

CRIMINOLOGÍA

LA DESMITIFICACIÓN DEL TRÁFICO DE MIGRANTES. REVISIÓN DE ESTUDIOS CRÍTICOS SOBRE UN NEGOCIO PRECARIZADO¹

Manuel Cabezas-Vicente

Investigador postdoctoral
Universitat de les Illes Balears

Title: *Demystifying migrant smuggling. A review of critical studies on a precarious business*

Resumen: El artículo presenta una revisión bibliográfica de investigaciones críticas que analizan el fenómeno del tráfico de migrantes. Se examinan enfoques que desafían las visiones hegemónicas y securitarias de la migración, centrándose en la complejidad de las redes de tráfico y la necesidad de comprenderlo dentro de un contexto socioeconómico y político más amplio. Así, el objetivo es realizar una revisión bibliográfica sobre las investigaciones críticas acerca de tráfico de migrantes para tratar de ofrecer una perspectiva profunda y contextualizada del fenómeno aglutinando las diferentes posiciones del proceso de tráfico.

Palabras clave: tráfico de migrantes, securitización, migración irregular, criminalización, migración internacional.

¹ La presente investigación ha sido desarrollada en el marco del Proyecto de investigación “Diagnóstico y evaluación del cumplimiento por el estado español del Pacto Mundial de Migraciones desde la perspectiva de género (*Migration Pact*)”, financiado por el Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades para los años 2020-2023 (Ref.: PID2019-106159RB-100/AEI/10.13039/501100011033), así como de la subvención concedida por la Consejería de Educación de la Junta de Castilla y León al amparo de la Orden de 21 de diciembre de 2020, de la Consejería de Educación, por la que se convocan ayudas destinadas a financiar la contratación predoctoral de personal investigador, cofinanciadas por el Fondo Social Europeo.

Abstract: The article presents a review of the extant literature on critical research analysing the phenomenon of migrant smuggling. It examines approaches that challenge the prevailing, securitarian conceptions of migration, with a focus on the intricacies of smuggling networks and the necessity of comprehending them within a comprehensive socio-economic and political framework. The objective of this study is to conduct a comprehensive literature review of critical research on migrant smuggling. This review will offer an in-depth and contextualized perspective on the phenomenon, synthesizing the diverse positions on the smuggling process.

Keywords: Migrant smuggling, securitisation, irregular migration, criminalisation, international migration.

Sumario: 1. Introducción. 2. La lucha contra el tráfico como forma de securitización del humanitarismo y los derechos humanos. 3. Concepto y limitaciones de los estudios sobre tráfico de migrantes. 4. Características del tráfico de migrantes. 4.1. El tráfico como negocio y las reglas de la oferta y la demanda. 4.2. La facilidad de adaptación a los cambios de rutas. 4.3. La ausencia de grandes monopolios y la flexibilidad del mercado. 4.4. Organización y coordinación de los traficantes. 4.5. Conexión étnica entre traficantes y migrantes y vinculación geográfica al territorio de tráfico. 4.6. Necesidad de mantener la buena imagen y reputación del negocio. 4.7. Variedad de modalidades de tráfico. 4.8. La débil conexión con otras formas delictivas. 4.9. Potenciales peligros en el tráfico de migrantes. 5. Síntesis global del negocio del tráfico de migrantes.

1. Introducción

En el contexto de la globalización, la mejora en las facilidades de transporte ha permitido un aumento significativo de las migraciones internacionales en todas las regiones del mundo. Según datos de las Naciones Unidas (ONU), en 2024 se registraron algo más de 304 millones de migrantes internacionales, lo que equivale al 3,7% de la población mundial residiendo en un país distinto al de su nacimiento. Este crecimiento ha sido sostenido, especialmente en los Estados de ingresos altos, que reciben la mayor proporción de migrantes internacionales. En 2024 la población migrante en estos países representó el 15,7% del total de su población, en marcado contraste con el 2,5% en los países de ingresos medios el 1,9% en los de ingresos bajos (Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de Naciones Unidas, 2024).

En respuesta a este incremento en los flujos migratorios, los Estados receptores, particularmente los europeos y Estados Unidos, han adoptado una serie de estrategias destinadas a la protección de sus fronteras. Estas prácticas, caracterizadas por su enfoque crimmigratorio y securitario, incluyen el fortalecimiento de los controles policiales, la externalización de fronteras, la militarización del control migratorio, la construcción de barreras físicas como muros y concertinas, el incremento de los sistemas de vigilancia y control, así como la privatización de los servicios

fronterizos (López-Sala y Godenau, 2016). Asimismo, se han implementado normativas administrativas restrictivas para regular el acceso a la residencia legal y se ha recurrido al Derecho penal para sancionar prácticamente cualquier tipo de colaboración con la migración irregular (Arcos Ramírez y Díez Peralta, 2018; Daunis Rodríguez, 2009, 2021).

No obstante, la securitización y burocratización de las fronteras no disuade a las personas de migrar, sino que las obliga a buscar vías de entrada alternativas, frecuentemente a través de redes de tráfico de migrantes. Sin embargo, la narrativa promovida por los organismos internacionales y los Estados occidentales tiende a demonizar el tráfico de migrantes, atribuyéndole la mayoría de los cruces irregulares y relacionándolo con redes de crimen organizado. Esta representación criminalizadora caracteriza a los traficantes como actores violentos y explotadores (Sánchez, 2021), mientras que los migrantes son descritos como víctimas desvaloradas (Ben-Arieh y Heins, 2021), en especial las mujeres, niños y personas pertenecientes a colectivos vulnerables. Tal perspectiva legitima las políticas de securitización y externalización del control migratorio, sin considerar los efectos que estas medidas tienen en el incremento de la criminalidad y de pérdida de vidas humanas.

El presente artículo tiene como objetivo realizar una revisión bibliográfica sobre los enfoques críticos recientes en el estudio del tráfico de migrantes. Estos enfoques desafían la visión hegemónica y politizada al analizar el tráfico de migrantes desde una perspectiva más amplia y contextualizada. En lugar de centrarse exclusivamente en su criminalización, exploran cómo las políticas migratorias restrictivas contribuyen a la existencia y expansión de estas redes. Además, ponen de relieve la agencia de los migrantes, cuestionando su representación como víctimas pasivas, y subrayan la necesidad de comprender el tráfico de migrantes como un fenómeno complejo, influenciado por factores estructurales, económicos y políticos.

2. La lucha contra el tráfico como forma de securitización del humanitarismo y los derechos humanos

Todos los esfuerzos por parte de los entes estatales y supranacionales se han enfocado en la lucha contra las redes de tráfico de migrantes, acusadas tanto de ser las causantes de la totalidad de las entradas irregulares en los países del norte global como de perpetrar muertes y abusos a los migrantes, presentados como seres desvalorados necesitados de protección, calificados exclusivamente como víctimas cuando no de carga humana (Ben-Arieh y Heins, 2021). Así, en el contexto mediterráneo, resultan doblemente victimizados, como presas de los traficantes y como naufragos (Moreno-Lax, 2018).

Como acertadamente sentencia Moreno-Lax (2018), la visión de la frontera mediterránea como espacio de crisis, tragedia y emergencia sirve para centrarse en el “aquí y ahora” de los naufragios, ocultando los defectos estructurales subyacentes en la Unión Europea (UE). Ante esta situación de emergencia y crisis emerge la UE como teórica defensora del humanitarismo y los derechos de las personas en movimiento.

La política de la UE en materia de tráfico puede subdividirse en tres períodos. Una primera fase que va desde la creación de Frontex hasta la adopción de la Decisión sobre Directrices Marítimas (Comisión Europea, 2010), caracterizada por una postura defensiva de negación de la aplicación extraterritorial de los derechos humanos para “luchar contra la inmigración ilegal”.

En este periodo se aprueban la Directiva 2002/90/CE y la Decisión Marco 2002/946/JAI, comúnmente conocidas como “*Facilitators Package*”, destinadas a definir la ayuda a la entrada, a la circulación y a la estancia irregulares y reforzar el marco penal para su represión. A través de estos instrumentos legislativos, aún vigentes, la UE obliga a sus Estados miembros a castigar toda ayuda intencionada para entrar o transitar en un Estado miembro vulnerando la legislación administrativa, así como la ayuda a la permanencia irregular con ánimo de lucro. Con ello, si bien sobre el papel pretendía alinearse con el Protocolo contra el tráfico ilícito de migrantes por tierra, mar y aire (2000), amplió significativamente su ámbito de aplicación al excluir de la conducta nuclear el ánimo de lucro, introduciendo la “facilitación de la migración irregular” como una figura delictiva distinta del tráfico de migrantes (Escobar Veas, 2018; Minetti, 2020). Este cambio terminológico desplaza el foco desde la protección de las víctimas hacia la persecución de la migración irregular como un fenómeno criminalizable (Spena, 2016, Cabezas-Vicente, 2025a), abriendo las puertas a la punición de las conductas de ayuda humanitaria².

La segunda fase coincide con la Primavera Árabe, y en ella se comienza a cambiar el leguaje oficial de la UE hacia el humanitarismo (Ben-Arieh y Heins, 2021), afirmando actuar en pro de salvar vidas, a pesar de no modificar ni los objetivos de las políticas ni sus fundamentos. Finalmente, la tercera fase se inicia con la sentencia del Tribunal Europeo de Derechos Humanos en el caso Hirsi Jamaa y Otros contra Italia, que condenó las devoluciones en caliente en Italia³. Esta fase se ha caracterizado por la militarización de la lucha contra el tráfico de migrantes, reflejada en las operaciones Tritón, Eunavfor Med Sophia o IRINI (Moreno-Lax, 2018).

² Sobre la criminalización de la ayuda humanitaria, véanse: Cabezas-Vicente (2023, 2024b); Carrera et al (2018) o Montero Ferrer (2020), entre otros.

³ Véase un análisis de la sentencia en: De Castro Sánchez (2013).

Así, en la actualidad, las prácticas securitarias, tales como la externalización fronteriza, los rechazos en frontera⁴ o las operaciones militares en aguas mediterráneas y atlánticas, se justifican bajo parámetros humanitarios. De este modo, la intervención marítima se basa en la teórica defensa de los derechos humanos.

A su vez, proteger a los migrantes y sellar las fronteras exige sacrificios en materia de derechos humanos, pues ello resultaría necesario para luchar contra las peligrosas redes de tráfico de migrantes. Es de esta manera que se securitan los derechos humanos dentro de un proceso de securitización más amplio y normalizado, el de la migración. Como remarca Moreno-Lax (2018), el vocablo humanitario puede camuflar el ejercicio más descarado del poder y justificar una desinversión de derechos siempre que se perciba que eso protege.

No en vano, el Nuevo Pacto sobre Migración y Asilo de la UE, de marcado tinte securitario, inicia con una cita del discurso de la presidenta Von der Leyen sobre el estado de la Unión en 2020, quien apela a la solidaridad europea y al enfoque humano y humanitario en la gestión de la migración, priorizando el salvamento de vidas en el mar⁵. Sin embargo, en desarrollo de este acuerdo regional, a través de diversos Reglamentos, la UE ha fomentado una política de retornos y desterritorialización de los controles fronterizos hacia terceros Estados (Abrisiketa Uriarte, 2017, 2022), lo que ahonda en la dominación colonial europea sobre los países africanos y limita los derechos a migrantes y potenciales solicitantes de asilo (Cabezas-Vicente, 2024b)⁶. Así mismo, ha consolidado una “solí-

⁴ Se entiende por rechazos en frontera o devoluciones en caliente las expulsiones sumarias, automáticas, colectivas y sin procedimiento alguno que garantice los derechos de las personas rechazadas, que vulneran el principio de no devolución. Debido a la práctica generalizada por parte de España, cuyo Tribunal Constitucional avaló según lo recogido en la Ley de Seguridad Ciudadana, este Estado fue llevado ante el Tribunal Europeo de Derechos Humanos, que, tras una primera sentencia condenatoria, daría lugar a la resolución de la Gran Sala (Asunto N.D. y N.T. contra España). En su resolución, el TEDH reconoce el carácter colectivo de las expulsiones, sin embargo, las avala en base a la teórica existencia de vías legales y efectivas de acceso, lo que en la práctica resultó imposible (Martínez Escamilla, 2021; Solanes Corella, 2020; Cabezas-Vicente, 2024b) y al criterio de la “propia conducta” (Martínez Escamilla, 2021), por la actitud hostil al saltar la valla, lo que realmente deriva de la ausencia de oportunidades plausibles de acceso legal y de solicitud de protección internacional en los países de origen y de tránsito (Costa Traba, 2021). Véanse críticas a los rechazos en frontera en: Domenech de la Lastra (2019); Espuche e Imbert (2016); Martínez Escamilla (2021); Martínez Escamilla y Sánchez Tomás (2016); Sánchez Legido (2017); Sánchez Tomás (2018) o Solanes Corella (2020).

⁵ “Adoptaremos un enfoque humano y humanitario. Salvar vidas en el mar no es opcional. Y aquellos países que cumplen sus obligaciones legales y morales o que están más expuestos que otros deben poder contar con la solidaridad del conjunto de nuestra Unión Europea.... Todos tenemos que redoblar nuestros esfuerzos y asumir responsabilidades” (Comisión Europea, 2020, p. 1).

⁶ En palabras de François Crépeau, Relator Especial de Naciones Unidas sobre los derechos humanos de los migrantes entre 2011 y 2017, “el proceso de externalización parece tener por objeto dejar a los migrantes bajo el firme control de países ajenos a la

daridad a la carta” (Fernández Alles, 2021, p. 16; Zapata-Barrero, 2021, pp. 84 y ss.) que permite a los Estados eludir su responsabilidad en la acogida de personas refugiadas a cambio de financiar económicamente los retornos de los migrantes cuyas solicitudes de protección internacional son denegadas. De esta manera, en contraste con las palabras de la presidenta, puede hablarse de una solidaridad europea hacia sus propios los intereses económicos y de sus Estados miembros más que hacia las personas en movimiento.

En sentido similar, la Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se establecen normas mínimas para prevenir y combatir la ayuda a la entrada, a la circulación y a la estancia irregulares en la Unión, y por la que se sustituyen la Directiva 2002/90/CE del Consejo y la Decisión marco 2002/946/JAI del Consejo, pretende abordar las mencionadas deficiencias del marco legislativo europeo de combate de la facilitación de la migración irregular, mencionando en sus considerandos que su finalidad no es criminalizar, por una parte, la asistencia prestada a los familiares y, por otra, la asistencia humanitaria o el apoyo a las necesidades humanas básicas⁷.

Para ello, propone la modificación del delito de facilitación de la migración irregular creando un tipo básico alternativo para aquellas conductas que reporten un beneficio financiero o material, o en las que existe una alta probabilidad de causar daños graves a una persona. De esta manera, la formulación mantiene la criminalización de la asistencia humanitaria o entre familiares cuando se traslade a personas en circunstancias donde su vida corriese peligro (ACNUR, 2024; Council of Bars and Law Societies of Europe, 2024). Unos supuestos que son especialmente problemáticos en las fronteras marítimas de Europa, donde los rescates a menudo se realizan en condiciones de riesgo extremo donde la vida de las personas aún corre peligro. Este hecho, junto a la creación de un delito de incitación pública a la facilitación de la entrada o permanencia irregular, con independencia del ánimo de lucro o de la causación de daños graves, mantiene un fuerte efecto simbólico de desaliento contra organizaciones y personas que realizan actividades humanitarias, lo que contribuye a aumentar la pérdida de vidas humanas en el mar (Cabezas-Vicente, 2025b).

Unión Europea, sin que esta proporcione un apoyo técnico y financiero apropiado a los mecanismos de derechos humanos de esos países, con lo que puede lavarse las manos en lo que respecta a su responsabilidad de garantizar los derechos humanos de las personas que tratan de llegar a su territorio” (ONU, 2013, p. 16).

⁷ Para ver un estudio detallado de la Propuesta de Directiva, véase: Cabezas-Vicente (2025b). Así mismo, pueden compararse los marcos punitivos en la web: <https://derechoamigrar.com/castigo-directiva/>

Además, se ha confundido interesadamente la detención de buques⁸ con las operaciones SAR, de forma que éstas se desligan de las obligaciones en materia de derechos humanos (Moreno-Lax, 2011). Para las instituciones y dirigentes europeos las operaciones humanitarias resultan contraproducentes, en tanto supuestamente fortalecen el negocio de los traficantes y favorecen un “efecto llamada”, de manera que rescatar a migrantes auspicia la llegada de un mayor número de personas⁹.

Ben-Arieh y Heins señalan que esta narrativa sirve a tres objetivos de la disuasión de la migración:

Pretende deslegitimizar y eliminar a las ONG y los ciudadanos pro migrantes como interlocutores válidos de los gobiernos y las organizaciones internacionales; socavar los esfuerzos por suscitar la simpatía del público hacia los refugiados y los migrantes; y proporcionar una narrativa de legalidad que, en última instancia, permita a los funcionarios públicos perseguir, intimidar y acosar a los profesionales de la medicina, los ciudadanos preocupados, los abogados, los trabajadores humanitarios y otras personas que prestan asistencia a los refugiados y los migrantes. Todas estas medidas deben considerarse en el contexto más amplio del auge de un orden mundial neo-westfaliano, la reafirmación del control discrecional de los Estados sobre sus fronteras nacionales y la criminalización de la propia migración. (2021, pp. 206-207)

En definitiva, la “narrativa del rescate” presenta a los migrantes como víctimas de crueles redes de tráfico, así como a los Estados occidentales y las operaciones humanitarias como cómplices de las milicias rebeldes y de Estados represivos del sur global. Esto justificará las tácticas represivas contra ONG e individuos que ayudan a entrar o permanecer, aun cuando exista un deber jurídico internacional de rescate humanitario. Una serie de prácticas que bajo la lucha contra el tráfico de migrantes combaten al verdadero enemigo, las personas en movimiento irregular.

3. Concepto y limitaciones de los estudios sobre tráfico de migrantes

El tráfico de migrantes, desde una perspectiva económica, es un negocio internacional con aspectos lícitos e ilícitos (Salt y Stein, 1997; Triandafyllidou, 2017). Salt y Stein (1997) definieron el tráfico como la actividad de un intermediario en el negocio de la migración mundial que

⁸ Para ver el marco jurídico de las intervenciones marítimas (registro, abordaje, persecución, etc.), véanse: Mussi (2018) y Vella de Fremeaux y Attard (2023).

⁹ Esta afirmación ha sido desmontada empíricamente. Entre otros: Steinhilper y Gruijters (2018).

facilita el movimiento de personas entre países de origen y de destino. Por tanto, los motivos financieros serán esenciales en el modelo de tráfico como negocio, lo que conlleva excluir del mismo a aquellas personas que ayudan a otras a ingresar de manera irregular en otro Estado sin beneficiarse financiera o materialmente (McAuliffe y Laczko, 2016a).

Recogiendo los motivos financieros postulados por Salt y Stein, el Protocolo contra el tráfico ilícito de migrantes por tierra, mar y aire (2000) define en su artículo 3 el “tráfico ilícito de inmigrantes” o “contrabando de inmigrantes” (*smuggling of migrants*) como “la facilitación de la entrada ilegal de una persona en un Estado Parte del cual dicha persona no sea nacional o residente permanente con el fin de obtener, directa o indirectamente, un beneficio financiero u otro beneficio de orden material”¹⁰.

La mayoría de las afirmaciones sobre el negocio del tráfico de migrantes se han basado en datos empíricos limitados extraídos de interacciones con partes interesadas muy similares, desarrollados por un número reducido de investigadores, en los que prima el sesgo occidental y la prioridad de la aplicación de la ley (Baird y van Liempt, 2016; Sánchez, 2021). Achilli (2018) remarca que los estudios sobre tráfico de migrantes se suelen basar de manera exclusiva en las experiencias de los Estados, de las entidades de hacer cumplir la ley, así como de los migrantes que fueron objeto de amenazas, estafas o violencia durante sus viajes. De esta manera, se silencian las experiencias de las personas que migran, la perspectiva de los propios traficantes (Zhang et al., 2018) e incluso de las autoridades policiales. Sin embargo, como apunta Içduygu,

Especialmente en los últimos años¹¹, se ha producido un cambio notable en el discurso popular en torno al tráfico ilícito de migrantes; mientras que el arraigado discurso dominante enmarca el tráfico ilícito de migrantes como una actividad delictiva perversa que socava la capacidad de los Estados para gestionar la migración y que, por lo tanto, debe ser castigada (Tinti y Tuesday, 2015), el discurso alternativo más reciente¹² lo considera una práctica social y cultural arraigada que se deriva de la aplicación y los controles globales de fronteras e inmigración (Zhang et al., 2018). (2021, p. 4)

En línea con estos estudios, puede afirmarse que el tráfico de migrantes surge como respuesta a la burocratización de las fronteras, zonas protegidas por guardias fronterizos en las que priman los controles de pasaportes y visados y en las que actúan una amplia gama de actores, tanto autoridades estatales como organizaciones no gubernamentales,

¹⁰ Para un análisis del contenido del Protocolo, véase: Cabezas-Vicente (2022, 2024b, 2025a); Gallagher (2001); De la Cuesta Arzamendi (2013); Schloenhardt y MacDonald (2017) o Spena (2019), entre otros.

¹¹ Si bien desde hace casi 20 años estudios como los de Pastore et al. (2006) contradecían el discurso seguido por los Estados sobre la visión del tráfico de migrantes.

¹² Para consultar una guía sobre las investigaciones desarrolladas acerca del tráfico de migrantes en el sur de Europa, véase: Sánchez-Montijano y Arcarons (2018).

organismos internacionales y redes de tráfico de personas (Triandafyllidou, 2016, 2017). Se crea, de este modo, una “industria de la migración” que genera un círculo vicioso en el que las restricciones fronterizas securitarias hacen que la migración sea irregular (Spener, 2004) y aumenten los riesgos y costos de la migración al convertirla en dependiente de los servicios de tráfico¹³. A su vez, esto provoca que se empleen métodos más avanzados y se desencadenen aún más restricciones y controles (Ambrosini y Hager, 2023; Triandafyllidou, 2018).

El tráfico de migrantes, por lo tanto, es tan antiguo como las restricciones de migración en las fronteras (Triandafyllidou, 2017). Sin embargo, con el crecimiento de las trabas burocráticas, los controles fronterizos y el desarrollo de políticas securitizadoras, unido a la complejidad de los trayectos o a su distancia geográfica, las personas se ven imposibilitadas de moverse de manera autónoma, lo que, en último término, las obliga a recurrir a servicios de traficantes (Cabezas-Vicente, 2024a, 2024b)¹⁴.

Así, las personas que deciden emprender un trayecto migratorio, en la mayoría de las ocasiones, carecen de un acceso a vías legales de migración, bien sea por la necesidad de búsqueda de mejores condiciones de vida o por decisión propia, o bien sea por la imposibilidad práctica de solicitar protección internacional en los países de origen y tránsito. En este último sentido debe remarcarse que las distintas modalidades de tráfico de migrantes a menudo son resultado directo de crisis humanitarias, como en los supuestos de migrantes procedentes de Afganistán o de Siria (Içduygu, 2021) o del agravamiento de las crisis en el Sahel.

Como ilustra Sánchez (2021), la imagen que se ofrece del tráfico de migrantes por parte de los organismos internacionales y estatales resulta ciertamente distorsionada con la finalidad de politizar la represión del tráfico como herramienta para combatir la migración irregular¹⁵. No se

¹³ Acerca de la legislación europea contra la facilitación de la migración irregular y sus implicaciones en términos humanos, véanse: Cabezas-Vicente (2023); De la Mata Barranco (2021); Escobar Veas (2018, 2019a, 2019b); o Pomares Cintas (2014), entre otros. Por su parte, son relevantes los trabajos de Cabezas-Vicente (2021); De la Fuente Cardona (2019); García Álvarez (2023); Hortal Ibarra (2022); o Pomares Cintas (2015a, 2015b), en relación con el desarrollo legislativo y jurisprudencial del delito de facilitación de la migración irregular en el contexto español.

¹⁴ Con la pandemia de la Covid-19, un número cada vez mayor de personas abandonaron sus hogares desde las costas de Túnez, Argelia y Marruecos confiando en sus propios recursos y conocimiento para el cruce marítimo, sin emplear servicios de traficantes, aumentando los peligros para sus vidas.

¹⁵ Sin embargo, debe remarcarse que no todos los migrantes en situación irregular han entrado ni han sido introducidos de manera irregular en el país, sino que en muchas ocasiones la entrada se produce dentro de los cauces legales (con un visado de turista, por ejemplo), deviniendo la situación de irregularidad con posterioridad, al exceder el tiempo permitido de estancia. Además, en caso contrario, el hecho entrar de manera irregular en un Estado no convierte a la persona en indocumentada, pues resulta habitual que ante la falta práctica de cauces legales de entrada y de expedición de visados humanitarios mu-

trata de simples descripciones, sino que son parte del proceso de enmarcar a la realidad del tráfico (Içduygu y Toktas, 2002; Watson, 2015; Zhang et al., 2018). Como respuesta, los países occidentales desarrollan políticas de externalización con terceros países de origen y tránsito migratorio para financiar la capacitación de miembros del poder judicial y fuerzas policiales, así como para introducir legislaciones contra el tráfico de migrantes mejorando su detección (Cabezas-Vicente, 2024a, 2024b). Además, han inculcado una narrativa sobre la identidad y naturaleza de las actividades de tráfico, al que se atribuye la práctica totalidad los viajes irregulares. Así, según Europol e Interpol (2016), “más del 90% de los inmigrantes que llegan a la UE lo hacen empleando los servicios de traficantes” (p. 6), incidiendo en que se espera que estos números aumenten en el futuro en respuesta a las medidas de control tomadas por los países a lo largo de las rutas migratorias¹⁶⁻¹⁷.

Igualmente, se presenta a los traficantes como “hombres de color inherentemente violentos, codiciosos y explotadores” (Sánchez, 2021, p. 409) que no dudan en arrojar seres humanos al mar o sabotear sus propios barcos (Achilli, 2018), cuyas inmensas ganancias son canalizadas para financiar otras formas de crimen organizado como el tráfico de armas, de drogas, el tráfico sexual o el terrorismo (Comisión Europea, 2015; Europol e Interpol, 2016; Global Initiative against Transnational Organized Crime, 2015; Siegel, 2019)¹⁸.

chas personas que huyen de conflictos y persecución entren sin seguir los cauces legales para solicitar asilo en los países de destino (Triandafyllidou, 2016).

¹⁶ Por ello, para las agencias, aunque los estudios sobre el tráfico de migrantes, dada la heterogeneidad en la recopilación de datos por parte de los Estados, resultan complicados, Europa, y el Mediterráneo en particular, conforman una zona única para el estudio del fenómeno, gracias a los datos compilados por organizaciones internacionales como Frontex, ACNUR o la OIM. Así, hay datos sobre llegadas de migrantes, detenciones de traficantes, operaciones de búsqueda y rescate, muertes en el mar y fuerzas del orden (guardias fronterizos, equipos, operaciones colaborativas a través de la Agencia Frontex) que proporcionan un marco útil para desarrollar, posteriormente, investigaciones más profundas (Sánchez-Montijano y Arcarons, 2018; Triandafyllidou y McAuliffe, 2018).

¹⁷ Los migrantes que llegan a las fronteras sur y este de la Unión Europea habitualmente continúan su viaje hacia los países del centro y norte de Europa (con Alemania como primer destino). Estos movimientos secundarios cambian constantemente de camino y emplean los más diversos medios, por lo que no se conocen trayectorias clave dentro de Europa. Además, según indica Frontex, es muy común que los migrantes entren en la Unión con la ayuda de un traficante, pero posteriormente continúen el camino sin sus servicios, lo que dificulta el estudio del tráfico de los movimientos intraeuropeos (Angeli y Triandafyllidou, 2016).

¹⁸ Según la Comisión Europea (2015), “los traficantes tratan a los migrantes como mercancías, igual que las drogas y las armas con las que trafican en las mismas rutas” (p. 2). Asimismo, para la Comisión, ‘llevar a cabo investigaciones y análisis de riesgos sobre los vínculos entre el tráfico ilícito y otros delitos es esencial para subsanar la falta de conocimientos en este ámbito, en particular por lo que respecta a la trata de seres humanos, la explotación laboral grave, las drogas y otras mercancías y el terrorismo. Deberían examinarse detenidamente las relaciones entre el tráfico ilícito de migrantes y los delitos financieros, en cooperación con el Grupo de Acción Financiera Internacional’ (p. 8).

Así mismo, se afirma que los traficantes explotan a un número cada vez mayor de migrantes, personas ingenuas y desesperanzadas que se mueven impulsadas por el sueño que dibuja la realidad europea y estadounidense. Por ello, son retratados como “depredadores humanos” a la espera de explotar la necesidad de los migrantes a modo de esclavitud (Achilli, 2018, p. 77). A su vez, el enfoque victimista muestra a los migrantes como personas desvalidas (Sanz Mulas, 2023) que se mueven engañadas por las redes de tráfico, quienes “captan de forma proactiva a posibles migrantes, en particular mediante campañas de desinformación sobre rutas, riesgos y condiciones en los países de destino” (Comisión Europea, 2021, p. 5). Una situación que se agrava cuando se trata de mujeres migrantes, descritas como “jóvenes esclavas sexuales” o prostitutas, víctimas de la depravación de los traficantes, quienes habitualmente las explotan sexualmente (Sánchez, 2021).

Se ilustran, además, numerosos episodios de violencia e intimidación a manos de los traficantes, especialmente contra los más vulnerables, como mujeres, niños o personas pertenecientes al colectivo LGTBIQ+ (Organización Internacional para las Migraciones [OIM], 2019), documentados por organismos internacionales, entes gubernamentales, fundaciones, ONG, grupos religiosos, académicos y responsables de políticas interesados, que abordan el tema desde una interesada perspectiva occidental (Sánchez, 2021). Según la UNODC (2018), “cada año, miles de migrantes mueren como consecuencia de las actividades del tráfico” (p. 32), ignorando la repercusión de la securitización de los flujos migratorios seguida por tanto por los entes estatales, como supraestatales¹⁹. Como especifica dicha oficina de Naciones Unidas, “a lo largo de muchas de las rutas de tráfico se registran asesinatos en masa, tortura sistemática, violencia sexual, explotación y secuestro de migrantes objeto de tráfico para extorsión”, lo que le lleva a concluir que “el tráfico de migrantes es un delito mortal” (p. 32).

4. Características del tráfico de migrantes

4.1. El tráfico como negocio y las reglas de la oferta y la demanda

Según las cifras macroeconómicas estudiadas por Europol e Interpol (2016) y la UNODC (2018), el negocio del tráfico de migrantes resulta altamente lucrativo, pues no precisa de altos costes y existe una amplia de-

¹⁹ Según se manifiesta en Cabezas-Vicente (2024b), “las decisiones adoptadas por los Estados contribuyen, en mayor o menor medida, a engrosar la escalofriante pérdida de vidas humanas en el océano. Unas “necropolíticas” que priman los intereses económicos al respeto de los más básicos derechos de las personas migrantes” (p. 1.043).

manda. Conforme a la UNODC (2018), en 2016 fueron traficados, como mínimo, 2,5 millones de migrantes, generando un ingreso anual para los traficantes de aproximadamente 5,5 a 7 mil millones de dólares (entre 5 y 6,4 mil millones de euros). Por tener una referencia comparativa, dicha cantidad es equivalente a lo que gastaron en ayuda humanitaria ese mismo 2016 Estados Unidos (7 mil millones de dólares) y los países miembros de la Unión Europea (6 mil millones de dólares / 5,5 mil millones de euros). Así mismo, según Europol, en relación con las tres rutas mediterráneas, el pasado 2019 se generaron beneficios para los traficantes de 190 millones de euros, destacando la ruta del Mediterráneo Oriental con 120 millones de ganancias ilícitas. Además, las agencias recalcan que las cifras no son sino mínimos cuantitativos, puesto que representan tan solo la parte conocida del delito, ya que, al tratarse de un mercado ilícito, existen numerosas organizaciones actuando en la sombra, no detectadas por las autoridades (UNODC, 2018).

Sin embargo, hay poco trabajo que examine la economía del tráfico, tanto por la naturaleza clandestina como por la falta de compromiso de los investigadores con los traficantes y sus prácticas financieras (Sánchez, 2021). Como sugieren otras investigaciones, debido a la habitual falta de recursos de los migrantes, los traficantes tienen que adaptarse a la demanda de los migrantes (Dandurand, 2020) y a la realidad económica de su clientela. Es por ello por lo que resulta habitual la negociación entre ambos (Aucoin, 2020) y, en la mayoría de las ocasiones, los traficantes solo pueden exigir lo que los migrantes pueden pagar, lo que degenera, en el plano microeconómico, en ingresos muy limitados (Sánchez, 2016a). Como sentencia Sánchez,

Se puede afirmar sin temor a equivocarse que el contrabando es un mercado para los marginados: un mercado que abastece a los afectados por la desigualdad estructural y la falta de oportunidades en origen que deciden probar suerte en otro lugar, y a los que se enfrentan a condiciones similares y deciden convertir sus recursos y conocimientos en una fuente de ingresos. (2021, p. 412)

Además, no todos los migrantes pueden pagar por adelantado (raramente se paga una vez alcanzado el destino final), por lo que no resulta extraña la firma de un contrato de deuda que será devuelta una vez encuentren trabajo en los lugares de destino (Friebel y Guriev, 2006). Incluso algunos estudios han detectado casos en los que los familiares y parientes aportan fondos para los trayectos y llegan a endeudarse con los traficantes para permitir el tráfico de uno de sus familiares. Aun con todo, diversas investigaciones han analizado la rentabilidad del tráfico para las familias que hacen uso de él. Así, Koser (2008) detectó que las familias de Pakistán y Afganistán que enviaron a un miembro de manera irregular a Reino Unido empleando los servicios de tráfico devolvieron la cantidad a los traficantes en el plazo de dos años y, tras enviar remesas a sus familias, sus ingresos se duplicaron.

En las operaciones más sofisticadas, como sistema de protección, en algunas ocasiones, los migrantes pagan a un intermediario a modo de garantía, que será quien desembolse los ingresos a los traficantes a medida que se completan los distintos segmentos del viaje. Estos intermediarios financieros, además de emplearse para pagar a los traficantes, son especialmente importantes para el envío de remesas. Así, son habituales los “cajeros” en Turquía (Içduygu y Toktas, 2002), los “cambistas” en Pakistán (Koser, 2008) o los “Xawilaad” en Somalia (Lindley, 2010). Además, el pago a plazos resulta ser una práctica habitual (Dandurand, 2020), utilizando el sistema *Hawala*²⁰, una transferencia de dinero informal e internacional basada en la confianza (Içduygu, 2021).

La elección sobre el traficante difiere en los distintos contextos, teniendo en cuenta variables como los ingresos esperados tras el movimiento migratorio, el costo de los servicios de tráfico²¹, la información disponible y una ponderación sobre los riesgos y beneficios (Dandurand, 2020). Una información que dependerá en gran medida de quién pone en contacto a los migrantes con los servicios de tráfico, las relaciones de confianza entre traficantes y migrantes o quién es el traficante y su posición dentro de la red, entre otros factores (Triandafyllidou, 2016, 2017). Sin embargo, aunque en algunas ocasiones los migrantes estén en disposición de pagar una mayor cantidad por viajar en condiciones menos precarias (por ejemplo, a través de un traslado en avión empleando documentación falsificada o mediante la corrupción de los funcionarios de fronteras), la mayoría de las veces será la aplicación de la ley de extranjería la que determine las condiciones a las que se enfrentan los migrantes, los métodos de viaje y su resultado (Sánchez, 2021). En ocasiones, incluso se alcanza a un acuerdo entre traficantes y migrantes acerca del punto de llegada deseado (Dandurand, 2020), si bien en la mayoría de los supuestos vendrá determinada por las rutas habitualmente frecuentadas por los traficantes.

El tráfico de migrantes, como negocio clandestino, se rige por las reglas de la oferta y la demanda. Por un lado, la demanda de migración irregular se vincula a múltiples factores (económicos, laborales, conflictos armados, reunificación familiar, etc.), y está determinada, además, por la limitación de canales legales para satisfacer la demanda total de

²⁰ Para ver la incidencia de la *Hawala* en el tráfico de migrantes, véase: Rahman (2019).

²¹ Las tarifas que cobran los traficantes varían considerablemente en función de factores como: la nacionalidad de los migrantes y el motivo por el que desean los servicios; el medio de transporte utilizado; el país de destino; la distancia recorrida; el nivel de garantías incluidas; el tipo de servicios adicionales requeridos (por ejemplo, entrega de documentos falsos o robados); el pago de sobornos a funcionarios; si todo el viaje lo organiza un proveedor o varios; los riesgos de detección y detención asociados a la ruta; el método de pago; las inversiones realizadas por los traficantes; o la época del año y las condiciones meteorológicas (Dandurand, 2020; UNODC, 2015). En idéntico sentido, véase Achilli (2018).

la migración regular y los costes de ésta. Destaca la UNODC (2018) que la demanda de traficantes resulta especialmente elevada en el caso de los refugiados, quienes, por falta de otros medios, necesitan de sus servicios para escapar de sus países de origen. Por otro lado, la oferta de traslado de los traficantes se basa en un reclutamiento proactivo²², en el que la confianza en sus servicios resulta decisiva para atraer una mayor clientela. En este sentido, las redes sociales se manifiestan de vital importancia tanto en la decisión de migrar como en la planificación del viaje y en la adaptación en el país de destino. Así, los lazos familiares, de amistad o étnicos son cruciales en el proyecto migratorio (Herman, 2006).

En último lugar, en contraposición a la imagen vulnerable de personas engañadas por redes criminales, el acceso a la información sobre la fiabilidad y confianza de los traficantes resulta indispensable para los migrantes, quienes suelen realizar una investigación exhaustiva comparando precios y pidiendo referencias a familiares y conocidos (Dandurand, 2020). Concretamente, la información a través de familiares o miembros de la comunidad que ya han migrado suele determinar la elección del servicio²³ (Içduygu, 2021).

4.2. La facilidad de adaptación a los cambios de rutas

Según el estudio de la UNODC (2018), entre los factores clave que determinan las rutas y los métodos de viaje destacan “la geografía, el control de fronteras, la política de migración en los países de destino, las conexiones de traficantes entre países y el coste del paquete ofrecido por los traficantes” (p. 6). Como se desprende de los datos recopilados por Frontex (s. f.), los cambios en las rutas de migración irregular sufren variaciones espectaculares. Tal y como se muestra en la Figura 1, resultan reseñables las alteraciones en cada una de las principales rutas de entrada en Europa, con aumentos y descensos vertiginosos, pasando de cero a cientos de miles, y viceversa, de entradas irregulares en breves períodos de tiempo (Serrano Maíllo, 2019)²⁴. Así, cuando el control sobre una ruta se vuelve más intenso o efectivo a través prácticas securitarias o surgen oportunidades vinculadas a una crisis humanitaria, las operaciones pueden trasladarse hacia nuevas vías de entrada para asegurar el éxito futuro.

²² Dado que el tráfico se entiende como un negocio, el entorno competitivo lleva a ciertos traficantes a garantizar la llegada a destino, prometiendo múltiples intentos a cambio de tarifas más altas (Dandurand, 2020).

²³ Sin embargo, es poco probable que los migrantes conozcan mucha información de los traficantes y sus papeles dentro de la organización (Dandurand, 2020).

²⁴ Cabe precisar que los datos sobre migración irregular de los Balcanes deben tratarse con cierta cautela, pues en numerosas ocasiones conducen a un doble conteo, ya que “son en gran medida un subconjunto de los cruces fronterizos ilegales italianos y griegos” (Campana, 2018, pp. 449-450).

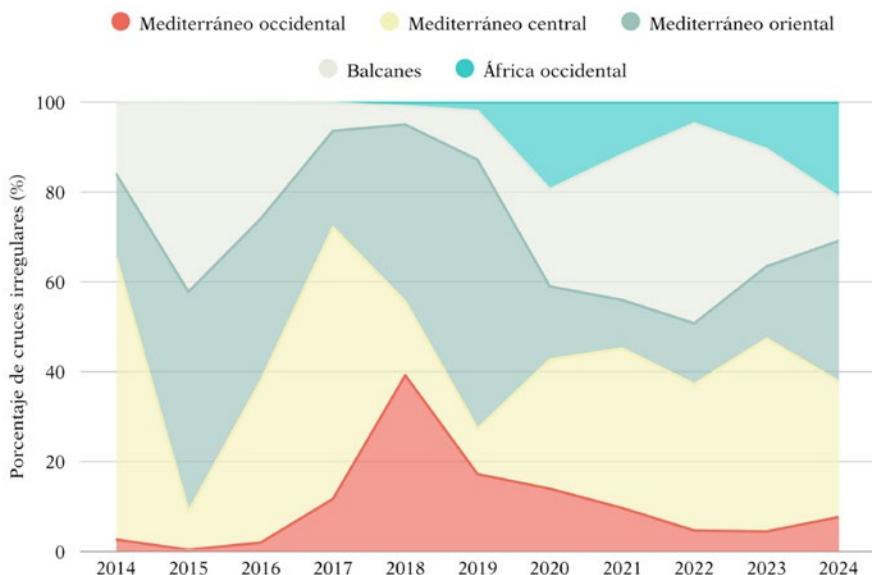


Figura 1. Cruces irregulares de las fronteras de la UE en las principales rutas, 2014 a 2024

Nota: Elaboración propia a partir de datos de Frontex (s. f.).

Sin embargo, aunque sean comunes los cambios de ruta, los centros de tráfico, donde se encuentra la oferta y demanda de los servicios, son estables en el tiempo. Estos lugares sirven de espacios de reunión, donde convergen diversas rutas de tráfico, existiendo tanto en grandes capitales, como en pequeñas ciudades muy vinculadas al tráfico de migrantes, como, por ejemplo, Agadez, en Níger (UNODC, 2018). En estos lugares, las personas suelen compartir identidades étnicas o religiosas²⁵. Incluso dentro de las ciudades costeras hay barrios específicos dedicados a la actividad del tráfico, donde a los migrantes les resulta sumamente sencillo acceder a sus servicios (Achilli, 2018) sin que los traficantes tengan la necesidad de invertir en un reclutamiento proactivo.

La economía de los centros de tráfico se ha convertido, en gran medida, en dependiente de los beneficios de los traficantes (Triandafyllidou, 2017), en tanto han pasado a ser actores esenciales para sus comunidades. En este sentido, Achilli (2018) destaca el florecimiento de la ciudad turca de Elgar gracias al tráfico de migrantes. En esta ciudad

²⁵ En Libia se han detectado centros de tráfico donde personas libias se encargan de organizar a los migrantes según sus diferentes nacionalidades, siendo reclutados por sus connacionales (Sánchez et al., 2021).

costera, que en otras ocasiones se hundía económicamente durante los meses de temporada baja, los hoteles y compañías de autobuses ofrecen precios especiales a familias de refugiados y migrantes, los bazares comercian con chalecos salvavidas y cascos con luces nocturnas exhibidos en maniquíes, los supermercados venden todo tipo de mercancías para los migrantes y los restaurantes y pubs permanecen abiertos hasta tarde para alimentar a las personas que esperan el momento perfecto para partir. Además, en muchas ocasiones, los traficantes invierten su dinero en negocios o propiedades legítimas, favoreciendo la economía local (Baird, 2014; Rahman, 2019).

4.3. La ausencia de grandes monopolios y la flexibilidad del mercado

Se suele tender a pensar en el crimen organizado del tráfico de migrantes como peligrosas redes transnacionales organizadas de manera compleja, contando con equipos tecnológicos sofisticados y con gran coordinación con miembros de otras redes en regiones diversas del mundo. Bajo esta colaboración, los traficantes llevarían a cabo una amplia gama de actividades destinadas a identificar, reclutar, transportar y entregar a sus clientes, así como a cobrar pagos y recurrir a la violencia en caso de que los migrantes no paguen o no cooperen (Sánchez, 2021).

Sin embargo, los cambios de ruta repentinos muestran la flexibilidad del mercado, pues en una situación de monopolio resultaría imposible responder con tanta rapidez a las variables demandas del mercado. Tan solo es factible atender a dicha demanda si muchos individuos o grupos pequeños independientes pueden salir y entrar rápidamente del mercado (Achilli, 2018; Serrano Maíllo, 2019).

A las mismas conclusiones llegaron en su estudio Zhang y Chin (2002), quienes hallaron un mercado formado por muchos grupos pequeños (el 46% lo componían grupos de entre 2 y 3 miembros y, tan solo, un 20% grupos con más de 6 personas), en gran medida independientes y autónomos, con un alto grado de competencia entre ellos. Una competencia que no es mal vista entre los traficantes, pues prefieren la cooperación a la lucha por captar mayor clientela (Achilli, 2018).

De este modo, la inmensa mayoría de los autores coinciden en el bajo nivel de complejidad organizacional, conformándose el mercado por pequeños grupos independientes (Achilli, 2018; Baird, 2016; Campana, 2018; Demir et al., 2017; Içduygu y Akcapar, 2016; Paus, 2021; Sánchez, 2021; Triandafyllidou y Maroukis, 2012). Por ende, lo más habitual es que los traficantes operen en segmentos del viaje, individualmente y sobre una base *ad hoc*, ya que los migrantes suelen pagar por cada uno de los trayectos (pues es lo que en la mayoría de las ocasiones pueden per-

mitirse) o completar el resto del viaje por su cuenta (Achilli y Sánchez, 2017; Dandurand, 2020). Por ello, suelen residir en lugares y áreas concretos de las rutas migratorias, cubriendo segmentos perfectamente definidos. Así, realizan tareas específicas que no requieren coordinación externa, ya que el lugar en el que residen les proporciona un acceso directo a las personas que precisan sus servicios (Sánchez, 2021).

Por lo tanto, a menudo trabajan sin intermediarios y prestan servicios directos, ofreciendo bienes y servicios segmentados a las personas en tránsito (Sánchez, 2021). De este modo, lo habitual es que los distintos traficantes que participan en el trayecto migratorio de una persona no se conozcan entre ellos. A pesar de que desconocen los detalles de todo el proceso de tráfico, se encargan de gestionar con éxito la etapa del proceso y en ocasiones ponen en contacto a los migrantes con otro grupo de tráfico local para que sigan su traslado (Dandurand, 2020; UNODC, 2010).

Aunque en menor medida, se ha reportado la existencia de redes sueltas sin una estructura jerarquizada y, en menor cantidad, de grandes traficantes²⁶ que operan en organizaciones jerarquizadas bien organizadas, los cuales venden “paquetes” de viajes de largas distancias y múltiples modos de transporte (UNODC, 2018)²⁷. Son estas últimas modalidades las que controlan todas las fases del proceso de tráfico, desde la captación hasta la inserción, si bien en la inmensa mayoría de ocasiones suelen actuar redes poco conectadas (Europol e Interpol, 2016) que carecen del control sobre la totalidad del trayecto.

Aun así, algunos autores reportan que, en los últimos años, “las redes más sofisticadas están reemplazando a las pequeñas empresas en aquellas regiones donde las estrategias legales contra el tráfico de inmigrantes son particularmente sólidas” (Kyle y Koslowski, 2001; McAuliffe y Laczkó, 2016b, p. 7; Salt y Stein, 1997; Triandafyllidou, 2016, 2017). Sin embargo, la evidencia muestra que el tráfico de migrantes, lejos de volverse más sofisticado, resulta una práctica cada vez más fragmentada, pues la mayoría de las iniciativas parten de operadores locales independientes que ofrecen opciones asequibles de bajo costo que cubren segmen-

²⁶ Las redes de tráfico de migrantes que trasladan a personas a grandes distancias deben contar con varias personas clave. Los organizadores de las redes, que generalmente son nacionales del mismo país que los migrantes, son responsables de la organización y coordinación general del proceso de tráfico. Operan a distancia y solo están en contacto con un número limitado de miembros principales. Su papel es clave para el éxito de las operaciones de tráfico de migrantes porque pueden mantener diferentes servicios de tráfico al alcance de la mano y ponerlos en marcha cuando sea necesario (Dandurand, 2020).

²⁷ En este sentido, destacan autores como Juhász, quien describió las organizaciones de tráfico húngaras como “bien organizadas” y “con estructura jerárquica”, incluyendo un escalón superior que controla varias unidades; u Okólski, quien recalcó que en las organizaciones que operan en Polonia existe un “liderazgo informal” que controla o se encarga de todo el proceso de una ruta determinada y controla su seguridad (Campana, 2018).

tos cortos y específicos del viaje (Ayalew Mengiste, 2018; Maher, 2018; Sánchez, 2021).

Además, tanto del análisis cuantitativo como cualitativo, se infieren unas bajas barreras de entrada en el mercado. Así, se detecta que, para acceder a él, no se requieren habilidades especiales ni altos costes o inversiones, lo que favorece la incorporación de diferentes grupos y mayores ingresos para los traficantes (Dandurand, 2020). Por ello, los traficantes suelen contar con cortas carreras criminales —con una duración media de seis años— y los huecos dejados con motivo de la detención de ciertos grupos o individuos son cubiertos rápidamente por nuevos traficantes. Según señala Campana (2018), está demostrado que ingresan nuevos traficantes al mercado “cuando la demanda generada por migrantes de la misma nacionalidad o etnia aumenta y/o los traficantes reubican sus operaciones después de un cambio en la demanda” (p. 453), lo que implica que las barreras de entrada al mercado son necesariamente bajas.

4.4. Organización y coordinación de los traficantes

Coinciendo con lo reportado por las organizaciones internacionales, los principales estudios críticos, que analizan la organización del tráfico incluyendo entrevistas con los propios migrantes y traficantes, e incluso comunicaciones interceptadas entre estos últimos, arrojan que el tráfico de migrantes suele ser bastante horizontal, sin niveles jerárquicos o un fuerte liderazgo. Los estudios, por lo tanto, no determinan que existe una conexión estructural ni una amalgama de mercados (Sánchez y Zhang, 2018). Aun así, revelan que existe un cierto nivel de coordinación, existiendo un apoyo entre diferentes pequeños grupos independientes²⁸. Esto implica que las ganancias obtenidas se recirculan rápidamente a sus comunidades, que, a menudo, son gente de clase trabajadora, ancianos, personas con discapacidad, nativos e indígenas (Sánchez, 2016a). De este modo, la coordinación entre los pequeños grupos suele ser estrecha, designando los horarios de las operaciones, apoyándose mutuamente en inteligencia o proporcionándose alertas sobre los diferentes riesgos (Sánchez, 2021).

Sobre la coordinación de las redes de traficantes destaca el estudio elaborado por Campana (2018) acerca de las diferentes conexiones de los traficantes en la ruta del Mediterráneo Central (cuyos países de origen se sitúan en el Cuerno de África, buscando como destino los países del norte de Europa). Tras un riguroso análisis cuantitativo y cualitativo de

²⁸ Concretamente, en el Mediterráneo, las diferentes redes de tráfico actúan de manera compleja, con diferentes actores asumiendo roles variados (Campana, 2018; Campana y Gelsthorpe, 2021; Içduygu, 2021; Içduygu y Toktas, 2002).

las comunicaciones interceptadas de los diversos traficantes a lo largo de todas las fases del proceso de tráfico, llegó a conclusiones similares a las arrojadas por los estudios de Zhang y Chin (2002), tales como que el mercado se conformaba por actores en gran medida independientes, con jerarquías localizadas y rudimentarias y cierta división del trabajo, además de existir un pequeño número de actores con gran centralidad que operan en varias etapas del tráfico²⁹.

Este autor describe un mercado compuesto por lo que denomina organizadores (*organizers*), quienes dan órdenes, pero no las reciben, que suponen un 15% de los traficantes que actúan; siendo el 85% restante, asistentes (*aides*), quienes reciben pedidos o dependen de los organizadores para sus actividades (entre los que se incluyen reclutadores, transportistas, ayudantes o proveedores) (McAuliffe y Laczkó, 2016b). Según los datos de su análisis, es hasta tres veces más probable que la coordinación se realice entre roles (organizador con asistente) que dentro de los mismos, lo que respalda la idea de un sistema en red con numerosas jerarquías rudimentarias locales (sin existir evidencias de una organización jerárquica única). Del mismo modo, los vínculos de coordinación son siete veces superiores entre actores de la misma etapa del viaje, lo que muestra el acentuado carácter local y segmentado del mercado. Finalmente, se deduce que los traficantes de nivel superior —esencialmente organizadores— son prácticamente independientes entre sí al regular sus actividades de manera autónoma, existiendo indicios de competencia entre los traficantes (Campana, 2018). Cabe mencionar, además, que aquellos ayudantes que se dedican a tareas específicas, como por ejemplo reclutadores o expertos en fraude documental, pueden trabajar para varios organizadores del tráfico diferentes (Dandurand, 2020).

Otros estudios han realizado divisiones más específicas de los roles asumidos en el proceso de tráfico³⁰. Chin (2001) propone la división en “grandes cabezas de serpiente”, en los que engloba a los inversores en el negocio; los “pequeños cabezas de serpiente”, compuesto por los reclutadores; los “transportistas”, que organizan y ejecutan los viajes de larga distancia, incluyendo el acompañamiento en el cruce de fronteras; los

²⁹ El proceso de tráfico puede dividirse en tres etapas diferenciadas: la movilización de los migrantes (país de origen), la ruta de transporte (países de tránsito) y la fase de inserción (en el país de destino) (Kleemans y Smit, 2013).

³⁰ Las personas que pueden estar involucradas en el proceso de tráfico a gran escala incluyen intermediarios, coordinadores de etapas, falsificadores, corredores de dinero, guías y acompañantes que pueden viajar con clientes, patrocinadores en las comunidades de destino, funcionarios corruptos, así como diversos proveedores de servicios y cómplices. Sus respectivos papeles y funciones varían según el tipo y la escala de la red de tráfico en la que participan, así como la gama de servicios que prestan a los migrantes. Algunos ejemplos son las agencias de viajes que mezclan a los viajeros habituales con los migrantes objeto de tráfico para disfrazar el delito o funcionarios corruptos que facilitan el acceso fraudulento a visas de estudiante (Dandurand, 2020).

“guías”, que trasladan a los migrantes desde un punto del tránsito hasta el siguiente, así como reciben a los migrantes en puertos y aeropuertos; los “ejecutores”, englobando tanto a quienes ofrecen manutención y alojamiento seguro a los migrantes durante su trayecto como a los funcionarios corruptos; y en último lugar, los actores locales que proporcionan comida y alojamiento o venden bienes o servicios, como chalecos salvavidas o barcas de pesca. Estas últimas personas actúan dentro de la legalidad, aunque suministren a una red criminal³¹. Así, a pesar de ser agentes necesarios en el proceso de tráfico, los actores locales no pertenecen a la propia organización criminal, por lo que no serán perseguidos por las autoridades. Es más, como se vio, la economía de las ciudades de tránsito donde operan depende en gran medida de sus beneficios (Triandafylidou, 2017).

Ambrosini y Hager (2023), por su parte, diferencian entre tres tipos de roles. En primer lugar, los “ejecutores”, que son quienes efectúan el acto físico del tráfico. Suelen ser antiguos soldados, pastores o pescadores, poseen un buen conocimiento de la zona geográfica y están adiestrados para guiar o cruzar. En segundo término, los “intermediarios”, quienes conectan la demanda con la oferta o consiguen documentos falsificados. Y, en tercer lugar, los servicios de apoyo, que comprende el resto de los roles que hacen posible el tráfico, como servicios financieros, falsificadores de documentos o quienes ofrecen alojamiento y manutención a los migrantes.

A ellos se les suman los denominados por Achilli (2018) como *freelancers*, es decir, individuos que participan solo ocasionalmente³², detectado en supuestos en los que personas sirias, movidas por el compromiso ético de ayudar a sus conciudadanos, despeñaban papeles de vigías, conductores o de alquiler de alojamiento.

³¹ Achilli (2018) identificó los roles de coordinadores, que administraban las operaciones; los propietarios de los barcos; los cajeros, que cobraban el dinero; los intermediarios, que servían de mediadores culturales, tanto para facilitar la comunicación entre migrantes y traficantes como para proporcionar comida y alimentos; los conductores, que llevaban a los migrantes desde los hoteles hasta el punto de embarque; los vigías, que avisaban de la presencia de autoridades policiales; o los patrones, migrantes que asumían las tareas de capitán a cambio de la gratuidad del traslado, los cuales recibían instrucciones sobre cómo pilotar el barco.

³² Como señala Dandurand (2020), el mercado del tráfico de migrantes se caracteriza por su flexibilidad y variabilidad de estructuras, que se adaptan a las variables del mercado. Los vínculos suelen ser discretos y no necesariamente todos los implicados en el proceso pertenecen a la organización, sino que resulta habitual que se presten servicios concretos de manera independiente.

4.5. Conexión étnica entre traficantes y migrantes y vinculación geográfica al territorio de tráfico

Como señala Sánchez (2021), se tiende a presentar a los traficantes como hombres no blancos y racializados del sur global, agrupados según su etnia o pertenecientes a tribus primitivas (se les representa con atuendos que inciden en la extranjerización de la persona) y criminalizados por su violencia. Además, los lugares en los que operan se describen como sitios plagados de suciedad, miseria y pobreza (Politzer y Kassie, 2016; Wallis, 2019).

Lo cierto es que suele existir un lazo étnico, lingüístico o conexión geográfica entre los traficantes y los migrantes, especialmente en el tráfico a menor escala. Como destacan Kleemans y Smit (2013) o Dandurand (2020), un hecho significativo es que gran parte de los traficantes han sido traficados en el pasado o que incluso se han quedado varados y esperan le momento para emprender de nuevo su trayecto (Achilli, 2018), dedicándose posteriormente al tráfico como forma de negocio, pero también bajo una visión altruista de ayuda a su comunidad (en numerosas ocasiones son introducidos en el tráfico por sus propios familiares). Así, es muy común que los traficantes que se dedican a reclutar o vender paquetes de tráfico (fase de movilización) contacten con personas de su misma comunidad, mismo grupo étnico o misma ciudadanía, tanto por un sentido solidario, como por la mayor confianza que genera a los clientes (Dandurand, 2020)³³. Por su parte, los traficantes encargados del cruce fronterizo comúnmente son nativos de la zona geográfica que se trate, pues resulta indispensable un gran dominio del territorio para conocer los mejores lugares y métodos para conseguir llegar al destino. Precisamente, lo que une a los traficantes suele ser su lugar de residencia, pues operan en ciudades, pueblos o aldeas con gran precariedad económica ubicados a lo largo de la ruta migratoria (Richter, 2019; Sánchez, 2021).

En último término, la variable de género también influye en las diferentes etapas del proceso de tráfico. En este sentido, Sánchez (2016b) destaca la importancia del rol de las mujeres en la captación de clientes, la negociación de las tarifas y la elaboración de planes de pago, además de ser esenciales en el mantenimiento de casas seguras y en el suministro de agua y alimentos.

³³ En este sentido, Zhang y Chin (2002) afirman que el tráfico de personas en China está dominado por ciudadanos comunes, un punto que también destacó Spener (2001, 2004) en investigaciones en la frontera entre Estados Unidos y México, resaltando la importancia de las redes familiares y los contactos sociales.

4.6. Necesidad de mantener la buena imagen y reputación del negocio

Los migrantes necesitan encontrar traficantes de buena reputación a los que confiar su transporte. Debido a la falta de información y la necesidad apremiante de desplazarse, en la mayoría de las ocasiones, la elección del traficante suele basarse en la confianza de la opinión de sus comunidades, parientes, amigos y redes sociales, ayudando, a todo ello, el hecho de poseer un nexo común con el traficante (UNODC, 2018).

Debido a las brechas de información, el estudio de Campana (2018) puso de relevancia la importancia otorgada por los traficantes a mantener la buena reputación, tanto individual, como del negocio del tráfico. Así, en conversaciones telefónicas intervenidas de los traficantes, se detectaron pagos de compensaciones por parte de los traficantes a las familias de las víctimas de hundimientos marítimos (concretamente de la catástrofe ocurrida en Lampedusa en el año 2013). Igualmente, se desprende la preocupación de los traficantes por mantener una reputación colectiva positiva, reprochándose entre ellos el envío de botes superpoblados o el embarque de personas contra la voluntad de sus familiares. De este modo, como especifican Kleemans y Smit (2013), las redes de tráfico, incluso cuando se trata de grupos criminales, tienen un claro interés en mantener a sus clientes satisfechos, ya que tanto éstos como sus familias traen nuevos negocios y pueden exigir tarifas más altas.

En las comunidades de migrantes, la comunicación sobre el tráfico es relativamente abierta y la publicidad de boca en boca es una forma común de atraer nuevos clientes, lo que refuerza la confianza en los servicios (Kleemans y Smit, 2013). Además, la clave del éxito del negocio es la complicidad entre traficantes y migrantes³⁴, quienes no lo consideran un delito grave, sino que conciben a los traficantes como colaboradores en su proceso migratorio, proveedores de servicios que ofrecen una oportunidad de encontrar un futuro mejor en otros lugares³⁵. Se trata, por lo tanto, de una actividad delictiva muy poco estigmatizada socialmente (Dandurand, 2020), considerada como una “práctica colectiva socialmente arraigada” (Içduygu, 2021, p. 11; Ayalew Mengiste, 2018). En de-

³⁴ Estudios como los elaborados por Achilli (2018), Baird (2016) o Içduygu y Akcapar (2016) señalan que la confianza y la cooperación parecen ser la regla, y no la excepción.

³⁵ Sin embargo, la organización social del tráfico, que resulta muy fuerte en las comunidades de origen, se debilita a medida que se alejan de sus hogares debido a las diferentes culturas, idiomas y actores (Majidi, 2018). De este modo, el negocio se ve impulsado por la demanda cuando los migrantes inician sus viajes y luego pasa a ser impulsado por la oferta a medida que se alejan de sus hogares (Içduygu, 2021). Es lo que Van Liempt (2007) denomina cadena de confianza, es decir, solidaridades étnicas entre traficantes y migrantes que se desvanece según se alejan de sus países de origen. Así, cuando los controles fronterizos se intensifican y las vías de entradas se reducen, la probabilidad de ser explotados y maltratados aumenta (Achilli, 2018; Van Liempt, 2007).

finitiva, la razón fundamental detrás del tráfico de personas es el esfuerzo combinado de los migrantes, su entorno social y los traficantes para eludir las leyes de inmigración (Kleemans y Smit, 2013).

De manera concreta, la investigación de Içduygu (2021) en el Mediterráneo Oriental sugiere que hay intercambios sociales y negociaciones entre migrantes y traficantes a lo largo del viaje, representando las narrativas de los migrantes una imagen positiva de los traficantes³⁶. Tanto los migrantes del Mediterráneo Oriental como de África Occidental (Maher, 2018) no se ven a sí mismos como víctimas pasivas, sino como personas que enfrentan desafíos y toman decisiones calculadas, incluida la elección de los servicios de tráfico.

Zhang (2000) describe cómo los migrantes chinos en EEUU consideran a los traficantes como “filántropos”, Maher (2018) afirma que en Senegal son vistos como miembros respetados y confiables en la comunidad, incluso como “amigos”, Içduygu (2021) observó en la narrativa de los migrantes del Mediterráneo Oriental su concepción como “salvadores” y Belloni (2019), quien retrató la realidad del tráfico en Eritrea, destacó que los traficantes son vistos con respeto, subyaciendo la idea de que tratan de mantener la confianza de los migrantes, pues hacen lo posible por protegerlos de los secuestradores en desierto del Sinaí y se enorgullecen de los cruces seguros de sus clientes (Ambrosini y Hager, 2023).

Además, las negociaciones entre traficantes y migrantes trascienden más allá del ámbito económico, pues abarcan “interacciones complejas de dimensiones de seguridad, dependencia y socialización integradas en una relación social” (Içduygu, 2021, p. 12) que se dan en un contexto de solidaridad y reciprocidad basada en nociones locales de moralidad (Achilli, 2018). Incluso para los migrantes informantes en el estudio de Achilli (2018), el pago de la contraprestación económica no suponía para ellos ninguna forma de comportamiento inmoral. Así, coincidiendo con este autor, puede afirmarse que el proceso del tráfico de migrantes se constituye en una comunidad moral contra una Europa inmoral.

4.7. Variedad de modalidades de tráfico

Como reseña el estudio de la UNODC (2018), cuando la geografía lo permite, las rutas de tráfico terrestre se emplean con prioridad sobre las aéreas o marítimas, pues éstas generalmente requieren mayores recursos y organización³⁷. Además, las formas de tráfico resultan de lo

³⁶ De manera similar, véanse: Baird (2016) o Içduygu y Akcapar (2016).

³⁷ Según se desprende del Estudio de la UNODC (2018), entre los 400 migrantes encuestados que pasaron de tráfico desde el Cuerno de África, el 10% viajó en avión y, tan solo, el 1% se trasladó en barco.

más variadas, recurriendo, tanto a canales ilegales como legales. Entre estos últimos, Zhang (2000) destaca el uso de documentos falsificados, el fraude matrimonial, el uso de visas de turista, estudiante o académicas, o las invitaciones de negocios (las cuales son opciones más seguras, pero, a la vez, más costosas). Además, en Europa, se muestra habitual la falsificación de documentos en los procedimientos de asilo para poder acceder al estatus de refugiado (Kleemans y Smit, 2013), lo que ha llevado a diversos Estados a incluirlo expresamente entre sus legislaciones penales³⁸. El uso de documentos falsificados para entrar en el territorio de la Unión Europea, empleado principalmente para el paso de fronteras por vía aérea y, en menor medida, terrestre (con muy poca incidencia en las rutas marítimas, imperantes en el sur de la UE), se ha mantenido estable en los últimos años, si bien su uso para desplazarse o permanecer dentro de la UE ha aumentado. Según los datos recopilados por Frontex (2023), el pasado 2022 se detectaron 19.341 usuarios empleando un total de 26.249 documentos fraudulentos dentro de la UE y el espacio Schengen (o en posesión de los mismos), esto es, un 5% más que el año anterior³⁹. Aun así, la mayoría se corresponden a su uso dentro de movimientos secundarios intraeuropeos o como medio de facilitar la estancia irregular, en tanto tan solo 5.588 personas fueron detectadas valiéndose de ellos para el cruce de las fronteras exteriores de la Unión, con un total de 8.262 documentos fraudulentos. El incremento en el uso de documentos ha llevado a los falsificadores a encontrar nuevos canales de suministro, vendiendo documentos falsos o robados a través de internet y la *dark web*.

La UNODC (2019) estima que, cada vez más, estas actividades se llevan a cabo en mercados web (a menudo en la *dark web*) en lugar de en los físicos⁴⁰. Del mismo modo, las tecnologías y la globalización también han ido acompañadas del establecimiento de nuevas estructuras de delincuencia organizada, que no requieren contacto físico entre proveedor y

³⁸ Véanse las legislaciones de los Estados europeos en Cabezas-Vicente (2024b); así como en el mapa interactivo recogido en la web www.derechoamigrar.com/legislacion

³⁹ Su incremento se vio influido, principalmente, por el aumento del flujo de pasajeros en las fronteras UE/Schengen tras la eliminación progresiva de la mayoría de las restricciones por la Covid-19 y la mayor presión migratoria en las fronteras exteriores de la UE, a lo que contribuyó la guerra en Ucrania y las restricciones a los vuelos rusos y bielorrusos (Frontex, 2023).

⁴⁰ Según señala Dandurand (2020), las redes sociales, los teléfonos de prepago y otras formas de comunicación permiten que la información se comparta rápidamente entre traficantes, entre migrantes y entre traficantes y migrantes. Por ejemplo, una vez que los migrantes han llegado a un punto determinado de su viaje, la información sobre su llegada puede comunicarse a otros integrantes de la red tanto en el país de origen como en el país de tránsito, así como a los miembros de la familia. Es posible que sólo en ese momento los migrantes reciban más información o instrucciones sobre su punto de contacto en el país de tránsito o sobre los preparativos que se han hecho para la siguiente etapa. Este tipo de comunicación también hace que las redes de tráfico sean muy resistentes a la detección, la infiltración, la interrupción y enjuiciamiento.

cliente, ni entre miembros de organizaciones delictivas. Además, algunos autores han alertado que los avances tecnológicos están permitiendo la sofisticación de las actividades, como el establecimiento de comunicaciones cifradas y difícilmente rastreables (Antonopoulos et al., 2020).

Sin embargo, la evidencia prueba que, si bien los traficantes se están nutriendo de avances de las tecnologías para comercializar sus productos a través de las redes sociales (especialmente en Facebook y TikTok), no suelen disponer de un desarrollo tecnológico avanzado más allá de teléfonos inteligentes o dispositivos GPS. Además, aun con el auge de las redes sociales, la mayoría de los acuerdos de tráfico se continúan produciendo a través de la interacción directa, boca a boca (Campana y Gelsthorpe, 2021).

Centrando el estudio en el tráfico marítimo con destino la Unión Europea, en las rutas del Mediterráneo y el Atlántico el tráfico se realiza, principalmente, a través de botes de goma, botes “de juguete” o pequeños botes de pesca⁴¹, los cuales cuentan con equipos salvavidas muy básicos y a menudo carecen del combustible necesario para llegar a Europa. Además, se ha generalizado la entrada en Europa sin la presencia del traficante, quienes manejan los negocios desde el último país de partida hacia la Unión Europea. En estos casos, los traficantes escoltan el barco durante la primera parte del trayecto marítimo, dejando a los migrantes solos para navegar hacia la Unión, asignando las tareas de piloto a uno de los pasajeros (Frontex, 2020), quien habitualmente recibe nociones básicas de capitánía y la gratuidad o un descuento del trayecto. Por su parte, el *modus operandi* más empleado en la ruta de los Balcanes y en los movimientos secundarios o intraeuropeos (además de en las fronteras de Ceuta y Melilla) son los medios de ocultación en automóviles, monovolúmenes, autobuses y camiones que, en ocasiones, resultan mortales por existir un alto riesgo de asfixia (Angeli y Triandafyllidou, 2016; El País, 2020; R. Sánchez, 2019).

4.8. La débil conexión con otras formas delictivas

En general, los estudios coinciden en que las redes de tráfico no forman parte de mafias⁴² ni están involucradas en otras formas de delincuencia organizada transnacional, más allá del blanqueo de capitales. Si bien aquellas personas que ocupan un rol jerárquico superior pueden es-

⁴¹ Además, según Europol, en 2019 hubo un aumento de tráfico de inmigrantes en motos de agua y lanchas rápidas, habitualmente empleadas para el tráfico de drogas (Frontex, 2020).

⁴² Así lo reflejan tanto el estudio global de la UNODC (2018), como las investigaciones elaboradas por Campana (2018) o Zhang y Chin (2002), quienes detectaron tan solo un 7% de grupos pertenecientes a mafias.

tar implicadas en otras formas de crimen organizado, como el tráfico de drogas, no es habitual en la inmensa mayoría de los supuestos. Los guías y actores locales suelen ser personas con trabajos legales que apoyan a la red de tráfico para obtener ingresos adicionales, como, por ejemplo, prestar su vehículo, arrendar un inmueble o vender bienes y alimentos a los migrantes a cambio de una contraprestación (Triandafyllidou, 2017).

Sin embargo, resulta habitual su asimilación por parte de los organismos internacionales y estatales con el fin de justificar la intensificación de controles y la aplicación de la ley (Sánchez, 2021). Europol e Interpol (2016) han revelado cuatro enlaces entre el tráfico de migrantes y otros delitos. Así, para estas agencias, el 22% del total de los traficantes estaban vinculados al tráfico de drogas, el 20% a la trata de seres humanos, el 20% a delitos contra la propiedad y el 18% a falsificaciones documentales. Por su parte, la Comisión Europea (2021) insta a una mayor investigación debido a las relaciones del tráfico con la trata de seres humanos, el tráfico de drogas y el terrorismo y extremismo violento.

En este último sentido, con la mayor llegada de refugiados sirios en 2015, se extendió la idea de que el Estado Islámico y otros grupos terroristas como Hamás, Hezbolá y la Yihad Islámica egipcia en América Latina estaban empleando el tráfico de migrantes en Medio Oriente y el norte de África para sufragar sus actividades terroristas. Una vinculación que, sin embargo, ha sido desmontada por la mayoría de las investigaciones que se nutren de fuentes primarias (Achilli y Tinti, 2019; Izcara Palacios, 2017). Como apunta Sánchez (2021), el terrorismo exige una discreción que no puede proporcionar el negocio del tráfico de migrantes, en el que la interacción con personas, generalmente desconocidas, crearía el peligro de revelación de información a las autoridades. Además, la idea subyacente en occidente de cerrar los flujos migratorios por el temor a la entrada de extremistas tampoco encuentra un fuerte fundamento⁴³, ya que los involucrados en ataques terroristas poseen documentos legales para viajar o son residentes en los Estados del norte global (la mayoría de los ataques terroristas perpetrados en Europa fueron cometidos por ciudadanos europeos) (Achilli y Tinti, 2019).

Así mismo, el tráfico se ayuda en numerosas situaciones de la corrupción de funcionarios públicos, especialmente cuando el grupo actúa

⁴³ Según las conclusiones de la Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo relativa a una política común de inmigración ilegal, de 15 de noviembre de 2001: "En Tampere, el Consejo Europeo requirió a la Unión a que desarrollara políticas comunes de asilo y de inmigración, teniendo en cuenta al mismo tiempo la necesidad de un control estricto de las fronteras exteriores para poner fin a la inmigración ilegal y combatir a los que la organizan y cometen delitos internacionales relacionados. Los controles fronterizos deben responder a los desafíos de una lucha eficaz contra las redes de delincuentes, de una auténtica acción contra la amenaza terrorista y crear confianza mutua entre aquellos Estados miembros que han abandonado controles fronterizos en sus fronteras interiores" (Comisión de las Comunidades Europeas, 2001, pp. 26-27).

a gran escala, aunque sobre este hecho actualmente se tiene una información limitada (McAuliffe y Laczko, 2016b). Como señala la UNODC,

muchas redes de contrabando se dedican a la corrupción sistemática en la mayoría de los niveles; desde la corrupción menor en los puntos de control fronterizo, hasta la gran corrupción en los niveles superiores del gobierno, reportándose prácticas corruptas relacionadas con el tráfico de migrantes en casi todas las rutas identificadas. (2018, p. 8)

En la mayoría de las ocasiones, los funcionarios corruptos no forman parte de los grupos de tráfico, sino que colaboran individualmente con las distintas modalidades de crimen organizado. Sin embargo, en algunas circunstancias, los propios funcionarios son los mismos traficantes, ocupando puestos “dentro de las fuerzas del orden, justicia, inmigración, aduanas, oficinas de pasaportes, policías de frontera y otras agencias gubernamentales relacionadas” (McAuliffe y Laczko, 2016b, p. 9). Así, en muchos entornos de corrupción endémica, la corrupción no es sino un área más a explotar, pero, incluso en sociedades menos corruptas, las oportunidades percibidas por algunos funcionarios resultan superiores a los riesgos de ser atrapados.

4.9. Potenciales peligros en el tráfico de migrantes

Las instancias internacionales remarcan que los migrantes más vulnerables (entre los que incluyen mujeres y menores) representan cada vez una proporción mayor de los migrantes traficados en el mundo, aumentando, de manera espectacular, la relación de menores no acompañados (UNODC, 2018). Según Frontex (2023), en 2022 trajeron de entrar irregularmente al territorio de la Unión 33.564 menores, de los cuales 15.809 no se encontraban acompañados (un 47% del total) y 14.572 sí, no disponiendo de información de los 3.183 casos restantes. Sin embargo, los porcentajes han variado a lo largo de los últimos años, sin que se muestre una tendencia a su aumento (en 2018, por ejemplo, el 85% de ellos fueron menores no acompañados). Estos menores, en gran cantidad de ocasiones, son enviados por sus padres solos, o con adultos con los que no están relacionados, para que la familia pueda aprovechar más adelante los planes de reunificación (Angeli y Triandafyllidou, 2016; UNODC, 2018).

Los riesgos que corren los migrantes causan cada año miles de muertes, originadas tanto por los peligros sobrevenidos por las condiciones del tráfico, como aquellos derivados de la situación de superioridad de los traficantes⁴⁴. En base al estudio de la UNODC (2018), el 58%

⁴⁴ Otros estudios ligan las implicaciones de las políticas securitarias en términos humanos. En este sentido, véase: Cabezas-Vicente (2024a).

de las muertes de migrantes traficados se produjeron por ahogamiento en aguas marítimas, el 19% por condiciones extremas y enfermedades, el 8% por accidentes de vehículo y el 6% fueron homicidios (reportados en la mayoría de las rutas de tráfico). Los vehículos y embarcaciones empleadas suelen ser de baja calidad, no cuentan con combustible suficiente ni equipos salvavidas de calidad y, en numerosas ocasiones, realizan las travesías superpoblados o abarrotados de personas, lo que incrementa los riesgos para los migrantes. Además, el desabastecimiento de comida y bebida puede dar lugar a enfermedades y lesiones en el camino que no pueden recibir atención médica.

Más allá de las muertes, los migrantes son vulnerables a otras formas de delincuencia. A pesar de que el acceso a los servicios de tráfico se produce manera voluntaria, los migrantes pueden ser posteriormente coaccionados e incluso tomados como rehenes por parte de los traficantes (Baird, 2014; Gallagher, 2002). Según la UNODC (2018), son reportados con frecuencia, en todas las rutas de tráfico, casos de violencia, violación, robo, secuestro, extorsión y trata de personas. En este sentido, Baird (2014) ha informado casos de amenazas y presión para obligar a los migrantes a cruzar la frontera, amenazas por hacer ruido o para exigir más dinero y supuestos de violencia sexual. Además, este autor señala la violencia física y, en ocasiones, sexual, ejercida por algunos funcionarios de frontera y autoridades policiales, reportando casos de disparos con munición real al cruzar la frontera de Turquía. Igualmente, en ocasiones, los traficantes utilizan métodos de aislamiento e incomunicación hacia los migrantes con el fin de mantenerlos controlados a lo largo del proceso (incluida la desposesión de los documentos de identidad o de viaje durante el traslado), evitando que se comuniquen e incluso que entablen nuevas relaciones. Además, pueden utilizar métodos para aumentar el miedo a ser arrestados y mantenerlos en un estado de dependencia psicológica (Dandurand, 2020).

En último lugar, debe recalcarse que, si el migrante no puede hacer frente al pago comprometido debido a que el precio del trayecto se ve incrementado por un cambio sobrevenido en la ruta empleada o por otras razones, el tráfico puede derivar en una relación posterior de dependencia con respecto del traficante, difuminándose las barreras entre lo que inicialmente constituía una conducta de tráfico de migrantes y la final trata de seres humanos. Por ello, hay autores que señalan que se trata de dos realidades interconectadas muy difíciles de distinguir tanto práctica como metodológicamente. Para Tamura (2007), dado que los migrantes no son conocedores de si los traficantes son explotadores o no, no pueden tomar una decisión informada acerca de si pagar una tarifa más alta para evitar la explotación o una más baja con el riesgo de sufrirla. Por ello, para este autor, las mayores restricciones legislativas y operativas aumentan los riesgos y costos para los traficantes, expulsando del mercado a los no explotadores y aumentando, con ello, la probabilidad de explotación en el proceso de tráfico.

Incluso parte de la doctrina, en el pasado, tendió a englobar ambas realidades, como Kyle y Koslowski (2001) o Pérez Alonso (2007), bajo el término “tráfico ilegal de personas”. De esta manera, para concluir, Triandafyllidou y Maroukis (2012) identificaron tres supuestos en los que una relación inicial de tráfico de migrantes puede llegar a convertirse en trata de seres humanos. En primer lugar, los casos de servidumbre por deudas en los que la relación entre el migrante y el traficante continúe con posterioridad al cruce irregular hasta el momento en que se termine de cobrar la deuda por el servicio, restringiendo su libertad para vivir y trabajar en distintos grados⁴⁵. En segundo término, las situaciones de abusos y violaciones durante el propio trayecto migratorio, especialmente en el caso de las mujeres migrantes. Y, como tercer supuesto, los supuestos de esclavitud una vez se llega a destino. Este último caso se compone de aquellos trasladados en los que la persona que migra comienza a trabajar en el país de destino para la teórica red de tráfico y, lo que en forma parecía ser una relación laboral, termina constituyendo una forma de esclavitud.

5. Síntesis global del negocio del tráfico de migrantes

Los esfuerzos estatales y supranacionales contra el tráfico de migrantes en occidente han inculcado una narrativa según la cual se acusa al tráfico de ser el causante de las entradas irregulares en sus territorios. Igualmente, se califica a los traficantes como violentos, codiciosos y explotadores hombres de color, cuyas ganancias terminan por financiar otras modalidades de crimen organizado y el terrorismo. Así, en nombre del humanitarismo y la protección de los derechos humanos de los migrantes (retratados como seres desvalidos que se ven atrapados por las peligrosas redes de tráfico), los Estados del norte global despliegan restrictivas legislaciones y operaciones militares que, diciendo combatir el tráfico, enmascaran la lucha contra su verdadero enemigo: la migración irregular. Unas operaciones y legislaciones que implican la limitación de la garantía de los derechos de los migrantes, por lo que se terminan por securitizar los derechos humanos en el amplio marco de securitización de las migraciones.

Si bien las agencias internacionales consideran el tráfico de migrantes como uno de los delitos más lucrativos del planeta, las evidencias de los últimos estudios revelan que se trata de un negocio internacional en el que los traficantes tan solo pueden exigir lo que los migrantes pueden pagar. Por ello, se conforma como un negocio en el que tanto proveedores

⁴⁵ De esta manera, Freedman (2016a, 2016b) retrata cómo mujeres y minorías sexuales que carecen de recursos para pagar su viaje pueden terminar recurriendo a relaciones sexuales para poder avanzar en su ruta migratoria.

como consumidores son poblaciones en situación de vulnerabilidad. Así, las modalidades de pago, casi siempre por adelantado, resultan de lo más diversas, desde el pago directo por el migrante empleando sistemas como la *Hawala*, hasta el endeudamiento familiar o la firma de un contrato de deuda. Un pago cuya cantidad difiere según diversos factores, como la peligrosidad del viaje, las condiciones del traslado, las inversiones realizadas por el traficante o el pago por servicios adicionales (como la corrupción de funcionarios o la falsificación de documentos), entre otros.

Así mismo, las estadísticas sobre cruces irregulares en la Unión Europea revelan que existe una gran adaptación a los cambios de ruta por parte de los traficantes. De esta manera, cuando el control en una vía se vuelve más intenso o surgen nuevas oportunidades de mercado con motivo de una crisis humanitaria, las operaciones se trasladan fácilmente hacia nuevas rutas en las que asegurar el cruce fronterizo. En contrapartida, los centros de tráfico, donde convergen la oferta y la demanda, suelen mantenerse estables en el tiempo, dependiendo sus economías, lícitas e ilícita, del negocio del tráfico.

Estos cambios repentinos de ruta muestran la flexibilidad de mercado, lo que explica que el mercado del tráfico de migrantes se compone por individuos o pequeños grupos independientes que entran y salen rápidamente del mismo, alejándose de los modelos monopolísticos típicos de otras modalidades de crimen organizado. De este modo, resulta habitual que los traficantes operen en segmentos específicos del viaje, residiendo en lugares y áreas concretas, donde realizan los traslados y ponen en contacto a los migrantes con nuevos grupos de traficantes para continuar el viaje.

Los principales estudios sobre las redes de tráfico arrojan que las organizaciones suelen ser horizontales, sin fuertes liderazgos o niveles jerárquicos. Aun así, se han diferenciado distintos roles, que van desde aquellas personas que se encargan de organizar los traslados, hasta los actores locales cuya actividad lícita se nutre de la presencia de migrantes y traficantes, pasando por las personas que guían los traslados, los falsificadores de documentos, los intermediarios financieros o los funcionarios corruptos, entre otros actores.

Por otro lado, es muy común que exista un lazo étnico, lingüístico o conexión geográfica entre los traficantes y los migrantes, especialmente en el tráfico a menor escala. Y es que el tráfico de migrantes resulta una práctica muy poco estigmatizada socialmente por las comunidades, considerada por gran parte de los migrantes como la única solución viable para conseguir un traslado que les es legalmente negado. Por ello, es común que los traficantes contacten con personas de su misma comunidad, grupo étnico o ciudadanía, movidas tanto por motivos altruistas de ayuda hacia su comunidad, como de lucro económico al generar una mayor confianza. Para que exista esta sinergia, los traficantes se encargan de mantener la buena reputación de su negocio, soliendo negociar con los migrantes

diversos aspectos de los traslados y tratando de ofrecer un servicio que posteriormente pueda ser recomendado a potenciales clientes.

Igualmente, las modalidades de tráfico destacan por su heterogeneidad, yendo desde traslados a pie y en vehículos motorizados, hasta entradas a nado o en botes de goma o de juguete. Además, en general, el negocio del tráfico no resulta muy sofisticado, siendo habitual que el mayor desarrollo tecnológico del que se disponga sean teléfonos inteligentes y dispositivos GPS. Así mismo, aun con el auge de las redes sociales, donde ha proliferado la oferta de traslados, la mayoría de los acuerdos de tráfico se continúan produciendo a través de la interacción personal.

A pesar de darse algunos supuestos, de manera general, el tráfico de migrantes no suele estar vinculado a otras formas de delincuencia organizada, como el tráfico de drogas o de armas, más allá del blanqueo de capitales para introducir el dinero obtenido en el mercado lícito. En líneas similares, tampoco se han encontrado vínculos que infieran su empleo como método de financiación del terrorismo. Aun con todo, se han reportados episodios violentos en sus principales rutas (incrementándose cuando se aleja del país de origen) tanto por parte de las autoridades, como por los traficantes. Ejemplo de ellos son los casos de violencia sexual que, mayormente sufren las mujeres, violencia física y psicológica, intimidación, extorsión o secuestros. En último término, en ocasiones, la frontera que delimita el tráfico de migrantes y la trata de seres humanos se vuelve un tanto difusa. De este modo, una conducta inicial de tráfico de migrantes puede llegar a convertirse en trata de seres humanos en casos de servidumbre por deudas, en los que la relación de dependencia de la persona para pagar la deuda con el traficante termine por constituir una forma de explotación.

En definitiva, la literatura reciente sobre el tráfico de migrantes contrasta en gran medida con la imagen ofrecida por los organismos y entes internacionales y occidentales. De este modo, resulta esencial comprender y estudiar el tráfico desde una óptica amplia y contextualizada, entendiéndolo como una práctica social y cultural. Para ello, desde el ámbito científico es vital que las investigaciones rehúyan del exclusivo estudio desde la posición victimista de las personas que acceden a los servicios, para ampliar su espectro a la visión de las comunidades de origen y de tránsito, la postura de los diferentes actores que intervienen en el proceso, incluidos los propios traficantes, de los familiares, redes de apoyo, entre otros actores. Además, el estudio debe ser interdisciplinar, dando importancia a las investigaciones antropológicas, sociológicas, psicológicas y criminológicas que sirvan de apoyo para comprender el fenómeno y poder responder de manera efectiva desde el ámbito legal. Así, mientras no se comprenda el impacto de las políticas occidentales sobre el negocio del tráfico, que restringen el movimiento de poblaciones y favorecen la clandestinidad de las migraciones, se continuará instrumentalizando el Derecho penal como política migratoria securitaria.

Referencias

- ABRISKETA URIARTE, J. (2022). El Pacto Europeo sobre Migración y Asilo y el control previo a la entrada: ¿quid prodest? *La Ley Unión Europea*, 106, 7.
- ABRISKETA URIARTE, J. (2017). La dimensión externa del derecho de la Unión Europea en materia de refugio y asilo: un examen desde la perspectiva del non-refoulement. *Revista de Derecho Comunitario Europeo*, 56, 119-158. <https://doi.org/10.18042/cepc/rdce.56.04>
- ACHILLI, L. (2018). The «Good» Smuggler: The Ethics and Morals of Human Smuggling among Syrians. *Annals of the American Academy of Political and Social Science*, 676 (1), 77-96. <https://doi.org/10.1177/0002716217746641>
- ACHILLI, L. y SÁNCHEZ, G. (2017). *What does it mean to disrupt the business model of people smugglers?* Migration Policy Centre. <https://cadmus.eui.eu/handle/1814/46165>
- ACHILLI, L. y TINTI, A. (2019). Debunking the smuggler-terrorist nexus: Human smuggling and the Islamic state in the Middle East. *Studies in Conflict and Terrorism*, 1-14.
- ACNUR (2024). *UNHCR Comments on the Commission Proposal for a Facilitation Directive (Anti-smuggling Directive) - COM (2023) 755.* <https://www.refworld.org/legal/intlegcomments/unhcr/2024/en/147898>
- AMBROSINI, M. y HAJER, M. H. J. (2023). *Irregular Migration. IMISCOE Short Reader.* Springer.
- ANGELI, D. y TRIANDAFYLLOU, A. (2016). Europe. En M. McAuliffe y F. Laczko (Eds.), *Migrant Smuggling Data and Research: A global review of the emerging evidence base. Volume 1.* IOM Publications.
- ANTONOPoulos, G. A., BARATTO, G., DI NICOLA, A., DIBA, P., MARTINI, E., PAPANICOLAOU, G. y TERENGHI, F. (2020). *Technology in Human Smuggling and Trafficking. Case Studies from Italy and the United Kingdom.* Springer.
- ARCOS RAMÍREZ, F., y DÍEZ PERALTA, E. (2018). Control de fronteras y derechos humanos en el Mediterráneo. *Deusto Journal of Human Rights*, 3, 13. <https://doi.org/10.18543/djhr-3-2018pp13-47>
- AUCOIN, M. (2020). Smuggling and Sovereignty: Individual Agencies within the Structures of Human Smuggling and Enforcement in the Mediterranean. *Geopolitics*, 25(2), 538-543. <https://doi.org/10.1080/14650045.2019.1665780>
- AYALEW MENGISTE, T. (2018). Refugee Protections from Below: Smuggling in the Eritrea-Ethiopia Context. *The ANNALS of the American Academy of Political and Social Science*, 676(1), 57-76. <https://doi.org/10.1177/0002716217743944>

- BAIRD, T. (2014). Human smuggling and violence in the east Mediterranean. *International Journal of Migration, Health and Social Care*, 10(3), 121-133.
- BAIRD, T. (2016). *Human smuggling in the Eastern Mediterranean*. Routledge.
- BAIRD, T. y VAN LIEMPT, I. (2016). Scrutinising the double disadvantage: knowledge production in the messy field of migrant smuggling. *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 42(3), 400-417. <https://doi.org/10.1080/1369183X.2015.1103172>
- BELLONI, M. (2019). *The Big Gamble The Migration of Eritreans to Europe*. University of California Press.
- BEN-ARIEH, G. y HEINS, V. M. (2021). Criminalisation of kindness: narratives of legality in the European politics of migration containment. *Third World Quarterly*, 42(1), 200-217. <https://doi.org/10.1080/01436597.2020.1855074>
- CABEZAS-VICENTE, M. (2021). El control penal de la inmigración irregular a través del delito de tráfico ilícito de inmigrantes. *Revista Sistema Penal Crítico*, 2, 45-71.
- CABEZAS-VICENTE, M. (2022). La lucha contra el tráfico ilícito de inmigrantes en el Pacto de Marrakech desde la perspectiva de género. En. N. Sanz Mulas (Dir.); E.M. Picado Valverde y A. Myers Gallardo (Coords.), (In)cumplimiento por el Estado Español del Pacto Mundial de Migraciones: cuestiones preliminares desde la perspectiva de género. Tirant lo Blanch.
- CABEZAS-VICENTE, M. (2023). Criminalizar la solidaridad: la política criminal europea frente al salvamento humanitario. En G. Esteban de la Rosa (Ed.), *Gobernanza multinivel de los movimientos migratorios: retos y perspectivas desde el derecho* (pp. 260-293). Dykinson.
- CABEZAS-VICENTE, M. (2024a). Políticas fronterizas y análisis de la mortalidad en la ruta migratoria de África Occidental. *Vegueta: Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, 1021-1049. <https://doi.org/10.51349/veg.2024.2.16>
- CABEZAS-VICENTE, M. (2024b). *Sin fronteras para los derechos humanos. La criminalización europea de la migración y el delito de tráfico de migrantes como política migratoria securitaria* [Tesis Doctoral]. Universidad de Salamanca.
- CABEZAS-VICENTE, M. (2025a). La figura del migrante en el Protocolo contra el tráfico ilícito de migrantes por tierra, mar y aire. ¿Víctima u objeto material del delito? En A. Carrizo González-Castell (Dir.) y S. Tierno Barrios (Coord.), *Acceso igualitario a la justicia y vulnerabilidad* (pp. 15-36). Dykinson.
- CABEZAS-VICENTE, M. (2025b). La propuesta de Directiva para prevenir y combatir la ayuda a la entrada, a la circulación y a la estancia irregu-

- lares en la Unión. ¿Una solución garantista y efectiva? *Revista Penal*, 56, 61-82. <https://doi.org/10.36151/RP.56.03>
- CAMPANA, P. (2018). Out of Africa: The organization of migrant smuggling across the Mediterranean. *European Journal of Criminology*, 15(4), 481-502. <https://doi.org/10.1177/1477370817749179>
- CAMPANA, P. y GELSTHORPE, L. (2021). Choosing a Smuggler: Decision-making Amongst Migrants Smuggled to Europe. *European Journal on Criminal Policy and Research*, 27(1), 5-21. <https://doi.org/10.1007/s10610-020-09459-y>
- CHIN, K. L. (2001). The social organization of Chinese human smuggling. En D. Kyle y R. Koslowski (Eds.), *Global Human Smuggling. Comparative Perspectives* (pp. 216-234). The Johns Hopkins University Press.
- COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS (2001). Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo relativa a una política común de inmigración ilegal. *COM(2001) 672 final*, 15 de noviembre de 2001.
- COMISIÓN EUROPEA (2010). Decisión de la Comisión de 1 de septiembre de 2010 sobre los criterios y las normas metodológicas aplicables al buen estado medioambiental de las aguas marinas. *Diario Oficial de la Unión Europea*, L 232/14, 2 de septiembre de 2010.
- COMISIÓN EUROPEA (2015). Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las regiones. Plan de Acción de la UE contra el tráfico ilícito de migrantes (2015 - 2020). *COM(2015) 285 final*, 27 de mayo de 2015.
- COMISIÓN EUROPEA (2021). Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las regiones. Plan de Acción renovado de la UE contra el tráfico ilícito de migrantes (2021-2025). *COM(2021) 591 final*, 29 de septiembre de 2021.
- DANDURAND, Y. (2020). *Migrant Smuggling Patterns and Challenges for Law Enforcement*. International Centre for Criminal Law Reform. <https://icclr.org/>
- DAUNIS RODRÍGUEZ, A. (2009). *El derecho penal como herramienta de la política migratoria*. Comares. <https://app.vlex.com/vid/41267471>
- DAUNIS RODRÍGUEZ, A. (2021). La criminalización de la inmigración como factor de la construcción del mito inmigrante-delincuente. En N. del Álamo y E. M. Picado Valverde (Eds.), *Políticas públicas en defensa de la inclusión, la diversidad y el género III: migraciones y derechos humanos*. Ediciones Universidad de Salamanca.
- DE LA CUESTA ARZAMENDI, J. L. (2013). Tráfico y trata de seres humanos: regulación internacional y europea. En M. Richard González, I. Riaño Brun, y M. Poelemans (Eds.), *Estudios sobre la lucha contra la trata de seres humanos*. Aranzadi.

- DE LA FUENTE CARDONA, F. S. (2019). ¿Los derechos de los extranjeros o la política migratoria? Aproximación jurisprudencial al bien jurídico protegido en el delito de ayuda a la inmigración irregular. *Crítica penal y poder: una publicación del Observatorio del Sistema Penal y los Derechos Humanos*, 18, 172-181.
- DE LA MATA BARRANCO, N. J. (2021). Trata de personas y favorecimiento de la inmigración ilegal, dos conductas de muy distinto desvalor. *Revista electrónica de ciencia penal y criminología*, 23.
- DEMIR, O. O., SEVER, M. y KAHYA, Y. (2017). The Social Organisation of Migrant Smugglers in Turkey: Roles and Functions. *European Journal on Criminal Policy and Research*, 23(3), 371-391. <https://doi.org/10.1007/s10610-016-9326-x>
- DE CASTRO SÁNCHEZ, C. (2013). TEDH – Sentencia de 23.02.2012 (Gran Sala), Hirsi Jamaa e.a. c. Italia, 27765/09. El CEDH como límite de las políticas migratorias europeas. *Revista de Derecho Comunitario Europeo*, 46, 1119-1135.
- DEPARTAMENTO DE ASUNTOS ECONÓMICOS Y SOCIALES DE NACIONES UNIDAS. (2020). *International Migrant Stock*. [Base de datos]. <https://www.un.org/development/desa/pd/content/international-migrant-stock>
- EL PAÍS (24 de marzo de 2020). *Hallados muertos más de 60 migrantes en el interior de un camión en Mozambique*. <https://elpais.com/internacional/2020-03-24/mas-de-60-migrantes-hallados-muertos-en-el-interior-de-un-camion-en-mozambique.html>
- ESCOBAR VEAS, J. (2018). Il fine di profitto nel reato di traffico di migranti: analisi critica della legislazione europea. *Diritto Penale Contemporaneo*, 1, 111-120.
- ESCOBAR VEAS, J. (2019a). El ánimo de lucro en el delito de tráfico de migrantes: análisis crítico de la legislación europea. *Revista de la Facultad de Derecho*, 46, 1-22.
- ESCOBAR VEAS, J. (2019b). Smuggling of Migrants is and Should be Established as an Autonomous Offence. *European Journal of Crime, Criminal Law and Criminal Justice*, 27(3), 226-241.
- EUROPOL E INTERPOL (2016). *Migrant Smuggling Networks*. Europol. <https://www.europol.europa.eu/publications-events/publications/europol-interpol-report-migrant-smuggling-networks#downloads>
- FREEDMAN, J. (2016a). Engendering security at the borders of Europe: women migrants and the Mediterranean “crisis”. *Journal of Refugee Studies*, 29(04), 568-582. <https://doi.org/10.1093/jrs/few019>
- FREEDMAN, J. (2016b). Sexual and gender-based violence against refugee women: a hidden aspect of the refugee “crisis”. *Reproductive health matters*, 24(47), 18-26. <https://doi.org/10.1016/j.rhm.2016.05.003>

- FRIEBEL, G. y GURIEV, S. (2006). Smuggling humans: a theory of debt-financed migration. *Journal of the European Economic Association*, 4(6), 1085-1111.
- FRONTEX (s. f.). *Detections of illegal border-crossings statistics*. [Base de datos]. Recuperado el 6 de julio de 2024, de <https://frontex.europa.eu/we-know/migratory-map/>
- FRONTEX (2020). *Risk Analysis for 2020*. Risk Analysis Unit. https://www.frontex.europa.eu/assets/Publications/Risk_Analysis/Risk_Analysis/Annual_Risk_Analysis_2020.pdf
- FRONTEX (2023). *Risk Analysis for 2023/2024*. https://www.frontex.europa.eu/assets/Publications/General/ARA_2023.pdf
- GALLAGHER, A. (2001). Human Rights and the New UN Protocols on Trafficking and Migrant Smuggling - a Preliminary Analysis. *Human Rights Quarterly*, 23, 975-1004.
- GALLAGHER, A. (2002). Trafficking, smuggling and human rights: Tricks and treaties. *Forced Migration Review*, 12(25), 8-36.
- GARCÍA ÁLVAREZ, P. (2023). El tenor literal del artículo 318 bis CP y su contribución a una mayor vulnerabilización de los extranjeros. Propuesta reinterpretativa. *Revista electrónica de ciencia penal y criminología*, 25.
- GLOBAL INITIATIVE AGAINST TRANSNATIONAL ORGANIZED CRIME. (2015). *Libya: Criminal economies and terrorist financing in the Trans-Saharan*. <https://globalinitiative.net/analysis/libya-criminal-economies-and-terrorist-financing-in-the-trans-sahara/>
- HERMAN, E. (2006). Migration as a family business: the role of personal networks in the mobility phase of migration. *International Migration*, 44(4), 191-230.
- HORTAL IBARRA, J. C. (2022). ¿Por qué los llaman delitos contra los derechos de los ciudadanos extranjeros cuando, siempre, quisieron reforzar el control estatal sobre los flujos migratorios irregulares (art. 318 bis CP)? En V. Gómez Martín (Dir.), C. Bolea Bardón, (Dir.) J. I. Gallego Soler (Dir.), J. C. Hortal Ibarra (Dir.), V. Valiente Ivañez (Coord.), U. Joshi Jubert (Coord.), y G. Ramírez Martín (Coord.), *Un modelo integral de Derecho penal: Libro homenaje a la profesora Miren Txu Corcoy Bidasolo* (Vol. 2, pp. 1179-1194).
- IÇDUYGU, A. (2021). Decentring migrant smuggling: reflections on the Eastern Mediterranean route to Europe. *JOURNAL OF ETHNIC AND MIGRATION STUDIES*, 47(14), 3293-3309. <https://doi.org/10.1080/1369183X.2020.1804194>
- IÇDUYGU, A. y AKCAPAR, S. K. (2016). Turkey. En M. McAuliffe y F. Laczkó (Eds.), *Migrant smuggling data and research: A global review of the emerging evidence base* (pp. 137-160). IOM Publications.

- IÇDUYGU, A. y TOKTAS, S. (2002). How do smuggling and trafficking operate via irregular border crossings in the Middle East? Evidence from fieldwork in Turkey. *International Migration*, 40(6), 25-54.
- IZCARA PALACIOS, S. P. (2017). Tráfico de migrantes y terrorismo. Un vínculo infundado. *Política y gobierno*, 24(2), 333-369.
- KLEEMANS, E. R., y SMIT, M. (2013). Human Smuggling, Human Trafficking, and Exploitation in the Sex Industry. En L. Paoli (Ed.), *The Oxford Handbook of Organized Crime*. Oxford University Press. <https://doi.org/10.1093/oxfordhb/9780199730445.013.011>
- KOSER, K. (2008). Why Migrant Smuggling Pays. *International Migration*, 46(2), 3-26. <https://doi.org/10.1111/j.1468-2435.2008.00442.x>
- KYLE, D. y KOSLowski, R. (2001). Introduction. En *Global Human Smuggling. Comparative Perspectives* (pp. 1-32). The Johns Hopkins University Press.
- LINDLEY, A. (2010). Between Suspicion and Celebration: The Somali Money Transfers Business. *Development Viewpoint*, 45. <https://eprints.soaas.ac.uk/12543/1/Between%20Suspicion%20and%20Celebration.pdf>
- LÓPEZ-SALA, A., y GODENAU, D. (10 de julio de 2016). *Non-State Actors and Migration Control in Spain. A Migration Industry Perspective*. ISA Forum of Sociology, Viena, Austria.
- MAHER, S. (2018). Out of West Africa: Human Smuggling as a Social Enterprise. *The ANNALS of the American Academy of Political and Social Science*, 676(1), 36-56. <https://doi.org/10.1177/0002716217743935>
- MAJIDI, N. (2018). Community Dimensions of Smuggling: The Case of Afghanistan and Somalia. *The ANNALS of the American Academy of Political and Social Science*, 676(1), 97-113. <https://doi.org/10.1177/0002716217751895>
- MCAULIFFE, M. y LACZKO, F. (Eds.). (2016a). *Migrant Smuggling Data and Research: A global review of the emerging evidence base*. IOM Publications.
- MCAULIFFE, M. y LACZKO, F. (2016b). Report overview. En M. McAuliffe y F. Laczko (Eds.), *Migrant Smuggling Data and Research: A global review of the emerging evidence base. Volume 1*. IOM Publications.
- MORENO-LAX, V. (2011). 'Seeking Asylum in the Mediterranean: Against a Fragmentary Reading of EU Member States' Obligations Accruing at Sea'. *International Journal of Refugee Law*, 23(2), 174-220.
- MORENO-LAX, V. (2018). The EU Humanitarian Border and the Securitization of Human Rights: The 'Rescue-Through-Interdiction/Rescue-Without-Protection' Paradigm. *JCMS: Journal of Common Market Studies*, 56(1), 119-140. <https://doi.org/10.1111/jcms.12651>

- MUSSI, F. (2018). Countering migrant smuggling in the Mediterranean Sea under the mandate of the UN Security Council: what protection for the fundamental rights of migrants? *The International Journal of Human Rights*, 22(4), 488-502. <https://doi.org/10.1080/13642987.2017.1397629>
- NACIONES UNIDAS (2000). *Protocolo contra el tráfico ilícito de migrantes por tierra, mar y aire, que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional*. 15 de noviembre del 2000. <https://www.unodc.org/documents/treaties/UN-TOC/Publications/TOC%20Convention/TOCebook-s.pdf>
- OIM (2019). *Mapping report of legal frameworks and assistance available to migrant victims of sexual and gender-based violence (SGBV)*. <https://eea.iom.int/sites/default/files/publication/document/PROTECT-project-mapping-legal-framework-SGBV.pdf>
- PAUS, A. (2021). Human smuggling at EU-internal transit points: strengths of a disorganised illegal market and how to effectively reduce it. *Global Crime*, 22(3), 171-204. <https://doi.org/10.1080/17440572.2021.1888720>
- PASTORE, F., MONZINI, P. y SCIORTINO, G. (2006). Schengen's soft underbelly? Irregular migration and human smuggling across land and sea borders to Italy. *International Migration*, 44(4), 95-119. <https://doi.org/10.1111/j.1468-2435.2006.00381.x>
- PÉREZ ALONSO, E. (2007). Regulación internacional y europea sobre el tráfico ilegal de personas. En J. M. Zugaldía Espinar (Dir.) y E. Pérez Alonso (Coord.), *El Derecho Penal ante el fenómeno de la inmigración*. Tirant lo Blanch.
- POLITZER, M. y KASSIE, E. (21 de diciembre de 2016). *The 21st Century Gold Rush How the refugee crisis is changing the world economy*. The Huffington Post. <https://highline.huffingtonpost.com/articles/en/the-21st-century-gold-rush-refugees/#/niger>
- POMARES CINTAS, E. (2014). La Unión Europea ante la inmigración ilegal: la institucionalización del odio. *Eunomía: Revista en Cultura de la Legalidad*, 7, 143-174.
- POMARES CINTAS, E. (2015a). La colaboración de terceros en la inmigración ilegal a partir de la reforma de 2015 (artículo 318 bis CP): ¿una cuestión penal? En G. Quintero Olivares (Ed.), *Comentario a la reforma penal del 2015* (pp. 619-632). Aranzadi.
- POMARES CINTAS, E. (2015b). Reforma del Código Penal español en torno al delito de tráfico ilegal de migrantes como instrumento de lucha contra la inmigración ilegal en la Unión Europea. *Revista de Estudios Jurídicos UNESP*, 19(29).
- RAHMAN, N. F. (2019). The viability of international anti-criminal finance frameworks The effect of mass refugee migration and the growth of

- the informal financial sector. *Journal of Money Laundering Control*, 22(3), 576-590. <https://doi.org/10.1108/JMLC-09-2018-0059>
- RICHTER, L. (2019). Doing bizness. Migrant smuggling and everyday life in the Maghreb. *Focaal*, 2019(85), 26-36. <https://doi.org/10.3167/fcl.2019.850103>
- SALT, J. y STEIN, J. (1997). Migration as a business: The case of traffic king. *International Migration*, 35(4), 467-494.
- SÁNCHEZ, G. (2016a). *Human smuggling and border crossings*. Routledge.
- SÁNCHEZ, G. (2016b). Women's Participation in the Facilitation of Human Smuggling: The Case of the US Southwest. *Geopolitics*, 21(2), 387-406. <https://doi.org/10.1080/14650045.2016.1140645>
- SÁNCHEZ, G. (2021). Rethinking migrant smuggling through data. En F. Allum y S. Gilmour (Eds.), *The Routledge Handbook of Transnational Organized Crime* (pp. 409-421). Routledge.
- SÁNCHEZ, G., ARROUCHE, K. y CAPASSO, M. (2021). Current trends and challenges in the facilitation of irregular migration in Tunisia, Algeria and Morocco. En G. Sánchez (Ed.), *Beyond networks, militias and tribes: Rethinking EU counter smuggling policy and response* (pp. 76-89). Euromesco Policy Study.
- SÁNCHEZ, G. y ZHANG, S. X. (2018). Rumors, Encounters, Collaborations, and Survival: The Migrant Smuggling–Drug Trafficking Nexus in the U.S. Southwest. *The ANNALS of the American Academy of Political and Social Science*, 676(1), 135-151. <https://doi.org/10.1177/0002716217752331>
- SÁNCHEZ, R. (27 de octubre de 2019). *La ruta europea de los camiones de la muerte*. ABC. https://www.abc.es/internacional/abci-ruta-europea-camiones-muerte-201910270218_noticia.html
- SÁNCHEZ-MONTIJANO, E. y ARCARONS, A. F. (2018). Southern Europe. En A. Triandafyllidou y M. McAuliffe (Eds.), *Migrant Smuggling Data And Research: A Global Review Of The Emerging Evidence Base. Volume 2*. IOM Publications.
- SANZ MULAS, N. (2023). *Política Criminal*. (5^aEd.). Ratio Legis Librería Jurídica.
- SCHLOENHARDT, A., y MACDONALD, H. (2017). Barriers to Ratification of the United Nations Protocol Against the Smuggling of Migrants. *Asian Journal of International Law*, 7(1), 13-38. <https://doi.org/10.1017/S2044251315000211>
- SERRANO MAÍLLO, A. (2019). Limitaciones del enfoque del modelo organizado de delincuencia para el estudio de la inmigración ilegal. En A. Galán Muñoz y S. Mendoza Calderón (Eds.), *Globalización y lucha contra las nuevas formas de criminalidad transnacional* (pp. 221-234). Tirant lo Blanch.

- SIEGEL, D. (2019). Human smuggling reconsidered: The case of Lesbos. En P. C. van Duyne, A. Serdyuk, G. A. Antonopoulos, J. H. Harvey, y K. von Lampe (Eds.), *Constructing and organising crime in Europe* (pp. 103-111). Eleven International Publishing.
- SPENA, A. (2019). Smuggled Migrants as Victims? Reflecting on the UN Protocol against Migrant Smuggling and on Its Implementation. *Transnational Crime*, 3(4), 43-57.
- SPENER, D. (2001). Smuggling migrants through south Texas: Challenges posed by Operation Rio Grande. En D. J. Kyle y R. Koslowski (Eds.), *Global human smuggling: Comparative perspectives* (pp. 129-165). Hopkins University Press.
- SPENER, D. (2004). Mexican migrant-smuggling: A cross-border cottage industry. *Journal of International Migration and Integration*, 5(3), 295-320.
- STEINHILPER, E. y GRUIJTERS, R. J. (2018). A Contested Crisis: Policy Narratives and Empirical Evidence on Border Deaths in the Mediterranean. *Sociology*, 52(3), 515-533. <https://doi.org/10.1177/0038038518759248>
- TAMURA, Y. (2007). Migrant smuggling. *The Warwick Economics Research Paper Series (TWERPS)*, 1-47.
- TINTI, P. y TUESDAY, R. (2015). *Survive and advance: The economics of smuggling refugees and migrants into Europe*. <https://issafrica.org/research/papers/survive-and-advance-the-economics-of-smuggling-refugees-and-migrants-into-europe>
- TRIANDAFYLLOU, A. (2016). Migrant smuggling. En A. Triandafyllidou (Ed.), *Routledge Handbook of Immigration and Refugee Studies* (pp. 346-353). Routledge.
- TRIANDAFYLLOU, A. (2017). Governing migrant smuggling. En P. Bourreau (Ed.), *Handbook on Migration and Security* (pp. 210-231). Edward Elgar Publishing.
- TRIANDAFYLLOU, A. (2018). Migrant Smuggling: Novel Insights and Implications for Migration Control Policies. *The Annals of the American Academy of Political and Social Science*, 676(1), 212-221. <https://doi.org/10.1177/0002716217752330>
- TRIANDAFYLLOU, A. y MAROUKIS, T. (2012). *Migrant Smuggling. Irregular Migration from Asia and Africa to Europe*. Palgrave Macmillan.
- TRIANDAFYLLOU, A. y McAULIFFE, M. (2018). Report overview. En A. Triandafyllidou y M. McAuliffe (Eds.), *Migrant Smuggling Data and Research: A global review of the emerging evidence base. Volume 2*. IOM Publications.
- TRIBUNAL EUROPEO DE DERECHOS HUMANOS (Gran Sala). Caso Hirsi Jamaa y otros contra Italia, de 23 de febrero de 2012.

- UNODC (2010). *Issue Paper: Migrant Smuggling by Air.* https://www.unodc.org/documents/human-trafficking/Migrant-Smuggling/Issue-Papers/Issue_Paper_-_Migrant_Smuggling_by_Air.pdf
- UNODC (2015). *Migrant Smuggling in Asia: Current trends and related challenges.* Bangkok. https://www.unodc.org/roseap/uploads/archive/documents/Publications/2015/som/Current_Trends_and_Related_Challenges_web.pdf
- UNODC (2018). *Global Study on Smuggling of Migrants.* United Nations publication. https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/glosom/GLOSOM_2018_web_small.pdf
- UNODC (19 de mayo de 2019). *The use of technology to facilitate trafficking in persons and smuggling of migrants.* Module 14: Links between Cybercrime, Trafficking in Persons and Smuggling of Migrants. <https://www.unodc.org/e4j/zh/tip-and-som/module-14/key-issues/use-of-technology-to-facilitate-tip-and-som.html#:~:text=In%20summary%2C%20despite%20the%20differences,victims%20of%20trafficking%20or%20on>
- VAN LIEMPT, I. (2007). *Navigating borders inside perspectives on the process of human smuggling into the Netherlands.* Amsterdam University Press.
- VELLA DE FREMEAUX, P. M. y ATTARD, F. G. (2023). Smuggling of migrants and trafficking in persons by sea. En S. Borg, F. G. Attard, y P. M. Vella de Fremeaux (Eds.), *Research Handbook on Ocean Governance Law* (pp. 363-380). Edward Elgar Publishing.
- WALLIS, E. (28 de noviembre de 2019). *Niger: Ex-smugglers complain about a downturn in business.* InfoMigrants. <https://www.infomigrants.net/en/post/21174/niger-exsmugglers-complain-about-a-downturn-in-business>
- WATSON, S. (2015). The Criminalization of Human and Humanitarian Smuggling. *Migration, Mobility, y Displacement*, 1(1).<https://doi.org/10.18357/mmd11201513273>
- ZHANG, S. X. (2000). *Smuggling and Trafficking in Human Beings: All Roads Lead to America.* Praeger.
- ZHANG, S. X. y CHIN, K. L. (2002). Enter the Dragon: Inside Chinese Human Smuggling Organizations. *Criminology*, 40(4), 737-768.
- ZHANG, S. X., SÁNCHEZ, G. y ACHILLI, L. (2018). Crimes of Solidarity in Mobility: Alternative Views on Migrant Smuggling. *The ANNALS of the American Academy of Political and Social Science*, 676(1), 6-15. <https://doi.org/10.1177/0002716217746908>

