

El negoci mortífer del tràfic de persones

Cada dia milers de refugiats confien la seva vida a traficants de persones en el seu camí cap a Europa. Molts moren durant el trajecte. Els traficants, en canvi, obtenen uns bons beneficis i no es preocupen especialment per la seguretat.



Maik Baumgärtner, Sven Becker, Rafael Buschmann, Uwe Buse, Jörg Diehl, Fiona Ehlers, Özlem Gezer, Ralf Hoppe, Katrin Kuntz, Maximilian Popp, Jan Puhl, Anna Reuß, Christoph Scheuermann, Andreas Ulrich, Andreas Wassermann

© Der Spiegel

És un fanàtic dels cotxes, diu la seva mare. Un manetes, un mecànic aficionat. La seva dona i la seva filla el veien com un bon marit i un bon pare, encara que s'estigués poc a casa. Per a la resta d'eu-

ropeus, però, Metodi G., conegut com a Mitko, és un dels responsables de la mort de 71 refugiats.

Mitko és traficant de persones

Cinc dies després que es trobés un camió a l'autopista A4, a Àustria, amb 71 cadàvers, la mare de Mitko ens fa passar al menjador de casa seva, a Lom, una ciutat del nord-oest de Bulgària. El seu fill, juntament amb quatre sospitosos més, els últims dies ha estat detingut en presó preventiva. Ell insisteix que és innocent, però la situació no sembla favorable.

La seva mare serveix cafè i diu que Mitko no hauria volgut mai que es morís ningú. Diu que fa molt de temps que no veu el seu fill, però que sí que és conscient que molta gent de la zona està involucrada en el lucratiu negoci del transport de refugiats. No és cap novetat, diu, que els búlgars pobres ajudin els refugiats a travessar les fronteres europees. Els sirians, concretament, diu, són gent benestant. "Tenen diners per pagar-se aquests viatges".

Setanta-una persones que intentaven fugir de la guerra i el patiment, però que



TRAFICANTS. Cada dia, milers de refugiats confien les seves vides als traficants de persones per fer el seu camí a Europa. Però la seguretat no sempre és la màxima prioritat dels contrabandistes.

viatge. Els traficants s'han adonat que aquesta situació és enormement beneficiosa i que els permet fer pagar als refugiats entre 300 i 400 euros per persona pel trajecte de Budapest a Viena en un camió ple a vessar, encara que un bitllet de tren no costi ni 50 euros.

Descuit i estupidesa

Els refugiats es moren perquè Europa no hi fa res. Però el drama continua. Una setmana després de la catàstrofe a l'A4 a Àustria, s'ha publicat una nova tongada d'imatges terribles, aquest cop d'un nen siríà mort en una platja. Es va ofegar mentre intentava travessar les aigües des de Turquia fins a l'illa grega de Kos. La seva família, com altra gent, havia posat el seu destí en mans dels traficants de persones.

Aquestes tragèdies serveixen per il·lustrar l'enorme desesperació que senten els refugiats i com d'irreprimible és la cobdícia d'aquells a qui confien el seu destí. Hi ha diversos indicis que apunten que les morts de les 71 persones a dins del camió no van ser el resultat d'un crim planejat sinó que van ser probablement el resultat d'un descuit, de l'estupidesa. Però podria tornar a passar en qualsevol moment; aquesta és la lliçó incòmoda de l'incident. Almenys si no canvia res.

Milers de persones continuen fent camí per arribar a Europa cada dia. Només en els primers vuit mesos d'aquest any, gairebé 250.000 persones han travessat el mar per arribar a Grècia, entre les quals hi ha homes, famílies, dones embarassades i nens de Síria, l'Iraq, Egipte, Eritrea, el Sudan i d'altres indrets. Molts fugen de les bombes i del terrorisme, i estan disposats a fer servir fins a l'últim cèntim i a confiar la seva vida a persones que no coneixen.

Al final, si més no durant els últims dies, queden encallats a l'estació de Keleti, a Budapest, on les autoritats hongareses els impedeixen agafar el tren per continuar el trajecte cap a l'oest. Alguns refugiats han fet cartells que diuen: "Ens encantaria anar a Alemanya". En algun →

van morir poc després d'arribar a la seva destinació. Cinquanta-nou homes, vuit dones, tres nens i una nena d'un any i mig, tots asfixiats. No van morir al Mediterrani, sinó al cor d'Europa. Van ser trobats al voral d'una autopista a només cinquanta quilòmetres de Viena.

Els cossos en descomposició eren a dins d'un camió refrigerador de la casa Volvo que abans s'havia fet servir per transportar carn de pollastre congelada. El dijous 27 d'agost un treballador d'ASFiNAG, l'operador de les autopistes austríaques, va trobar el camió a la cune-

ta de l'autopista, aparcat com si estigués avariats.

El lloc aviat es va convertir en la zona zero de la catàstrofe dels refugiats a Europa. Aquell horror de seguida es va sentir proper i palpable, i si se'n pot treure res de positiu és que Europa finalment es va despertar de la torpor.

Cada dia es mor gent per culpa de la directriu segons la qual els refugiats, abans de sol·licitar l'asil, han d'haver arribat a Europa. I pel fet que se'ls obliga a romandre al país on presenten la sol·licitud i no se'ls permet continuar el

→ moment, algú comença a corejar el nom de la cancellera alemanya, primer en veu baixa, però cada cop més i més fort: “An-ge-la! An-ge-la!”. Els qui paren especial atenció als crits d’ajuda estan esperant fora l’estació, al costat de taxis i minibusos. Són els veritables especuladors del drama dels refugiats a Europa.

Actualment, el viatge de Síria a Alemanya costa pel cap baix 2.500 euros per persona, per la qual cosa el mercat del tràfic de persones representa probablement uns quants centenars de milions d’euros per any. L’organització The Migrant’s Files, una agrupació de periodistes de més de quinze països europeus, calcula que els immigrants han pagat als traficants prop de 16.000 milions de dòlars des de l’any 2000. Els qui se’n beneficien són captadors, capitans de vaixell, intermediaris, persones que lloguen pisos il·legals, vigilants i blanquejadors de capital. Hi ha peixos grossos i peixos petits; i persones com el búlgar Metodi G. Ells són els encarregats de la logística d’aquest obscur negoci. Troben camins allà on no n’hi hauria d’haver.

Sòl fèrtil

L’ascens dels traficants fins a convertir-se en figures centrals en el drama dels refugiats és resultat directe del fracàs de la UE a l’hora d’abordar adequadament la crisi. Europa encara no té cap pla ni cap estratègia per gestionar el nombre creixent de refugiats. Contràriament, es culpen els uns als altres pel desastre humanitari que ha mogut a poc a poc la perifèria d’Europa cap al seu cor.

El caos polític és un sòl fèrtil per als traficants perquè ells, a diferència dels líders europeus, sí que tenen un pla. Transporten els seus clients principalment per tres rutes: pel Mediterrani, des del nord d’Àfrica fins a Itàlia o Espanya; per la ruta est, passant per Turquia i Bulgària; i pel mig dels Balcans, des de Grècia i passant per Macedònia, Sèrbia i Hongria. Actualment, aquesta darrera ruta és la més favorable perquè les fronteres de Macedònia i Sèrbia són perme-



ables i les autoritats estan desbordades. En comparació amb la ruta est, aquesta és cara, però la ruta a través de Bulgària s’ha tornat menys atractiva perquè Sofia va enviar 1.500 policies per reforçar la frontera amb Turquia. La història de Metodi G. demostra fins a quin punt és temptador per als joves fer diners del caos que impera a l’oest dels Balcans.

Metodi va créixer al barri gitano de Lom, una inhòspita ciutat búlgara de 24.000 habitants. Al camí de terra que porta a la casa de la seva família hi ha cotxes, caravanes i camionetes rovellant-se. Al costat de la carretera hi ha escombraries escampades i un grup d’homes estan degollant un porc. És una de les regions més pobres de la UE, i és aquí on els traficants capten els seus ajudants. Molts dels conductors que porten immigrants i refugiats en els trams de Sèrbia i Hongria procedeixen d’aquí. Si més no, tres dels cinc sospitosos que són a la presó per les 71 morts a Àustria són originaris d’aquesta zona. Són de

Lom, Artxar i Brusarts: indrets rurals i decadents als confins d’Europa.

Metodi era un noi reservat, diu la seva família. Va deixar d’estudiar en acabar la secundària i va començar a comprar cotxes, a arreglar-los i a revendre’ls. “Com tothom”, diu la seva mare, Goranka, des del sofà. Mitko, de 29 anys, és el més gran dels seus tres fills. “Té bones intencions i és generós, però sempre ha sigut una mica gandul”. El marit de Goranka és paleta, igual que els seus altres dos fills. La família té uns ingressos totals de 500 euros al mes.

Goranka ens ensenya fotos d’excursions i de celebracions familiars, dels seus fills amb un pastís o anant en tricicle. Mitko era tímid, diu, però pel que sembla era molt capaç per al sector del transport. Va començar a treballar de conductor gairebé just després d’aconseguir el carnet de conduir. Potser va ser una mena de reflex d’evasió. Inicialment, portava treballadors de Bulgària a Itàlia i Alemanya per cent euros. Menjava i



TRAGÈDIA. Imatge del camió refrigerat al costat de la carretera a Àustria, amb 71 refugiats que havien confiat les seves vides a un contrabandista. A la dreta, Goran Goranova és la mare d'un dels principals sospitosos i baix, la policia escorta dos sospitosos que es creu que estan involucrats en el cas del camió.



dormia al cotxe i conduïa de pressa. A Bulgària aviat va començar a rebre multes de velocitat i no sempre les pagava, fins que al final li van retirar el carnet. Quan va començar a entreveure's que li podrien caure vuit mesos de presó, explica la seva dona, Velixta T., se'n va anar de Lom.

Els sospitosos

Va cridar l'atenció de les autoritats, també a Alemanya. Fa sis anys, suposadament va atracar una benzinera a Bochum, d'on es va emportar mil euros. En segon lloc, la policia el va enxampar conduint sense carnet a Baviera. Més endavant, va entrar en el negoci del tràfic. El 25 de juliol, es creu que portava un camió amb trenta-vuit refugiats que va ser aturat per la policia a Baviera. Metodi va fugir i les autoritats van obrir una investigació.

Les proves demostren que Metodi G. ha comès petits delictes, però és dubtós que tingués un paper destacat en el nego-

ci del tràfic. La policia creu que no formava part dels líders del grup. La seva mare diu que ella no en sap res. Divendres, fa una setmana, Metodi va trucar per dir a la seva mare que l'havien detingut i que era en una presó a Budapest. Ella feia temps que havia deixat de preguntar-li amb què es guanyava la vida. La muller de Mitko diu que ella ha llegit en algun lloc que a Síria hi ha diamants.

Samsooryamal L., conegut com a Samsoor, és un altre dels sospitosos. És de Jalalabad, a l'Afganistan, i viu a Budapest. És, presumptament, el líder del grup de traficants i també ha estat detingut. Les autoritats alemanyes també li tenen un expedient obert perquè la policia de Bremen va determinar que era al país il·legalment. Està casat amb una hongaresa, fet pel qual probablement té permís de residència a Hongria. Ell també insisteix que és innocent.

Samsoor no era especialment discret. La seva pàgina de Facebook conté desenes de fotografies en què apareix un

home prim de 28 anys amb una barba cuidada. A les imatges se'l veu davant d'un BMW o a l'Illa Margarita, al centre de Budapest.

Kassim S., de 50 anys, búlgar amb arrels libaneses, també està en arrest. La matrícula del camió anava a nom seu i apareix llistat com a propietari. A Facebook i a Badoo, apareixen fotos seves en què somriu al costat de la seva néta. Als seus perfils escriu que és de la ciutat libanesa de Tir.

Al final de la setmana passada, la policia va escorcollar el seu pis, a la quarta planta d'un vell bloc de pisos al districte governamental de Budapest. Els veïns van reconèixer fotografies de Kassim S. i diuen que es va instal·lar a la zona fa uns quants mesos i que parlava molt alt per telèfon. Sembla que Samsoor L. l'havia visitat en aquest pis.

Kassim S. estava involucrat en el negoci de vehicles, comprant-ne i venent-ne d'usats procedents d'un solar de Linz. El camió on van morir els refugi-



EFE

→ ats l'havia matriculat a Hongria el 25 d'agost. El logotip de l'empresa eslovaca de pollastres, Hyza, encara era al camió.

Els investigadors policials creuen que el trajecte que va acabar en tragèdia va ser la primera vegada que el grup de traficants va fer servir el camió de Hyza. També han pogut identificar altres camionetes que el grup presumptament va comprar. Sembla com si els traficants tinguessin pensat establir una flota de camions per cobrir la ruta Budapest-Viena. Des d'aleshores, alguns refugiats que són a Àustria s'han posat en contacte amb la policia per informar-los que ells també havien estat transportats a Àustria dintre d'un camió refrigerat amb el logotip de Hyza. Alguns han explicat que durant el viatge es van desmaiar perquè no hi havia prou aire fresc. Ara la policia busca altres vehicles pertanyents al grup.

Una mica més d'una hora

Les autoritats alemanyes també coneixen Kassim S., el nom del qual està lligat a diverses investigacions per tràfic de refugiats. La policia creu que va estar implicat en la compra dels vehicles, si bé

ell també sosté que és innocent.

Però hi ha d'haver algun culpable: algú va tancar les portes amb 71 persones -homes, dones i nens- a dins. El camió estava proveït amb una unitat de refrigeració Carrier, que permet abaixar la temperatura fins a vint graus negatius, però només si la zona de càrrega està tancada hermèticament.

Així que es van tancar les portes, per a aquelles 71 persones el món va encongir-se fins a quinze metres quadrats, prou espai per cabre-hi tots drets, però no per bellugar-se. Des de dintre no es podien obrir les portes i es creu que per fora el camió estava embolicat amb un cable. Un adult respira uns sis litres d'aire per minut i a la zona de càrrega hi havia 45 metres cúbics d'aire. Les 71 persones tancades allà dins tenien prop d'una hora, potser una mica més.

De les víctimes no se'n sap gairebé res. Segons els investigadors, les dents indiquen que provenen d'un entorn pròsper, i una dotzena portava documents sirians.

El viatge de Síria a l'Europa occidental es fa travessant planes, boscos, ciutats

i pobles. El trajecte, una tortura d'entre 3.000 i 4.000 quilòmetres, es duu a terme en barques, autobusos, trens i a peu; passant per sota de filat espinós, saltant murs i travessant el mar. Els traficants del tram dels Balcans no es diferencien gaire de les agències de viatges en la manera d'operar. N'hi ha des de ben organitzades fins a petites agències i proveïdors individuals. Venen paquets de tot inclòs amb nits de descans en hotels per als refugiats més rics o deixen pagar per cada tram del viatge a aquells que vigilen més pels diners. Per a molts refugiats, el viatge comença a Istanbul, potser fins i tot amb un home que es diu Iassín.

Iassín, de 28 anys, és de Damasc i parla d'una manera sorprenentment oberta sobre la seva feina. El trobem en un saló de te al barri popular d'Aksaray, a Istanbul, on els qui busquen asil sovint fan els primers contactes amb els traficants. La feina de Iassín és trobar clients, sobretot compatriotes sirians, pels carrers, en cibercafès o en altres llocs on passen l'estona. Un cop s'ha guanyat la confiança d'un refugiat, li fa una oferta.

IMMIGRANTS SIRIANS. Migrants sirians emprenen la seva marxa per la costa de Mitilene després de creuar la Mediterrània en una llanxa pneumàtica fins a arribar a l'illa de Lesbos (Grècia). Baix, Hongria va tractar de segellar la seva frontera amb Sèrbia recentment a la llum de la gran quantitat de refugiats que la volien traspasar en el seu camí cap al nord d'Europa.

Iassín treballava d'informàtic a Síria abans de fugir a Istanbul fa un any i mig. Porta una jersei del club de futbol Fenerbahçe, té els cabells negres i curts i no va afaitat. Quan va arribar a Istanbul, va treballar rentant plats abans de trobar feina en una xarxa de tràfic. Aquesta xarxa ofereix tant la ruta per l'oest dels Balcans com la que passa per l'est i a un preu de 500 dòlars per persona per ser transportat amb una camioneta a través de la frontera turco-búlgara. El viatge a través de l'Egeu amb un bot de goma costa 1.000 dòlars mentre que el mateix trajecte en una nau més sòlida en costa 3.000. Els qui volen continuar endavant, fins a Alemanya per exemple, han de pagar 4.000 dòlars. Un bitllet d'avió per Frankfurt, amb documents falsificats, pot arribar a valdre 15.000 dòlars.

“Transport segur”

Els traficants no busquen només clients potencials pels carrers, també treballen a les xarxes socials i gestionen pàgines de Facebook amb noms com “Arribar de contraban a Europa” i “A Suècia il·legalment”. Un home que es fa dir Abu Ali escriu: “Es pot arribar a Europa per menys”. Un altre afirma que ofereix un “transport segur” des d'Egipte a Itàlia per 2.500 dòlars. Alguns fins i tot donen el seu número de mòbil.

Iassín no ha conegut mai els qui estan més amunt en la jerarquia. El seu cap dirigeix desenes de captadors, negociadors, conductors, vigilants, no tan sols a Turquia, sinó també a Grècia i altres països dels Balcans. Un policia turc que fa anys que investiga aquest ambient diu que el negoci del tràfic a l'interior de Turquia està controlat per uns pocs grups, els líders dels quals són turcs i kurds. Contracten persones com Iassín per fer la feina bruta.

A Esmirna, aquest mercat està controlat suposadament per un turco-alemany, un home de mitjana edat els subordinats del qual anomenen “la Balena”. La Balena va complir condemna durant un any a Alemanya per la venda il·legal de

cotxes i més endavant, quan va tornar a Turquia, es va involucrar en el negoci del tràfic. Ara la seva xarxa s'estén tot al llarg del trajecte fins a Alemanya, i a Esmirna és propietari de restaurants, edificis d'oficines i hotels.

La feina de Iassín està llesta tan bon punt el tracte està tancat. Després passa els clients a un negociador, que s'ocupa de la transferència de diners mitjançant l'anomenat sistema hawala. L'avantatge d'aquest sistema informal de transferència és que no és controlat per bancs ni per altres supervisors. Els cercles de tràfic operen com a mínim tres oficines de hawala a Aksaray, amb filials en ciutats com Esmirna, Bodrum i Mersin. Les oficines solen ser cabines d'intercanvi de diners, però de vegades són en botigues de joies o en centres de trucades. Els posen noms musulmans com “Al-Raixid”.

El sistema es basa en la confiança. Els refugiats dipositen la quantitat acordada en una de les oficines, juntament amb una comissió de prop de vint dòlars. A canvi, els donen un full de paper amb un codi numèric que han de donar als traficants quan arribin a la destinació. L'objectiu és impedir que els conductors

abandonin els refugiats abans d'arribar a la destinació final i impedir que els conductors robin als seus superiors.

Des d'Istanbul, molta gent viatja a Bodrum, la ciutat turca de la costa egea que s'ha convertit en una centre tant de traficants com de refugiats. L'illa grega de Kos està situada a només unes quantes milles de la costa, i els petits traficants, sobretot, s'han llançat al negoci al costat turc. Per entre 500 i 1.000 euros, els seus clients són carregats en bots de goma i deixen que vagin remant fins a Europa. Fins a 70 passatgers arriben a encabir-se en bots de tan sols cinc metres de llarg. Bodrum és la porta d'entrada de la ruta de l'oest dels Balcans.

De nit la policia turca patrulla per la costa, tant al mar com en terra, però sense gaire èxit. Els petits traficants de Bodrum han desenvolupat un sistema per evitar que els detectin. Pentinen la platja, caminant entre gandules i ombrel·les; es posen als embarcadors i avaluen constantment la situació. Parlen amb freqüència pel mòbil i així que veuen que la costa està lliure empenyen fins a quinze bots en direcció a Kos d'una tacada. Pensar que com més →



HONGRIA. L'estació de Keleti, a Budapest, es va convertir en el punt focal de la crisi dels refugiats d'Europa quan milers de persones hi van acampar allà esperant pujar als trens d'Àustria i Alemanya.

→ gent hi hagi més segur és el viatge, fa augmentar la probabilitat que molts se'n surtin. Fa dues setmanes, la guàrdia costanera va rescatar més de 2.160 persones de l'aigua.

Quan surt el sol, a la platja s'hi troben sabates, mitjons, ampolles d'aigua buides: mostres del que ha passat la nit anterior quan els refugiats s'han enfilat descalços als bots i han començat el viatge cap a Europa.

Com més va, més riscos

De mostres de fins a quin punt ha crescut el sector del tràfic se'n poden trobar a Istanbul, Belgrad i Budapest. Com que el nombre de clients creix, el model de negoci dels traficants també va evolucionant. Les barques i els camions que es fan servir són cada cop més grossos, com també ho són els riscos que els traficants assumeixen per transportar els clients.

Fins ara, a Turquia i als Balcans el negoci ha atret sobretot delinqüents menors. El nombre de xarxes altament organitzades és relativament baix, però n'hi ha algunes. Al capdavant, si un es vol fer ric explotant la pobresa, la por i la guerra, ha de tenir una xarxa de persones en diversos continents que siguin intel·ligents, ambicioses, sense escrúpols i que tinguin la capacitat de fer plans amb precisió. Cal ser una persona com Ermias Ghermany.

Ghermany, originari d'Etiòpia, és un home de mitjana edat que parla àrab, anglès, francès i italià. Viu a Trípoli, la capital de Líbia. Les autoritats italianes sospiten que és un dels peixos grossos en el negoci del Mediterrani. Creuen que Ghermany és el responsable del transport massiu de refugiats des de Líbia i l'acusen d'haver fet entrar fins a 15.000 persones de contraban des de l'Àfrica fins a Europa a través d'Itàlia. Es creu que la seva organització obté uns ingressos anuals de l'ordre dels milions.

Els descobriments dels investigadors italians ofereixen mostres del sistema que Ghermany ha desenvolupat per beneficiar-se de la guerra i del desplaça-

ment de persones. La seva especialitat són els viatges de tot inclòs, amb un cost per persona, per cada tram del trajecte, d'entre 2.000 i 2.500 euros, que es poden pagar abans de l'inici de cada etapa. Les autoritats italianes fa dos anys que l'investiguen, li han interceptat les trucades i li han fet un seguiment per mitjà d'intermediaris. Prop d'una dotzena d'ajudants seus han estat detinguts, però ell continua vivint lliure a Trípoli, on es creu que té la protecció de milícies líbies.

Tot i així, no sembla que hi hagi cap altre cap de la màfia del sector del tràfic que tingui les dècades d'experiència que es veuen sovint en el narcotràfic internacional. Les agències de seguretat alemanyes creuen que els traficants de persones i els seus ajudants sovint són antics refugiats que han quedat encallats en algun punt mentre intentaven fugir; a més dels criminals locals amb qui han establert contacte. I si bé els refugiats representen una font d'ingressos, els diners després es distribueixen entre moltes persones. Les anàlisis de les comunicacions interceptades entre traficants no mostren evidències de cap mena de xarxa especial. Sembla que Ermias Ghermany és més l'excepció que no pas la regla.

Per a la majoria de refugiats, el camí continua, Grècia enllà, travessant Macedònia, sovint amb autobús o amb tren, i a vegades a peu. Molts tenen una llarga llista de números de telèfon de diversos traficants, amb contactes a cada país. Es van trobar llistes d'aquest tipus a les butxaques dels morts a Parndorf.

L'hotel Mr. President

La ruta de l'oest dels Balcans continua cap al nord fins a la capital sèrbia, Belgrad, un grapat d'edificis grisos i ciment. Just a l'estació central de ferrocarril, no gaire lluny del Danubi, l'hotel de quatre estrelles Mr. President s'ha convertit en la seu oficiosa de l'afluència de refugiats.

Molts refugiats s'estan al Mr. President, si més no els més rics, abans de continuar el viatge fins a Àustria, Alema-





nya, Bèlgica o els Països Baixos. Dormen en habitacions on damunt dels llits hi ha penjats retrats a l'oli de Vladímir Putin, Lenin, Ronald Reagan i altres líders mundials antics o actuals. Hi ha un total de 61 habitacions en més de set plantes.

Però els homes que són realment poderosos se'ls pot trobar asseguts en cadires davant l'entrada parlant per telèfon. Porten camises hawaianes obertes i ronyonereres. Cada home té tres mòbils, auriculars i un carregador damunt la taula. L'hotel Mr. President és la seva seu central. Tots els homes parlen àrab. Els refugiats paguen fins a 1.500 euros perquè els facin entrar de contraban per una franja de bosc de poc menys de 200 quilòmetres lluny d'allà, que toca amb la frontera hongaresa.

Fa tan sols unes setmanes, el preu del viatge de Belgrad a la frontera hongaresa havia arribat com a màxim a 300 euros, però des de llavors els preus s'han disparat. No hi ha prou cotxes disponibles i, senzillament, hi ha massa refugiats.

Dimecres passat a la nit, hi havia prop de 60 refugiats esperant davant l'hotel carregats amb motxilles. Poc abans que se n'anessin, els caps del tràfic els van fer pujar en un Porsche Cayenne i en un Porsche Panamera de color vermell. Els traficants es van asseure al cafè de l'hotel, satisfets de com anava el negoci. Aquí, al Mr. President, tant els refugiats rics com els pobres estan units, sovint comparteixen els vehicles que els portaran a Europa.

BENVINGUDA. Manifestació en pro de la tolerància a prop del lloc de recepció de sol·licituds d'asil a Eisenhuettenstadt (Alemanya).

→ Dos sirians expliquen que tots els refugiats saben que l'hotel Mr. President és el lloc on fer escala abans d'entrar a la UE. Sovint els captadors s'acosten als nouvinguts poc després que hagin travessat la frontera de Macedònia a Sèrbia, els diuen que els poden ajudar a arribar a Belgrad i després a Budapest.

Sona un xiulet. Prové d'un dels homes amb ronyoneres. Prop de 60 homes s'aixequen i el segueixen fins a l'estació central de Belgrad. Petits camions i camionetes els esperen a l'altra banda de l'estació. Els homes hi pugen i els vehicles arrenquen.

Filat amb ganivetes

Acaben els Balcans i comença la UE, enmig de camps de blat. I és exactament aquí, a la frontera serbo-hongaresa, on el Govern hongarès vol aturar el flux d'immigrants; tots els camions i camionetes vénen de l'hotel Mr. President. Durant unes quantes setmanes els guàrdies fronterers han construït una tanca de 175 quilòmetres feta de tres capes de filat amb ganivetes. Estava pensada com un baluard contra l'entrada de refugiats provinents del sud. El Govern té previst construir aviat una tanca sòlida, de quatre metres d'altura, però fins llavors haurà de confiar en la tanca de ganivetes. La tanca, però, no funciona.

Hi ha zones on és impossible col·locar una tanca, com les vies de la línia de ferrocarril entre Szeged i Subotica que porten a la ciutat fronterera de Röszke. Des d'aquí només hi ha dues hores en cotxe fins a Belgrad, i els refugiats hi arriben quan es fa fosc. Travessen la



frontera entre Sèrbia i Hongria com si no existís. Hi ha joves amb motxilles, gent gran, famílies amb nens, persones demacrades: la majoria són sirians.

Fa unes setmanes, uns 3.080 refugiats van travessar la frontera, seguits per 2.890 més dissabte i 1.707 dilluns. Ningú no fa res per aturar-los perquè són massa. A Röszke els traficants se'ls reconeix per les paraules que fan servir. "Àrab, àrab?," criden enmig de la foscor.

Es veuen dues dones en top blanc en una estació de servei per a camions vigilant si bé la policia. S'aturen dos Audis amb els vidres foscos. Al mig hi ha gitans calbs que esperen clients potencials. Un dels traficants diu que el conductor només pot portar els refugiats fins a Budapest. El trajecte costa entre 200 i 300 euros, i els traficants poden guanyar uns quants milers d'euros per dia.

El viatge en direcció nord amb els refugiats és ràpid, passant per bones carreteres i l'autopista M5. Es recorren camps de gallarets i de gira-sols ressecs, motels de carretera amb habitacions a vuit euros, aerogeneradors, la cadena de prostíbuls Paradiso i un rètol de la frontera amb el cercle d'estrelles daurades de la UE. El trajecte de Röszke fins al següent punt de descans, prop de Parn-

dorf, és de gairebé 400 quilòmetres.

A tres quarts d'hora de Parndorf, Gerald Tatzgern és al segon pis de l'oficina de la policia criminal austríaca a Viena. Com a director de la Unitat pel Tràfic de Persones i pel Contraban, és l'investigador més important del país pel que fa a la lluita contra les organitzacions de tràfic, petites o grans. Els casos més difícils van a parar a la seva taula, i coneix molt bé la ruta fins a Sèrbia i l'hotel Mr. President de Belgrad. Pare de tres fills, Tatzgern té 47 anys i parla de premsa i amb precisió, però amb un to amistós.

Ell i els seus oficials fan el que poden per impedir desastres com el que es va produir a la A4. Efectivament, només dues hores abans de la nostra trobada, van detenir un sospitós més del cas, segons ens explica. Tatzgern coneix molt bé el tràfic de l'oest dels Balcans, que descriu com una barreja caòtica de delinqüents menors, grups regionals i unes quantes xarxes organitzades amb fins a 200 membres. Pel que fa als beneficis, diu que són "absolutament comprables amb els del narcotràfic".

Una enorme temeritat

Ens explica la història d'una xarxa que ell i la seva gent va trobar a Turquia el 1994 després de la mort de cinc tàmlils.

EL DRAMA DELS REFUGIATS QUE TÉ LLOC ARA MATEIX ESTÀ FET D'INCOMPTABLES MOMENTS DE POR I DE RISC INIMAGINABLE



Tot i que sap qui n'és el responsable, diu, el líder de la xarxa continua en llibertat i encara està actiu en el tràfic a Turquia. Tatzgern assegura que l'home té contactes dins el Partit dels Treballadors del Kurdistan (PKK) i també amb polítics i empresaris turcs.

Tatzgern és un home pragmàtic: veu el món tal com és i no com hauria de ser. Paradoxalment, assenyala, és més segur per als refugiats escollir una organització de traficants ben organitzada. "La màfia, si més no, té més coneixements i no aquesta enorme temeritat que acaba costant vides humanes".

L'enorme temeritat, però, és a tot arreu i de desastres n'hi pot haver en qualsevol moment. Al capdavant, el drama dels refugiats que té lloc ara mateix està fet d'incomptables moments de por i d'un risc inimaginable. En albergs o en allotjaments temporals, sembla que tothom té històries semblants per explicar.

Entre els qui tenen històries d'aquesta mena, hi ha tres sirians que van formar part d'un grup de cinquanta refugiats que van estar tancats en un minibus, de manera semblant que els 71 de final d'agost. Ells van tenir sort: van aconseguir fer un forat a la part superior amb un ganivet i es van escapar. Després hi ha

la història que expliquen Reza Golxir, de l'Iran, i Majid Khan, del Pakistan. Ells van trobar-se amb el seu traficant, un home de Turquia, a Belgrad. Per 300 dòlars, els va prometre de portar-los a Viena en un Mercedes amb només cinc passatgers. Finalment, però, els traficants van fer cabre trenta persones entre homes, dones i uns quants nens en un petit camió folrat amb plàstic. Es van poder escapar amb l'ajuda d'un tornavis que van trobar a la plataforma de càrrega. L'endemà tornaven a ser a Belgrad: 300 dòlars més pobres, però vius.

El viatge a través dels Balcans és ple de moments com aquests, i no tothom en surt indemne. Als allotjaments per a refugiats que hi ha al llarg de la ruta hi ha molta gent amb ossos trencats, infeccions que els supuren i ferides que sagnen. Però ells no s'immuten i continuaran intentant arribar a Àustria, Alemanya, Suècia o la Gran Bretanya. Als qui s'han escapat de les bombes d'Alep, de la violència del Sudan, Somàlia o l'Afganistan, que han travessat el Mediterrani i han recorregut Macedònia a peu, no els aturaran uns rotlles de filat espinós.

Alts preus

Els empeny l'esperança i la desesperació, necessiten ajuda per a un viatge així, i els

traficants els ofereixen aquesta assistència. Encara que Hongria tanqui la frontera com ha amenaçat repetidament que faria, els traficants simplement trobaran una altra ruta, a través de Croàcia, per exemple, o per Eslovènia. O potser tornaran a centrar-se en la ruta a través del Mediterrani per arribar a Itàlia. Els polítics, evidentment, continuaran intentant aturar-los, sobretot perquè la guerra que s'ha declarat fa poc contra els traficants fa l'efecte que els líders europeus hi estan fent realment alguna cosa.

Però mentre hi hagi guerra a Síria i l'Iraq i mentre la pobresa i els conflictes encara siguin un fet habitual fora de les fronteres europees, els traficants continuaran fent negoci. I, com ha passat anteriorment amb la guerra contra el narcotràfic, la guerra contra els traficants de persones és probable que tingui un efecte sobre la resta de coses: uns preus més alts per als consumidors.

La ruta balcànica s'acaba a Baviera; i també és la fi del trajecte per a molts traficants. L'estat de Baviera actualment té més de 730 sospitosos en presó preventiva acusats de tràfic, i cada dia se'n detenen més. El poder judicial està desbordat i les presons estan plenes. Viorel C., de Romania, és un dels 28 presumptes traficants tancats a la presó de Würzburg. És sospitós d'haver transportat nou sirians en un autobús Volkswagen de Budapest a Passau.

Des de la cel·la, C. ens diu que els seus superiors van prometre pagar-li 500 euros pel viatge, i afegeix que ell només volia guanyar uns quants diners. "I, en canvi, ho he perdut tot", diu. Si té sort, tindrà una suspensió de la pena. El seu advocat defensor diu que, per norma, els tribunals només envien els conductors a presó si han portat més de vint refugiats.

Persones com C. són captades a Hongria i se'ls donen unes instruccions rígides. Els diuen que no s'aturin fins que no arribin a la primera ciutat alemanya després de la frontera. Després, que deixin sortir tothom i que tornin immediatament a Budapest. La pèrdua periòdica de conductors i de vehicles ja està calculada en els preus dels trajectes; aquestes pèrdues són inevitables. Però quan algú com C. és detingut i tancat a la presó, algú altre intenta ocupar el seu lloc. Com ell, n'hi ha molts d'altres. ●