



LAS PERSONAS NO LLEGADAS EN LA TRAVESÍA DE LA MIGRACIÓN IRREGULAR HACIA CANARIAS DURANTE LA PANDEMIA (2020-21)

NON-ARRIVED PERSONS IN THE JOURNEY OF IRREGULAR MIGRATION TO THE CANARY ISLANDS DURING DE PANDEMIC (2020-21)

Carmelo Ulises Mesa Pérez* y Juan Manuel Parreño Castellano**

Cómo citar este artículo/Citation: Mesas Pérez, C.U. y Parreño Castellano, J.M. (2023). Las personas no llegadas en la travesía de la migración irregular hacia Canarias durante la pandemia (2020-21). *XXV Coloquio de Historia Canario-Americana* (2022), XXV-051. <https://revistas.grancanaria.com/index.php/chca/article/view/10888>

Resumen: En el contexto de los flujos migratorios irregulares que han llegado a Canarias por vía marítima entre 2020 y 2021, el presente trabajo pretende estudiar uno de los aspectos más dramáticos que caracteriza a esta movilidad, la de los naufragios de embarcaciones y, consecuentemente, los decesos y desaparecidos que se producen. La denominada «Ruta Canaria» es una de las vías marítimas más peligrosas del Mundo debido a las condiciones marítimas, las distancias que se deben salvar para llegar al archipiélago y las condiciones en las que se mueven los migrantes. Los objetivos que se plantean en este trabajo son: 1) mostrar cartográficamente la distribución territorial de los naufragios de embarcaciones con migrantes irregulares a bordo y ofrecer una síntesis de datos sobre desaparecidos y decesos; 2) representar la temporalidad de los naufragios, 3) caracterizar quiénes son los afectados y 4) ahondar en las causas de todo tipo de naufragios, desaparecidos y decesos. Para el estudio se recopilará información de distintas fuentes nacionales e internacionales, como los registros oficiales, la información contrastada que proporcionan algunas ONG y la OIM y los reportes que se publican en prensa.

Palabras clave: migración irregular, ruta marítima canaria, desaparecidos, COVID-19.

Abstract: In the context of the irregular migratory flows that have arrived in the Canary Islands by sea between 2020 and 2021, this paper aims to study one of the most dramatic aspects that characterizes this mobility, that of shipwrecks and, consequently, the deaths and disappearances that occur. The so-called «Canarian Route» is one of the most dangerous sea routes in the world due to maritime conditions, the distances that must be covered to reach the archipelago and the conditions in which migrants move. The objectives set forth in this work are: 1) to cartographically show the territorial distribution of the shipwrecks of vessels with irregular migrants on board and offer a synthesis of data on disappearances and deaths; 2) represent the temporality of shipwrecks, 3) characterize who are affected and 4) delve into the causes of all types of shipwrecks, disappearances and deaths. For the study, information will be collected from different national and international sources, such as official records, verified information provided by some NGOs and the IOM, and reports published in the press.

Keywords: Irregular Migration, Canarian Sea Route, Disappeared, COVID-19.

*Doctorando de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. España. Teléfono: +34600303623; correo electrónico: carmelo.mesa@ulpgc.es.

**Departamento de Geografía. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. España. Correo electrónico: juan.parreno@ulpgc.es



INTRODUCCIÓN

La llegada de inmigrantes irregulares ha aumentado desde el año 2020 hasta tal punto que las cifras que se están registrando recuerdan las del año 2006. La crisis sanitaria iniciada en ese año explica en parte el incremento en las cifras de llegadas ya que impulsó la emigración como vía de escape ante la grave situación económica en los países del entorno y dificultó, al menos hasta 2021, los procesos de repatriación. Marruecos en este sentido es un buen ejemplo. Su PIB a precio constante se contrajo un 6,3% en 2020, afectando especialmente al sector turístico. Pero no es el único caso; Cabo Verde, Mauritania, Guinea-Bissau o Mali vieron también como empeoraba su economía con la pandemia. A pesar de la mejora económica que ha supuesto 2021, la pobreza y los bajos estándares de vida en los países del entorno, la perspectiva de una mejor vida en Europa y la existencia de conflictos armados y represión en países como Mali, Burkina Faso o Guinea ha impulsado la movilidad interna y externa de una parte de la población de los países del África Noroccidental, movilidad que no ha decrecido en 2022 y que previsiblemente aumentará en la segunda mitad del año con el actual panorama de inflación y posible crisis alimentaria que se avecina.

Los viajes migratorios pueden ser más peligrosos en función de los factores sociales, políticos, económicos, ambientales y normativos incidentes. En este contexto, la política española se ha caracterizado por impedir la llegada de inmigrantes irregulares, por un lado, al mismo tiempo que favorecía estos flujos ante la ausencia de una política migratoria ordenada para los países del entorno. A ello se ha sumado las dificultades de control de flujos en los países emisores y de tránsito y la utilización de la migración clandestina como herramienta geopolítica, especialmente por parte de Marruecos.

En consecuencia, el régimen migratorio en la frontera sur de Europa ocasiona que los flujos irregulares a través de la ruta africana occidental o ruta canaria sean elevados y que el nivel de siniestralidad sea igualmente alto, dada la mayor peligrosidad y distancia a recorrer en esta frontera marítima. Las condiciones migratorias en la ruta canaria hacen que se produzcan pérdidas de vidas, convirtiéndola en una de las más peligrosas de Europa.

La OIM (Organización Internacional para las Migraciones) reclama que se provean rutas para la migración que sean seguras, humanas y legales, en consonancia con la meta 10.7 de Desarrollo Sostenible y con el Objetivo 8 del Pacto Mundial sobre Migración, que llama a los estados a salvar vidas, emprender iniciativas internacionales coordinadas sobre los migrantes desaparecidos y favorecer una migración segura, ordenada y regular. Sin embargo, está claro que los flujos migratorios marítimos que llegan a Canarias se caracterizan por la inseguridad y la irregularidad, conformando un modelo migratorio específico.

En este artículo nos centramos en la inseguridad como característica intrínseca del modelo migratorio marítimo del África Noroccidental. En concreto, nos interesa conocer la magnitud del fenómeno expresado a través del número de incidentes y de personas muertas y desaparecidas, mostrar cartográficamente la distribución territorial de los naufragios de embarcaciones con migrantes irregulares a bordo; representar la temporalidad de los naufragios, caracterizar quiénes son los afectados y ahondar en el conocimiento de las causas.

Como señala la OIM, la única manera de conseguir que los flujos migratorios sean más seguros es mediante el conocimiento de la dimensión real del fenómeno. En este sentido, este artículo intenta ahondar en esta línea de trabajo.

LA RUTA MIGRATORIA CANARIA DURANTE LA PANDEMIA

Después de un periodo prolongado con cifras reducidas en las llegadas de inmigrantes irregulares por vía marítima a Canarias, los datos experimentaron un crecimiento vertiginoso en el año 2020. Según el Ministerio del Interior, en ese año llegaron a las islas 23.271 personas en 759 embarcaciones, cifra similar a los 22.249 inmigrantes que estima la Agencia de Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR).

Previamente, en 2019 ya se detectaba un crecimiento de los valores coincidiendo con una disminución en la ruta mediterránea occidental. El refuerzo de las medidas de control en esta ruta supuso que, a partir de 2019, los flujos disminuyeran y que, un poco después, las llegadas a través de Canarias crecieran bruscamente. En 2021, todavía en periodo de pandemia, la cifra total del Ministerio del Interior ascendió a 22.316 personas llegadas irregularmente en 542 embarcaciones.

La relevancia de la ruta canaria queda manifiesta si consideramos que el 55,3% de los inmigrantes llegados de forma no regular a España por vía marítima y terrestre en 2020 lo hicieron a través de sus aguas, porcentaje que mantiene valores similares en 2021, con el 53,2%. Los datos para los siete primeros meses de 2022 parecen confirmar las tendencias registradas en los dos años anteriores. A Canarias han llegado este año 9.589 migrantes en 212 embarcaciones, el 57,4% del total de arribados a España.

La mayor parte de los inmigrantes que llegaron de modo clandestino a Canarias en 2020 fueron jóvenes naturales de Marruecos, Sáhara Occidental, Mauritania, Senegal, Gambia, Guinea Bissau, Guinea y Malí. En torno al 15% de estos migrantes eran menores no acompañados¹. Aunque el tránsito migratorio siguió estando protagonizado principalmente por hombres adultos en 2021, en este año aumentaron las mujeres y niños, llegando a ser el 28% de los arribados. Las nacionalidades de procedencia fueron similares al año previo, aumentó el número de los nacionales de Costa de Marfil, Ghana y Nigeria².

Se trata de flujos migratorios complejos en lo que se refiere a la motivación migrante. En todos los casos, la migración responde a la búsqueda de una vida mejor pero podemos reconocer diferentes tipos de movilidades: a) la de los migrantes que huyen de la pobreza «estructural» de sus zonas de origen, incrementada en los últimos años por factores climáticos y por los primeros síntomas de crisis alimentaria; b) la de las personas que tienen cada vez más dificultades para ganarse la vida dada la destrucción de los recursos que les permitía subsistir, c) la de los migrantes que han tenido que dejar sus casas como consecuencia de la paralización económica que conllevó la pandemia o el reciente incremento de la inflación; d) la de los refugiados que huyen de conflictos armados e interétnicos o que son perseguidos por diversos motivos (orientación sexual, activismo político...); e) la de las personas que emigran para encontrarse con sus esposos, hijos y familiares, etc.

En relación con el primer tipo de movilidad, la de las personas que emigran huyendo de la pobreza «estructural» y duradera, la mayoría de los emigrantes proceden de los países del Sahel Occidental, en muchos casos de zonas rurales, impulsados por el efecto de la sequía de los últimos años. En Marruecos esta situación también está presente. La prolongada sequía iniciada en 2017 en el sur de Marruecos y la falta de previsión de recursos hídricos alternativos en un país en el que la agricultura supone el 14% del PIB tras el desarrollo del Plan Marruecos Verde ha favorecido el proceso migratorio desde las zonas rurales.

En segundo lugar, la destrucción de recursos es un factor emigratorio de gran importancia. La emigración de senegaleses, gambianos, mauritanos y guineanos, además de responder a

1 Defensor del Pueblo (2021).

2 CEAR (2022a).

la penuria económica que ha generado la pandemia, también es resultado de factores locales, como el conflicto pesquero que vive la región desde hace años y que está provocando que pescadores y empleadas de industrias tradicionales de procesado de pescado tengan cada vez más dificultades para sobrevivir. La llegada de grandes buques de pesca industrial a la zona, la falta de medidas de gestión para regenerar los recursos y el establecimiento de fábricas de harina y aceite de pescado está suponiendo que un número elevado de personas pierdan su modo de vida tradicional. A esta situación se ha añadido que, durante la pandemia, los pescadores y las fábricas tradicionales han padecido restricciones por razones sanitarias. Consecuentemente, las salidas clandestinas de cayucos desde los puertos de San Louis, Mbour y Zinguinchor en Senegal, Banjul en Gambia, Bissau en Guinea-Bissau o Nuadibú en Mauritania incluye con más frecuencia a personas directa o indirectamente vinculadas con el sector pesquero³.

En tercer lugar, la paralización económica que supuso el COVID-19 en algunos países actuó como espoleta migratoria. Por ejemplo, en el caso de Marruecos la pandemia disminuyó bruscamente los flujos turísticos internacionales, provocando que trabajadores, sobre todo de actividades informales, vinculados al turismo, intentaran llegar a Canarias.

En cuarto lugar, no podemos dejar de mencionar el incremento, sobre todo de movilidades internas, como resultado de los procesos inflacionistas que viven algunos países como Ghana o Sierra Leona y que es posible, si persiste la situación económica mundial, que tengan su reflejo en las llegadas clandestinas a Canarias.

Por último, la llegada de malienses desde 2019 es el mejor ejemplo de movimientos forzados que se tendrían que haber canalizado a través de la política de asilo de la Unión Europea. El grave conflicto bélico y la violencia interétnica que sufre este país desde 2012, en especial en las regiones del norte, ha provocado el desplazamiento forzoso de más de un millón de personas, de los que una parte ha atravesado el desierto para embarcar en los puertos de Senegal o Mauritania con destino a las islas.

En los últimos meses, la violencia interétnica se está extendiendo a Níger y Burkina Faso, y es previsible que los llegados procedentes de estos países se sumen a los que proceden de Mali. De hecho, los desplazamientos forzados en la zona comprendida entre Mali, Burkina Faso, Níger, Costa de Marfil, Ghana, Togo y Benin no ha hecho sino aumentar últimamente. En Burkina Faso, 682.000 personas han tenido que desplazarse dentro del país en 2021 según el IDMC (Centro para la monitorización de los desplazamientos internos). Tampoco debemos olvidar el incremento de llegadas procedentes de Guinea motivado por la represión institucional, la inestabilidad política y las luchas interétnicas⁴.

FUENTES Y METODOLOGÍA

Las dos principales fuentes utilizadas para conocer cuántos y quiénes son los fallecidos y desaparecidos son el Proyecto sobre Migrantes Desaparecidos, de la OIM y los reportes de la ONG Caminando Fronteras.

El Proyecto Migrantes Desaparecidos de la Organización Internacional para las Migraciones (OIM) documenta casos de personas migrantes que han fallecido o desaparecido en las fronteras de los Estados o en el proceso migratorio hacia un destino internacional. Por tanto, no computa las muertes que ocurren en centros de detención de migrantes, campamentos de refugiados o centros similares ni tras la deportación del emigrante a su lugar de origen. Por supuesto, no se

³ BENNETT; FINKBEINER; BAN; BELHABIB; JUPITER; KITTINGER; MANGUBHA; SCHOLTENS; GILL y CHRISTIE (2020); GREENPEACE ÁFRICA (2020).

⁴ ALAEJOS GARCÍA (2021).

consideran las muertes que se producen tras el asentamiento en el lugar de destino. También se excluyen las personas desplazadas internamente que fallecen dentro de sus países de origen. Los desaparecidos sólo se incluyen si hay alguna evidencia.

Todo ello nos indica que existe un cierto subregistro en los datos, no sólo porque en los procesos migratorios clandestinos desaparecen migrantes sin que se tenga evidencias específicas, sobre todo en rutas marítimas, sino porque se deja de computar una parte de las muertes de las que se tiene constancia. En el caso de la ruta del África Noroccidental se tiene la sospecha que un elevado número de personas que atraviesan el desierto y el área del Sahel no está siendo computado.

Las variables recogidas en este proyecto incluyen, para cada evento, la fecha de muerte o desaparición, el sexo y la presencia de menores, el lugar de origen de la embarcación, la causa de la muerte, la localización del incidente y la fuente y calidad de la misma.

La otra fuente usada son los registros y reportes de la ONG Caminando Fronteras. Ésta es una ONG que opera en la frontera occidental euroafricana y que tiene, como uno de sus principales objetivos, visibilizar las muertes y desapariciones que se producen en esta zona. Con este fin, reportan cada una de las tragedias que se producen en la ruta canaria, incluyendo en su información el día y lugar de salida y de naufragio y el número de personas afectadas. No sólo realizan una labor de monitorización, sino que también cuentan con valiosa información cualitativa. No se trata de una fuente exhaustiva pero sí de gran valor testimonial.

Junto a estas dos fuentes principales, se recogieron otras informaciones cualitativas a partir de la consulta de testimonios y de medios de comunicación.

Tras la recopilación de la información, se integró toda la información disponible indistintamente de la fuente de procedencia en una única base de datos. Los datos fueron comparados para asegurar que no se contabilizaban dos veces los mismos episodios, realizándose una labor de depuración de la información.

Se llevó a cabo un tratamiento estadístico y cartográfico de los datos. Para esto último, a partir de las coordenadas geográficas de los avistamientos se creó un sistema de información territorial. La información cualitativa fue también integrada y codificada. El tratamiento en este caso se dirigió a la creación de cartografía sobre las principales rutas que se realizan en la frontera marítima canaria y la presentación de casos.

UNA RUTA MIGRATORIA PELIGROSA

Según el proyecto Migrantes Desaparecidos (OIM), en 2020 y 2021, han sido reportados 141 incidentes en la ruta canaria, estimándose el número de muertos y desaparecidos en este periodo en 1.986 personas. En 2020, el número de muertos y desaparecidos registrados fue de 877 y supuso el 4,5% del total de rescatados por Salvamento Marítimo en las Islas. En 2021, los 1.109 muertos y desaparecidos contabilizados supuso el 6,1%.

Esta última cifra es similar a la que ofrece ACNUR (2022), que cuenta en 1.153 los muertos y desaparecidos.

El incidente con un mayor número de muertos y desaparecidos ocurrió el 24 de octubre de 2020, con 141 personas, pero en la mayor parte de los incidentes se registra menos de 10 víctimas (el 61,2%). Como promedio el número de muertos y desaparecidos es de 14 personas por incidente (Figura 1).

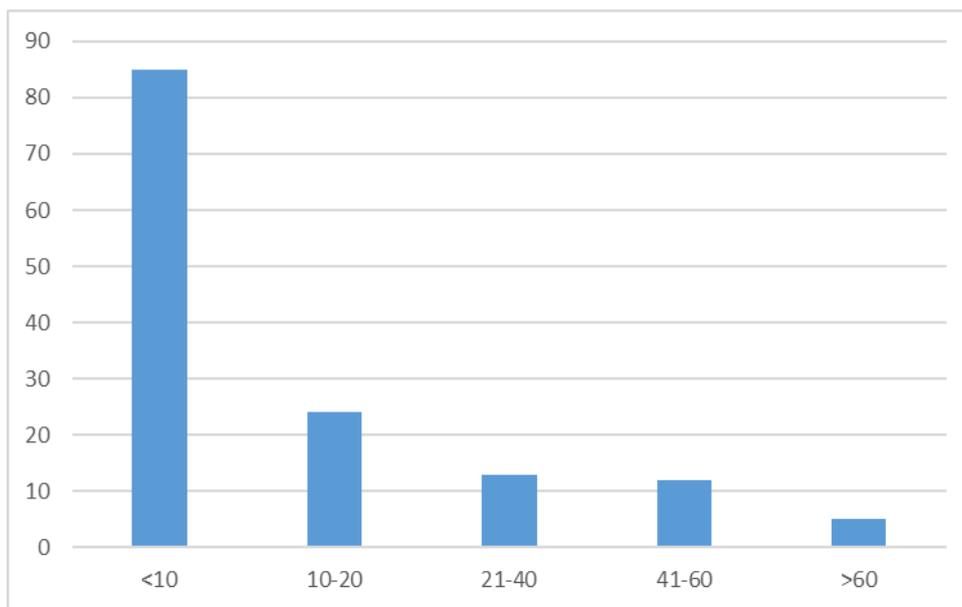


Figura 1. Cifras de incidentes en función del número de muertos y desaparecidos (2020-21).
Fuente: OIM. Elaboración propia.

Tanto por el número de incidentes como por el de muertos y desaparecidos, la mayor incidencia se registró en la segunda mitad del año, desde junio inclusive. Coincide esto con el periodo, especialmente verano y otoño, en el que se produce habitualmente un mayor trasiego de migrantes irregulares hacia Canarias (ver Figura 2).

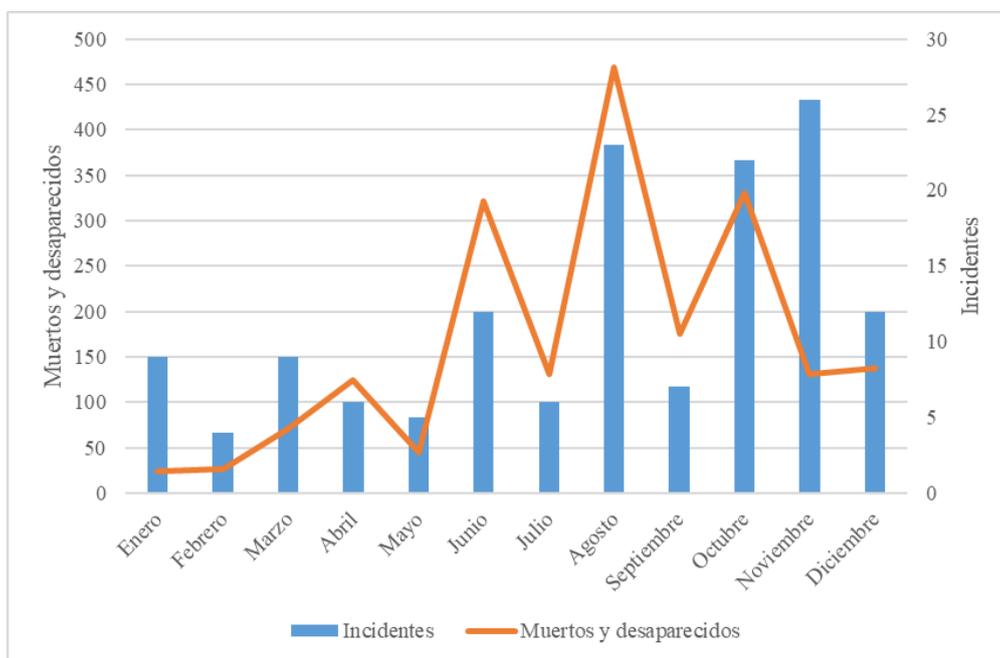


Figura 2. Número de incidentes y de muertos y fallecidos por mes (2020-21).
Fuente: OIM. Elaboración propia.

Como se puede apreciar en la Figura 3, la mayor parte de los incidentes registrados se produjeron en alta mar en aguas relativamente cercanas al sur y este de las costas del archipiélago. No

obstante, también se registró un número estimable de incidentes al sur del Puerto de Boujdour, muchos de ellos en aguas costeras saharianas, mauritanas y senegalesas. En la cartografía se aprecia que en 2021 los incidentes registrados con víctimas mortales se han concentrado entre Canarias y Nuadibú, al norte de Mauritania, mientras que, en 2020 la localización fue más dispersa, registrándose algunos casos frente a las costas de Dakar en Senegal, la isla de Sal en Cabo Verde y en Playa David, cerca de Mohammédia en Marruecos.

Los datos de muertos y desaparecidos de la ONG Caminando Fronteras son más elevados. Según esta ONG, en 2020 se produjeron 1.851 fallecidos y desaparecidos en 45 incidentes. En 2021 la cifra se elevó a 4.016 en 124 incidentes. Estas magnitudes son tan elevadas que, si las ponemos en relación con los rescatados por Salvamento Marítimo, suponen el 10,1% en 2020 y el 22, 2% en 2021. Esto quiere decir que, por cada 10 inmigrantes rescatados en 2020, había muerto o desaparecido uno y que en 2021 esta proporción se elevaba a más de dos.

El hecho de que no existan registros nacionales, que los criterios de conteo puedan diferir entre diferentes organizaciones y que un número indefinido de embarcaciones y de personas no sean encontradas motiva que se produzca un cierto vaivén de cifras, como el que se produce entre los datos de la OIM y Caminando Fronteras. En este contexto, a partir de los registros de incidentes de los que se tiene información en diferentes fuentes, hemos creado nuestra propia base de datos con el objetivo de ahondar en el conocimiento del fenómeno. Esta base de datos debe ser interpretada como una aproximación a lo que realmente ocurre.

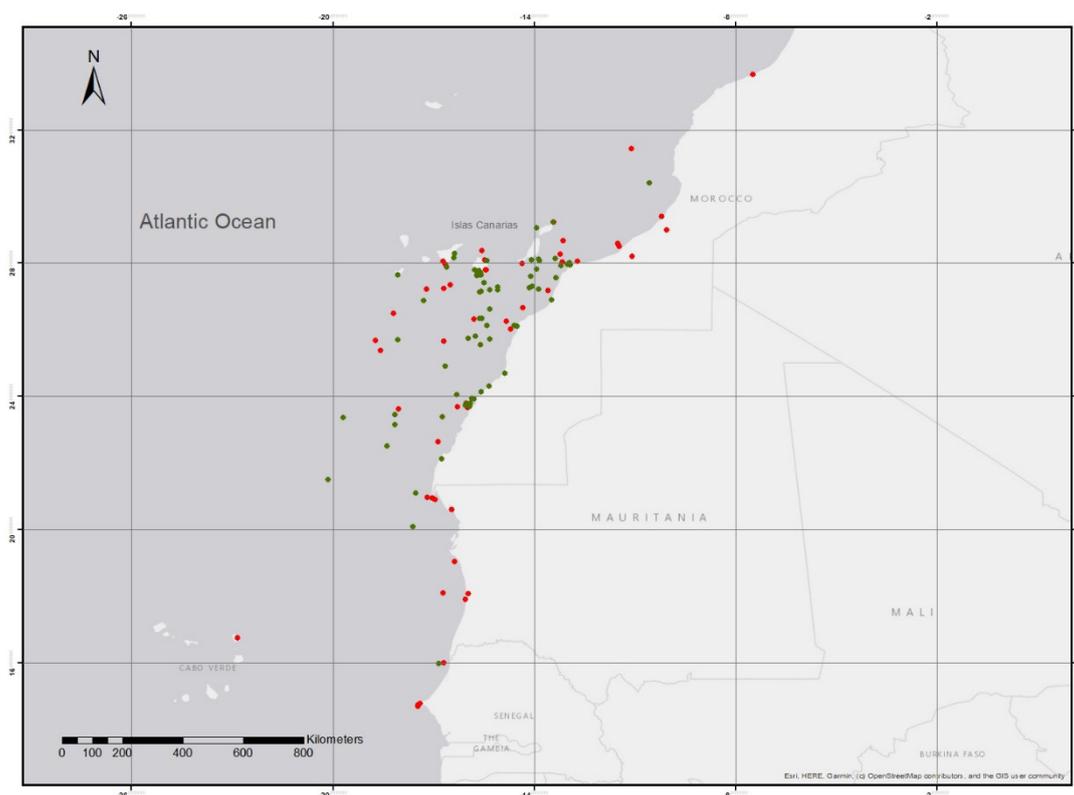


Figura 3. Localización de los incidentes registrados en 2020 (rojo) y 2021 (verde) en los que se registraron muertos y desaparecidos. Fuente: OIM. Elaboración propia.

En nuestra muestra, los totales de incidentes y de muertos y desaparecidos alcanzan valores intermedios entre los que aporta ambas instituciones. En 2020 se incluyeron 88 incidentes que supusieron 1.762 muertos y desaparecidos, mientras en 2021 los datos totales se elevaron a 132 naufragios y 2.943 personas.

Obviando las disparidades en las cifras, lo que es obvio es que la frontera marítima canaria se caracteriza por la persistencia de datos elevados de fallecidos y desaparecidos y que estos valores han aumentado durante el periodo de pandemia, especialmente en 2021⁵. Este hecho ha llevado a que la política inmigratoria española haya sido calificada como necropolítica por algunas organizaciones, en el sentido que conlleva y naturaliza la existencia de muertes y desapariciones.

Sin entrar en consideraciones políticas, a las que nos referiremos más adelante, hay que señalar que la peligrosidad y mortalidad de la ruta migratoria canaria se relaciona directamente con la larga duración de algunos trayectos y con la presencia de determinados factores ambientales, técnicos y humanos en los procesos migratorios.

Los factores físicos o ambientales de las travesías vienen dados por las condiciones atmosféricas y el estado del mar. El estado de la mar y la influencia de los alisios varía a lo largo de año en el entorno de las islas, denotando una marcada temporalidad en los procesos migratorios en la ruta canaria, que se caracteriza por la concentración de los viajes en verano y otoño⁶. Esto quiere decir que suele haber mucho calor e insolación en la mayor parte de los viajes y que habitualmente el estado del mar cerca de Canarias no es malo en términos generales. No obstante, las condiciones ambientales y el estado del mar pueden variar durante la travesía, sobre todo cuando ésta dura varios días, incrementándose la probabilidad de que se produzcan pérdidas humanas.

Los factores técnicos son los referidos a las embarcaciones utilizadas, los equipos de navegación y la pericia de los patrones. Las tipologías de las embarcaciones no son las adecuadas para la navegación en aguas oceánicas. Éstas han sido construidas con el fin de navegar en aguas cercanas a la costa, para la pesca artesanal (cayucos, pateras) o para el recreo (neumáticas)⁷. A esto se suma la falta de experiencia de los patrones. Estos suelen ser captados por redes mafiosas entre personas con conocimientos de navegación, pescadores o migrantes que esperan con esta responsabilidad aliviar la carga económica que les conlleva su propio proceso migratorio, pero que, en cualquier caso, no suelen tener la pericia suficiente para la navegación en alta mar. Por último, la ausencia de equipos de navegación adecuados o idóneos para la travesía (GPS o teléfonos móviles con poca autonomía), la inexistencia o insuficiencia de material de socorro dentro de las embarcaciones o la ausencia de techo o cobertura para protegerse de las inclemencias del tiempo incrementan la probabilidad de sufrir algún tipo de siniestro.

Por último, por factores humanos entendemos las condiciones en que viaja el pasaje. Generalmente éste tiene escasa o nula formación y familiarización con el medio marino, con la excepción de los que se dedican a la pesca. Este hecho se aprecia en el uso de ropa inadecuada para el frío, el calor o la humedad en alta mar o en que frecuentemente sufran los efectos derivados de la navegación como mareos, vómitos o deshidratación. Se han documentado casos en los que las personas, exhaustas, se han atado de alguna forma a la embarcación para que un golpe de mar no los arrojase por la borda.

Pero, además, con mucha frecuencia se realiza la travesía con una previsión de agua y alimentos insuficiente, en una situación de hacinamiento tal que produce habitualmente entumecimiento del cuerpo y en unas condiciones insalubres. Si lo expuesto es especialmente dañino para la integridad del pasaje, lo es aún más para los niños, bebés o mujeres en avanzado estado de gestación que últimamente viajan en estas embarcaciones con más frecuencia.

No podemos olvidar que detrás de lo que hemos llamado factores técnicos y humanos se

5 CEAR (2021).

6 MESA-PÉREZ y PARREÑO-CASTELLANO (2020).

7 MESA-PÉREZ Y PARREÑO-CASTELLANO (2021).

encuentra el hecho de que se trata de una movilidad clandestina en la que intervienen grupos organizados que operan al margen de la legalidad y que suelen cobrar elevadas cantidades de dinero por unas condiciones inseguras e insalubres en los traslados.

MUERTES Y DESAPARICIONES INVISIBLES

El hecho de que, en ocasiones, no se encuentre la embarcación o que, cuando se aviste, parte de sus ocupantes hayan desaparecido o fallecido provoca que un número elevado de muertes estén parcial o totalmente invisibilizadas. Se sabe, con la imprecisión característica de la falta de registros, que los desaparecidos son más que los muertos encontrados. En 2020, en torno al 88% de las cifras registradas se refería a personas desaparecidas, porcentaje que, en 2021, se elevó al 92%. Las actuaciones de los familiares y de la ONG como Caminando Fronteras para visibilizar estas desapariciones ha permitido darles rostro a algunas de ellas. En su mayoría son hombres jóvenes marroquíes y subsaharianos, aunque en 2021 ha crecido de una manera considerable las mujeres y niños. Como se puede apreciar en la figura 4, en la medida en que crecía el número de incidentes en 2021, aumentaba también la presencia de mujeres y de niños y niñas, de tal modo que, en ese año, llegaron a ser el 24 y 8,9% respectivamente de las personas que se vieron envueltos en siniestros.

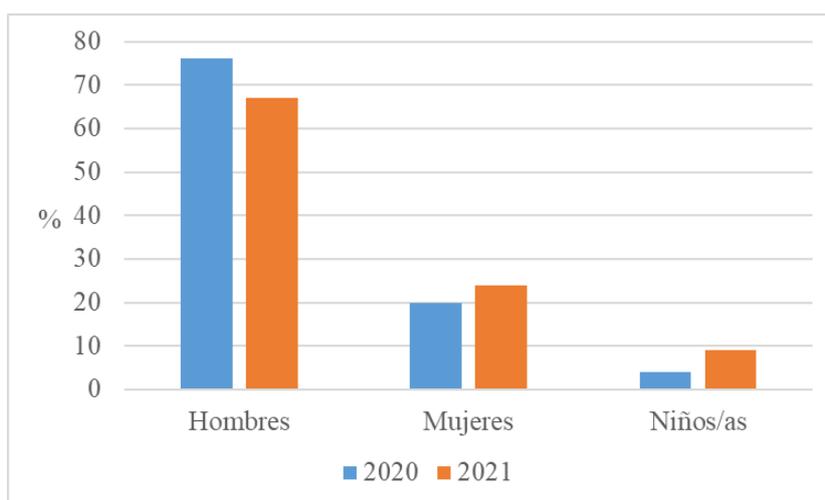


Figura 4. Porcentaje de las personas en embarcaciones en las que se produjeron fallecidos y desaparecidos por sexo y edad. Fuente: OIM y Caminando Fronteras. Elaboración propia.

La nacionalidad de los fallecidos y desaparecidos es un parámetro también invisible, aunque es previsible que sea proporcional al número de irregulares llegados, posiblemente con una mayor presencia de subsaharianos, dada la mayor peligrosidad de las rutas que se inician en los puertos del sur del Sáhara Occidental, Mauritania o Senegal.

Lo que si sabemos son los puertos de salida de las embarcaciones accidentadas en las que se registraron fallecidos y desaparecidos en 2021. Casi el 51% de estas personas habían partido de las costas del Sáhara Occidental, especialmente de Dakhla, de donde procedía el 24% de los afectados, Laayoune y su puerto Blaya, Cabo Bojador, Tarouma y Lamsid. De Mauritania salieron el 16,9%, en especial de Nouakchot y Nuadibú; de Marruecos el 9,8%, destacando los enclaves de Tarfaya, Agadir, Tan Tan, Essaouria y Safi; de Senegal el 8,7%, especialmente de

Mbour, pero también de Saint Louis y Dakar y de Banjur en Gambia, el 6,9%.

En la figura 5 se ha representado una muestra de los eventos registrados en 2020 y 2021, precisándose el punto de salida en la costa africana y el lugar donde se avistó la embarcación. Este mapa de trayectorias de episodios nos muestra que, en muchos casos, los avistamientos se produjeron cerca de los puntos de salida, que en otros la embarcación se interceptó cerca de las costas de Canarias pero que, en algunos, sobre todo los que parten de Dakhla o al sur de esta localidad, la distancia a las islas fue el factor que posibilitó el naufragio. No faltan casos en los que se registran importantes derivas, como la embarcación que partiendo de Dakhla, fue encontrada en Cabo Verde. Teniendo presente lo extenso del área marítima por la que se producen los flujos, nos es descabellado pensar que otras muchas embarcaciones no son encontradas, perdiéndose un número indeterminado de vidas totalmente invisibilizadas.

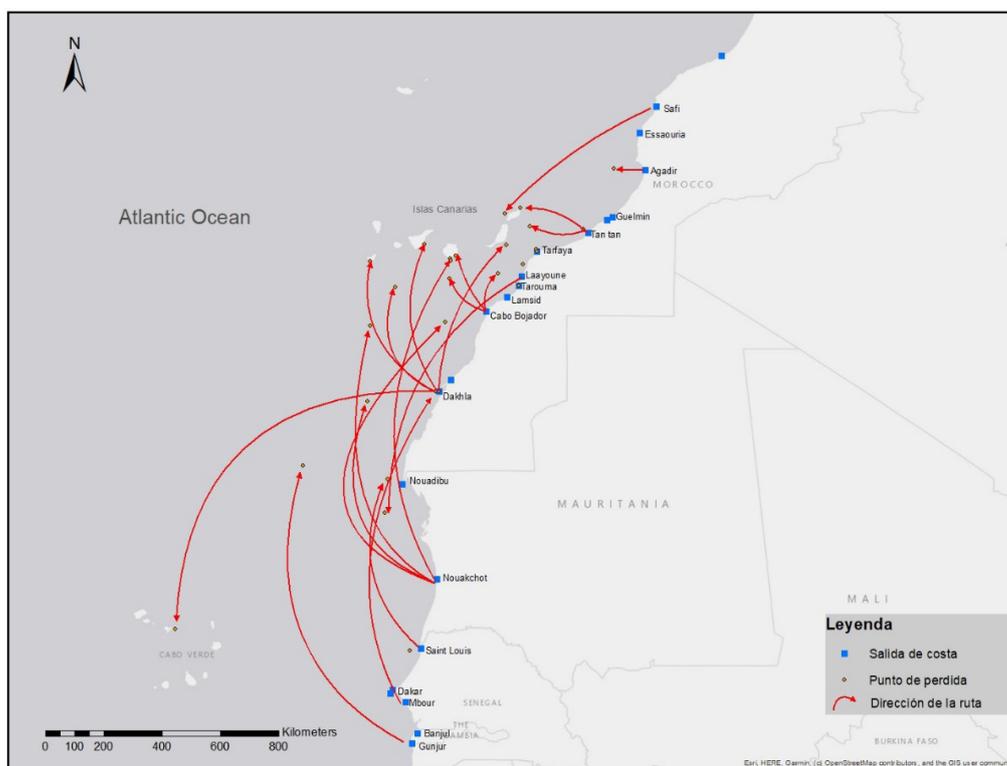


Figura 5. Puertos de partida y punto de avistamiento de embarcaciones en las que se produjeron muertes y desaparecidos. Fuente: Caminando Fronteras. Elaboración propia.

LEGISLACIÓN E INTERVENCIÓN PARA RESCATAR VIDAS Y EVITAR MUERTES

La acción para disminuir el número de fallecidos y desaparecidos en la ruta migratoria canaria se debería centrar en el desarrollo de una política preventiva, que frene la salida de embarcaciones de la costa africana, en una acción paliativa dirigida a rescatar a los inmigrantes durante su trayecto en el mar y una política reguladora, que intente dar alternativas reguladas y seguras que disminuyan los flujos migratorios irregulares.

En el caso de España la acción estatal se ha concentrado en el control de fronteras y en la lucha contra los grupos ilegales que se dedican al tráfico de personas, por un lado, y al desarrollo de las actuaciones paliativas, por otro.

El control de fronteras se ha caracterizado, al menos desde principios de siglo, por la

externalización. Esto se basa en que los países emisores y de tránsito tengan un papel fundamental a la hora de impedir los movimientos migratorios irregulares y, que, como contrapartida, reciban compensaciones económicas, determinadas concesiones comerciales o compensaciones políticas, dentro de una estructura de acuerdos bilaterales formales y diplomáticos. La externalización incluye la firma de acuerdos de readmisión forzosa con los países emisores, el control de las salidas y del tránsito y las acciones de cooperación al respecto⁸.

Al mismo tiempo, dentro de las acciones preventivas, se viene desarrollando una actuación de colaboración con las autoridades y los cuerpos de seguridad de los países emisores para desactivar redes y grupos organizados dedicados al tráfico ilegal de inmigrantes. El tráfico ilícito de migrantes por mar es un delito que puede poner en peligro la vida de las personas y que está sancionado tanto por el derecho europeo como por el derecho internacional. La Unión Europea y sus estados miembros son partes contratantes de la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional (UNTOC) y de sus Protocolos, incluido el Protocolo contra el tráfico ilícito de migrantes por tierra, mar y aire, desde el año 2000 y, basándose en este acuerdo internacional, España ha desarrollado una acción de cooperación para desarticular estas estructuras delictivas, que, no obstante, no ha dado aún resultados espectaculares.

Sin duda, lo que parece repercutir más directamente en la disminución de muertos y desaparecidos son las medidas paliativas orientadas a la búsqueda y salvamento. Este tipo de acción se inicia con la llegada de las primeras pateras a finales del siglo XX y se basa en la firma en 1979 y entrada en vigor en 1985 del Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimo (Convenio SAR), que tenía por objeto crear un plan internacional de búsqueda y salvamento independientemente del lugar donde fuera necesario actuar.

Hasta la adopción de este convenio no existía un sistema internacional que tutelara estas operaciones, aunque la obligación de prestar ayuda a buques en peligro estaba reglada por el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar desde 1974 (Convenio SOLAS). De acuerdo con el Convenio SAR, los estados están obligados a garantizar que se tomen medidas para la creación de servicios adecuados de búsqueda y salvamento en sus aguas costeras y a concertar acuerdos con países vecinos, estableciendo regiones de búsqueda y salvamento internacionales, que supongan la utilización mancomunada de las instalaciones y el establecimiento de procedimientos comunes. Además, los estados deben adoptar medidas que permitan la rápida entrada en sus aguas territoriales de unidades de salvamento de otros países⁹.

A ello se suma lo que establece la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar¹⁰ que estipula que todo estado exigirá al capitán de un buque que enarbole su pabellón que, siempre que pueda hacerlo, sin grave peligro para el buque, su tripulación o pasajeros, debe prestar auxilio a toda persona que se encuentre en peligro de desaparecer en el mar.

La importancia de las acciones paliativas queda patente en la aprobación de la Resolución de 18 de abril de 2018, sobre los avances con respecto a los pactos mundiales de las Naciones Unidas para una migración segura, ordenada y regular y sobre los refugiados [2018/2642 (RSP)], por la que el Parlamento Europeo solicitó que se desarrollaran las capacidades de búsqueda y salvamento en todos los estados y que se reconociese el apoyo prestado por los agentes privados y las ONG en las acciones de rescate en el mar y en tierra.

A pesar del desarrollo normativo internacional y de la mejora de los procedimientos de búsqueda y rescate, el número de naufragios y de muertos y desaparecidos es muy elevado en la ruta marítima canaria, especialmente en los últimos años. La necesidad constante de mayores medios para el rescate en las islas, la falta de recursos y las carencias en formación en los países

8 GABRIELLI (2017).

9 OMI (2016).

10 CONVEMAR (1982).

vecinos y las dificultades para la coordinación internacional incide en que los resultados no serán mejores.

CONCLUSIONES

Nos hemos centrado en la siniestralidad como característica intrínseca del modelo migratorio marítimo del África Noroccidental. Hemos visto que durante 2020 y, especialmente, en 2021 ha crecido el número de inmigrantes muertos y desaparecidos en el mar, indistintamente del modo en que se registren los datos. Los naufragios se producen en todo momento, siendo más frecuentes en la segunda mitad de año, coincidiendo con el periodo en que crecen los flujos. Asimismo, hemos visto que la mayor parte de los muertos y desaparecidos son hombres, pero que en 2021 ha crecido el número de mujeres y de menores.

Los incidentes se han distribuido por una zona geográfica muy amplia. En algunos casos se sitúan cercanos a los puertos de salida, en otros a lo largo de las travesías; muchos cerca de las costas insulares y algunos en puntos más alejados resultado de la deriva de algunas embarcaciones. La mayoría de las embarcaciones accidentadas habían partido de las costas del Sáhara Occidental, especialmente de Dakhla, de los puertos de Nouakchot y Nuadibú en Mauritania y de Mbour de Senegal. La distancia al destino hace que las travesías sean peligrosas y que la probabilidad de sufrir un accidente sea mayor. No obstante, hemos visto que otros factores relativos a las condiciones ambientales, a las características de las embarcaciones y a las condiciones en que viaja el pasaje vienen a explicar el elevado número de víctimas.

Detrás de la siniestralidad se encuentra el modo en que los inmigrantes se ven obligados a realizar su travesía por el océano, con la participación frecuentemente de organizaciones que se dedican al tráfico ilegal de personas y las dificultades y limitaciones de los cuerpos de seguridad y servicios de búsqueda y rescate para operar con una mayor eficacia.

A pesar de lo dicho, creemos que es el modelo migratorio implantado en España y, por extensión en la Unión Europea, el que, en última instancia, explica lo que ocurre. Éste está muy lejos del objetivo 8 del Pacto Mundial de Migraciones por el que los estados se comprometieron a favorecer una migración segura, ordenada y regular. España no ha desarrollado una política migratoria ordenada para los países del África Noroccidental en términos generales. Incluso, en el caso de los solicitantes de asilo, los resultados están lejos de ser los óptimos. En 2021 solo el 10,5% de las resoluciones fueron favorables, frente al 35% de media en Europa¹¹.

De igual modo, el modelo migratorio español no se ha orientado en solucionar, al menos parcialmente, las causas que provocan los flujos migratorios irregulares. Un buen ejemplo de esto es que, aunque ha crecido en los últimos años la ayuda oficial al desarrollo española que se dirige a países subsaharianos, la ayuda española en 2021 fue sólo del 0,26% del PIB, frente a la media europea que ascendía al 0,49% y en, cualquier caso, muy lejos del compromiso del 0,7%, según datos del Comité de Ayuda al Desarrollo de la OECD. La previsible aprobación de la nueva Ley de Cooperación para el Desarrollo Sostenible y la Solidaridad Global puede que venga a enmendar esta situación.

La política española se ha basado en la externalización del control de las fronteras. No parece que esté siendo un sistema de control eficaz, a tenor de los flujos que se producen y del número de fallecidos y desaparecidos, y eso sin tener en cuenta lo cuestionado que está este sistema en lo que se refiere a los derechos de los inmigrantes. La impermeabilidad de las fronteras exteriores establecidas en terceros países depende de la continua negociación, lo que convierte

11 CEAR (2022b).

a la inmigración irregular en una herramienta geopolítica o en un arma política¹².

Más allá de los factores que explican lo que ocurre en la ruta migratoria canaria, hay que destacar que la siniestralidad y la pérdida de vidas se ha convertido en un elemento naturalizado por el modelo migratorio, por las autoridades e incluso por la sociedad española, cuando debiera ser, en cambio, un elemento central que estimulara la reflexión y el debate sobre la posibilidad de un modelo de intervención diferente.

BIBLIOGRAFÍA

- ACNUR (2022). «Protection, saving lives, & solutions for refugees in dangerous journeys». Recuperado de <https://reporting.unhcr.org/document/2247#ga=2.2993264.119074438.1662315261-715469375.1662315261> [Última consulta el 03-08-2022].
- ALAEJOS GARCÍA, E. (2021). «De Guinea Conakry a Canarias, la ruta más peligrosa que cada vez toman más jóvenes». *El Diario.es*, 25 de septiembre. Recuperado de https://www.eldiario.es/desalambre/guinea-conakry-canarias-ruta-peligrosa-vez-toman-jovenes_1_8327925.html [Última consulta el 17-08-2022].
- BENNETT, N. J., FINKBEINER, E. M., BAN, N. C., BELHABIB, D., JUPITER, S. D., KITTINGER, J. N., MANGUBHAI, S., SCHOLTENS, J., GILL, D. & CHRISTIE, P (2020). The COVID-19 pandemic, small-scale fisheries and coastal fishing communities. *Coastal Management*, 48 (4), 336-347.
- CEAR (2021). «2021, el año más letal en la ruta canaria desde que se conocen datos». Recuperado de <https://www.cear.es/2021-el-ano-mas-letal-en-la-ruta-canaria-desde-que-se-conocen-datos/> [Última consulta el 12-08-2022].
- CEAR (2022a). «Informe 2022: Las personas refugiadas en España y Europa». Recuperado de <https://www.cear.es/informe-cear-2022/> [Última consulta el 22-08-2022].
- CEAR (2022b). Asilo 2021: «España mejora gracias a cambios de criterios en la valoración». Recuperado de <https://www.cear.es/datos-asilo-2021/> [Última consulta el 03-09-2022].
- DEFENSOR DEL PUEBLO (2021). «La migración en Canarias». Recuperado de https://www.defensordelpueblo.es/wp-content/uploads/2021/03/INFORME_Canarias.pdf [Última consulta el 22-08-2022].
- GABRIELLI, L. (2017). «La externalización europea del control migratorio. ¿La acción española como modelo?». *Anuario CIDOB de la Inmigración 2017*, pp. 126-152. DOI: doi.org/10.24241/AnuarioCIDOBInmi.2017.126
- GARCÉS MASCAREÑAS, B. (2021). «Las migraciones como arma política». *CIDOB*, Opinión 669. Recuperado de https://www.cidob.org/publicaciones/serie_de_publicacion/opinion_cidob/2021/las_migraciones_como_arma_politica [Última consulta el 15-08-2022].
- GREENPEACE AFRICA (2020): «As Covid locks down West Africa its waters remain open to plunder». Recuperado de https://www.greenpeace.org/static/planet4-africa-stateless/2020/10/7fef91ec-eng_report_1007.pdf?ga=2.63345195.525889469.1618895803-428569025.1618895801 [Última consulta el 30-07-2022].
- IOM (2022). «Missing migrants, missing solutions? Reviewing Objective 8 of the Global Compact for Migration in West Africa». Recuperado de <https://gmdac.iom.int/sites/g/files/tmzbd11416/files/documents/gcm-obj-8-in-wca-policy-briefing.pdf> [Última consulta el 20-08-2022].

12 GARCÉS MASCAREÑAS (2021).

- MESA PÉREZ, C.U. y PARREÑO CASTELLANO, J.M. (2020). «Flujos migratorios irregulares y operaciones de salvamento en el área marítima de Canarias (2003-2008)». *XXIV Coloquio de Historia Canario-americana*. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria, XXIV-134, <http://coloquioscanariasamerica.casadecolon.com/index.php/CHCA/article/view/10748>.
- MESA PÉREZ, C.U. y PARREÑO CASTELLANO, J.M. (2021). «Inmigración en Canarias a partir de las operaciones de Salvamento en el mar (2010- 2020). Geografía, cambio global y sostenibilidad». *Comunicaciones del XXVII Congreso de la Asociación Española de Geografía (2021)*, XXVII-433. Recuperado de <https://accedaeris.ulpgc.es/handle/10553/114497>. [Última consulta el 16-08-2022].
- OMI. (2016). «Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos (Convenio SAR)». Recuperado el 21 de Julio de 2022, de Organización Marítima Internacional. Recuperado de [http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-on-Maritime-Search-and-Rescue-\(SAR\).aspx](http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-on-Maritime-Search-and-Rescue-(SAR).aspx) [Última consulta el 01-08-2022].