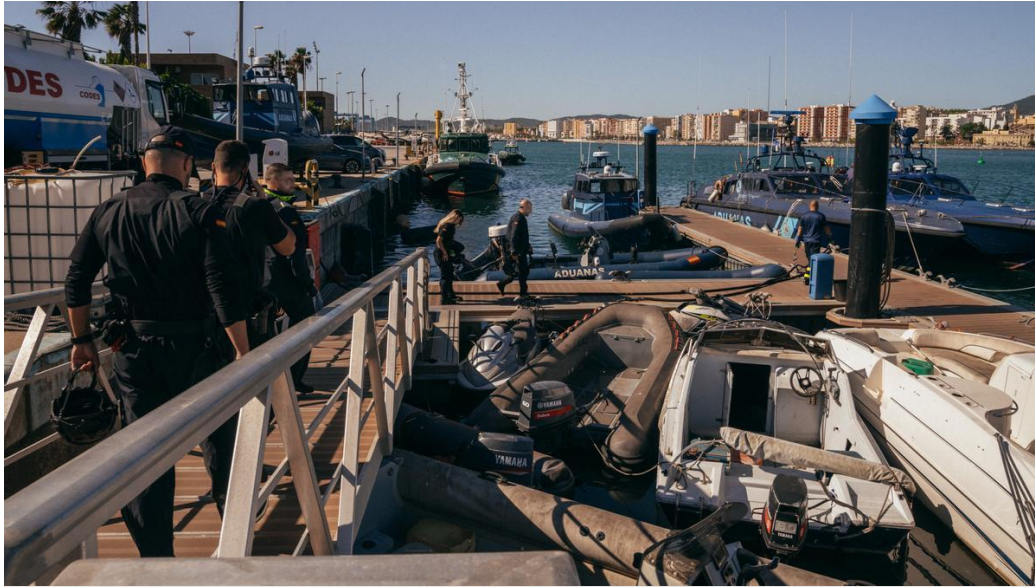


En el purgatorio de narcolanchas de Algeciras: "Mientras Portugal las fabrique, seguirá el problema" - Faro de Vigo

● Se construyen en territorio luso, viven en el Estrecho y mueren en la provincia de Jaén



Las narcolanchas se acumulan en el puerto de Algeciras.

Portugal,España,Europa,El Periódico de España,narcotráfico,Algeciras

</sociedad/2024/05/20/purgatorio-narcolanchas-algeciras-portugal-fabrique-problema-102625834.html>

David López Frías

Lunes, 20 mayo 2024

En un rincón del **puerto de Algeciras**, entre grúas y contenedores, se acumulan centenares de vehículos marítimos incautados a los narcotraficantes del Estrecho. Algunos se amontonan en tierra y otros flotan sobre el agua. Desde motos acuáticas hasta barcos de recreo. Pero lo que más abunda es un tipo de embarcación semirígida de 12 metros de eslora (largo) y 3 de manga (ancho). Todas con tres o cuatro motores Yamaha detrás. Sin asientos ni más elementos en su interior que el timón.

Son las famosas narcolanchas y podríamos decir que **este es su purgatorio**. Su ciclo de vida es el siguiente: nacen en el norte de Portugal; son entregadas a sus propietarios en el sur de ese país, en la región del Algarve; viven en el Estrecho de Gibraltar; purgan sus pecados en el puerto de Algeciras y mueren definitivamente en dique seco, **en un pueblo de Jaén llamado Mengíbar**. El medio centenar que aún aguarda en el puerto gaditano está a la espera de las resoluciones judiciales que las manden definitivamente a la destrucción.

Porque ese es el fin de una narcolancha: ser destruida. "Es que no sirven para otra cosa que para traficar con droga; por sus características, no se pueden reutilizar para nada más", explica a El Periódico de España, del mismo grupo editorial, **Lisardo Capote**, jefe del **Servicio de Vigilancia Aduanera (SVA)** del puerto de Algeciras.

Algunas de las embarcaciones aún tienen enseres personales de los narcos. / ALBA VIGARAY

Algunas tienen todavía en su interior ropa que los traficantes dejaron allí cuando fueron detenidos. O platos de haber comido. Porque las narcolanchas, **una vez que entran en el mar por primera vez, no vuelven a tocar tierra** más que los minutos contados en los que llegan a la playa para alijar (descargar) la droga. El resto del tiempo lo pasan en el mar. Y, con ellas, sus tripulaciones. Porque no se pueden quedar solas. Por eso hay siempre gente haciendo vida en ellas, a la espera de que se les requiera para hacer un porte de hachís desde Marruecos hasta las costas andaluzas. Esos tripulantes van recibiendo la visita de los conocidos como 'petaqueros', que llegan con sus pequeñas lanchas para abastecerles de gasolina, comida, **tabaco** o cualquier otra cosa que necesiten durante su estancia en alta mar.

Género prohibido

¿Por qué no tocan tierra?: **"Porque desde 2018 están consideradas género prohibido"**, señala el jefe del SVA. En octubre de ese año, el Gobierno español auspició, mediante el Real Decreto-ley 16/2018, "la prohibición para el uso privado de las embarcaciones neumáticas y semirígidas de alta velocidad". Eso permite su decomiso aunque no lleven droga a bordo cuando sean intervenidas. Da igual que se las encuentren navegando por el mar, varadas en tierra o a bordo de un rempolque y transportadas por un coche. Una narcolancha es ilegal.

"Son vehículos potentísimos. Generalmente tienen **tres motores de 300 o 350 cv**, que son los más fiables. Pero hay algunos de hasta 425. Eso pueden ser más de mil caballos de potencia en total, para una barca que pesa poco, porque está construída de fibra de vidrio y tiene una cobertura neumática. Tienen tanta potencia para poder mover el cargamento de droga y poder escapar de las autoridades. ¿Para qué, si no, vas a necesitar tanta potencia en una lancha?", cuestiona Capote.

Narcolanchas, motos de agua y otras embarcaciones, apiladas en un rincón del puerto. / ALBA VIGARAY

Por ese motivo se ilegalizaron. Porque se asume que uno de esos botes que alcanza velocidades de 50 nudos a plena carga sólo se utiliza para traficar. **"Son como 100 km/h.** Te puede parecer poco. Pero eso, en el mar y hasta arriba de carga, es una velocidad bestial", cuentan desde el SVA. Durante un tiempo se subastaban. La Administración trataba de rentabilizar de algún modo la **incautación.** Pero como nadie quiere una narcolancha salvo un narcotraficante, ellos mismos pujaban por ellas y se las llevaban a un coste muy reducido. Las volvían a poner en el mar... y a funcionar. No había servido para nada la **incautación.**

Impresiona ver tantas lanchas amontonadas, pero no es el peor momento en el puerto algecireño. **Desde que se ilegalizaron en 2018 hasta 2023, se han incautado casi 1.500:** "Hemos tenido épocas en las que se apilaban en alturas de tres pisos. Y en la parte del agua, había varias filas esperando a que las destruyesen". La saturación de la justicia hacía que se acumulasen sin remisión. Ahora se empieza a agilizar. Pero, por mucho que se agilice, el purgatorio de las narcolanchas va a seguir

acumulando este tipo de embarcaciones si los otros países de la Unión Europea no reman junto al nuestro.

Detalle de algunas de las embarcaciones que se encuentran en el puerto de Algeciras. / ALBA VIGARAY

Narcoastilleros

Portugal es la gran fábrica mundial de narcolanchas. Varios factores son los que hacen de la industria lusa la proveedora de los narcotraficantes. El principal es que allí son legales. Se le suma la tradición de industria naval y astilleros existente en la zona norte del país. De hecho, **los mayores fabricantes se encuentran en la región del Alto Miño**, frontera con Galicia, desde donde también han demandado tradicionalmente este tipo de planeadoras para introducir la **cocaína** y el **tabaco** de contrabando.

Fuentes de la **Policía Judiciária de Oporto** consultadas por El Periódico de España cifran en unas 30 las fábricas de estas embarcaciones en el norte del país. Los llamados '**narcoastilleros**': "La ciudad grande de esa región es Viana do Castelo, que tiene más de 80.000 habitantes. Pero generalmente las fábricas están en pueblos más pequeños como **Vila Nova de Cerveira o Monção**, que no llegan a los 2.000 habitantes y son lugares más discretos. También hemos encontrado fabricantes en los municipios de **Valença de Minho o Melgaço**, que tienen poco más de 10.000 habitantes".

Detalle de una de las embarcaciones incautadas, con los cristales destrozados. / ALBA VIGARAY

Pueblos que, curiosamente, no tienen costa. Tampoco les hace falta, porque la narcolancha, una vez fabricada, cruza todo el país por tierra. "No tiene sentido llevarla por el mar. Tardaría mucho, se podría estropear. **La montan en un remolque tapado y la llevan hasta el sur por carretera**, porque no es ilegal", cuentan desde la policía lusa. El objetivo es ponerlas en el extremo opuesto del país. Del punto más septentrional del país, al más meridional: la región del Algarve, justo al lado de Andalucía. Especialmente en Faro, una ciudad en la que también se han intervenido algunas industrias que fabricaban narcolanchas.

De norte a sur

En el sur las esperan los narcos para meterlas en el agua. Previamente habrán pagado un precio "**que empieza en los 120.000 euros**", explica Capote. A partir de ahí, los accesorios que tenga la lancha la encarecen. Uno de los imprescindibles es el radar, para detectar por dónde vienen las embarcaciones de Guardia Civil o Vigilancia Aduanera. Viene costando en torno a los 2.000 euros y en la tripulación hay una persona que se encarga de él. Suelen llevar cuatro tripulantes: el piloto, el radar y los dos estibadores. En ocasiones, en la lancha también viaja el denominado notario, que es la persona que certifica que en Marruecos se han cargado los kilos de droga que se habían estipulado antes de la transacción.

Las embarcaciones están numeradas según el orden de llegada al puerto. / ALBA VIGARAY

Las narcolanchas permanecen en alta mar todo el tiempo. Allí reciben a los petaqueros que vienen con los víveres, pero también a los mecánicos, que reparan sobre el agua los motores Yamaha. "Hay veces que la avería no tiene arreglo. En ese caso, la dejan tirada en el mar y compran otra", cuentan desde SVA. Por ese motivo no es raro ir navegando y **encontrar planeadora solas, a la deriva**, tras haber cumplido su ciclo de vida.

La otra vía de jubilación de las semirígidas es la **incautación** por parte de las autoridades. En ese caso, llegan al puerto de Algeciras y permanecen allí hasta que el juez determina que se tienen que destruir. Entonces **son trasladadas por la Junta de Andalucía a Mengíbar, un pueblo de Jaén donde se ubica el depósito en el que se procede a su descontaminación y desballestamiento**.

"El problema es que solamente España las ha prohibido, porque es aquí donde llegan los alijos. Pero Europa debería entender que la droga que llega aquí tiene como objetivo esos países donde sí que están permitidas las narcolanchas. Debería legislarse para prohibirlas en toda Europa. **Si Portugal no las prohíbe, va a seguir el problema**", apuntan desde Vigilancia Aduanera.

Portugal, por su parte, está en ello. En 2022 inició un proyecto de reforma de ley para prohibir las narcolanchas. Pero de momento sigue encallado. Los alijos, no obstante, no desembarcarán en territorio luso. " **Allí son 9 años de cárcel**. Los narcos van a seguir prefiriendo España, porque si les pillan, con suerte les caen 4 años y medio. El problema lo tenemos en España y necesitamos la ayuda del resto de Europa".

Platos de comida que los narcos utilizaron durante su estancia en alta mar. / ALBA VIGARAY

TEMAS

- Portugal
- España
- Europa
- El Periódico de España
- narcotráfico
- Algeciras

Comenta esta noticia