

Políticas fronterizas y análisis de la mortalidad en la ruta migratoria de África Occidental

Border Policies and Mortality Analysis in the West African Migratory Route

Manuel Cabezas-Vicente
Universidad de Salamanca
Centro de Investigación en Derechos Humanos y Políticas Públicas (CIDH-Diversitas)
<https://orcid.org/0000-0002-0894-9195>
mcabezas@usal.es

Recibido: 05/10/2023; Revisado: 28/11/2023; Aceptado: 30/01/2024

Resumen

En el periodo 2019-2023 se ha vivido un incremento exponencial en las llegadas migratorias irregulares en la ruta de África occidental hacia las islas Canarias, considerada la ruta más mortífera de entrada en Europa. La presente investigación se centra en el estudio de la mortalidad de dicha vía migratoria y los diferentes motivos que subyacen al desplazamiento. De este modo, se señalan las políticas fronterizas securitizadoras europeas como las principales causantes de dicho aumento y se concluye en la necesidad de cumplir lo comprometido en el Pacto Mundial para la Migración para proteger los Derechos Humanos de las personas migrantes.

Palabras clave: Migración, Islas Canarias, Mortalidad, Políticas Fronterizas, Unión Europea.

Abstract

The period 2019-2023 has experienced an exponential increase in irregular migratory arrivals on the West African route to the Canary Islands, considered the deadliest route of entry into Europe. The present research focuses on the study of the mortality of this migratory route and the different reasons underlying the displacement. In this way, European securitizing border policies are pointed out as the main causes of such increase and it concludes on the need to comply with the commitments of the Global Compact for Migration to protect the human rights of migrants.

Keywords: Migration, Canary Islands, Mortality, Border Policies, European Union.

1. INTRODUCCIÓN Y MARCO TEÓRICO

La historia de la humanidad siempre ha estado ligada a los movimientos migratorios. En las últimas décadas, debido a las crecientes facilidades de movilidad entre los Estados, la migración internacional se ha convertido en un factor estructural (LUCAS, 2016) que ha supuesto un incremento de las escalas, las rutas y las nacionalidades de los migrantes (FERREIRA SANTOS, 2018). Los factores que impulsan las migraciones internacionales son de lo más diverso, yendo desde la movilidad laboral o estudiantil, hasta aquellos motivados en el sistema económico neoliberal. En este sentido, los grandes movimientos migratorios desde los países más empobrecidos del Sur global, excluidos del sistema neoliberal internacional, hacia el continente europeo, suelen encontrar su fundamento en una interconexión de factores de atracción y repulsión (*push and pull*) entre los que destacan la precariedad económica, el desempleo, la inseguridad, la presión demográfica, los conflictos armados y políticos o los impactos derivados de catástrofes naturales y del cambio climático, junto con las expectativas de poder acceder a mejores oportunidades económicas, laborales, políticas o sociales en los países de destino (FRONTEX, 2022a). Todo ello sin olvidar que los movimientos migratorios bajo la dinámica Sur-Norte tan solo son un ápice del total de la migración internacional, pues no debe obviarse que la inmensa mayoría de los desplazamientos se producen o bien dentro de las fronteras de los Estados, o bien hacia países limítrofes, en contraste con la falaz visión occidental de sufrir una invasión migratoria (LUCAS, 2016).

Sin embargo, a pesar de un contexto globalizador en el que las fronteras entre los Estados son cada vez más difusas, especialmente para el movimiento de bienes y capital, los países europeos han puesto toda su atención en la migración irregular, considerándola una amenaza para el sistema (CABEZAS-VICENTE, 2023). Al asimilar la migración con la criminalidad y concebir al inmigrante como competidor por los empleos, vivienda y servicios sociales reservados teóricamente para los ciudadanos nacionales (ZAFFARONI, 2006), los Estados europeos han implementado severas políticas y normativas destinadas al blindaje de sus fronteras exteriores, construyendo la denominada «Europa fortaleza» (LUCAS, 2016; DUEZ, 2014; RUIZ BENEDICTO, 2019; SASSEN, 2013).

No obstante, el alzamiento de muros, la militarización del control migratorio o la externalización fronteriza no evitan que las personas decidan migrar, sino que las obligan a buscar vías alternativas de entrada, acudiendo generalmente a servicios de traficantes. Precisamente, la dificultad de movimiento a través de las rutas marítimas de entrada a Europa, tanto a través del mar Mediterráneo como del océano Atlántico, imposibilita cualquier intento individual de cruce fronterizo, lo que requiere una planificación cuidadosa de la ruta, el transporte y el trayecto, así como altos recursos personales y económicos. En este sentido, las cifras aportadas por FRONTEX (2022a), EUROPOL e INTERPOL (2016) y el *Mixed Migration Centre* (s.f.) son reveladoras, ya que señalan que más del 90% de los migrantes que acceden de manera irregular a la Unión Europea (en adelante UE) recurren al tráfico de migrantes en parte o en la totalidad del traslado.

A su vez, en su búsqueda de beneficios, los cruces irregulares ofertados por los traficantes generan unas condiciones altamente lesivas para la vida y seguridad de los migrantes. De este modo, para abaratar los costes, es común que viajen en botes de pesca o de goma, donde las personas están completamente hacinadas, con equipos salvavidas muy básicos y sin el combustible necesario para llegar a destino. Igualmente, en numerosas ocasiones, las tareas de capitania son delegadas a los propios migrantes, quienes carecen del conocimiento necesario para emprender el trayecto, con el fin de evitar ser interceptados por las autoridades europeas (CABEZAS-VICENTE, 2021; FRONTEx, 2020).

Todo lo anterior ha llevado a los Estados y principales organismos internacionales a centrar su atención en la represión y castigo del tráfico siguiendo un enfoque criminocéntrico que es compartido tanto a nivel de Naciones Unidas, desarrollado en el artículo 9 del Pacto Mundial para una Migración Segura, Ordenada y Regular (CABEZAS-VICENTE, 2022), como a nivel comunitario, en la Agenda Europea de Migración y en el Nuevo Pacto de Migración y Asilo.

De esta manera, como se analizará en el trabajo, los esfuerzos por combatir el tráfico de migrantes y la migración irregular ha llevado a que los traficantes desvíen sus actividades hacia nuevas rutas donde los controles son más laxos. Es por ello por lo que tras el endurecimiento y militarización de los controles fronterizos en el mar Mediterráneo, muchas de las vías de entrada irregular en Europa se han desplazado hacia el océano Atlántico (CA-MINANDO FRONTERAS, 2022b), reactivándose la ruta desde África occidental hacia las islas Canarias y disparándose el número de personas fallecidas en su último intento de búsqueda de una vida mejor. Es por ello por lo que esta investigación se une al desarrollo del concepto de *necropolítica* (MBEMBE, 2006), es decir, la priorización del control migratorio a las vidas humanas. Un control securitario implementado sobre la base de criterios racistas y economicistas que criminaliza al migrante, legitima la desprotección de su vida al concebirla como desechable y lo conduce a un destino trágico (ESTÉVEZ, 2022; GARCÍA GONZÁLEZ, 2020).

Así, la presente investigación tiene como objetivo general desgranar la evolución de los flujos migratorios irregulares hacia las islas Canarias y los factores detrás de mortalidad de la ruta. Por lo tanto, su primer objetivo específico es cifrar estadísticamente el incremento del uso de la ruta migratoria de África occidental y las tasas de mortalidad en los trayectos migratorios con destino a Europa, comprendiendo el segundo objetivo relacionar dichos resultados con los diferentes motivos que subyacen tanto a los cruces, como a las fatalidades.

2. METODOLOGÍA Y LIMITACIONES

Como se señaló con anterioridad, a medida que los controles sobre una ruta se vuelven más severos, tanto las entradas irregulares como los servicios ofertados por los traficantes se desvían hacia nuevas vías de entrada mucho más largas y peligrosas. Es por ello por lo que se parte de la hipótesis principal de que,

tras el endurecimiento de los controles fronterizos, policiales y militares en la ruta del Mediterráneo occidental, los cruces irregulares se han trasladado, en mayor medida, a la ruta atlántica hacia las islas Canarias, una vía mucho más mortal vista la evolución en los últimos años.

La investigación, que puede entenderse como básica-explicativa, ha seguido una metodología mixta, cualitativa y cuantitativa, para conocer empíricamente la situación actual en la ruta de África occidental y las causas que subyacen al incremento de su uso en los últimos años. El método seguido es hipotético-deductivo y dialéctico, partiendo de una hipótesis que se busca refutar a través de un método estadístico.

Por un lado, los distintos motivos que subyacen a los resultados empíricos de la investigación se han formulado tras la realización de una revisión bibliográfica en las bases de datos Web of Science, Scopus y Dialnet, completada con otras búsquedas externas empleado el buscador Google Scholar. La selección se basó en tres criterios: 1) *contenido*: cruces irregulares por vía marítima y tráfico de migrantes; 2) *temporal*: periodo entre 2020 y 2023, con excepción de aquellos trabajos que completaron el marco teórico previo, iniciado en 2006, hasta la actualidad; y 3) *ámbito geográfico*: la ruta de África occidental con destino a las islas Canarias.

Por otro lado, para el estudio estadístico, se seleccionó la base de datos de Frontex (s.f.) «*Detections of illegal border-crossings statistics*», en tanto recoge mensualmente el número de cruces irregulares a través de las fronteras exteriores de la Unión Europea según datos reportados por sus Estados Miembros y países asociados al Área *Schenguen*. De esta manera, una base de datos armonizada a nivel europeo resulta la mejor fuente disponible para la comparación de los cruces a través de las distintas rutas migratorias. Por su parte, se empleó la base de datos de la Organización Mundial de las Migraciones (s.f.) *Deaths during migration recorded since 2014, by region of incident*, elaborada en el marco del Proyecto *Missing Migrants*, al ser la única base de datos mundial que recopila el número de migrantes fallecidos y/o desaparecidos en las diferentes rutas migratorias, disgregando la información en múltiples variables (sexo, región de origen, lugar de la desaparición, causa de la muerte/desaparición, etc.) y las cifras aportadas por la ONG Ca-minando Fronteras, que desde 2018 elabora informes exhaustivos acerca de las personas desaparecidas en las rutas migratorias españolas, aportando variables como el sexo, puerto de partida y número de embarcaciones y personas muertas o desaparecidas. Ambas bases de datos han sido empleadas en numerosas investigaciones que abordan temáticas similares, siendo la primera de ellas de contrastado reconocimiento, por lo que se empleará para los cálculos empíricos, aportando la segunda un gran valor cualitativo a la investigación. Así mismo, para el cálculo de las tasas de mortalidad se siguió la metodología propuesta por DEARDEN *et al.*, (2020), sobre la base de la fórmula que se presenta a continuación, relacionando el número de personas fallecidas y desaparecidas con el número de población en riesgo, representado por las llegadas irregulares a Europa más el número de fallecidos y desaparecidos.

$$\text{Tasa de mortalidad} = \frac{n^{\circ} \text{ de fallecidos}}{\text{población en riesgo}} \times 100$$

En todo caso, debe tenerse en cuenta que los análisis estadísticos que se presentan en el trabajo tan solo ofrecen una imagen aproximada del fenómeno, en tanto son varias las limitaciones que surgen en su recopilación y tratamiento comparado. En primer término, los datos aportados por FRONTEX (s.f.) representan el número de cruces irregulares detectados en lugar del número exacto de personas en movimiento irregular. Ello implica la posibilidad de que la misma persona cruce en diversos momentos una frontera externa de la Unión Europea y sea contabilizada en más de una ocasión. Sin embargo, no existe un sistema capaz de trazar los movimientos de cada persona a través de las fronteras europeas. Sea como fuere, para el cálculo de las tasas de mortalidad, punto esencial de la investigación, el número de cruces representa una imagen más fiel de la peligrosidad del trayecto, ya que se cifra las muertes por número de cruces.

Y, en segundo término, las cifras de migrantes fallecidos y/o desaparecidos recopiladas por la OIM representan estimaciones y localizaciones aproximadas, siendo indiscutiblemente superior la verdadera cifra de migrantes fallecidos y desaparecidos.¹ De hecho, como se mostrará más adelante, las estadísticas monitoreadas por Ca-minando Fronteras superan con creces las detectadas por la OIM. Por su parte, España no cuenta con un registro de personas fallecidas y/o desaparecidas en el mar, principalmente, por su dificultad a la hora de determinar las cifras. El poco conocimiento de las personas desaparecidas se tiene a través de las entrevistas realizadas a los migrantes por las autoridades competentes, lo que, sumado a la naturaleza clandestina del tráfico, lleva a la conclusión de que existe una subrepresentación de las cifras, pues los porcentajes reales de las tasas de mortalidad serán presumiblemente mayores a los presentados en la investigación. Como última limitación, cabe mencionar que no ha sido posible encontrar información de los cruces irregulares y fallecidos desglosada en función del lugar de partida para cruzar el océano. Es por ello por lo que a la hora de calcular las tasas de mortalidad según la región de origen se ha tenido en cuenta el país de procedencia de los migrantes que, nuevamente, ofrecerá una imagen aproximada al fenómeno, pero impedirá detallar con exactitud dichas variaciones. En todo caso, es preciso resaltar que la región de origen de los migrantes no puede asimilarse al punto de embarque para cruzar el Atlántico, en tanto es más que probable que con anterioridad al viaje por vía marítima se haya desarrollado una travesía terrestre desde otra región.

¹ Para consultar la metodología seguida por *Missing Migrants Project* véase OIM (s.f.a).

3. ESTADO DE LA CUESTIÓN: LA INCIDENCIA DIPLOMÁTICA, POLÍTICA Y ESTRUCTURAL EN LA RUTA CANARIA

Las rutas por las que los migrantes deciden acceder a Europa dependen de una consideración muy amplia de factores. Entre ellos, destacan las expectativas respecto las condiciones y oportunidades en los países de acogida, así como las modificaciones legislativas y cambios en las políticas administrativas y fronterizas de los países de tránsito y destino (FEDOROVA y SHUPERT, 2020). Además, a su vez, también influyen los distintos trayectos ofertados por los traficantes, quienes se adaptan muy fácilmente a los cambios de las condiciones de las diferentes rutas, derivando las actividades de tráfico hacia las nuevas vías migratorias.²

Como regla general, cuando el control en una ruta se vuelve más eficaz y las restricciones aumentan, los desplazamientos se trasladan hacia nuevas vías con el fin de evadir los controles. Sin embargo, tal y como han demostrado la mayoría de las investigaciones, las nuevas rutas suelen ser más largas y, por ende, más peligrosas que las anteriores, aumentando los riesgos para la seguridad, la salud y la vida de los migrantes (FARGUES y BONFANTI, 2014; GODENAU, 2012; GRANT, 2011; McAULIFFE y LACKZO, 2016; MONREAL GAINZA y PAREDES, 2021; ONUDD, 2018; TRIANDAFYLIDOU y McAULIFFE, 2018). Unos controles que, además, suelen incrementarse en aquellas épocas en las que las llegadas de migrantes tienden a aumentar, reflejado, en las rutas mediterráneas, en los meses de verano. Es por este motivo que, para evitar la intercepción, los cruces se adelantan o aplazan hacia principios de primavera o finales de otoño. Este hecho, como señala la ONUDD (2018), supone un nuevo aumento del riesgo para la vida de los migrantes, dada la acentuación de la climatología adversa en dicho periodo temporal. Así, en las vías mediterráneas, la mortalidad media ascendió hasta casi un 8% en los meses primaverales y finales de otoño, frente a la media de entre 2 y 3% durante los meses de verano.

Son numerosos los estudios que han resaltado el exponencial incremento en el uso de la ruta de África occidental en los últimos tres años, destacando todos ellos que se trata de la mayor llegada de migrantes irregulares desde la conocida como *crisis de los cayucos* de 2006. Los flujos de migración irregular en la ruta de África occidental pueden subdividirse en cuatro periodos: a) una primera etapa entre 1994 y 2005 caracterizada por la intensidad de las llegadas y la carencia de protocolos de actuación; b) un segundo periodo entre 2006 y 2008, coincidiendo con la intensificación de llegadas y la implementación de medidas a niveles diplomáticos, vigilancia y patrullaje y humanitario (DOMÍNGUEZ-MUJICA *et al.*, 2014); c) una tercera fase entre 2009 y 2018, marcada por el descenso de llegadas; y d) el periodo desde 2019 hasta la actualidad, en el que el incremento del flujo migratorio y el aumento de accidentes y mortalidad son sus notas definitorias (MESA-PÉREZ *et al.*, 2023).

Retrotrayendo hasta 2006 (segundo periodo), según especifican DUDEK y

² Como destacan SERRANO MAÍLLO (2019) o CAMPANA (2018, 2020), ello solo es posible en un mercado ilegal conformado por pequeños grupos, muy alejado del monopolio del tráfico en manos de grandes organizaciones criminales.

PESTANO (2019), el desplazamiento hacia esta vía migratoria, que ya se dejaba notar durante la primera etapa a finales de los años 90, se debió, esencialmente, al reforzamiento de las fronteras en Ceuta y Melilla, así como en el Estrecho de Gibraltar, que provocó que los migrantes buscasen rutas alternativas de entrada a Europa. Además, hasta ese momento, se trataba esencialmente de una ruta de proximidad geográfica, pues la mayoría de las llegadas a las Islas provenían de pateras que partían desde Marruecos o el norte de Mauritania, con viajes de uno o dos días de duración. Sin embargo, el traslado de los puntos de partida hacia países subsaharianos implicó el empleo de embarcaciones más grandes, conocidas como cayucos, y travesías mucho más largas y peligrosas, que, dependiendo del lugar de origen, pueden alcanzar las dos semanas de duración (GODENAU, 2014; GODENAU y ZAPATA HERNÁNDEZ, 2022).

Este hecho supuso un punto de inflexión, no solo en la gestión de la política migratoria española, sino a nivel europeo, dando pie a lo que GODENAU y LÓPEZ-SALA denominan estrategia de «disuasión migratoria multicapa» (2016: 43). Esta nueva estrategia fronteriza se enfocó tanto en desalentar la migración internacional a través de labores preventivas más allá de las fronteras nacionales, como en la vigilancia de frontera propiamente dicha y en su posterior control interior (GODENAU, 2019). Así, en respuesta a la «crisis», en el plano nacional, se creó el Centro de Coordinación Regional de Canarias (CRCC), dependiente de la Dirección General de Policía y la Guardia Civil, orientado a coordinar y centralizar las operaciones de control y vigilancia fronteriza, incluidas las operaciones conjuntas con Frontex (GODENAU, 2012). Además, se ampliaron los acuerdos de repatriación entre España y diversos países africanos, que hoy en día se extienden a Argelia, Marruecos, Senegal, Mauritania, Gambia, Guinea, Mali o Ghana, entre otros (RODRÍGUEZ SALINAS, 2022). De hecho, la progresiva firma de acuerdos de repatriación no supuso una reducción de las tasas de llegada, sino que desplazó los puntos de partida migratorios hacia otros Estados cada vez más alejados de las islas Canarias, lo que aumentó, con ello, los riesgos para los migrantes y los costes en las áreas de control, intercepción y repatriación (JEANDESBOZ, 2011). Como ejemplifica GODENAU, «con el acuerdo de repatriación con Marruecos ya en vigor, el viaje a Canarias no podía seguir partiendo de la costa marroquí, por lo que se produjo un desplazamiento gradual hacia puntos de partida más meridionales a lo largo de la costa occidental de África, primero a Mauritania (acuerdo de repatriación firmado en 2003) y después a Senegal y Mali» (2014: 135-136).

No obstante, el mayor giro de la política migratoria española emanó de la colaboración regional guiada por la Unión Europea. España se convirtió en el laboratorio de ensayo y perfeccionamiento de las políticas fronterizas europeas (LÓPEZ-SALA, 2015), comenzando un proceso de externalización fronteriza que posteriormente se expandiría a lo largo de toda la frontera sur europea, a través de acuerdos económicos o de cooperación al desarrollo condicionada al efectivo control migratorio con Turquía, Túnez o Libia (DELKÁDER, 2019; VALLE GÁLVEZ, 2020). En este sentido, se pusieron en marcha las primeras acciones de la recién creada Agencia Europea de la Guardia de Fronteras y Costas (Frontex) y se ampliaron las labores de vigilancia través de EUROSUR. Concretamente, a lo largo de 2006,

se iniciaron las operaciones HERA I y HERA II, destinadas a la intercepción y devolución de migrantes en aguas senegalesas a través de la colaboración de los diferentes Estados miembros de la UE. De esta forma, se enviaron expertos para detectar migrantes que hubiesen accedido de manera irregular a las Islas, se envió material y equipo para detener las embarcaciones que arribaban las costas y se obtuvo gran cantidad de información que facilitó la detención de traficantes en África subsahariana, disminuyendo las posibilidades de tránsito irregular hacia Canarias (DUDEK y PESTANO, 2019). En último término, en el marco de las operaciones *SeaHorse* y *West Sahel*, se implementó el sistema de vigilancia vía satélite SIVE, previamente puesto en marcha en el mar Mediterráneo.

Más allá de las anteriores medidas securitizadoras, la externalización de fronteras se concretó mediante la firma de diversos acuerdos regionales y multilaterales con la Unión Europea y Estados clave como Senegal o Mauritania, tanto de vigilancia y patrullaje, como de cooperación al desarrollo condicionada (CASAS-CORTÉS *et al.*, 2014; RODRÍGUEZ SALINAS, 2022; VIVES, 2016). Entre ellos, cabe destacar el primer Plan África, el cual, bajo la supuesta promoción de las relaciones comerciales para mejorar las economías de determinados países africanos, trató de afianzar la influencia de España en dichos Estados para prevenir y controlar la migración irregular desde su origen (DUDEK y PESTANO, 2019; VIVES, 2016). En el marco de este Plan, por un lado, se abrieron nuevas embajadas y se invirtieron grandes cantidades de dinero en planes de desarrollo económico y, por otro lado, se desplegaron unidades de patrullaje de la Guardia Civil en Senegal (*Ídem*; GUILLÉN PÉREZ, 2011) y Mauritania³ en busca de embarcaciones de migrantes (HERNANDO DE LARRAMENDI y PLANET, 2009). En resumen, la crisis de los cayucos significó el punto de partida de toda una gama de políticas preventivas empleadas para comprar la cooperación de los gobiernos de África occidental para la aplicación de controles migratorios y fronterizos más estrictos fuera del territorio de la UE, pues, como señala VIVES, «las estrategias defensivas y preventivas no están separadas, sino que son dos caras de la misma moneda antimigratoria» (2016: 210).

La anterior amalgama de medidas disuasivas demostró ser altamente efectiva (DUDEK y PESTANO, 2019), reduciéndose los cruces hacia las islas Canarias drásticamente entre los años 2007 y 2018, desviándose en su mayor parte hacia la frontera del Mediterráneo occidental (GUILLÉN PÉREZ, 2011; LÓPEZ-SALA, 2015; MESA PÉREZ y PARREÑO-CASTELLANO, 2021). Igualmente, a los factores anteriores cabe añadir necesariamente la influencia del contexto socioeconómico. Y es que la intensificación de la migración entre 2001 y 2007 se vio claramente influenciada por los programas de regularización migratoria implementados por el gobierno español en los años 2000, 2001 y 2005, junto con el crecimiento económico del país, que lo convirtió en un destino atractivo para la migración internacional. En sentido contrario, la profunda crisis económica de 2008 revirtió la situación, lo que supuso un desincentivo a las llegadas junto a las medias securitarias (DOMÍNGUEZ-MUJICA *et al.*, 2021: 7).

3 Esta última operación se enmarcó en el proyecto Atlantis, cofinanciado por la Unión Europea. En Mauritania, se desplegaron patrullas marítimas conjuntas de la Guardia Civil y la Gendarmería de Mauritania, a quienes también se les ofrecieron cursos de formación.

Sin embargo, esta nueva política migratoria convirtió a la Unión Europea en una región totalmente dependiente de terceros Estados en términos de control de sus fronteras exteriores. Una subordinación que se evidencia en las crisis diplomáticas entre España y Marruecos de los últimos años debido a la causa saharauí, cuando se produjo la entrada de miles de migrantes por la frontera sur española (Ceuta, Melilla y Canarias) ante la «pasividad ordenada» de la policía marroquí (MESA-PÉREZ *et al.*, 2023: 107; SANZ MULAS, 2021). Y es que la instrumentalización de la migración se ha convertido en una herramienta geopolítica de negociación diplomática y de control fronterizo (PINYOL-JIMÉNEZ y PÉREZ RAMÍREZ, 2022), cuando no de chantaje económico.

Llegados a este punto, cabría dar explicación a los distintos motivos detrás de la reapertura de esta mortífera ruta desde 2019. Dentro de la lógica de las migraciones mixtas, en la que los migrantes emplean idénticos canales y rutas con independencia de los factores de expulsión y atracción (generalmente tanto refugiados como migrantes económicos y climáticos se ven obligados a depender de servicios de tráfico), resulta complicado individualizar los motivos concretos que den explicación a los cambios en los últimos años. No obstante, considerando los distintos factores sociales, económicos y políticos, sin duda alguna, una circunstancia determinante ha sido el endurecimiento progresivo de las políticas europeas en materia de migración irregular en las rutas del Mediterráneo central y oriental (SERVICIO CANARIO DE SALUD, 2022), junto con la reducción de controles policiales en la vía canaria (DOMÍNGUEZ-MUJICA *et al.*, 2021; GARVER-AFFELDT y MACKENZIE, 2021). Y es que tras las operaciones HERA, el resto de las iniciativas de Frontex «han puesto el poco en las rutas mediterráneas, evidenciando la indiferencia europea hacia la ruta atlántica, tanto en términos de lucha contra el tráfico de migrantes, como en términos de rescate humanitario» (CABEZAS-VICENTE, 2023: 273; CA-MINANDO FRONTERAS, 2022b). A raíz de la mal llamada crisis de refugiados sirios durante los años 2015 y 2016, la Unión Europea se enfocó en el control de los flujos migratorios en las rutas del Mediterráneo central (a través de Italia y Malta) y oriental (a través de Grecia), lo que originó que la presión migratoria se desplazase hacia el oeste europeo a través de la ruta del Mediterráneo occidental en los años posteriores, manteniéndose la presión migratoria hasta el año 2018, cuando alcanzó su pico histórico de llegadas.

Con todo, las tornas giraron en los últimos tres años, en gran medida debido al refuerzo de los acuerdos entre España y Marruecos (a través de la desterritorialización y externalización del control migratorio) y el incremento de los dispositivos de vigilancia y control en Ceuta y Melilla (NARANJO GIRALDO, 2014). Según denuncia CEAR en una ficha infográfica muy esclarecedora sobre la evolución de la externalización de la frontera hispano-marroquí, «Marruecos es un socio prioritario de España en materia de control de flujos migratorios. Esta cooperación bilateral se materializa en distintas acciones, incluyendo el patrullaje marítimo conjunto, con equipos mixtos de la Guardia Civil y la Gendarmería Real activos en tareas de vigilancia, detección e interceptación de personas migrantes» (2020: 1). De manera más específica, en 2018 se reactivó el Acuerdo de Readmisión de 1992, retomando las deportaciones desde España a Marruecos de ciudadanos

de terceros países (LO COCO y GONZÁLEZ HIDALGO, 2021). A todo ello cabría sumarle las mayores restricciones en el Mediterráneo occidental (ruta del Estrecho y mar de Alborán), incluidos los refuerzos en los controles militares y el empleo de SIVE (CASAS-CORTÉS *et al.*, 2014), lo que ha contribuido al aumento de los cruces desde áreas más distantes a través de la ruta canaria (CA-MINANDO FRONTERAS, 2022b; GODENAU y ZAPATA HERNÁNDEZ, 2022; MONREAL GAINZA y PAREDES, 2021; RODRÍGUEZ SALINAS, 2022).

A los factores anterior debe unirse el hecho de que el cierre de fronteras a raíz de la crisis de la COVID-19 ha cambiado las dinámicas generales de la migración irregular (MCAULIFFE y TRIANDAFYLLIDOU, 2021), lo que explica la búsqueda de nuevas vías de entrada, como la ruta de África occidental o del Mediterráneo central. Por un lado, las restricciones para luchar contra la pandemia en los países del norte de África disminuyeron las posibilidades de paso a través del Mediterráneo (GODENAU y ZAPATA HERNÁNDEZ, 2022). Así, ante el cierre de estas rutas terrestres, muchos migrantes se han visto obligados a permanecer en países con salida atlántica (Mauritania, Senegal, Marruecos o Gambia), encontrando en la ruta canaria la única opción de partida (FRONTEX, 2021; MONREAL GAINZA y PAREDES, 2021). Además, la parálisis de las instituciones en los países de destino con motivo de la gestión de la pandemia también pudo contribuir a una menor vigilancia en frontera atlántica. A ello se añade el hecho de que ciertos migrantes encontraron en la pandemia una oportunidad de conseguir empleo en Europa ante la potencial mayor demanda de trabajo motivada en las defunciones por la enfermedad (GARVER-AFFELDT y MACKENZIE, 2021; MESA-PÉREZ *et al.*, 2023).

Por otro lado, la COVID-19 ha provocado un descenso de los ingresos de las personas migrantes que, junto con la paralización de las economías, ha aumentado la presión para migrar de determinados Estados (concretamente, las economías de Marruecos y Senegal dependen, en gran medida, del sector servicios) (*Ídem*; MESA-PÉREZ *et al.*, 2023). Una serie de circunstancias estructurales que se unen a causas como la destrucción de recursos, la sobrepesca⁴ y cambio climático que, conjuntamente, motivan en gran medida las migraciones en el oeste africano. En concreto, áreas rurales del sur de Marruecos y comunidades del Sahel occidental se han visto obligadas a desplazarse con motivo de las severas sequías que acusan desde 2017 (MESA-PÉREZ *et al.*, 2023). Y es que se prevé que en un futuro los motivos climáticos dejen de ser promotores adicionales de las olas migratorias para convertirse, cada vez más, en factores suficientes para impulsar los desplazamientos internacionales (ENRÍQUEZ DE SALAMANCA, 2022).

La influencia de la pandemia en los motivos migratorios queda claramente ejemplificada atendiendo a las nacionalidades de los cruces hacia Canarias durante el año 2020. Como señalan Monreal Gainza y Paredes,

⁴ Precisamente, el sector pesquero se está viendo realmente damnificado, siendo habituales los desplazamientos irregulares de personas vinculadas a este sector desde diferentes puertos en Senegal, Gambia, Guinea-Bissau o Mauritania (BENNETT, *et al.* 2020; CISSÉ, 2020). La influencia conjunta de conflictos, la sobrepesca por parte de grandes buques industriales, la falta de medidas de gestión para la regeneración de recursos o las industrias de harina y aceite de pescado están ocasionando la pérdida de la pesca tradicional, principal sustento vital de numerosas locales (MESA-PÉREZ *et al.*, 2023).

Mientras, en la primera mitad del año las personas se caracterizaban por su origen principalmente maliense, huyendo del conflicto armado que asola el norte del país desde 2012 y que se ha ido recrudeciendo después del golpe de estado, conforme avanzaba el año, se fueron sumando personas de otros orígenes, como Marruecos o Senegal, motivados por las consecuencias negativas de la pandemia en sus economías, [lo que refuerza la naturaleza mixta de estos flujos migratorios] (2021: 9-10).

En último término, y no por ello menos importante, los migrantes que emplean esta ruta tienden a considerarla la más corta con destino a Europa, ya que prefieren aventurarse a los riesgos de alta mar que hacer frente a las dificultades, restricciones y conflictos de otros países africanos como Libia, Mali, Níger o Nigeria (GARVER-AFFELDT y MACKENZIE, 2021). Conflictos que, a su vez, expulsan a gran cantidad de personas de sus hogares y, aunque la mayoría de estos desplazamientos se producen dentro de los Estados o hacia países limítrofes, una minoría creciente decide emprender el viaje a través de la ruta atlántica. Ejemplo de ello son los conflictos que acontecen en el Sahel, que ya han provocado el desplazamiento de más de un millón de personas desde 2019, o el incremento de personas desplazadas por el conflicto en Mali, que ha supuesto que un mayor número de malienses migren a través de la ruta de África occidental desde Mauritania (MONREAL GAINZA y PAREDES, 2021).

4. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

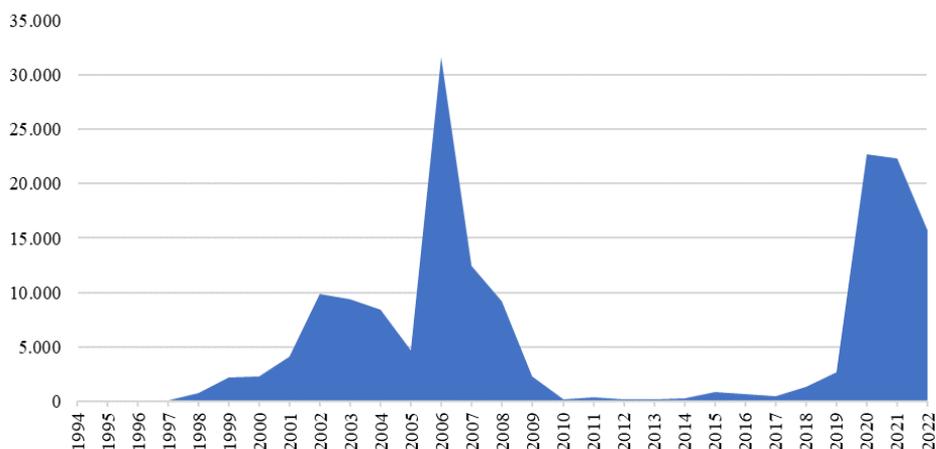
4.1. La reactivación de la ruta de África occidental

Una vez vista la evolución de los flujos irregulares con destino las islas Canarias, los motivos subyacentes a sus alteraciones y su relación con las políticas fronterizas, cabe poner en relación lo observado por la doctrina con las estadísticas de Frontex y la OIM. De esta manera y sin tratar de pormenorizar, dada la gran cantidad de estudios elaborados, en el Gráfico 1 se observa como el crecimiento presente en la ruta de África occidental desde 2019 solo es comparable con aquel acaecido en 2006, cuando más de 30.000 migrantes arribaron a las Islas Canarias, debidamente expuesto en el estado de la cuestión.

Entrando en un análisis pormenorizado de los últimos años en su dimensión comparada con el resto de las rutas de entrada en Europa, atendiendo a las cifras de cruces irregulares recopiladas por FRONTEX (s.f.), se advierte, nuevamente, el crecimiento exponencial del uso de la ruta de África occidental en los últimos tres años. La suma de los cruces irregulares a través de la ruta canaria entre 2014 y 2019 alcanzó las 6.283 personas, con una media de 1.047 cruces anuales, lo que contrasta con los 24.087 de 2020, los 22.351 de 2021 o los 15.463 de 2022, equivalente a una media anual de 20.633 cruces en este periodo (Gráfico 2). Esto implica un aumento de más de 55.000 cruces en los últimos tres años en comparación con los seis años anteriores, lo que corresponde a un incremento del 1.871%.⁵

⁵ El incremento se ha calculado teniendo en cuenta la media de los cruces entre los años 2014 y 2019

Gráfico 1
Entradas irregulares por mar en las islas Canarias (1994 - 2022)



Fuente: elaboración propia a partir de datos del Ministerio del Interior.

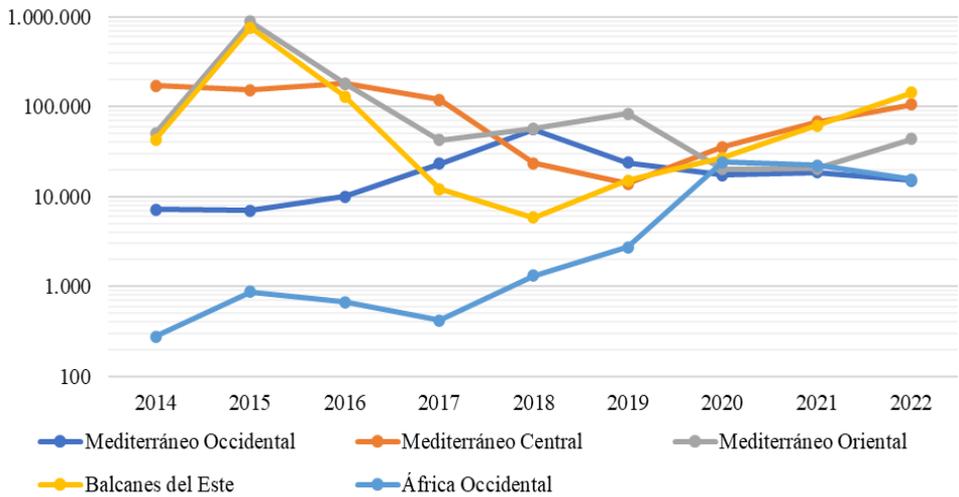
Este hecho sustenta la idea de que el olvido de las autoridades europeas en su labor de rescate humanitario y de lucha contra el tráfico de migrantes en la ruta atlántica, junto con los mayores controles en el Mediterráneo y las consecuencias derivadas de la COVID-19, además de otros factores socioeconómicos, implicó el desvío de los cruces hacia la ruta de África occidental pues, como se extrae del Gráfico 2, la disminución de las entradas a través del Mediterráneo occidental fue en consonancia con el aumento en Canarias. Como se remarcó en el estado de la cuestión, con motivo de la llegada de refugiados sirios en 2015 y 2016, la UE centró su control migratorio en el Mediterráneo central y oriental, desplazándose los cruces irregulares en los años posteriores a la ruta del Mediterráneo occidental. Así, si se observa el Gráfico 2, resulta muy visual advertir el paulatino aumento de los cruces irregulares a través de esta ruta en paralelo con la disminución de llegadas a través de Italia, Grecia y Malta entre 2016 y 2018.

En idéntico sentido, puede establecerse una relación empírica entre el aumento de los cruces en África occidental y las crisis diplomáticas entre España y Marruecos de los últimos años. La desviación de los cruces irregulares hacia Canarias se corrobora con el gran crecimiento del porcentaje de nacionales marroquíes que cruzaron irregularmente las fronteras españolas a través de esta última vía. Según el análisis de los datos recopilados por Frontex recogidos en el Gráfico 3, en los tres últimos años, los nacionales marroquíes que cruzaron a través de la ruta de África occidental alcanzaron el 41,91% del total, en comparación con el 31,82% de los once años anteriores, convirtiéndose en la nacionalidad

(Cruces A = 1.047) y la media de cruces entre los años 2020 y 2022 (Cruces B = 20.633), siguiendo la siguiente fórmula: $\Delta = \frac{\text{Cruces B} - \text{Cruces A}}{\text{Cruces A}} \times 100 = \frac{20.633 - 1.047}{1.047} \times 100 = 1.871\%$

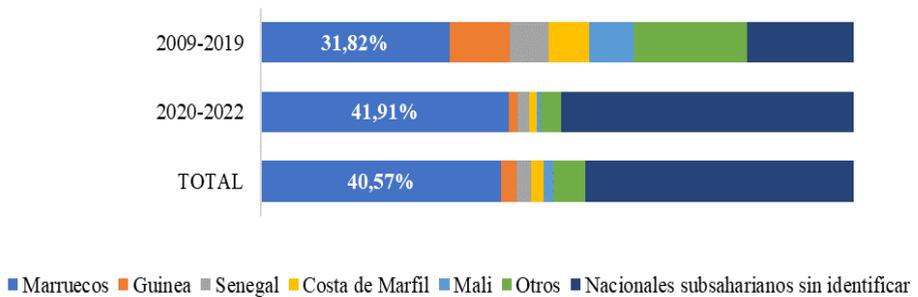
predominante en los cruces a través de esta vía migratoria.

Gráfico 2
Entradas irregulares en la UE por rutas migratorias (2014- 2022)



Fuente: elaboración propia a partir de la base de datos de FRONTEX (s.f.) Detections of illegal border-crossings statistics. Formulación en escala logarítmica.

Gráfico 3
Proporción de las nacionalidades de los cruces a través de la ruta de África occidental (2009- 2022)

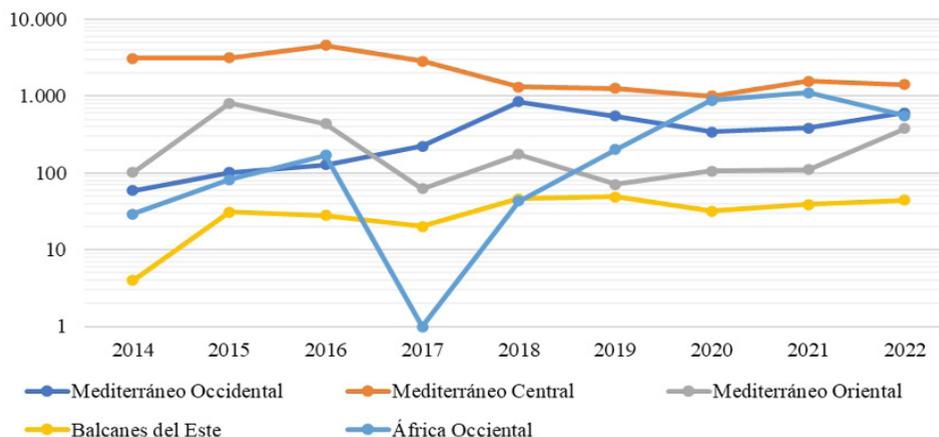


Fuente: elaboración propia a partir de la base de datos de FRONTEX (s.f.) Detections of illegal border-crossings statistics.

4.2. La ruta de África occidental como el trayecto migratorio más letal de entrada a Europa

Sea como fuere, una vez revelada la magnitud y variaciones en las rutas migratorias en los últimos años, el análisis se centrará en el número de migrantes fallecidos en su intento de entrada en Europa. Según los datos de la OIM, sintetizados en el Gráfico 4, se confirma que la ruta del Mediterráneo central es la que más muertes acumula en términos absolutos en cada uno de los nueve años estudiados. Así mismo, en consonancia con el número de entradas irregulares, se evidencia que, mientras que en las vías del Mediterráneo oriental como central el número de migrantes fallecidos ha disminuido paulatinamente desde su pico en los años 2015 y 2016, la mortalidad en las rutas con destino a España ha ido en aumento, especialmente aquellas acaecidas en la vía atlántica. Específicamente, en los últimos tres años, las muertes registradas a través de esta última ruta la han llevado a situarse como la segunda más mortal de entrada a Europa en términos absolutos, con números muy similares a la del Mediterráneo central. En último término, se confirma que las vías terrestres, como la ruta de los Balcanes, apenas condensan muertes por migración, ya que los riesgos a los que se enfrentan los migrantes son inferiores a las adversidades que tienen que hacer frente en alta mar.⁶

Gráfico 4
Migrantes fallecidos o desaparecidos en las rutas de entrada irregular a la UE (2014-2022)



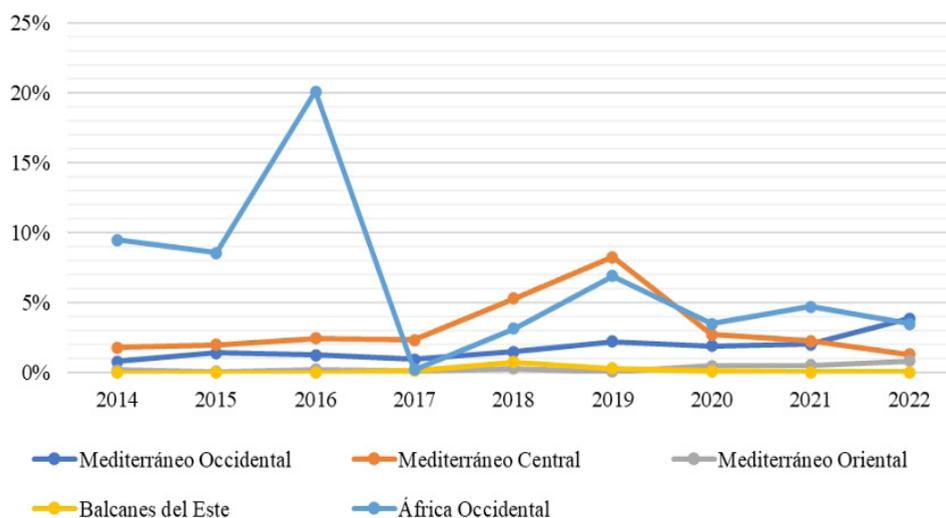
Fuente: elaboración propia a partir de la base de datos de la OIM (s.f.b) Missing Migrants Project. Formulación en escala logarítmica.

⁶ Según datos de FRONTEX (2022b), las entradas irregulares de migrantes escondidos en vehículos, tanto en puertos marítimos como en fronteras terrestres (especialmente en camiones de carga o trenes), aumentaron en un 15% en 2020 y 2021, alcanzando en este último año la cifra más alta desde 2015. Aun siendo inferiores los riesgos que en las entradas por vía marítima, se han detectado fallecimientos en los últimos años debido al *modus operandi* empleado por los traficantes, ya que, a menudo, con tal de incrementar los beneficios, se organizan viajes en compartimentos ocultos superpoblados, sin niveles suficientes de oxígeno o en cámaras refrigeradas (selladas).

Sin embargo, para poder determinar la mortalidad de una ruta migratoria, resulta indispensable relacionar el número de personas fallecidas y desaparecidas con el número de población en riesgo.

Según el cálculo de las tasas de mortalidad de cada una de las cinco rutas estudiadas en los últimos nueve años, plasmadas en el Gráfico 5, la ruta atlántica sobresale como la más mortífera en cinco de esos años (años 2014 a 2016 y 2020 a 2021). En las demás anualidades, alterna la primera posición con la vía del Mediterráneo central, con la excepción de 2022, cuando las dos rutas con destino a España ocuparon las primeras posiciones (Mediterráneo y África occidental).

Gráfico 5
Tasas de mortalidad por cruces irregulares (2014 - 2022)



Fuente: elaboración propia a partir de las bases de datos de la OIM (s.f.b) Missing Migrants Project y de Frontex (s.f.) Detections of illegal border-crossings statistics.

Debido a que las llegadas a través de esta ruta en los años 2014 a 2018 fueron muy limitadas, los resultados pueden verse ligeramente alterados. Por lo tanto, para ofrecer una imagen más precisa de la mortalidad de la vía, se ha tomado como referencia el promedio de los migrantes fallecidos o desaparecidos, así como de los cruces irregulares, de los últimos cinco años. De esta manera, como se refleja en la Tabla 1, se confirma que la ruta canaria es la más mortífera de entrada a Europa, con un promedio del 4,06% de muertes por cada cruce irregular en los últimos cinco años. En segundo lugar, se sitúa la ruta del Mediterráneo central, con un 2,59%, seguida de las rutas del Mediterráneo occidental (2,05%), del Mediterráneo oriental (0,37%) y de los Balcanes del este (0,08%).

Tabla 1
Tasas de mortalidad por cruces irregulares (2018-2022)

DETECCIONES DE CRUCE DE FRONTERAS					
	<i>Mediterráneo Occidental</i>	<i>Mediterráneo Central</i>	<i>Mediterráneo Oriental</i>	<i>Balcanes del Este</i>	<i>África Occidental</i>
2018	56.245	23.485	56.560	5.844	1.323
2019	23.969	14.003	83.333	15.127	2.718
2020	17.370	35.673	20.280	26.918	24.087
2021	18.466	67.724	20.572	61.618	22.351
2022	15.134	105.561	43.906	144.118	15.463
<i>Promedio</i>	26.236,8	49.289,2	44.930,2	50.725	13.188,4
FALLECIDOS / DESAPARECIDOS					
	<i>Mediterráneo Occidental</i>	<i>Mediterráneo Central</i>	<i>Mediterráneo Oriental</i>	<i>Balcanes del Este</i>	<i>África Occidental</i>
2018	849	1.314	174	46	43
2019	552	1.262	71	49	202
2020	343	1.001	106	32	877
2021	384	1.567	111	39	1.109
2022	611	1.417	378	44	559
<i>Promedio</i>	547,8	1.312,2	168	42	558
TASA DE MORTALIDAD MEDIA					
	<i>Mediterráneo Occidental</i>	<i>Mediterráneo Central</i>	<i>Mediterráneo Oriental</i>	<i>Balcanes del Este</i>	<i>África Occidental</i>
Tasa	2,05%	2,59%	0,37%	0,08%	4,06%

Fuente: elaboración propia a partir de las bases de datos de la OIM (s.f.b) Missing Migrants Project y de Frontex (s.f.) Detections of illegal border-crossings statistics.

Entre los factores que explican la elevada tasa de mortalidad en esta ruta migratoria, se destaca nuevamente su extensión geográfica. La distancia puede variar entre 100 y 450 kilómetros si se parte desde Marruecos u oeste del Sáhara, hasta alcanzar los 1.500 kilómetros en salidas desde Senegal (GARVER-AFFELDT y MACKENZIE, 2021). Esto supone una exposición muy larga de los migrantes a los peligros de alta mar (más de una semana), quienes habitan botes sobrepoblados, con falta de agua y comida y de medidas de higiene. Y es que si se comparan las tasas de mortalidad de los cruces de migrantes procedentes de países norteafricanos⁷ con respecto al resto de resto de regiones africanas,⁸ se observan discrepancias significativas. Mientras que la tasa de mortalidad para los primeros se sitúa en un

7 Que comprenden Marruecos, Argelia, Túnez, Libia y Egipto.

8 Dividas en África Occidental, África Central, África Oriental y África Meridional.

1,45% desde 2014, para los migrantes de otras regiones africanas alcanza el 6,41% (Tabla 2). Esto respalda empíricamente la idea de que a medida que aumenta la longitud de la ruta, mayores son los riesgos a los que los migrantes se enfrentan y, por consiguiente, superiores son las posibilidades de fallecimiento en el mar.

Tabla 2
Tasas de mortalidad en la ruta de África occidental según la región de origen

	Cruces irregulares	Muertes	Tasa de mortalidad
2014-2022			
África del Norte	28.169	414	1,45%
Otras regiones	40.015	2.742	6,41%
2020-2022			
África del Norte	25.995	312	1,19%
Otras regiones	35.906	2.190	5,75%

Fuente: elaboración propia a partir de la base de Frontex (s.f.) Detections of illegal border-crossings statistics.

Cabe matizar que otros factores como la calidad de los botes o el conocimiento de los patrones influirá en la probabilidad de sufrir un accidente. Así, pueden darse supuestos de salidas desde costas más cercanas a las islas, desde Marruecos o Sahara occidental, en el que el estado de los botes neumáticos aumente el riesgo de accidentes, mientras en otros casos las salidas desde puertos más alejados pueden realizarse en cayucos por patrones con un mayor conocimiento de navegación. Sin embargo, resulta preocupante el aumento en el uso de embarcaciones neumáticas en esta ruta, anteriormente no empleadas en el océano. Y es que como destaca CA-MINANDO FRONTERAS, «el treinta por ciento de las tragedias en la ruta canaria durante el año 2021 corresponden a este tipo de embarcaciones» (2022b: 36).

Aun así, siguiendo la investigación realizada por MESA-PÉREZ *et al.* (2023) sobre la base de los datos ofrecidos por la OIM (s.f.b), la mayoría de los accidentes se concentran en aguas relativamente cerca del sur y este de las costas del archipiélago, principalmente debido a que gran parte de los traslados se aglutinan en esa zona geográfica. Sin embargo, es alarmante el aumento de la desaparición de embarcaciones en zonas de trayectos migratorios más largos hacia las islas Canarias (CA-MINANDO FRONTERAS, 2022b: 36). Continuando la investigación realizada por estos autores para los años 2020 y 2021, en la Fig. 1 se han trazado las localizaciones reportadas por la OIM (s.f.b) de migrantes desaparecidos o fallecidos añadiendo los años 2022 y 2023, observándose en 2023 una nueva tendencia de dispersión similar a la acontecida en el año 2020 (MESA-PÉREZ *et al.*, 2020: 108-109), con varias fatalidades en las costas de Mauritania, Senegal,

Gambia y Cabo Verde.

A todo ello cabría añadir la mala coordinación entre los países que deben activar los mecanismos de rescate junto a la demora en la respuesta (CA-MINANDO FRONTERAS, 2022b: 44-45), y que Salvamento Marítimo «no hace intervenciones al sur del paralelo 35°50' aunque corran peligro las vidas de las personas y se tenga constancia de que Marruecos no ha movilizadno ningún servicio de rescate. Instaurando de forma sistemática el uso de métodos de búsqueda pasivos» (*Ibid.*: 36). Una nueva *necropolítica* por parte de los Estados implicados verdaderamente costosa en términos humanos.

A lo anterior se le une el hecho de que el negocio del tráfico de migrantes dirigido por ciudadanos magrebíes dista mucho, en términos generales, de aquel controlado por subsaharianos. Los traslados ofertados por magrebíes suelen contar con un gran organización y profesionalización. Estas organizaciones actúan como verdaderas agencias de viaje, ofrecen mejores condiciones de traslado a los migrantes y cuentan en numerosas ocasiones con la colaboración de funcionarios y policías (sea o no ésta llevada a cabo a través de corrupción). Igualmente, los propios familiares de los migrantes son conocedores de las agencias empleadas, de manera que existe una mayor facilidad de avisar a Salvamento Marítimo de la llegada del bote, así como de persecución de los traficantes en caso de siniestro (sumando que, en ocasiones, son los propios traficantes quienes avisan a las autoridades o a Salvamento Marítimo de la llegada de la patera). En contraste con lo anterior, los trayectos ofertados por ciudadanos subsaharianos suelen ser más baratos, pero, a su vez, mucho más precarios. El estado de los botes es muy deficiente, el hacimiento es la norma habitual y el combustible limitado. Además, las tareas de capitania suelen ser delegadas a uno de los migrantes a cambio de no pagar o disminuir el precio del viaje. Esta figura, conocida con el nombre de patrón, implica que las nociones de patrullaje sean insuficientes y, con ello, aumente la inseguridad ante las respuestas a una potencial situación de peligro durante el trayecto. Si a todo ello se le suma el hecho de que los episodios de violencia detectados son superiores, resulta más que evidente que éste será otro factor más que añadir en el aumento de mortalidad según el origen.

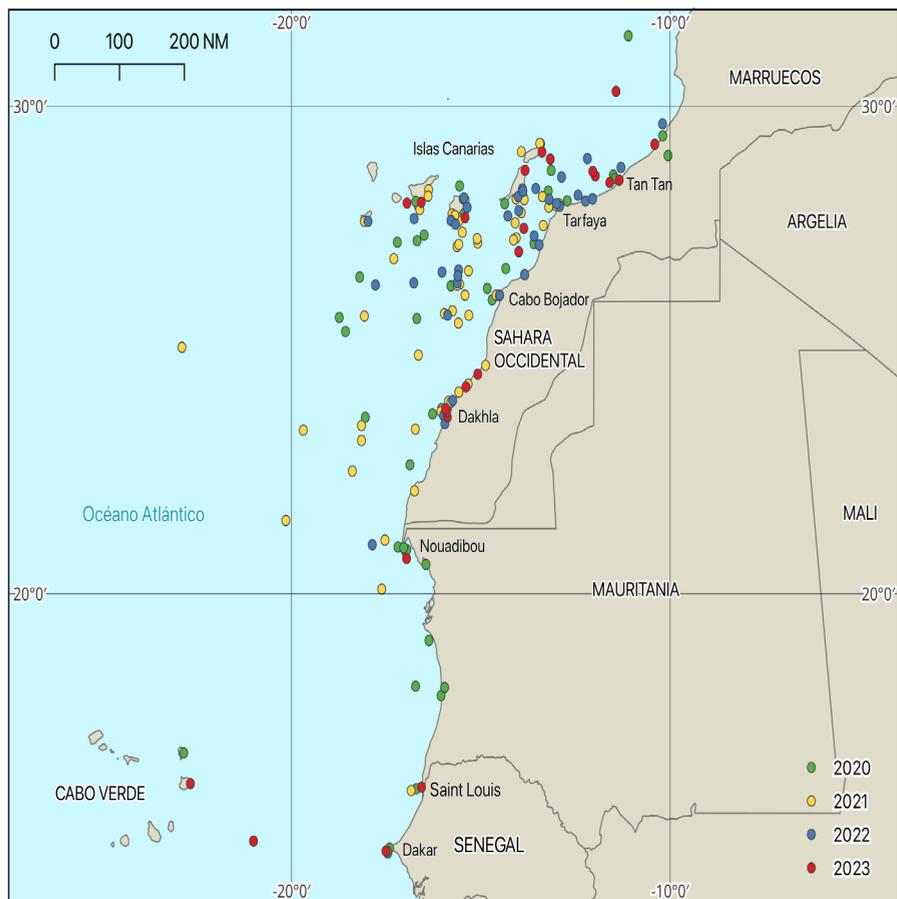


Figura 1. Localización de los accidentes en los que desaparecieron o murieron personas.
Fuente: elaboración propia a partir de la base de datos de la OIM (s.f.b) Missing Migrants Project.

En cuanto a las causas de deceso, desde 2014, momento en que comenzó la iniciativa *Missing Migrants Project*, se han registrado 3.175 fallecimientos y desapariciones,⁹ mientras que las cifras de CA-MINANDO FRONTERAS (2020, 2021, 2022a, 2023a, 2023b) ascienden a 8.804 personas en 273 tragedias desde 2019 hasta el primer semestre de 2023. De entre los registrados por la OIM, 2.459 fueron causados por ahogamiento, 578 por las condiciones ambientales y la falta de refugio, alimentos y agua, 114 por motivos variados o desconocidos, 19 por enfermedad y falta de acceso a cuidados sanitarios, 3 por violencia y 2 por accidente en el vehículo. Es decir, el 77,5% de las muertes en la ruta de África

⁹ Datos a 2 de junio de 2023.

occidental sucedió por el hundimiento del bote¹⁰ y prácticamente la totalidad de ellos por las adversidades en alta mar y las condiciones del traslado. Además, los traficantes, que habitualmente son una fuente de información sustancial para los migrantes, suelen subestimar los peligros reales de los cruces para vender con facilidad su producto (GARVER-AFFELDT y MACKENZIE, 2021).

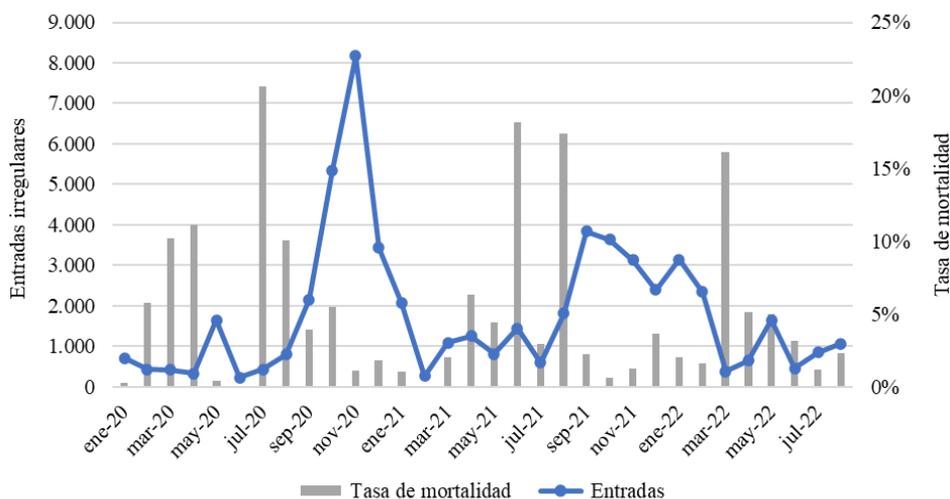
Finalmente, cabría comprobar si el factor estacional detectado en la ruta del Mediterráneo central, que implica que en los meses con climatología más adversa (otoño e invierno) aumente la tasa de mortalidad, influye en África occidental¹¹ (CA-MINANDO FRONTEAS, 2022b; ONUDD, 2018). En un primer momento, si se atiende al número de entradas irregulares reflejadas en el Gráfico 6 y en la Tabla 3, se observa un patrón claro en el que la mayoría de los cruces se producen en los meses de otoño, encontrando su pico en noviembre de 2020, con un amplio número de cruces entre agosto de 2021 y enero de 2022. Como se desprende de la Tabla 3, en la que se muestra la media de los cruces irregulares, muertes y tasa de mortalidad de los últimos tres años, los meses de noviembre y diciembre han sido los que más llegadas irregulares condensaron de manera amplia, mientras el mes de julio presentó las cifras más bajas. Sin embargo, en términos de mortalidad, los meses de enero y diciembre son lo que cuentan con tasas más bajas, en contraste con la altísima mortalidad entre junio y agosto. Si ponemos en relación los datos con el hecho de que la temporada con aguas más calmadas en esta zona del océano Atlántico sea en los meses de otoño, cuando se debilita el flujo de los vientos alisios, se puede concluir que el factor estacional influye de manera muy significativa en la decisión de emprender el traslado, y que los riesgos son incluso mayores en los meses estivales, a diferencia de lo observado en la ruta del Mediterráneo central,¹² al tener que hacer frente a las altas temperaturas, insolación e hipotermia, causada por la pérdida de calor debido al contraste de temperaturas entre el día y la noche (MESA-PÉREZ *et al.*, 2023: 110).

10 Estos datos contrastan ligeramente con los detectados en la ruta del Mediterráneo central, donde los fallecimientos por ahogamiento alcanzan el 92,5% del total (18.602 de 22.112 defunciones) desde 2014 (OIM, s.f.).

11 Según la ONUDD (2018), la mortalidad en los cruces a principios de primavera o finales de otoño, con unas condiciones temporales muy adversas en alta mar, ascendió hasta casi un 8%, frente a la media de entre 2 y 3% durante los meses de verano, cuando las condiciones son más aptas para el traslado.

12 Atendiendo al Gráfico 6 y a la Tabla 2, se infiere que, de manera general, a mayor número de cruces irregulares existe una menor tasa de mortalidad. Sin embargo, dicho extremo merece un análisis estadístico más riguroso que, por motivos de extensión, no será tratado en la presente investigación.

Gráfico 6
Entradas irregulares a través de la ruta de África occidental y tasa de mortalidad por meses (2020-2022)



Fuente: elaboración propia a partir de las bases de datos de la OIM (s.f.b) Missing Migrants Project y de Frontex (s.f.) Detections of illegal border-crossings statistics. El eje principal representa las entradas irregulares a través del gráfico de línea, mientras el eje secundario muestra la tasa de mortalidad mediante el gráfico de columnas.

Tabla 3
Cruces irregulares, muertes y tasa de mortalidad media de los últimos 3 años en la ruta de África Occidental por meses (2020-2022)

	Cruces irregulares	Muertes	Tasa de mortalidad
Enero	5.932	89	1,48%
Febrero	3.036	63	2,03%
Marzo	1.893	143	7,02%
Abril	2.228	160	6,70%
Mayo	4.117	131	3,08%
Junio	2.133	336	13,61%
Julio	1.885	141	6,96%
Agosto	3.670	494	11,86%
Septiembre	7.772	178	2,24%
Octubre	10.877	429	3,79%

Noviembre	12.065	136	1,11%
Diciembre	6293	262	4,00%

Fuente: elaboración propia a partir de la base de Frontex (s.f.) Detections of illegal border-crossings statistics.

5. CONCLUSIONES

La presente investigación ha puesto de manifiesto como las restrictivas políticas fronterizas implementadas por la Unión Europea en su frontera sur han tenido drásticas implicaciones para la migración africana con destino a España. Tras la llegada masiva de migrantes africanos a las costas canarias en el año 2006, en el fenómeno comúnmente conocido como crisis de los cayucos, dio comienzo una estrategia de disuasión migratoria multicapa (GODENAU y LÓPEZ SALA, 2016) centrada en la prevención, control fronterizo y expulsiones administrativas de toda migración irregular. Así, las labores preventivas han supuesto la externalización de las fronteras exteriores de la Unión hacia terceros Estados, materializada tanto en el control policial y militar en aguas territoriales de los Estados de origen, como en los casos de Mauritania y Senegal, como en inversiones de cooperación al desarrollo, cuyo mejor ejemplo son los Planes África aprobados por el Gobierno español. Además, según han evidenciado las últimas crisis diplomáticas entre España y Marruecos que derivaron en un incremento del número de cruces irregulares en Ceuta y Melilla, los Estados europeos se han convertido en países totalmente dependientes del control migratorio por parte de terceros Estados. Esto se representa fielmente en los elevados protocolos financieros entre ambos países, en cuyo desarrollo España compra el control migratorio por parte de la policía marroquí, internacionalmente conocida por su falta de respeto a los Derechos Humanos.

En línea con la literatura previa, se ha constatado cómo el incremento de las restricciones en una ruta migratoria implica siempre un desvío de los traslados hacia nuevas vías más largas y peligrosas para los migrantes. Así, se ha observado como tras la firma de diversos acuerdos de repatriación entre España y distintos países de la costa africana occidental, los movimientos se desplazaron hacia Estados cada vez más alejados de las islas Canarias con lo que aún no se contaba con acuerdos similares. Igualmente, el énfasis de las autoridades europeas en el control de las rutas migratorias mediterráneas, junto al olvido interesado de la ruta de África occidental, ha supuesto la reactivación del citado trayecto en los últimos tres años, cifrándose en más de 60.000 cruces tan solo en este periodo temporal, lo que supone un incremento de 1.871% en comparación con los seis años anteriores. Una ruta que, además, ha visto como los puntos de partida se han dispersado en una cantidad considerable hacia el sur, lo que entraña traslados desde Mauritania, Senegal, Gambia o Cabo Verde, que pueden durar hasta dos semanas, aumentando con ello la posibilidad de tragedias.

En relación con este último punto, la investigación destaca la ruta de África

occidental como la vía migratoria más mortífera de entrada a Europa, prácticamente doblando el número de muertes por cruce a la ruta del Mediterráneo occidental ya que, mientras la tasa de mortalidad en esta última vía se cifró en 2,05%, aquella con destino a las islas Canarias alcanzó el 4,06% en su media de los últimos cinco años. A su vez, la investigación pudo establecer una clara conexión entre la longitud del trayecto y la mortalidad en el traslado. Así, en la ruta atlántica, mientras la tasa de mortalidad de migrantes provenientes de países de África del Norte tan solo llegó al 1,45%, ésta se cifró en un 6,41% para migrantes de otras regiones en los últimos ocho años. Esto demuestra cuantitativamente que, en las rutas marítimas, a mayor cercanía geográfica, los riesgos para los migrantes son menores, y viceversa. Al hecho anterior se une la circunstancia de que los servicios de tráfico ofertados por ciudadanos magrebíes suelen ser más sofisticados y organizados que aquellos ofrecidos por nacionales subsaharianos, mucho más baratos y, a la vez, precarios, aumentando nuevamente el riesgo para la vida de las personas. En último término, se constató que los meses estivales, con una mayor insolación y un drástico contraste térmico entre el día y la noche, concentran mayores tasas de mortalidad, especialmente en junio y agosto, lo que se ajusta al hecho de que en los meses de otoño, cuando las aguas atlánticas se encuentran más calmadas, aumente el número de cruces y se reduzcan los siniestros.

Sobre la base de todo lo anterior, y especialmente por su altísima mortalidad, el aumento de cruces a través de la ruta atlántica y su dispersión espacial en los últimos años debe suponer una gran preocupación para los Estados. Sin embargo, la consideración de la migración irregular como un problema de seguridad nacional ha derivado en un exclusivo enfoque criminocéntrico forjado en el blindaje fronterizo y la lucha contra el tráfico de migrantes a toda costa. Un enfoque que no solo atenta contra el más que necesario deber de solidaridad en la acogida de los Estados europeos, que de un modo u otro han influido en las causas estructurales que motivan estos movimientos migratorios, sino contra los Derechos Humanos de las personas en movimiento, que se ven obligadas a buscar alternativas de traslado irregular cada vez más peligrosas para su propia vida y salud. En el estudio se han conectado las políticas restrictivas con la búsqueda de vías menos vigiladas y más inseguras, el traslado en meses con climatología más adversa, y mayores peligros para los migrantes al externalizar el control migratorio hacia Estados en los que los Derechos Humanos brillan por su ausencia. Es por ello por lo que se concluye que 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.

Así, se precisa cambiar la consideración de la migración como una carga para comprenderla como una oportunidad para los países de destino. Se precisa incorporar posibilidades de migración regular e implementar normas que permitan salvar vidas y protejan los derechos de los migrantes, tales como el acceso a visados humanitarios y el acceso a protección internacional en los Estados de origen. Y, en último término, abogar por el deber de solidaridad europeo y reducir los factores adversos y estructurales que obligan a los migrantes a abandonar sus

países. Una necesidad de ayuda a la cooperación al desarrollo que inevitablemente debe desvincularse del éxito del control migratorio y de su dependencia de tales resultados pues, como afirma Naïr (2016), los actuales planes europeos se basan exclusivamente en una ayuda a la protección del mercado europeo de trabajo, blindando las fronteras exteriores ante los migrantes indeseados. En definitiva, es necesario dar cumplimiento a los objetivos asumidos en el Pacto Mundial para la Migración Segura, Ordenada y Regular, habitualmente olvidados por los Estados, para poner el foco en lo verdaderamente importante: las vida y dignidad de las personas y el respeto de sus derechos.

6. AGRADECIMIENTOS

Este trabajo ha sido desarrollado 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), así como de la subvención concedida por la Consejería de Educación de la Junta de Castilla y León al amparo de la Orden EDU/875/2021, de 13 de julio, por la que se resuelve la convocatoria de ayudas destinadas a financiar la contratación predoctoral de personal investigador, cofinanciadas por el Fondo Social Europeo.

7. REFERENCIAS

- 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. <https://doi.org/10.1080/08920753.2020.1766937>
- 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, Valencia: 353-390.
- CABEZAS-VICENTE, M. (2023): «Criminalizar la solidaridad: la política criminal europea frente al salvamento humanitario», en G. ESTEBAN DE LA ROSA (coord.), *Gobernanza multinivel de los movimientos migratorios: retos y perspectivas desde el derecho*, Dykinson, Madrid: 260-293.
- CA-MINANDO FRONTERAS (2020): *Monitoreo derecho a la vida. Año 2019*, Ca-minando Fronteras.
- CA-MINANDO FRONTERAS (2021): *Monitoreo derecho a la vida. Año 2020*, Ca-minando

Fronteras.

- CA-MINANDO FRONTERAS (2022a): *Monitoreo derecho a la vida. Año 2021, Ca-minando Fronteras.*
- CA-MINANDO FRONTERAS (2022b): *Víctimas de la Necrofrontera 2018-2022. Por la memoria y justicia. Informe del Observatorio de Derechos Humanos de Ca-minando Fronteras, Ca-minando Fronteras.*
- CA-MINANDO FRONTERAS (2023a): *Monitoreo derecho a la vida. Año 2022, Ca-minando Fronteras.*
- CA-MINANDO FRONTERAS (2023b): *Monitoreo derecho a la vida. Primer semestre 2023, Ca-minando Fronteras.*
- 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. (2020): «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>
- CASAS-CORTES, M.; COBARRUBIAS, S.; PICKLES, J. (2014): «“Good neighbours make good fences”: Seahorse operations, border externalization and extra-territoriality», *European Urban and Regional Studies*, 23(3): 1-21. <https://doi.org/10.1177/0969776414541136>
- CEAR (2020): *Externalización de fronteras España-Marruecos*, CEAR. <https://www.cear.es/wp-content/uploads/2020/03/Externalizaci%C3%B3n-fronteras-Espa%C3%B1a-Marruecos.pdf>
- CISSÉ, I. (2020): «As Covid locks down West Africa its waters remain open to plunder», Greenpeace. <https://www.greenpeace.org/africa/en/blogs/12395/as-covid-19-locks-down-west-africa-its-waters-remain-open-to-plunder/>
- DEARDEN, K.; SÁNCHEZ DIONIS, M.; BLACK, J.; LACZKO, F. (2020): *GMDAC Briefing Series: Towards safer migration in Africa: Migration and Data in Northern and Western Africa - Calculating “Death Rates” in the Context of Migration Journeys: Focus on the Central Mediterranean*, IOM Publications.
- DELKÁDER, A. (2019): «Securitización y condicionalidad migratoria en la ayuda oficial al desarrollo de la Unión Europea», *Iberoamerican Journal of Development Studies*, 8(2): 172-201. https://doi.org/10.26754/ojs_ried/ijds.403
- DOMÍNGUEZ-MUJICA, J.; DÍAZ-HERNÁNDEZ, R.; PARREÑO-CASTELLANO, J. M. (2014): «The Canary Islands’ “Maritime Wall”: Migration Pressure, Security Measures and Economic Crisis in the Mid-Atlantic», en E. VALLET (ed.), *Borders, Fences and Walls. State of Insecurity?*, Routledge: 27-50.
- DOMÍNGUEZ-MUJICA, J.; PARREÑO-CASTELLANO, J. M.; MORENO-MEDINA, C.U (2022): «Pandemic Mobility/(Im)mobility in the Canary Islands: irregular migrants becoming hotel guests», *Belgeo*, 3: 1-18. <https://doi.org/10.4000/belgeo.56022>
- DUDEK, C.M. y PESTANO C. (2019): «Canaries in a coal mine: The cayuco migrant crisis and the europeanization of migration policy», *Revista Española de Ciencia Política*, 49: 85-106. <https://doi.org/10.21308/recp.49.04>
- DUEZ, D. (2014): «Community of Borders, Borders of the Community: The EU’s

- Integrated Border Management Strategy», en E. VALLET (ed.), *Borders, Fences and Walls. State of Insecurity?*, Routledge: 51-66.
- ENRÍQUEZ DE SALAMANCA, A. (2022): «Influence of climate change, overfishing and COVID19 on irregular migration in West Africa», *Climate and Development*, 15(3): 215-228. <https://doi.org/10.1080/17565529.2022.2076644>
- ESTÉVEZ, A. (2022): «El proceso necropolítico de la migración forzada. Una conceptualización de la producción y administración del refugio en el siglo XXI», *Estudios Políticos*, 6: 243-267. <https://doi.org/10.17533/udea.espo.n63a10>
- EUROPOL e INTERPOL (2016): *Migrant Smuggling Networks*, Europol. <https://www.europol.europa.eu/publications-events/publications/europol-interpol-report-migrant-smuggling-networks#downloads>
- FARGUES, P. y BONFANTI, S. (2014): *When the best option is a leaky boat: why migrants risk their lives crossing the Mediterranean and what Europe is doing about it*, (MPC Policy brief 2014/05, European University Institute. https://cadmus.eui.eu/bitstream/handle/1814/33271/MPC_PB_2014-05.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- FEDOROVA, M. y SHUPERT, T. (2018): «Trends and evolving arrival patterns through the Central and Western Mediterranean Routes», en P. FARGUES; M. RANGO; E. BÖRGNAS; I. SCHÖFBERGER (eds.), *Migration in West and North Africa and across the Mediterranean*, IOM Publications, Ginebra: 41-52.
- FERREIRA SANTOS, V. (2018): «¿Migrantes económicos o refugiados?: Sobre los flujos mixtos en las migraciones irregulares», *Revista latina de sociología*, 8(2): 59-71. <https://doi.org/10.17979/relaso.2018.8.2.2952>
- FRONTEX (s.f.): *Detections of illegal border-crossings statistics*, [Conjunto de datos]. <https://frontex.europa.eu/we-know/migratory-map/>
- FRONTEX (2020): *Risk Analysis for 2020*. Risk Analysis Unit.
- FRONTEX (2021): *Risk Analysis for 2021*. Risk Analysis Unit.
- FRONTEX (2022a): *Strategic Risk Analysis 2022*. Risk Analysis Unit.
- FRONTEX (2022b): *Risk Analysis for 2022/23*. Risk Analysis Unit.
- GARCÍA GONZÁLEZ, S. (2020): «La vida desechable. Una mirada necropolítica a la contención migratoria actual», *Revista Migraciones*, 50: 3-27. <https://doi.org/10.14422/mig.i50.y2020.001>
- GARVER-AFFELDT, J. y MACKENZIE, S. (2021): *A Gateway Re-opens: the growing popularity of the Atlantic route, as told by those who risk it*, Mixed Migration Center. <https://mixedmigration.org/resource/a-gateway-re-opens/>
- GODENAU, D. (2012): «An Institutional Approach to Bordering in Islands: The Canary Islands on the African-European Migration Routes», *Island Studies Journal*, 7(1): 3-18. <http://dx.doi.org/10.24043/isj.260>
- GODENAU, D. (2014): «Irregular Maritime Immigration in the Canary Islands: Externalization and Communitarisation in the Social Construction of Borders», *Journal of Immigrant & Refugee Studies*, 12(2): 123-142. <https://doi.org/10.1080/15562948.2014.893384>
- GODENAU, D. (2019): «Canarias: lugar de llegada y tránsito de la ruta migratoria atlántica hacia Europa», en *El fenómeno migratorio en España. Reflexiones desde*

- el ámbito de la Seguridad Nacional*, Gobierno de España: 155-161.
- GODENAU, D. y LÓPEZ-SALA, A. (2016): «Migration and Borders. Empirical patterns and theoretical implications in the case of Spain», en J. DOMÍNGUEZ-MUJICA (ed.), *Global Change and Human Mobility. Advances in Geographical and Environmental Sciences*, Springer: 37-52.
- GODENAU, D. y ZAPATA HERNÁNDEZ, V. M. (2022): «Las regiones insulares fronterizas en las rutas de la migración marítima irregular. Las islas Canarias (España) en el tránsito africano hacia Europa», *REMHU, Revista Interdisciplinaria da Mobilidade Humana*, 30(64): 43-58. <https://doi.org/10.1590/1980-85852503880006404>
- GRANT, S. (2011): «Recording and Identifying European Frontier Deaths», *European Journal of Migration and Law*, 13: 135-156. <https://doi.org/10.1163/157181611X571259>
- GUILLÉN PÉREZ, M. I. (2011): «Análisis de la migración irregular África-Canarias», *Miradas en Movimiento*, 5: 4-26.
- HERNANDO DE LARRAMENDI, M. y PLANET, A. I. (2009): *Documentos CIDOB. Mediterráneo y Oriente Medio 16. España y Mauritania: Sáhara, pesca, inmigración y desarrollo en el centro de la agenda bilateral*, CIDOB edicions.
- JEANDESBOZ, J. (2011): «Beyond the Tartar steppe: EUROSUR and the ethics of European border control practices», en J. P. BURGESS; S. GUTWIRTH (eds.), *Europe under threat? Security, migration and integration*, VUB Press: 111-132.
- LO COCO, D. y GONZÁLEZ HIDALGO, E. (2021): «La doble lógica de la externalización europea: protección y deportación en Marruecos», *Revista CIDOB d'Afers Internacionals*, 129: 79-106. <https://doi.org/10.24241/rcai.2021.129.3.79>
- LÓPEZ-SALA, A. (2015): «Exploring Dissuasion as a (Geo)Political Instrument in Irregular Migration Control at the Southern Spanish Maritime Border», *Geopolitics*, 20(3): 513-534. <https://doi.org/10.1080%2F14650045.2015.1025384>
- LUCAS, J. de (2016): *Mediterráneo: el naufragio de Europa* (2ª Ed.), Tirant lo Blanch.
- MARTÍN, M. y NARANJO J. (2020, 10 de agosto): «La ruta canaria se convierte en la más arriesgada para llegar a Europa», *El País*. <https://elpais.com/espana/2020-08-09/la-ruta-canaria-se-convierte-en-la-mas-arriesgada-para-llegar-a-europa.html>
- MBEMBE, A. (2006): «Necropolitique», *Raisons Politiques*, 1(21): 29-60. <https://doi.org/10.3917/rai.021.0029>
- MCAULIFFE, M. y TRIANDAFYLIDOU, A. (eds.) (2021): *Informe sobre las Migraciones en el Mundo 2022*, Organización Internacional para las Migraciones.
- MCAULIFFE, M. y LACKZO, F. (eds.) (2016): *Migrant Smuggling Data and Research: A global review of the emerging evidence base*, IOM Publications.
- MESA PÉREZ, C. U. y PARREÑO-CASTELLANO, J. M. (2021): «Inmigración irregular en canarias a partir de las operaciones de salvamento en el mar (2010-2020)», en J. L. GARCÍA RODRÍGUEZ (ed.), *Geografía, cambio global y sostenibilidad. Comunicaciones del XXVII Congreso de la Asociación Española de Geografía. Tomo II: Territorio, desigualdad y enfermedades*, AGE y Departamento de Geografía e Historia de la Universidad de La Laguna: 433-448.
- MESA-PÉREZ, C. U.; PARREÑO-CASTELLANO, J. M.; DOMÍNGUEZ-MUJICA, J. (2023): «Border control and accident rate of irregular immigration in the route to the Canary

- Islands (Spain) during the COVID-19 pandemic», *Hungarian Geographical Bulletin*, 72 (2): 101-117. <https://10.15201/hungeobull.72.2.1>
- MIXED MIGRATION CENTRE (s.f.): *4Mi Interactive*, [Conjunto de datos]. <https://mixedmigration.org/4mi/4mi-interactive/>
- MONREAL GAINZA, B. y PAREDES, C. (2021): «*Migración en Canarias, la emergencia previsible*», CEAR. https://www.cear.es/wp-content/uploads/2021/04/Informe-CEAR_CANARIAS.pdf
- NAÏR, S. (2016): *Refugiados. Frente a la catástrofe humanitaria, una solución real*, Editorial Planeta.
- NARANJO GIRALDO, E. (2014): «Desterritorialización de fronteras y externalización de políticas migratorias. Flujos migratorios irregulares y control de las fronteras exteriores en la frontera España-Marruecos», *Estudios Políticos*, 45: 13-32. <https://doi.org/10.17533/udea.espo.20194>
- OIM (s.f.a): *Methodology*, Missing Migrants Project. <https://missingmigrants.iom.int/methodology>
- OIM (s.f.b): *Deaths during migration recorded since 2014, by region of incident*, [Conjunto de datos], Missing Migrants Project. <https://missingmigrants.iom.int/downloads>
- ONUDD (2018): *Global Study on Smuggling of Migrants*, United Nations publication.
- PINYOL-JIMÉNEZ, G. y PÉREZ RAMÍREZ, M. (2022): *La inmigración en España hoy. Reflexiones más allá de la pandemia*, Fundación Alternativas.
- RODRÍGUEZ SALINAS, R. (2022): «Política migratoria en las islas Canarias: violaciones de derechos humanos durante la pandemia», *Derecho PUCP*, 89: 37-75. <https://doi.org/10.18800/derechopucp.202202.002>
- RUIZ BENEDICTO, A. (2019): «Construir la “Europa fortaleza”: militarizar las fronteras, securitizar la migración», *Papeles de relaciones ecosociales y cambio global*, 145: 85-96.
- SANZ MULAS, N. (2021): *Política Criminal* (4ª Edición), Ratio Legis Librería Jurídica.
- SASSEN, S. (2013): *Inmigrantes y ciudadanos. De las migraciones masivas a la Europa fortaleza*, Siglo XXI.
- SERRANO MAÍLLO, A. (2019): «Limitaciones del enfoque del modelo organizado de delincuencia para el estudio de la inmigración ilegal», en A. GALÁN MUÑOZ; S. MENDOZA CALDERÓN (dirs.), *Globalización y lucha contra las nuevas formas de criminalidad transnacional*, Tirant lo Blanch: 221-234.
- SERVICIO CANARIO DE SALUD (2022): *Atención sanitaria a migrantes recién llegados a Gran Canaria en situación irregular por vía marítima*, Gobierno de Canarias. https://www.sepexpal.org/?wpfb_dl=39
- TRIANDAFYLLOU, A. y MCAULIFFE, M. (eds.) (2018): *Migrant Smuggling Data and Research: A global review of the emerging evidence base* (Volumen 2), IOM Publications.
- VIVES, L. (2016): «The European Union–West African sea border: Anti-immigration strategies and territoriality», *European Urban and Regional Studies*, 24 (2): 209-224. <https://doi.org/10.1177/0969776416631790>.
- VALLE GÁLVEZ, A. del (2020): «Inmigración, derechos humanos y modelo europeo de fronteras. Propuestas conceptuales sobre ‘extraterritorialidad’

‘desterritorialidad’ y ‘externalización’ de controles y flujos migratorios»,
Revista de Estudios Jurídicos y Criminológicos, 2: 145-210. <https://doi.org/10.25267/REJUCRIM.2020.i2.07>

ZAFFARONI, E.R. (2006): *El enemigo en el Derecho Penal*, Ediar.

