

# Geografía, cambio global y sostenibilidad. Comunicaciones del XXVII Congreso de la Asociación Española de Geografía

**Tomo II**  
**Territorio, desigualdad  
y enfermedades**



# Geografía, cambio global y sostenibilidad. Comunicaciones del XXVII Congreso de la Asociación Española de Geografía

**Tomo II**  
**Territorio, desigualdad  
y enfermedades**

Título: Geografía, cambio global y sostenibilidad. Comunicaciones del XXVII Congreso de la Asociación Española de Geografía. Tomo II. Territorio, desigualdad y enfermedades

Ubicación y desarrollo del congreso: Ciudad de San Cristóbal de La Laguna (Tenerife), del 14 al 17 de diciembre de 2021

Edición: Asociación Española de Geografía, AGE y Departamento de Geografía e Historia de la Universidad de La Laguna

Editor: José-León García Rodríguez

Coordinadores: María del Carmen Díaz Rodríguez, Amalia Yanes Luque, Abel López Díez, Jaime Díaz Pacheco, Javier Dóniz Páez, Moisés Simancas Cruz, Israel García Cruz y Vicente M. Zapata Hernández

© De los autores

<https://xxviicongresodegeografia.es>

Financiación: Área de Desarrollo Sostenible y Lucha Contra el Cambio Climático del Cabildo Insular de Tenerife

Diseño y maquetación: Javier Cabrera DG

DOI: <http://doi.org/10.25145/c.27.Asociacion.Geografia.2021.15>

ISBN: 978-84-123678-8-1

# INMIGRACIÓN IRREGULAR EN CANARIAS A PARTIR DE LAS OPERACIONES DE SALVAMENTO EN EL MAR (2010-2020)

## IRREGULAR MIGRATION IN THE CANARY ISLANDS (SPAIN) BASED ON THE MARITIME RESCUE EVENTS (2010-2020)

---

Carmelo Ulises Mesa Pérez

---

Grupo de Investigación Sociedades y Espacios Atlánticos

---

Departamento de Geografía, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

---

carmelo.mesa101@alu.ulpgc.es

---

<https://orcid.org/0000-0001-5226-7389>

---

Juan M. Parreño-Castellano

---

Departamento de Geografía, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

---

[juan.parreno@ulpgc.es](mailto:juan.parreno@ulpgc.es)

---

<https://orcid.org/0000-0002-1082-456X>

### Resumen

Desde la década de los noventa del siglo pasado la llegada irregular de inmigrantes a Canarias a través de sus aguas marítimas es un fenómeno constante, aunque con importantes cambios en su magnitud. El tráfico de embarcaciones procedentes de la costa africana, en ocasiones desde puntos muy alejados, ha supuesto que los episodios de rescate en el mar sean una realidad habitual.

Enmarcado en la segunda década del siglo XXI, la presente comunicación expone las actuaciones de salvamento marítimo vinculadas a procesos migratorios en Canarias. El ámbito de estudio se encuentra referenciado por las aguas próximas al Archipiélago Canario y la costa noroeste del continente africano. Para ello se ha investigado los registros de eventos de rescate en la zona de estudio usando fuentes oficiales del Ministerio de Fomento y del Ministerio de Defensa, entre otras. La metodología se ha basado en el análisis estadístico de los registros tomados en la zona de estudio.

Las conclusiones alcanzadas reflejan la relevancia de la puerta de acceso marítima a Europa por Canarias, las distintas temporalidades con las que se ha producido este fenómeno, su estacionalidad y sus cambiantes características en función de los lugares de origen y la población inmigrante.

**Palabras clave:** migración irregular, salvamento marítimo, frontera, Unión Europea, COVID-19.

## Abstract

Since the nineties of the last century, the irregular arrival of immigrants to the Canary Islands through its maritime waters has been a constant phenomenon, although with significant changes in figures. The traffic of boats coming from the African coast, sometimes from very remote zones, has meant that maritime rescue operations are a frequent reality.

Framed in the second decade of the 21st century, in this paper the maritime rescue actions linked to migratory processes in the Canary Islands are analysed. Therefore, the scope of study is composed of the maritime surrounding of the Canary Archipelago and northwestern coast of the African continent. The records of rescue events in the study area have been investigated using official sources from the Ministry of Development and the Ministry of Defence, among others. The methodology has been based on the statistical analysis of the records taken in the area studied.

The conclusions show the relevance of the maritime gateway to Europe through the Canary Islands, the time evolution with which this phenomenon has occurred, its seasonality and its changing characteristics depending on the places of origin and the immigrant population.

**Keywords:** irregular migration, maritime rescue, border, European Union, COVID-19.

## 1. INTRODUCCIÓN

Desde que en 1994 llegara a la costa de Fuerteventura la primera embarcación procedente de las costas saharauis, la llegada de inmigrantes irregulares a las islas se ha convertido en un flujo permanente, aunque con relevantes disparidades en su magnitud y composición. Estos flujos, compuestos esencialmente por marroquíes, saharauis, mauritanos y naturales de otros países del África Subsahariana, además de constituir un grave problema de carácter humanitario y de remover conciencias al respecto, han puesto sobre la mesa las grandes desigualdades que existen en el planeta y el papel que las fronteras exteriores desempeñan en su sostenimiento.

En este contexto, la llegada de inmigrantes irregulares se ha incrementado de manera espectacular en el año 2020 en relación con las cifras que se venían registrando a lo largo de la década precedente. El escenario jurídico y económico que ha supuesto la crisis sanitaria mundial que estamos viviendo ha estimulado las salidas desde los países del entorno de Canarias y ha complicado sobremanera los procesos de repatriación. Baste pensar que el Producto Interior Bruto a precios constante de Marruecos en 2020 se contrajo un 7% para comprender el incremento de los flujos, contracción que también se explica por el impacto de la sequía que ha afectado a amplias zonas de ese país.

Enmarcada en los 1,5 millones de Km<sup>2</sup> que supone el área marítima de la Región de Información de Vuelo de Canarias (FIR Canarias), la presente comunicación aborda el estudio de la migración irregular que ha llegado a las islas por vía marítima en la segunda década del siglo XXI a partir del análisis de las operaciones de rescate marí-

timo que se han efectuado. En concreto, nos planteamos aportar diferentes indicios sobre la importancia cuantitativa del fenómeno migratorio en la década, en especial de la actual crisis migratoria; caracterizar la temporalidad y el tipo de embarcación usada y presentar una imagen territorial de la ruta canaria.

En la comunicación no se aborda el fenómeno de la acogida en las Islas, lo que está suscitando mucha preocupación y debate, y se centra, en cambio, en el flujo migratorio en sí, algo que parece haber pasado a un segundo plano, a pesar de las implicaciones humanitarias que este acarrea.

Con este fin, el texto comprende 1) un primer epígrafe en el que se presenta la ruta canaria en el contexto de la frontera europea y los principales antecedentes migratorios que la caracterizan, para, 2) tras presentar un breve apartado metodológico, exponer 3) los sistemas de control de fronteras y rescate que existen en el entorno de Canarias en la actualidad y 4) analizar y caracterizar los flujos migratorios que se han registrado durante esta década y especialmente en el año 2020.

## 2. LA RUTA MIGRATORIA CANARIA Y LA FRONTERA EUROPEA

Cuando en 1993 culminó la creación del mercado único con el establecimiento de las cuatro libertades básicas (libre circulación de mercancías, servicios, personas y capitales), se constituyó, de facto, la frontera exterior europea de este gran espacio de libre circulación, en el que se incluyen las costas.

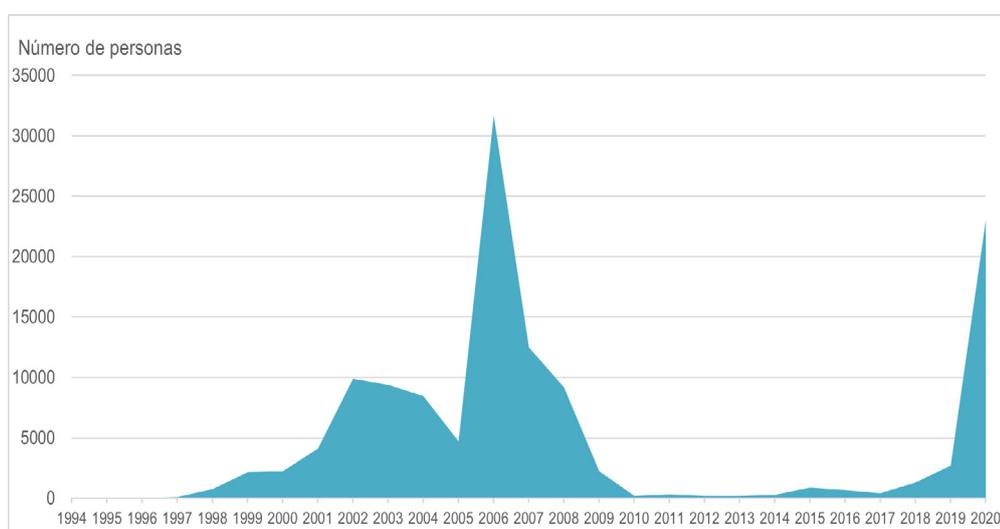
Prácticamente desde la creación de una frontera común, se establecieron rutas migratorias de flujos irregulares de personas. La Agencia Europea de la Guardia de Fronteras y Costas (FRONTEX) reconoce cinco grandes rutas migratorias en la actualidad, situadas cuatro de ellas en la frontera sur de la Unión Europea: las rutas mediterráneas occidental, central y oriental y la ruta balcánica occidental. En sentido estricto, las islas Canarias no forman parte de ninguna de las principales rutas migratorias europeas, a pesar de ser una de las más peligrosas del mundo como atestigua la cifra de muertos que se han producido en sus aguas en 2020. La ONG Caminando Fronteras, en colaboración con las comunidades migrantes, ha contabilizado 1.851 muertes en la ruta canaria (Caminando Fronteras, 2021). La Organización Marítima Internacional (OMI), con otro sistema de cómputo, reduce esta cifra a 593.

El carácter secundario de la ruta canaria en relación con las grandes rutas migratorias europeas se compara con los flujos migratorios irregulares que se han producido en las islas a lo largo de la última década. Como se puede apreciar en la figura 1, entre 2010 y 2019, las cifras de arribados a las costas canarias fueron reducidas. Incluso entre 2017 y 2019, periodo en el que se produjo un incremento de las llegadas marítimas a la península y las Illes Balears, Canarias mantuvo valores bajos. Sin embargo, la migración irregular a Canarias por vía marítima registró valores elevados entre 2002 y 2008, etapa que, como en la actualidad, convirtió a las islas en una de las puertas marítimas de acceso irregular a la Unión Europea.

Desde su creación como frontera común, la frontera exterior ha sido controlada por los diferentes países miembros. En los primeros años, el nivel de coordinación europea fue limitado, de tal manera que cada país activaba los operativos de control

que veía necesario en función de la naturaleza y procedencia de los flujos. En el caso de España, en el 2002 se implantó el Sistema Integrado de Vigilancia Exterior (SIVE) en el Estrecho de Gibraltar con el fin de detectar los flujos irregulares de personas y mercancías que se dirigían fundamentalmente a las costas andaluzas. Este sistema, controlado por la Guardia Civil, provocó que una parte de los flujos se redirigieran a través de Canarias entre ese año y 2004, motivo por el que en esos años se vivió la primera crisis migratoria en las islas con cifras de personas detenidas comprendidas entre 8400 y 10 000, según el año (Godenau y Buraschi, 2018).

**Figura 1.** Inmigrantes irregulares llegados a Canarias por vía marítima 1994-2020



Fuente: Ministerio del Interior. Elaboración Propia

La dificultad para frenar los flujos clandestinos en ascenso en Europa, motivó entre otras razones, que se creara, en 2004, la Agencia Europea de la Guardia de Fronteras y Costas (FRONTEX), con el propósito de ayudar a los Estados miembros de la UE y a los países asociados al área Schengen a proteger las fronteras exteriores. Sin embargo, a pesar de los intentos por una actuación más coordinada y eficiente, el fenómeno de la inmigración clandestina siguió en aumento y en el caso de Canarias, entre 2006 y 2008, se produjo la mayor crisis inmigratoria de su historia. En aquellos años llegó un número de migrantes subsaharianos procedentes de las costas más alejadas de África Occidental, utilizando un tipo de embarcación de mayor tamaño, el cayuco, con el consecuente peligro que acarrea recorrer una mayor distancia (Rodríguez, 2021). La magnitud del fenómeno queda patente en los más de 31 000 irregulares arribados a Canarias en el 2006, una cifra que esconde el número de muertes y embarcaciones no encontradas y los datos de los que llegaron sin que fueran interceptados.

Consecuentemente, el control de fronteras tuvo que evolucionar ampliándose el control del espacio marítimo por el que se producían los flujos y el desarrollo de una política de cooperación con los países de cuyos puertos salían las embarcaciones con migrantes irregulares. De esta manera, se pusieron en marcha medidas como la aparición de patrullas marítimas en las aguas territoriales insulares y en la zona económica exclusiva de los países de la costa de África Occidental; la activación de la Ope-

ración Noble Centinela, un dispositivo aeronaval para patrullar el área comprendida entre Canarias, Cabo Verde, Senegal y Mauritania y el desarrollo de la cooperación bilateral en materia de repatriación y control de flujos (Carling y Hernández-Carretero, 2011). Para favorecer la cooperación con los países emisores, el gobierno español creó en 2006 el Centro de Control Regional de FRONTEX en Canarias (CCRC). El CCRC pretendía favorecer la coordinación y acción concertada entre los distintos órganos nacionales, europeos y locales implicados en el control de la inmigración clandestina por vía marítima, al mismo tiempo que impulsaba la cooperación internacional con los países emisores. En este sentido, se trabajó conjuntamente con Senegal, Mauritania y Cabo Verde para mejorar la vigilancia y el control de fronteras.

Pero a todo ello se sumó el desarrollo de una política de acción exterior dirigida a los países emisores. En este contexto se aprobó el I Plan de Acción para África (2006-08), denominado «Plan África», cuya puesta en práctica reforzó la presencia institucional de España en África Occidental tanto mediante la apertura de nuevas Embajadas y Consulados como por la creación de Oficinas Técnicas de Cooperación, Económicas o Comerciales y Agregadurías de Defensa y de Interior (Asín Cabrera, 2008). Se presentó como un plan humanitario y de cooperación al desarrollo para prevenir la inmigración mediante el desarrollo de los lugares de origen, pero en gran medida fue un instrumento de política exterior que facilitó el control migratorio y ayudó a los intereses inversores españoles en los países beneficiarios (Alberdi Bidaguren y Bidaurratzaga Aurre, 2008). El Plan inauguró una nueva modalidad de condicionalidad en la acción exterior por la que, a cambio de la colaboración en la repatriación de emigrantes o el mayor control en los países de origen, se prometía un incremento de la ayuda y de las inversiones. Esta lógica estuvo presente en el II Plan de Acción para África (2009-12), en el que las prioridades correspondieron con intereses pesqueros y energéticos españoles y con la importancia que cada país en relación con los flujos migratorios que llegaban a España (Azkona, 2013).

La suma de diferentes tipos de actuaciones y la crisis económica iniciada en 2008 supuso que las llegadas se redujeran considerablemente, desviándose la mayor parte de los disminuidos flujos irregulares hacia la frontera del Mediterráneo Occidental. En cualquier caso, la crisis de los cayucos demostró que los migrantes encontraban nuevas rutas a medida que se cerraban las rutas más antiguas en el norte de África (Godenau y Zapata Hernández, 2008), que las acciones de FRONTEX interceptando barcos llenos de migrantes se convirtieron ante todo en actuaciones humanitarias y que el uso de programas bilaterales de cooperación y desarrollo es un instrumento eficaz para disminuir la presión migratoria (Dudek y Pestano, 2019).

Desde entonces se han seguido dando pasos en la coordinación europea en el control de flujos en su frontera exterior, sobre todo a partir de la crisis migratoria que produjo la guerra civil de Libia (2011). La mejor expresión de ello es la creación en 2013 del Sistema Europeo de Vigilancia de Fronteras (EUROSUR) a partir de la aprobación de un reglamento específico por el Parlamento Europeo y el Consejo Europeo. Es una herramienta de coordinación entre FRONTEX y los puestos de vigilancia nacionales en cada Estado miembro que lo que pretende es disminuir el número de muertes en el mar, facilitar la detección de nuevas rutas migratorias e impulsar la lucha contra el crimen organizado transfronterizo, incluido el tráfico de personas, en un contexto de vigilancia adelantada (Domínguez, Díaz y Parreño, 2018; García Sacristán, 2016).

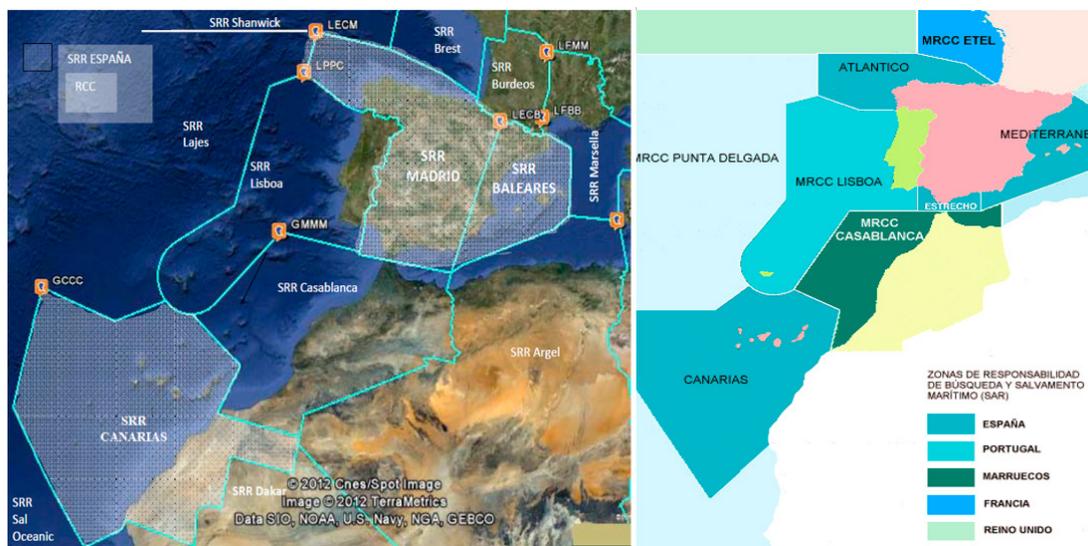
### 3. LOS SERVICIOS DE BÚSQUEDA Y RESCATE EN LAS AGUAS MARÍTIMAS DE LA FRONTERA ATLÁNTICA. FUENTES Y METODOLOGÍA.

La Organización Marítima Internacional (OMI) asigna a cada nación zonas de responsabilidad en materia de búsqueda y rescate en el mar, lo que se ha venido a llamar como regiones SAR (Search and Rescue). La región SAR bajo responsabilidad española comprende una amplia superficie marina, distribuida en los mares Mediterráneo y Cantábrico y el Océano Atlántico. En 1979, España firmó el Convenio Internacional de Búsqueda y Salvamento SAR 79 que entró en vigor en 1985, por el que se tenía que coordinar las actuaciones de búsqueda y rescate a partir del establecimiento de una red de centros coordinadores.

Las actuaciones de búsqueda y rescate implican el uso de medios aeronáuticos y marítimos. En relación con los primeros, la zona de responsabilidad española se subdivide en tres regiones de Búsqueda y Salvamento (SRR, Search and Rescue Region), asociadas a un Centro Coordinador de Salvamento (RCC). Las SRR coinciden con las regiones de información de vuelo (FIR). Una de las tres SRR españolas (ver figura 2), es coordinada por el RCC de Canarias, que está en el Centro Regional de Control Aéreo, ubicado en el aeropuerto de Gran Canaria.

Por otro lado, las actuaciones de búsqueda y rescate con medios marítimos son realizadas fundamentalmente por la entidad pública empresarial “Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima” (SASEMAR o Salvamento Marítimo), creada en 1992 y bajo el control directo del Ministerio de Fomento. SASEMAR actúa en colaboración con otros organismos como la Armada Española o el Servicio Marítimo de la Guardia Civil y sus funciones son el llevar a cabo los servicios de rescate, búsqueda y salvamento marítimo; las actuaciones de prevención y lucha contra la contaminación del medio marino y la gestión del tráfico marítimo.

Figura 2. Área española de responsabilidad SAR. RCC (izquierda) y MRCC (derecha)



Fuente OPLAN SAR 01/13 y Plan Nacional de Salvamento Marítimo (2006-2009)

La superficie en la que opera Salvamento Marítimo se divide en cuatro zonas que se denominan como Atlántico, Mediterráneo, Estrecho y Canarias (MRCC). Cuenta con 21 centros para gestionar a los distintos medios disponibles, siendo el de Madrid, el Centro Nacional de Coordinación de Salvamento (CNCS), y los restantes veinte, Centros de Coordinación de Salvamento (CCS) de alcance local o regional. En Canarias existen dos CCS, uno en cada provincia, que coordinan las actuaciones en una superficie marítima en torno a 750 000 km<sup>2</sup>.

Es necesario indicar que existe una abundante normativa de rango internacional que impone a España una serie de compromisos y obligaciones en materia de seguridad marítima y salvamento de vidas humanas en la mar. Las actuaciones de rescate lejos de ser únicamente eventos prácticos conllevan una normativa reguladora que marca las pautas para el desenlace lo más exitoso posible en la realización del salvamento en sí.

Al marco geográfico de actuación del SRR de Canarias y de los CCS de Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria se circunscribe este estudio. En concreto se ha usado como fuente principal los registros de actuaciones realizadas por SASEMAR entre 2010 y 2020. Pudimos acceder a una base de datos para la década comprendida entre 2010 y 2019, en la que se registraron las operaciones de rescate efectuadas, y otra más exhaustiva para 2020, en la que se incluían como variables el centro de coordinación, la fecha y hora del rescate, las coordenadas geográficas, el tipo de embarcación, el tipo y subtipo de incidente y el número de rescatados. Esta valiosa información se completó con la de otras fuentes oficiales (Ministerio de Defensa) sobre inmigrantes arribados irregularmente a Canarias por vía marítima del Ministerio de Interior, en el periodo considerado. El trabajo se enriqueció con otras fuentes secundarias, tales como artículos de revistas científicas, libros o aportaciones de actualidad derivados de la prensa o internet.

El análisis que se ha realizado ha sido de carácter estadístico y cartográfico. El primero nos permitió una aproximación a la caracterización del fenómeno migratorio marítimo irregular, mientras el segundo, ofreció una imagen espacial del mismo, para lo que se usó un Sistema de Información Geográfico (SIG) que posibilitó la representación espacial de los eventos de salvamento.

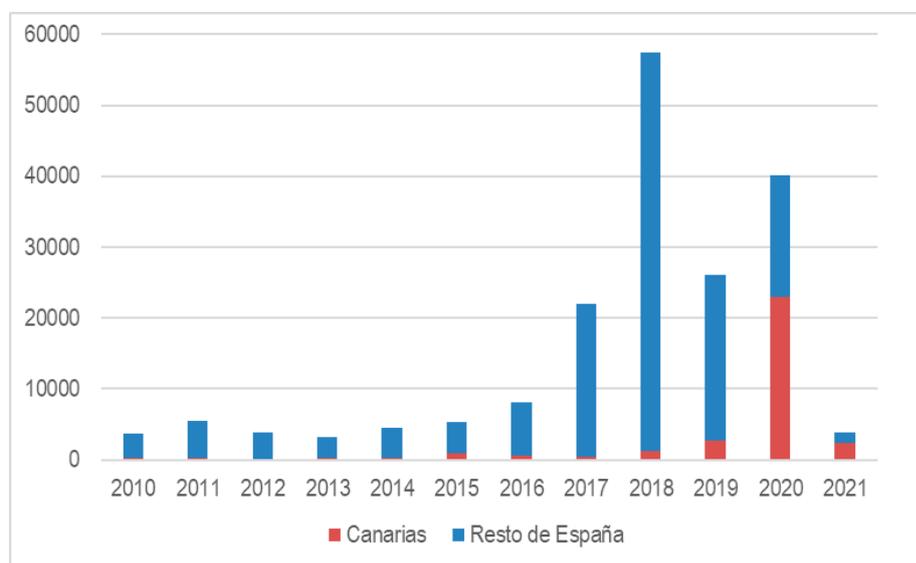
#### **4. LOS FLUJOS MIGRATORIOS MARITIMOS IRREGULARES EN CANARIAS A PARTIR DE CIFRAS OFICIALES (2010-2020)**

Como mencionábamos anteriormente, después de un periodo prolongado con cifras reducidas en las llegadas irregulares por vía marítima, los datos han experimentado un crecimiento vertiginoso en el año 2020. Según el Ministerio de Interior, en ese año han llegado a las islas más de 23 000 personas por esta vía, cifra similar a los 22 249 inmigrantes que estima la Agencia de Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR).

Previamente, en los dos años anteriores ya se atisbaba un crecimiento de los valores como antesala o previo aviso de lo que sucedería con posterioridad, como se puede apreciar en la figura 3. Este comportamiento adelantado de las cifras también ocurrió en los años previos a la crisis migratoria iniciada en 2006 en Canarias. Y, lo

que es más interesante, como en otras ocasiones, la implosión de las cifras en Canarias coincide con una disminución en la ruta mediterránea occidental. Desde 2017 las cifras de llegados a las costas del sur de la Península Ibérica habían aumentado considerablemente, coincidiendo con la mejoría de la situación económica en el país, de tal modo que, en 2018, llegaron a estas costas más de 56 000 personas. El refuerzo de las medidas de control supuso que a partir de 2019 los flujos en la ruta del Mediterráneo Occidental disminuyeran y que, casi a la par, desde otoño de 2020, las llegadas a través de Canarias crecieran bruscamente, mostrándose las islas como una frontera más vulnerable.

**Figura 3.** Inmigrantes llegados irregularmente a las costas españolas (2010-2021)



Fuente: Ministerio del Interior. Los datos de 2021 corresponden a los dos primeros meses

La mayor parte de los inmigrantes que ha llegado a las islas desde 2019 son jóvenes naturales de Marruecos, el Sáhara Occidental, Mauritania, Senegal, Gambia, Guinea Bissau, Guinea Conakry y Malí. En torno al 15% de estos migrantes son menores no acompañados (Defensor del Pueblo, 2021).

En relación con el flujo de malienses, hay que recordar que ese país arrastra un grave conflicto desde 2012, en especial en las regiones del norte, que ha provocado un número elevado de muertes de civiles y que ha motivado el desplazamiento forzoso de más de un millón de personas. Este conflicto y la violencia interétnica creciente que está suscitando se están extendiendo a los países vecinos de Níger y Burkina Faso. Todo esto ha provocado que muchos malienses hayan emigrado a los países africanos más prósperos del entorno y a Europa a través de Libia y Marruecos. El mayor control en la frontera mediterránea occidental desde 2019 ha desplazado parte de estos movimientos migratorios hacia la ruta canaria, sobre todo en 2019 y en la primera mitad de 2020 (Naranjo, 2020). Por tanto, estamos ante un tipo de movimiento irregular que se tendría que haber canalizado a través de la política de asilo de la Unión Europea. En general, el freno que se ha producido en la tramitación de las solicitudes de asilo en Europa ha podido empujar a otras muchas personas a intentar la entrada

clandestina a través de la ruta canaria (Chouza, 2021).

El resto de los flujos se relaciona con la crisis económica mundial que ha provocado la pandemia sanitaria, matizados según el país de origen por otros factores de alcance local o regional. El caso de Marruecos es significativo. La pandemia ha supuesto que el país haya registrado una disminución drástica de los flujos turísticos internacionales, lo que explica que una parte de los que han llegado a las islas se empleara anteriormente en el comercio y el turismo, sobre todo en actividades informales. Pero, además, hay que sumar las consecuencias que se derivan de la prolongada sequía iniciada en 2017 en el sur de Marruecos y que ha motivado que, en plena pandemia, se hayan dejado de regar campos de cultivo. 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 incrementado las cifras de desempleo, que la pandemia ha generado y ha empujado a una parte de la población a emigrar.

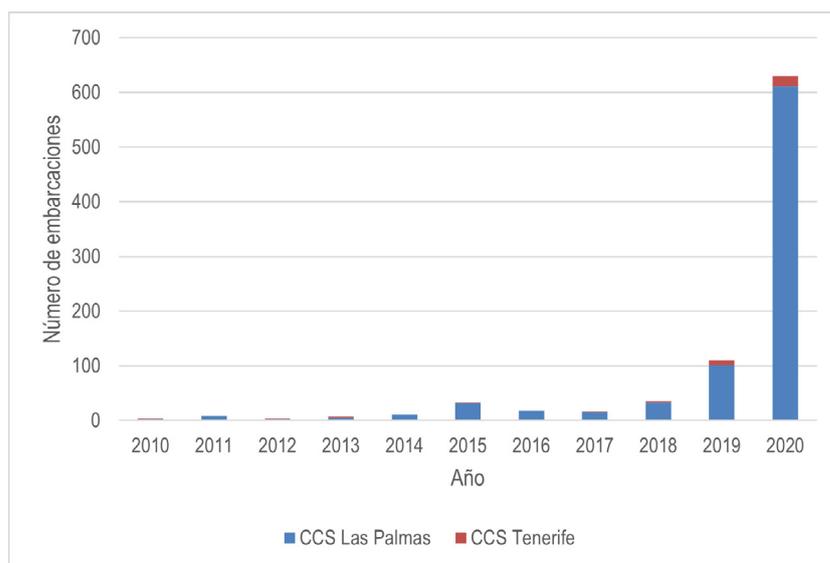
La emigración de senegaleses, gambianos, mauritanos y guineanos responde, como en el resto de los países, a la penuria económica que ha generado la situación sanitaria, pero también hay que considerar factores locales. El más importante es el conflicto pesquero que vive la región desde hace años y que está provocando que pescadores y empleadas de industrias tradicionales de procesado de pescado tengan cada vez más dificultades para sobrevivir (Ndiaye, 2020). La irrupción de grandes buques de pesca industrial, la falta de medidas de gestión para regenerar los recursos pesqueros y el establecimiento de fábricas de harina y aceite de pescado están suponiendo desde hace algunos años 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 y Mbour en Senegal, Zinguinchor en Gambia o Bissau incluye con más frecuencia a personas directa o indirectamente vinculadas con el sector pesquero (Bennett *et al.*, 2020; Greenpeace África, 2020).

## 5. LA MIGRACIÓN IRREGULAR EN FUNCIÓN DE LAS OPERACIONES DE RESCATE

Los datos de operaciones de rescate de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima efectuadas en 2020 ofrecen un panorama parecido en relación con el lugar de la magnitud del fenómeno inmigratorio reciente, contabilizándose un total de 18 283 inmigrantes rescatados en ese año. La diferencia con respecto a los datos del Ministerio de Interior viene dada por el cómputo de las operaciones de la Guardia Civil y el Ejército y la cifra de inmigrantes llegados a la costa. De igual modo, las cifras de actuaciones realizadas durante la década son consistentes con los datos presentados en los epígrafes anteriores, con un número muy escaso de actuaciones en la primera mitad de la década y un crecimiento espectacular en 2019 y sobre todo en 2020. Como se puede apreciar en la figura 4, la mayor parte de las operaciones han sido coordinadas por el CCS de la provincia de Las Palmas (figura 4).

La información de las actuaciones realizadas por SASEMAR nos permite aproximarnos a la caracterización de los recientes flujos inmigratorios, sobre todo en lo que se refiere al año 2020.

**Figura 4.** Operaciones de rescate realizadas en las islas Canarias por Salvamento Marítimo según centro coordinador (2010-2020)



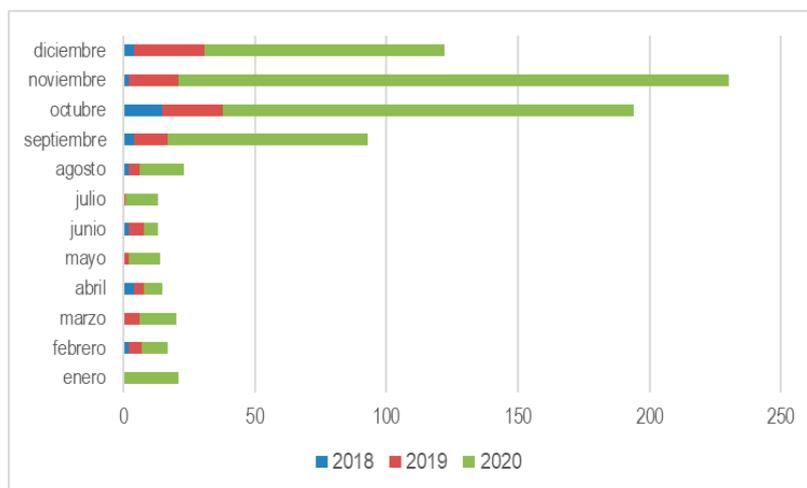
Fuente: SASEMAR. Elaboración Propia

### 5.1. Estacionalidad

Las reducidas cifras de operaciones efectuadas hasta 2018 no permiten reconocer un patrón estacional claro. En la anterior crisis migratoria desarrollada entre 2005 y 2007, las llegadas se produjeron en una época extensa comprendida entre los meses de octubre a abril (Mesa-Pérez, C.U. y Parreño-Castellano, 2020). La concentración de los flujos en estos meses se explica por factores naturales, ya que, desde octubre hasta abril, el estado de la mar es más propicio para la navegación, derivado de la influencia de los alisios.

En este caso, desde 2018, cuando se empiezan a intensificar el tráfico de embarcaciones, los flujos se han concentrado de septiembre a diciembre, como se puede apreciar en la figura 5. No obstante en la medida en que el número de embarcaciones rescatadas ha continuado siendo elevado en enero y febrero de 2021, la tendencia general previsiblemente empezará a aproximarse al patrón estacional registrado en la anterior crisis migratoria. En cualquier caso, el otoño es la época más propicia para la llegada de embarcaciones, en términos generales.

**Figura 5.** Embarcaciones rescatadas en las islas Canarias por Salvamento Marítimo, por mes (2018-2020)



Fuente: SASEMAR. Elaboración Propia

## 5.2. Tipos de embarcación

Las embarcaciones que se están usando con regularidad en la actual crisis migratoria son la patera o embarcación de tamaño reducido de fibra o madera impulsada por motor, que supone más del 75% de las operaciones de rescate, y el cayuco, una embarcación de más tamaño, también impulsada por motor, que es capaz de transportar a un mayor número de personas y que contabiliza el 17% de las actuaciones.

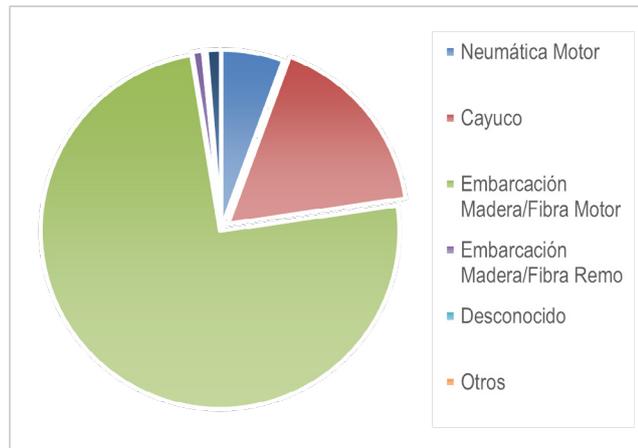
Además de estas dos tipologías predominantes en 2020, destaca el uso de la embarcación neumática de motor en casi el 6% de las operaciones de rescate, algo que de forma tradicional se ha usado para trayectos en las rutas migratorias del Mediterráneo Occidental (Gibraltar, alrededor de 15 km) y del Mediterráneo Central (Lampedusa, hasta 300 km), y que, por la distancia recorrida, no solía emplearse en el caso de la ruta canaria (figura 6).

Existe una clara relación entre el número de personas rescatadas y el tipo de embarcación, como se puede apreciar en la figura 7. La cifra de personas rescatadas por embarcación en las 635 actuaciones realizadas por SASEMAR en 2020 oscila entre 2 y 154. Como promedio en los cayucos se rescataron a 51 personas, mientras que, en las pateras a motor, esta cifra se reduce a 25. Las embarcaciones neumáticas tienen una capacidad intermedia, con 41 personas. Esto motiva que el número de inmigrantes rescatados en cayucos sea el 30% del total, en patera de motor el 61% y en embarcaciones neumáticas, el 8%.

Si comparamos los tipos de embarcaciones que se están usando con las que se usaron en 2006 apreciamos que, en aquel momento, predominó el cayuco, dado que las procedencias eran más alejadas, con puertas de salida como Noadibú en Mauritania o Saint Louis en Senegal, y que muchos de aquellos cayucos eran en su origen embarcaciones de carácter pesquero. En esta ocasión predominan naves más pequeñas lo que parece informarnos de grupos organizados que disponen de sus propias embarcaciones para el traslado irregular de personas (Canarias7, 2021).

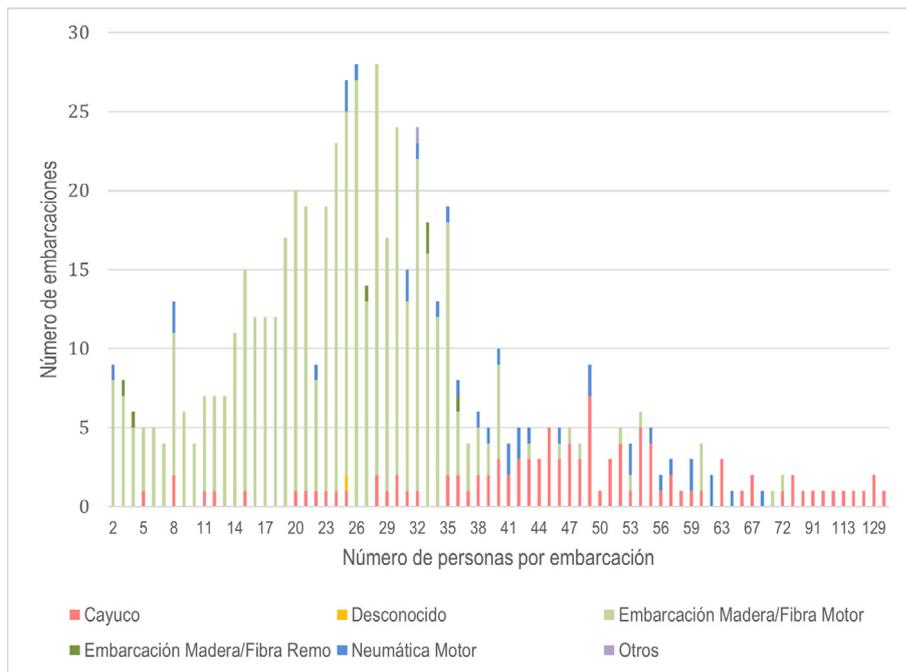
Una tendencia que se ha constatado en el pasado es que generalmente las embarcaciones de migrantes magrebíes no suelen incluir migrantes subsaharianos y viceversa (Barros *et al.*, 2002), por lo que la diversidad de embarcaciones revela la diversidad de orígenes, o, en otros términos, la existencia de un fenómeno inmigratorio actual muy diverso

**Figura 6.** Porcentaje de las actuaciones de rescate realizadas en las islas Canarias por Seguridad Marítima en 2020 por tipo de embarcación



Fuente: SASEMAR. Elaboración Propia

**Figura 7.** Operaciones de salvamento en las islas Canarias realizados por SASEMAR en 2020 según tipo de embarcación y número de personas rescatadas



Fuente: SASEMAR. Elaboración Propia

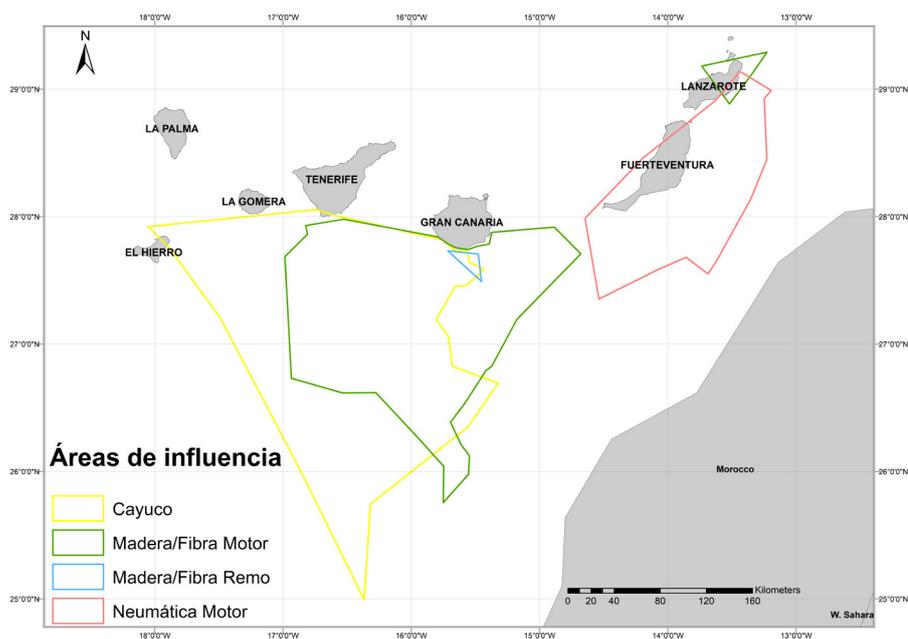
### 5.3. Trayectos migratorios y áreas de rescate

El tipo de embarcación nos informa de la procedencia de los flujos. Los cayucos tienen una mayor autonomía en el mar, por lo que suelen salir de atraques más alejados, muchas veces en Mauritania, Senegal, Gambia, Guinea Bissau o Guinea Conakry, mientras que las pateras y embarcaciones neumáticas proceden de puntos mar cercanos del litoral saharauí y marroquí. Con una lógica parecida, los cayucos pueden darse a la mar en periodos con aguas menos tranquilas, por lo que los inmigrantes de esta procedencia registran una estacionalidad menor.

Por tanto, en función del lugar de origen y el tipo de embarcación, podemos reconocer áreas de rescate diferenciadas, como se puede apreciar en la figura 8. La de las embarcaciones de fibra o madera con motor (pateras motorizadas) se extiende al sur de Gran Canaria y Tenerife, dado que las embarcaciones proceden de las costas del sur de Marruecos o el Sáhara Occidental. Los cayucos tienen un área de rescate mayor, con ubicaciones más meridionales, dado que en muchos casos proceden de costas más alejadas. Los rescates de embarcaciones neumáticas de motor se realizan en la franja marítima existente entre la costa africana y las islas de Lanzarote y Fuerteventura, lo que denota su procedencia desde las costas del sur y centro de Marruecos.

Por todo lo dicho, estamos ante un movimiento migratorio disímil al registrado en el año 2006 y más diverso, como parece indicar la variedad de embarcaciones y áreas de rescate. De hecho, el predominio de cayucos se relaciona con la llegada de migrantes malienses en los primeros meses de 2020 y de senegaleses y mauritanos desde septiembre de ese año, mientras que el crecimiento de los traslados en pateras motorizadas tiene que ver con la llegada de jóvenes marroquíes en los últimos meses.

**Figura 8.** Áreas de las operaciones de salvamento en las islas Canarias realizadas por SASEMAR en 2020 según tipo de embarcación



Fuente: SASEMAR. Elaboración Propia

## 6. CONCLUSIONES

Hemos visto en esta comunicación que por un periodo en el que los flujos migratorios por vía marítima dirigidos a Canarias mantuvieron cifras reducidas, se vive en la actualidad una crisis migratoria similar, en cuanto a su dimensión y consecuencias humanitarias, a la que se vivió en las islas entre 2006 y 2008. La situación actual se caracteriza por la diversidad de flujos de orígenes diversos y razones migratorias igualmente dispares. Se suman inmigrantes que debieran haber entrado en Europa a través de una petición de asilo a otros que emigran por razones económicas. Esta diversidad de flujos y orígenes se manifiesta en la heterogeneidad de las embarcaciones utilizadas y complica, en relación con la crisis migratoria de la primera década de este siglo, las actuaciones de rescate.

Se aprecian varias consecuencias relevantes a raíz del análisis de la actual situación inmigratoria, amén de las dramáticas consecuencias humanitarias que supone el elevado número de vidas que se están perdiendo. En primer lugar, que la ruta canaria se comporta como una válvula de escape de la ruta migratoria mediterránea occidental, de tal manera que cuando se hace más difícil la llegada a las costas del sur de España, las arribadas a Canarias crecen. La frontera marítima canaria se muestra como un espacio peligroso, pero también más permeable.

En segundo lugar, que estamos ante un movimiento migratorio irregular y contra cíclico respecto a la situación económica en Europa. Este crecimiento migratorio se produce en una etapa de crisis económica, cuando lo habitual es que la llegada de embarcaciones se intensifique en los periodos de bonanza en la Unión Europea. En otros términos, la movilidad migratoria analizada refleja la disparidad al derecho a la inmovilidad en época de pandemia. Los ocupados en sectores informales, en determinadas actividades económicas impactadas por la crisis o en otras que ya presentaban dificultades económicas se ven obligados a emigrar en un contexto poco propicio por el hecho de que sus estados igual que no han sabido salvaguardar su derecho al trabajo, tampoco son capaces de salvaguardar el derecho a la inmovilidad.

Y, en tercer lugar, apreciamos que la Unión Europea y el Estado español no están desarrollado una política adecuada de regulación y control de flujos inmigratorios en el actual periodo de pandemia. Las actuaciones se limitan a la asistencia humanitaria, con todas las críticas añadidas que han generado los espacios de acogida y las limitaciones a la movilidad interior en Europa. Las políticas de cooperación exterior y de control efectivo de flujos se han mostrado incapaces en la situación actual de pandemia y crisis económica.

## REFERENCIAS

- ALBERDI BIDAGUREN, J. & BIDAURRATZAGA AURRE, E. (2008). La nueva política exterior y de cooperación de España con el continente africano: el asociacionismo interesado del Plan África. *Revista CIDOB d'Afers internacionals*, 201-220.
- ASÍN CABRERA, M. A. (2008). Los acuerdos bilaterales suscritos por España en materia migratoria con países del continente africano. Especial consideración de la readmisión de inmigrantes en situación irregular. *Revista de Derecho Constitucional Europeo*, 10, 165-188.
- AZKONA, N. (2013). La coherencia de los Planes África a examen: La relación entre los flujos de migración y los fondos de cooperación al desarrollo entre África Occidental y la Unión Europea. Tesis Doctoral, UPV-EHU.
- BARROS, L., LAHLOU, M., ESCOFFIER, C., PUMARES, P. & RUSPINI, P. (2002). *La inmigración irregular subsahariana a través y hacia Marruecos*. Estudios sobre migraciones internacionales 54 S. Ginebra: Oficina Internacional del Trabajo.
- 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.
- CAMINANDO FRONTERAS (2021). Monitoreo del Derecho a la vida año 2020. Retrieved from <https://caminandofronteras.org/monitoreo/monitoreo-del-derecho-a-la-vida-ano-2020/>
- CANARIAS7 (2021, MARZO, 13). Cae una red que traía a inmigrantes y droga desde Marruecos. Retrieved from <https://www.canarias7.es/sucesos/traia-inmigrantes-droga-20210313104814-nt.html>
- CARLING, J. & HERNÁNDEZ-CARRETERO, M. (2011). Protecting Europe and Protecting Migrants? Strategies for Managing Unauthorised Migration from Africa. *British Journal of Politics and International Relations*, 13(1), 42-58. Retrieved from <https://doi.org/10.1111/j.1467-856X.2010.00438.x>
- CHOUZA, P. (2021, ENERO, 4). La pandemia reduce los flujos migratorios hacia Europa. *El País*. Retrieved from <https://elpais.com/internacional/2021-01-03/la-pandemia-reduce-los-flujos-migratorios-hacia-europa.html#:~:text=En%20un%20a%C3%B1o%20de%20severas,forma%20regular%20y%20por%20avi%C3%B3n>
- DEFENSOR DEL PUEBLO (2021). *La migración en Canarias*. Retrieved from [https://www.defensordel-pueblo.es/wp-content/uploads/2021/03/INFORME\\_Canarias.pdf](https://www.defensordel-pueblo.es/wp-content/uploads/2021/03/INFORME_Canarias.pdf).
- DOMÍNGUEZ-MUJICA, J., DÍAZ-HERNÁNDEZ, R. & PARREÑO-CASTELLANO, J. (2018). 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* (pp. 27-50). New York: Routledge.
- DUDEK, C. M. & 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. Retrieved from <https://doi.org/10.21308/recp.49.04>
- GARCÍA SACRISTÁN, V. M. (2016). *Importancia de la gestión de las fronteras para la paz y seguridad, contribución de la Guardia Civil*. Tesis doctoral, UNED.
- GODENAU, D. & BURASCHI, D. (2018). Las migraciones marítimas irregulares: las islas en la red de rutas. OBITen Factsheet 2-2018. Recuperado de [www.obiten.net](http://www.obiten.net)
- GODENAU, D. & ZAPATA HERNÁNDEZ, V. (2008). Canarias: inmigración en una región fronteriza del sur de la unión europea. *Política y Sociedad*, 45, 61-83.
- GREENPEACE AFRICA (2020): As Covid locks down West Africa its waters remain open to plunder. Retrieved from [https://www.greenpeace.org/static/planet4-africa-stateless/2020/10/7fef91ec-eng-report\\_1007.pdf?\\_ga=2.63345195.525889469.1618895803-428569025.1618895801](https://www.greenpeace.org/static/planet4-africa-stateless/2020/10/7fef91ec-eng-report_1007.pdf?_ga=2.63345195.525889469.1618895803-428569025.1618895801)

- MESA-PÉREZ, C.U. & PARREÑO-CASTELLANO, J. M. (2020). Flujos migratorios irregulares y operaciones de salvamento en el área marítima de Canarias (2003-08). XXIV Coloquio de Historia Canario-americana.
- NARANJO, J. (2020, FEBRERO, 10). Malí: radiografía de un conflicto sin fin. *El Día*. Retrieved from <https://www.eldia.es/canarias/2020/02/11/mali-radiografia-conflicto-22468332.html>
- NDIAYE, A. (2020, NOVIEMBRE, 21). Cuando la desesperación gana y el desastre se instala en las costas senegalesa y canaria. Retrieved from *Greenpeace España*. <https://es.greenpeace.org/es/noticias/cuando-la-desesperacion-gana-y-el-desastre-se-instala-en-las-costas-senegalesa-y-canaria/>
- RODRÍGUEZ, J.M. (2021, ENERO, 2). El cayuco de hoy a los ojos de quienes llegaron en la anterior oleada. *Canarias7*. Retrieved from <https://www.canarias7.es/politica/cayuco-ojos-llegaron-20210102205049-nt.html>