiente «incluso en condiciones marítimas adversas», apostilla otro investigador. De hecho, están preparados para recorrer cierta distancia y alejarse de los puertos –más vigilados– para sacar los fardos a tierra firme.

Los cambios en las rutas de la cocaína, con nuevos agentes internacionales y diferentes escalas, así como la diversidad de puertos que controlan las mafias, han

contribuido a la proliferación de los ‘alijos parásito’, lo que ha obligado a las autoridades a intensificar las inspecciones en los recintos portuarios, si bien las organizaciones también actúan cuando los mercantes están fondeados cerca de la costa a la espera de resguardo, explican fuentes de la lucha contra el narcotráfico.

Las Fuerzas de Seguridad han recurrido a la tecnología tras comprobar la escasa efectividad de los métodos habituales de rastreo, como las pértigas que se empleaban para tantear los cascos de los barcos o el costoso recurso que suponía movilizar a los buzos del Grupo Especial de Actividades Subacuáticas (GEAS), que sólo se desplazaban cuando existían sospechas fundadas o habían una investigación detrás que lo respal-

dara. «Es imprescindible tener ojos bajo el agua, pero de una manera más eficiente», explica el agente

En 2023, el Ministerio del Interior adquirió para la Guardia Civil –que tiene asumidas las principales competencias en el mar– unos drones submarinos operados por control remoto, conocidos por sus siglas en inglés, ROV. Pesan menos de cinco kilos y se manejan desde la superficie. Con una autonomía de seis horas, son capaces de alcanzar los cuatro nudos de velocidad y bajar hasta los 100 metros de profundidad, por lo que pueden rastrear sin problemas las partes más profundas de los cascos de barcos con mayor calado. Disponen de cámaras de alta definición y luces para trabajar en condiciones de poca visibilidad.