

Título: LA CRISIS MIGRATORIA EN LAS ISLAS CANARIAS

Autor/a: Clara González Tamames

Universidad de Valladolid

Tutor/a: Eduardo Fernández Huerga

Departamento de Economía y Estadística

Universidad de León

Curso 2023-24

Máster en Cooperación Internacional para el Desarrollo



Título: La Crisis Migratoria en las Islas Canarias**Resumen:**

El objetivo de este trabajo es describir la crisis migratoria que se está produciendo en las Islas Canarias desde el año 2006 y analizar críticamente la gestión de la misma por parte de las autoridades, tanto europeas como españolas. Para ello, el trabajo comienza explicando algunos conceptos básicos y exponiendo brevemente el papel de la migración dentro de la Agenda 2030. Después se describen las rutas migratorias existentes en Europa y se ofrece una visión panorámica de la inmigración en España. Posteriormente se dedica un apartado a explicar la Ruta Atlántica y la crisis migratoria en las Islas Canarias. A continuación, se analiza la gestión de la crisis por parte de las autoridades, resaltando la vulneración de los derechos de las personas migrantes y exponiendo ejemplos de malas prácticas relacionadas con los regímenes de inmovilidad. Por último, se recogen algunas propuestas de mejora de la situación de las personas refugiadas en España y se valora la importancia de la cooperación en toda esta crisis.

Palabras clave:

Crisis migratoria, Islas Canarias, gestión política, Europa, ruta migratoria, cooperación internacional, derechos humanos.

Abstract:

The aim of this paper is to describe the migration crisis that has been occurring in the Canary Islands since 2006 and to critically analyse the management of this crisis by both European and Spanish authorities. To this end, the paper begins by explaining some basic concepts and briefly outlining the role of migration within the 2030 Agenda. It then describes the existing migration routes in Europe and offers an overview of immigration in Spain. A section is then devoted to explaining the Atlantic Route and the migration crisis in the Canary Islands. This is followed by an analysis of the authorities' management of the crisis, highlighting the violation of migrants' rights and giving examples of bad practices related to immobility regimes. Finally, some proposals are made to improve the situation of refugees in Spain and the importance of cooperation throughout this crisis is assessed. All in all, the paper shows that, despite the efforts made, there are still problems with the coherence of migration policies with migrants' rights.

Keywords:

Migration crisis, Canary Islands, political management, Europe, migration route, international cooperation, human rights.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN.....	4
1. ALGUNOS CONCEPTOS BÁSICOS.....	6
2. MIGRACIÓN Y AGENDA 2030.....	8
3. RUTAS MIGRATORIAS EN EUROPA.....	10
4. LA INMIGRACIÓN EN ESPAÑA: UNA VISIÓN PANORÁMICA	14
5. LA RUTA ATLÁNTICA Y LA CRISIS MIGRATORIA EN LAS ISLAS CANARIAS.....	18
6. LA GESTIÓN DE LA CRISIS MIGRATORIA EN LAS ISLAS CANARIAS	22
6.1 Las personas migrantes en Europa: marco normativo e instrumentos y políticas	22
6.2 La gestión de la situación en Europa y en España.....	26
6.3 La vulneración de derechos.....	30
6.4 Ejemplo de malas prácticas con los Regímenes de inmovilidad	32
7. PROPUESTAS DE MEJORA Y BUENAS PRÁCTICAS	35
8. LA IMPORTANCIA DE LA COOPERACIÓN INTERNACIONAL PARA EL DESARROLLO...	36
CONCLUSIONES.....	39
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	43

INTRODUCCIÓN

La migración es un derecho humano y un fenómeno que ha estado presente a través de la historia de la humanidad. Actualmente, nos encontramos en un momento en donde el desplazamiento de personas a través de las fronteras es cada vez más común; es por ello por lo que se considera oportuno indagar sobre la temática (Gasman-Zylbermann & Pérez-Haro, 2024). Todo esto es objeto habitual de atención en periódicos, telediarios, programas de radio o televisión, e incluso en conversaciones cotidianas del día a día. Sin embargo, cuando es de crisis migratoria de lo que se habla, los oyentes pasan a mostrar más interés aún. Son muchas las ideas que se tienen sobre la crisis migratoria y todo lo que ésta conlleva, además de los posicionamientos políticos, que también son muy variados. Concretamente en España, llama la atención la situación que se está viviendo en Canarias con la masiva llegada de personas migrantes al archipiélago. A veces se recibe tanta información sobre el tema que los ciudadanos no pueden formar una opinión crítica al respecto. Por todo ello, parece que la crisis migratoria en Canarias es un tema de notable interés y que puede resultar útil intentar explicar la situación y analizar cómo se está afrontando.

En los últimos años han aumentado las migraciones marítimas irregulares, concretamente a través de la ruta atlántica a Canarias. La evolución en la llegada de migrantes durante la anterior crisis migratoria muestra similitudes con la actual, aunque la falta de planificación y la débil respuesta inicial para gestionar esta migración ha puesto el fenómeno en el centro del debate. Como resultado, en un contexto social de gran incertidumbre debido a la crisis sanitaria y económica, surge la necesidad de reconsiderar el análisis de la gestión de la movilidad para entender mejor sus características actuales y claves (Godenau, Buraschi, & Zapata Hernández, 2020).

No obstante, esta situación no es algo nuevo. Prácticamente, desde principios de siglo, es un tema que ha estado presente en las negociaciones políticas de la Unión Europea, imponiendo en los estados miembros medidas para frenar las crisis migratorias que han tenido lugar, especialmente en el Mediterráneo, pero últimamente, cada vez más, en Canarias (Panbianco, 2016). Al fin y al cabo, la crisis migratoria en Europa ha sido uno de los desafíos más significativos de la última década, con la región enfrentándose a un aumento constante en el número de personas que buscan asilo y mejores condiciones de vida (Rodríguez Camejo, 2021). Canarias, en particular, ha emergido como un punto crítico en la ruta migratoria atlántica, utilizada por migrantes provenientes de África para intentar llegar a Europa. Además, esta situación se ha visto exacerbada por la pandemia de

coronavirus, que ha añadido una capa adicional de complejidad a la gestión de los flujos migratorios (González, 2020).

En cuanto a las políticas migratorias de la Unión Europea, estas han sido objeto de intenso debate, con críticas que van desde la falta de coordinación entre los Estados miembros hasta las medidas restrictivas que, según algunos, violan los derechos humanos de los migrantes. El enfoque de la UE ha oscilado entre la seguridad fronteriza y la cooperación con países de origen y tránsito para reducir la migración irregular (Carrera et al., 2016). En este contexto, en Canarias también se han implementado diversas estrategias, aunque la respuesta inicial de alguna ha sido insuficiente (Arango, 2021).

Si se pone el foco en los derechos humanos de las personas migrantes, también se han considerado una preocupación central en esta crisis. Numerosos informes de organizaciones no gubernamentales, como Amnistía Internacional en su informe sobre la situación de los derechos humanos en el mundo (2021), han documentado condiciones inadecuadas en los centros de acogida y procedimientos de asilo que no cumplen con los estándares internacionales.

En este contexto, el objetivo principal de este trabajo es describir la crisis migratoria que se está produciendo en las Islas Canarias desde el año 2006 y analizar críticamente la gestión que se está efectuando de la misma por parte de las autoridades, tanto europeas, como españolas.

De forma más detallada, a lo largo del trabajo se pretende alcanzar los siguientes objetivos específicos: contextualizar la migración a lo largo de los años y su relación con el desarrollo a través de la Agenda 2030; describir las diversas rutas migratorias existentes de llegada a Europa; presentar las medidas políticas que se han ido proponiendo de manera cronológica desde 2015 hasta la actualidad; y reflejar la importancia de la cooperación al desarrollo en esta crisis migratoria.

Para alcanzar estos objetivos, el presente trabajo se organiza de la siguiente manera: En primer lugar, se explicarán algunos conceptos básicos que se consideran oportunos para entender mejor el trabajo; y se expondrá un breve apartado sobre la migración y la Agenda 2030. En segundo lugar, se describirán las rutas migratorias en Europa y una visión panorámica de la inmigración en España. Además, se dedicará un apartado a explicar la ruta atlántica y la crisis migratoria en las Islas Canarias. A continuación, se pasará a explicar la gestión de la crisis migratoria en las Islas Canarias; para ello, se comenzará detallando el marco normativo, instrumentos y políticas para las personas migrantes en Europa y en

España, más tarde la gestión de la situación realizada en Europa y en España, a continuación, se abordará la vulneración de los derechos de las personas migrantes en esta situación y, finalmente, se expondrán ejemplos de malas prácticas con los regímenes de inmovilidad. Por último, la parte final del trabajo se destina a describir propuestas de mejora y a destacar la importancia de la cooperación internacional para el desarrollo para afrontar esta crisis migratoria, finalizando el trabajo con las conclusiones.

En cuanto a la metodología utilizada se fundamenta en una revisión bibliográfica a lo largo de diversos artículos e informes de organizaciones internacionales. Además, se presentarán datos reales para profundizar en la situación.

1. ALGUNOS CONCEPTOS BÁSICOS

Para empezar a desarrollar los apartados propuestos en el siguiente trabajo, se considera oportuno comenzar por la base; para ello es necesario explicar algunos conceptos esenciales con el fin de ir tomando contacto con términos que se utilizarán a lo largo de dicho trabajo.

Se empezará por la definición de **migrante**; este término es muy amplio y no está aceptado de manera universal, pero según el glosario de International Organization for Migration (IOM) (2019) “designa a toda persona que se traslada fuera de su lugar de residencia habitual, ya sea dentro de un país o a través de una frontera internacional, de manera temporal o permanente, y por diversas razones”. Hay que destacar que en este concepto se incluyen una serie de categorías bien definidas de personas: personas cuya forma de traslado está jurídicamente definida, pero también personas cuyo medio de traslado no está definido en el derecho internacional. Aquí entra el término de migración irregular, también planteado por la International Organization for Migration (IOM) (2019), que hace referencia a todas aquellas personas que se mueven sin seguir las leyes de los países, tanto de origen, como de tránsito, o de destino. Del mismo modo, diferenciando este concepto con el de extranjero; según el glosario propuesto por International Organization for Migration (IOM) (2019), un **extranjero** es un ciudadano de otro país que se debe regir sobre las leyes para los no ciudadanos del país en el que se encuentran, sobre todo por motivos de educación, empleo, viaje o residencia y puede ser que esté durante una temporada o simplemente de visita.

Otro concepto que se considera de relevante conocimiento para este trabajo es el concepto de **rutas migratorias**. Las rutas migratorias son las vías que utilizan las personas que deciden desplazarse de un sitio a otro, ya sea dentro de su propio país o, por el

contrario, fuera de este, atravesando fronteras internacionales. La mayor parte de la población realiza estos viajes rigiéndose por las normas y mediante rutas oficiales. No obstante, existen rutas migratorias fuera de las normas establecidas por cada país; de estas rutas se hablará en el trabajo. Los desplazamientos por estas rutas migratorias se deben a situaciones delicadas e inestables que se viven en algunos países y que provocan que sus habitantes tengan que tomar estas rutas para poder buscar una mejora en sus vidas (Frontex, 2023). Estas personas que tienen que huir de sus hogares son apodadas con el nombre de **desplazados**. Si son desplazados internos significa que no traspasan una frontera estatal internacionalmente reconocida (International Organization for Migration (IOM), 2019).

A parte de rutas migratorias, se considera importante aclarar la definición de **crisis migratoria**, ya que es un concepto relevante que aparecerá a lo largo del trabajo. Una crisis migratoria se refiere a una crisis que genera desplazamientos de población de forma interna o externa a las fronteras de un país. Puede ocurrir de repente o de manera espaciada en el tiempo. Además, puede ser afectada por los flujos migratorios anteriores o puede generar cambios en los flujos siguientes. En general, al hablar de crisis se hace referencia a movimientos migratorios complejos y de grandes dimensiones, además de los hechos que suele conllevar consigo como la vulneración de los derechos humanos de las personas desplazadas y las comunidades o la difícil gestión de la migración que implica en un periodo largo de tiempo. Es un término algo complejo debido a que se puede referir a situaciones migratorias diferentes (Organización Internacional para las Migraciones (OIM), 2024a).

De esencial importancia también es saber el significado del término **espacio Schengen**, ya que es uno de los logros más relevantes que Europa ha conseguido. Recibe el nombre del pequeño pueblo localizado en Luxemburgo donde se firmó el Acuerdo. El espacio se inició en el año 1985 y al principio fue propuesto por cinco países miembros de la UE, pero más adelante se fue ampliando. En 1991 se adhirió España y en estos momentos está formado por 29 países, siendo la zona de libre circulación más grande del mundo (Luque González, 2004). Esto se refiere a que entre las fronteras de los países que pertenecen a este espacio, no hay controles para la circulación de personas. Actualmente 25 estados, de los 27 que conforman la Unión Europea, forman parte del Schengen, además de los países de Islandia, Liechtenstein, Noruega y Suiza. Las personas migrantes que llegan a algún país perteneciente a este espacio pueden beneficiarse siempre y cuando tengan un visado común que propone la UE (Consejo Europeo y Consejo de la Unión Europea, 2024a).

Por último, se considera relevante definir el término de remesas, ya que aparecerá más adelante en el trabajo y es un concepto significativo cuando se habla de migraciones. Las remesas representan los ingresos de los hogares procedentes de economías extranjeras que surgen sobre todo del desplazamiento, ya sea temporal o permanente, de personas al extranjero. Puede ser dinero en efectivo o, por el contrario, artículos no monetarios. Además, las vías de transporte de estos artículos pueden ser a través de canales formales, como las transferencias o, canales informales, como cuando se envía un paquete atravesando fronteras (International Monetary Fund, 2009).

2. MIGRACIÓN Y AGENDA 2030

Se considera importante comenzar señalando la relación existente entre las migraciones y la Agenda 2030, ya que dicha Agenda y sus respectivos Objetivos de Desarrollo Sostenible guardan una estrecha relación con la cooperación.

Como es sabido, los Objetivos de Desarrollo Sostenible son esenciales en el mundo de la cooperación y forman un llamamiento de carácter universal a la acción humana para intentar frenar o acabar con la pobreza, preservar la Tierra y optimizar el nivel de vida de todas las personas. Estos surgieron en el año 2015, cuando las Naciones Unidas propusieron y acordaron 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible para la Agenda de Desarrollo Sostenible 2030, sustituyendo a los ya prescritos Objetivos del Milenio. A pesar de las medidas propuestas por cada gobierno para llegar a cumplir los objetivos, la realidad es que se está lejos de conseguirlos, debido a la velocidad y la implicación en la consecución de estos (Naciones Unidas, 2023).

La Agenda 2030 reconoce que la migración es una herramienta fundamental para impulsar el desarrollo sostenible: aporta capacidades, conocimiento, trabajo, inversión y diversidad cultural, no solo desde el punto de vista del destino, sino también desde el origen. El proceso económico, político o social en el que se encuentre un país, determinará el momento en el que ocurrirá la migración. Si la migración no cuenta con una gobernanza óptima, esto afectará negativamente al desarrollo y, por lo tanto, a la seguridad de las personas migrantes y a la presión de las comunidades. Es por eso por lo que es tan importante trabajar con un enfoque de gobernanza que englobe a todo el gobierno, no solo a un sector de políticas únicamente, ya que la migración es algo multidimensional. De esta manera, se tiene que abarcar la migración en todas las áreas políticas y leyes, desde la educación, pasando por las políticas comerciales y fiscales, hasta la sanidad (Organización Internacional para las Migraciones, 2023).

Todos los ODS se interrelacionan directa o indirectamente con la migración; sin embargo, uno de los que más impacto puede llegar a tener es el objetivo número 10 “Reducción de desigualdades”. Al fin y al cabo, en este ámbito se ven muchas desigualdades, ya que dependiendo del motivo o del lugar de origen, algunas personas cuentan con más facilidades que otras. La OIM cuenta con una estrategia para trabajar estas desigualdades y, para ello, trata de cumplir con las Metas del ODS 10 que más se centran en la migración (Organización Internacional para las Migraciones, 2020): la Meta 10.7 “Facilitar la migración y la movilidad ordenadas, seguras, regulares y responsables de las personas, incluso mediante la aplicación de políticas migratorias planificadas y bien gestionadas” y los tres respectivos apartados que esta meta conlleva, especialmente el 10.c sobre remesas (Naciones Unidas, s.f.).

El proceso migratorio necesita de unas políticas para conseguir un mayor orden y eficacia. Dichas políticas deben ser públicas y tener un carácter regional, nacional e internacional, para poder abarcar todas las causas de estos movimientos de la mejor manera posible. En definitiva, la raíz de las migraciones se debe a la pobreza, las pocas oportunidades que se tienen, las guerras, las crisis climáticas o la situación política deficiente, entre otras muchas. Para conseguir paliar estas problemáticas, la ONU ha considerado reseñable relacionar las migraciones con el desarrollo e introducir estos conceptos ligados en las estrategias que se vayan a utilizar de cara a los movimientos migratorios. El hecho de que las migraciones se relacionen con el desarrollo se debe, en parte, a que las remesas de migrantes consiguen frenar la pobreza y arrojar un rayo de luz logrando un acceso a la educación o la sanidad. Si además de enviar remesas, regresan a sus países de origen, favorecen el crecimiento económico de este. Las Naciones Unidas tiene clara esta relación entre conceptos y así lo reflejan incluyendo la migración en la Agenda 2030 (García Coso, 2017). Pero, aparte de las remesas, la Agenda 2030 reconoce que la migración es un importante agente propulsor del desarrollo sostenible por diversos motivos, entre ellos porque fortalece la fuerza de trabajo, la inversión y la diversidad cultural. No obstante, no se puede ver el lado positivo de las migraciones mirando solo lo que aportan las personas migrantes, ya que la relación existente entre migración y desarrollo es más complicada. Los gobiernos de los países de origen también deben poner de su parte y tienen que tomar medidas adecuadas para que las personas migrantes no sufran peligro de sentirse presionadas a tener que emigrar (Organización Internacional para las Migraciones, 2023).

En lo relativo a la implicación de la Agenda 2030 con las migraciones hay que añadir que en el año 2006 se impulsa, sobre todo por parte de la Unión Europea, el Enfoque Global. Esto consiste en intentar quedarse con lo positivo de las migraciones, siendo así ésta la imagen que se difunda. Algunos de los puntos positivos son: las remesas, el retorno, los proyectos

migratorios, etc. Además, este mismo año surgen dos instrumentos que servirán para trabajar la temática de las migraciones; estos son el Foro y el Grupo sobre Migraciones y Desarrollo (Carballo de la Riva, 2017). Sin embargo, a pesar de la Agenda y de los diversos acuerdos a los que llegaban los Estados liderados por las Naciones Unidas, a las cuestiones sobre migraciones no se les daba mayor profundidad. Por ello, el 19 de septiembre de 2016, se firma la Declaración de Nueva York para los Refugiados y Migrantes, una herramienta que consistió principalmente en dos pactos, el Pacto Mundial sobre los Refugiados y el Pacto Mundial para la Migración Segura, Ordenada y Regular. Esta declaración firmada implica dar la relevancia que hasta el momento no se les había dado a las personas migrantes, mediante la seguridad y la protección de las personas refugiadas, y el compromiso de los países miembros de las Naciones Unidas de mejorar la seguridad de las personas en los movimientos migratorios (ACNUR, s.f.).

3. RUTAS MIGRATORIAS EN EUROPA

Poniendo en contexto la relevancia del Mediterráneo como puerta de entrada a Europa, hay que decir que el Mar Mediterráneo ha sido siempre un territorio importante debido a su ubicación y conexión con tres continentes. Con una extensión de 2,5 millones de kilómetros (National Geographic España, 2023) y unos 46.000 kilómetros de costa, se posiciona en segundo puesto en el ranking de mares interiores más grandes del mundo (Balta, 2017). Todas estas características lo convierten en un atractivo para ser atravesado por miles de personas cada año. Para comenzar este apartado se empezará exponiendo las principales vías irregulares de entrada a Europa.

La primera de ellas es **la ruta del Mediterráneo Central**, cuyo destino principal es Italia (específicamente la isla de Lampedusa, Sicilia y el sur del país) aunque, en menor grado, también concierne a Malta. La mayoría de migrantes que llegan a las costas a través de esta ruta proceden de Libia, en primer lugar, pero también de Túnez, Egipto y Argelia (Organización Internacional para las Migraciones, 2021a). Sobre esta ruta hay que destacar que es la más peligrosa de todas las existentes para los migrantes que la transitan, debido a su dificultad de ser atravesada, al tratarse de la ruta donde mayor distancia se debe recorrer. No es lo mismo los 14,4 kilómetros que tiene el Estrecho de Gibraltar separando España de Marruecos, que los 294 kilómetros que distan entre Libia y Lampedusa (National Geographic España, 2023).

Otra ruta concurrida dentro del Mar Mediterráneo es **la ruta del Mediterráneo Oriental**. Dicha ruta también consta de un recorrido marítimo, pero esta vez desde Turquía a Grecia,

principalmente. Sin embargo, también se presentan como países de destino Chipre y Bulgaria, aunque en menor medida. Lo destacable de esta ruta fue su auge durante el año 2015, convirtiéndose en la principal vía marítima de entrada a Europa durante ese año. No obstante, esa situación se revirtió pronto debido a las medidas impuestas por la Unión Europea junto con Turquía al año siguiente. En cuanto a la nacionalidad de las principales personas migrantes que realizan este recorrido, se trata de aquellas procedentes de Asia Occidental y Meridional, como sirios, iraquíes y afganos (Organización Internacional para las Migraciones, 2021a).

También está **la ruta del Canal de la Mancha**; dicha ruta se trata de una vía marítima que separa Francia de Reino Unido, con una longitud de 560 kilómetros. En los últimos años cuenta con un aumento de personas migrantes que cruzan cada año el canal, enfrentándose al peligro que éste conlleva. Concretamente, desde el año 2018 han pasado por el canal un total de 51.824 personas. Mientras continúan los intentos de negociación entre Francia e Inglaterra, que no terminan de llegar a un acuerdo, las cifras de personas migrantes que se juegan la vida siguen en aumento (Europa Press Internacional, 2022). Según Blasco (2021), investigador del Observatorio de Migración de la Universidad de Oxford, la mayor parte de los migrantes que atraviesan el canal son procedentes de Irán, Afganistán, Yemen, Siria y Sudán. Además, el aumento de personas que cruzan a través de esta ruta anualmente es debido a la dificultad, cada vez mayor, de cruzar por vías terrestres, ya que existe mucha vigilancia.

No obstante, no todas las rutas de llegada irregular a Europa son a través del mar. Existe también la conocida **ruta de los Balcanes Occidentales**. Esta vía terrestre es un paso hacia la Unión Europea a través de países como Albania, Bosnia y Herzegovina, Kosovo, Macedonia del Norte, Montenegro y Serbia, es decir, la región de los Balcanes. Aunque esta ruta tuviera una disminución de las cifras de migrantes que la transitaban durante los años posteriores a 2015, en 2019 volvió a aumentar de nuevo. Las personas migrantes que recorren esta ruta proceden principalmente de Oriente Medio, Asia y África (Consejo Europeo y Consejo de la Unión Europea, 2024b), concretamente de Siria, Turquía y Afganistán (Frontex, 2023).

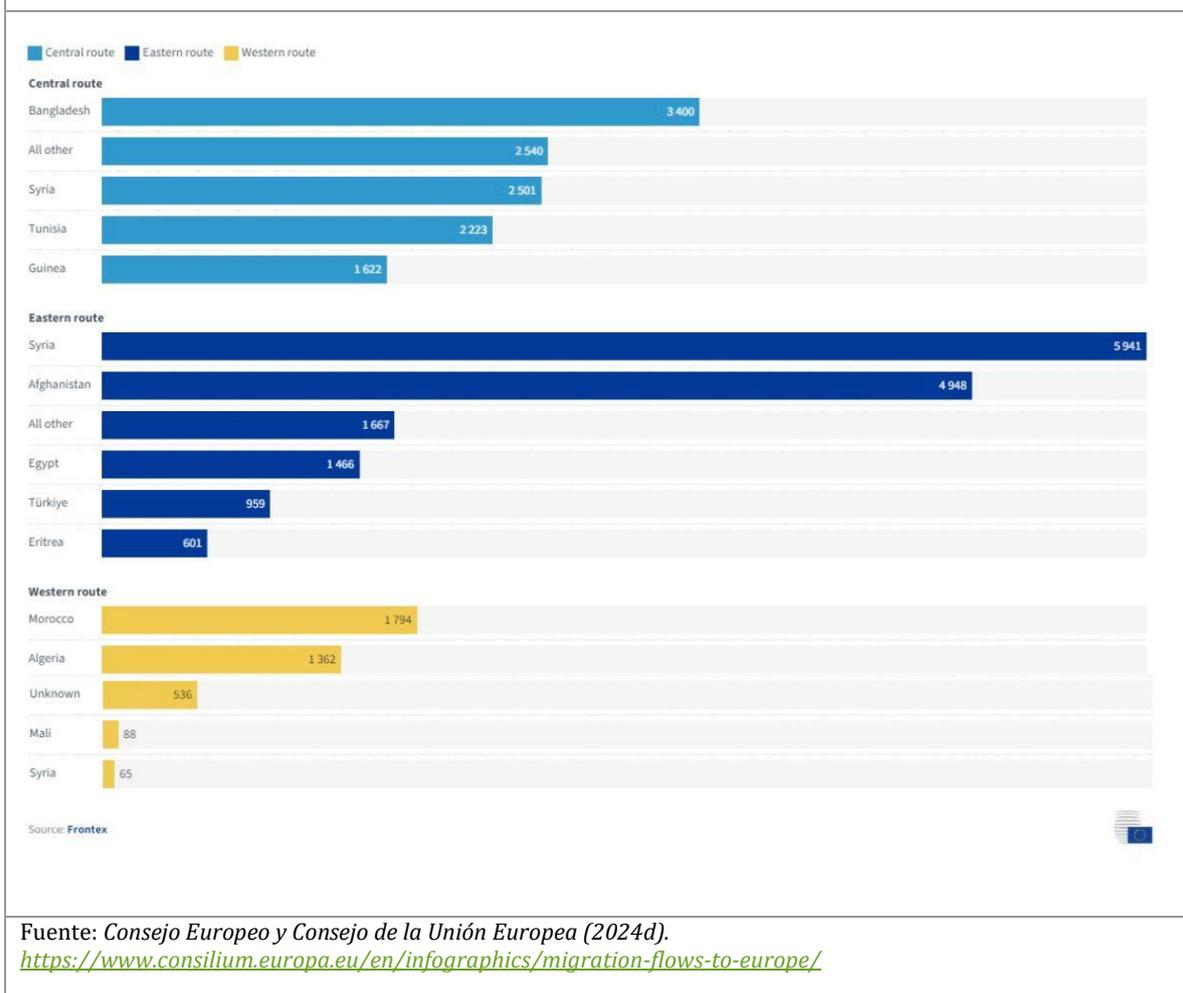
La ruta del Cáucaso o ruta de las fronteras orientales consiste en una ruta terrestre de unos 6.000 kilómetros de longitud que recorre los países de Bielorrusia, Moldavia, Ucrania, Rusia y algunos países pertenecientes a la Unión Europea, como pueden ser Estonia, Finlandia, Hungría, Letonia, Lituania, Noruega, Polonia, Eslovaquia y Rumania (es decir, los países que componen la Europa del Este). Anteriormente esta ruta era más utilizada; sin

embargo, en el año 2023, se notó un derrumbe del 12% de flujos migratorios que cruzaron esta ruta. Esto es debido, en parte, al conflicto político que están viviendo muchos de los países que conforman esta ruta, como Ucrania, Bielorrusia y Rusia (Frontex, 2023). En este punto, se recuerda también el conflicto bélico que está teniendo lugar en Ucrania, lo que provoca el desplazamiento de muchas personas y hace que tengan que salir de su país adentrándose en países más al centro de Europa (ACNUR, 2022). Aunque disminuyera el auge de la ruta, lo que sí que aumentó fue el número de solicitantes de asilo en las fronteras de los países orientales de Europa (Frontex, 2023).

No se pueden dejar de lado **las rutas internas de África**. No todas las personas migrantes parten de países como Túnez o Marruecos para cruzar directamente a Europa. De hecho, la mayoría, para llegar a esos países, han tenido que atravesar muchos otros países de tránsito. Estos recorridos juegan un papel fundamental; además, las personas que los cruzan también corren peligro a lo largo de este camino. Muchos comienzan el viaje desde el África Subsahariana teniendo que atravesar lugares como el desierto del Sáhara o el cruce de Ras Ajdir (National Geographic España, 2023).

En cuanto a las rutas migratorias de entrada irregular en España destacan dos: **La ruta de África Occidental** que llega a Canarias (de la cual se hablará en un apartado especial, ya que es el principal tema del trabajo) y **la ruta del Mediterráneo Occidental**, donde se encuadra Marruecos y el sur de España y que se puede realizar tanto por tierra como por mar. Aunque es cierto que cada vez utilizan esta vía más países a parte de Marruecos y Argelia, como pueden ser Sudán, Nigeria, Chad o Mali. También era concurrida esta vía de entrada por personas procedentes de Siria, sobre todo en el año 2015 (González García, 2019). Dicha ruta hace referencia a las llegadas que se realizan a través del mar Mediterráneo a la península, pero también a las llegadas a las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla. En el año 2018 esta ruta fue la más utilizada por las personas migrantes para conseguir entrar a Europa, pero a partir del año siguiente las cifras se redujeron debido a las medidas tomadas por el Gobierno de España y también por el de Marruecos. A todo esto, se sumó la pandemia COVID-19 vivida durante el 2020 (Consejo Europeo y Consejo de la Unión Europea, 2024c).

En la Figura 1 aparecen representadas las principales nacionalidades de las cuales proceden las personas migrantes en cada ruta migratoria. Una vez descritas todas se puede observar que realmente la que más personas mueve es la ruta del Mediterráneo Central. Esto puede ser debido a su localización tan céntrica, tanto para los países de origen, ya que está entre África y Asia occidental, como para los países de destino, ya que se encuentra en el centro de Europa.

Figura 1. Principales nacionalidades por ruta

Fuente: Consejo Europeo y Consejo de la Unión Europea (2024d).

<https://www.consilium.europa.eu/en/infographics/migration-flows-to-europe/>

Dejando a un lado las rutas migratorias, si se detallan las consecuencias del movimiento migratorio que ha habido, según el *Informe sobre las Migraciones en el Mundo 2022* (Organización Internacional para las Migraciones, 2022), se muestra un trágico aumento del desplazamiento por culpa de guerras o desastres naturales y todo ello a pesar de la considerable reducción de la movilidad causada por la pandemia de COVID-19 y sus restricciones. Así como el transporte aéreo se redujo en un 60% en 2020 respecto del año anterior, el número de migrantes internacionales ha ido evolucionando de 84 millones en el año 1970 hasta 281 millones en 2020. Sin embargo, aunque no lo parezca, la pandemia sí que afectó a las migraciones, ya que realmente la cifra debería haber sido 2 millones mayor a lo que realmente fue. Por lo que, a pesar de que las movilidades turísticas disminuyeran en la pandemia en un 71,19%, se ha visto que esta crisis sanitaria no afectó tanto en los movimientos de las personas migrantes que accedían ilegalmente a los países europeos, lo que sirvió a los traficantes de seres humanos para lucrarse a costa de las vidas de las

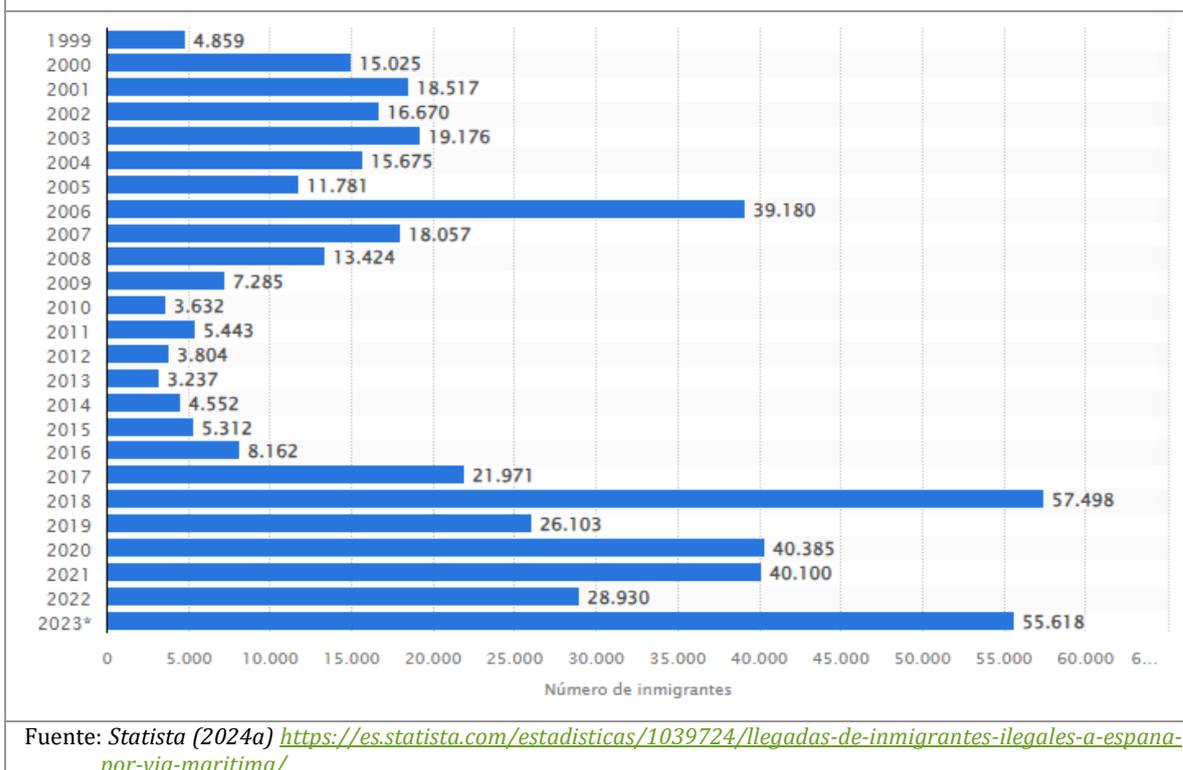
personas migrantes que salían de sus países en busca de nuevas oportunidades (Domínguez Mujica, Parreño Castellano, y Moreno Medina, 2022). Con todo esto, se llegó a utilizar un nuevo concepto de “movilidades de choque” que hace referencia a movimientos migratorios que ocurren de manera desordenada ante alguna situación aguda. Puede ser, de repente, movimientos pronunciados como vuelos de emergencia; en el caso de Canarias se realizaron hacia el resto de la península para conseguir una repartición más equitativa o repatriaciones abundantes. En cambio, puede ocurrir que, por el contrario, se paralice completamente el movimiento mediante confinamientos o cierre de ciudades (Xiang et al., 2023).

4. LA INMIGRACIÓN EN ESPAÑA: UNA VISIÓN PANORÁMICA

Habiendo hablado de Europa en general, se considera oportuno ir enfocando el trabajo en la situación en España. Como ya se ha visto, las personas migrantes llegan a Europa tanto por tierra como por mar; sin embargo, la ruta marítima siempre ha resaltado más y ha sido la principal vía de acceso a nuestro país. En la Figura 2 se puede observar la evolución de personas migrantes que han llegado a España en situación de irregularidad y por vía marítima, entre los años 1999 y 2023. Aunque previamente ya había casos, la inmigración irregular, desde el norte de África hasta España, comenzó a darse con más fuerza a finales de los años 80. Hasta el año 2005 llegaban personas a la península, pero sin que supusiera cifras alarmantes. En parte, fue gracias al aumento de la seguridad, concretamente con el Proyecto SIVE (Sistema Integrado de Vigilancia Exterior), que se implementó a finales de los años 90 y principios de los 2000. Este sistema consistía en un elaborado método que la Guardia Civil instaló en las costas de España para detectar las embarcaciones que se acercaban. Sin embargo, este sistema se llevó a cabo primero en territorios del sur de la península; es por ello, por lo que en el año 2006 la crisis de los cayucos sorprendió inesperadamente en las islas, lo que explica el porqué del aumento tan repentino. Gracias a la extensión del SIVE en el archipiélago y los acuerdos que realizó España con los países de donde procedía la mayor parte de las personas migrantes que llegaban, esa cantidad de llegadas se consiguió frenar durante los siguientes años, llegando a cifras casi insignificantes, como se puede ver, hasta el 2017 (Espinosa Navas, 2018). El año 2018 también marcó una época significativa en cuanto a llegadas de inmigrantes irregulares. Este año se produjo el récord histórico de llegadas, lo que se conoció como “crisis migratoria”, explicado más adelante. Los años siguientes no se consiguió volver a cifras previas. Esto se asocia a la pandemia, ya que se aumentaron los casos de pobreza, provocando los crecientes desplazamientos (Ba Palmqvist, 2021). Si se observa la última barra del gráfico, se puede ver que durante el año 2023 se vuelve a llegar prácticamente a cifras históricas. Si seguimos

mirando al futuro, según el último informe de inmigración irregular (datos acumulados del 1 de enero al 15 de junio 2024), que el Ministerio del Interior actualiza quincenalmente, el total de inmigrantes llegados a España por vía marítima ha aumentado de 10.348 personas en 2023 a 23.037 en 2024. Concretamente en Canarias la cifra ha pasado de 5.914 en 2023 a 18.977 en el mismo periodo de 2024. Por lo que se puede considerar que estamos ante otra crisis migratoria que, parece, va a superar a las anteriores.

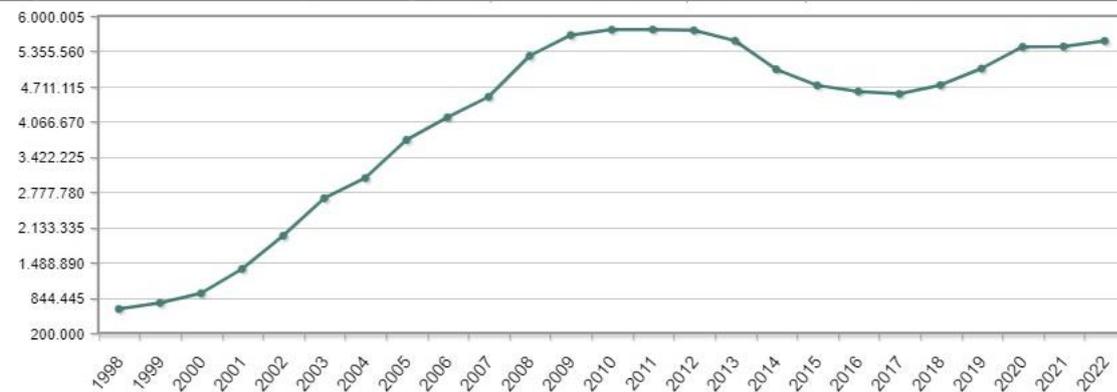
Figura 2. Número total de inmigrantes irregulares que llegaron a España por vía marítima entre 1999 y 2023



Estas fluctuaciones en los movimientos se entienden mejor con datos y para ello se aportarán cifras relativas al stock de personas extranjeras que hay y ha habido a lo largo de los años. Si echamos la vista unos años más atrás, según el INE (2022), España tenía aproximadamente 630.000 personas extranjeras en el año 1998, sin embargo, en el año 2021 la cifra asciende a 5.440.000 personas, lo que es 8 veces más que a principios del milenio. Pero estos cambios no han sido constantes a lo largo del tiempo, sino que han fluctuado en diversas fases. La **primera fase** va desde principios del siglo XXI hasta 2009; es la fase de mayor crecimiento, en la que se llegó a contar con más de 5.600.000 personas extranjeras en el 2009. La **segunda fase** va entre 2009 y 2021; durante esta etapa ocurre un estancamiento y un decrecimiento de la población extranjera. Para concretar más, del 2009 al 2012 la curva se estabiliza, es decir, no se registraron variaciones significativas. Sin

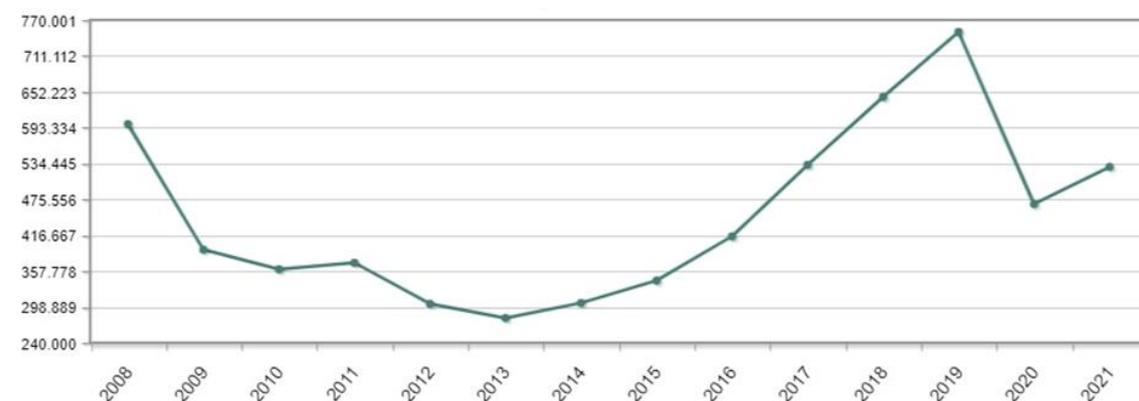
embargo, a partir de 2013 comenzó a disminuir la cantidad de personas extranjeras hasta el año 2019, con un total de 4.700.000 personas extranjeras registradas aproximadamente en el año 2018. A partir de ese año las cifras han ido en aumento hasta volver a recuperar en el año 2020 a las cifras que había en 2009. De cualquier forma, es cierto, como se ha mencionado anteriormente, que las cifras se han estancado estos últimos años, debido a la pandemia (Centeno Martín & Myers-Gallardo, 2023). En la Figura 3 se pueden apreciar mejor los datos descritos.

Figura 3. Población extranjera en España de 1998 a 2022



Fuente: Instituto Nacional de Estadística (2022a).

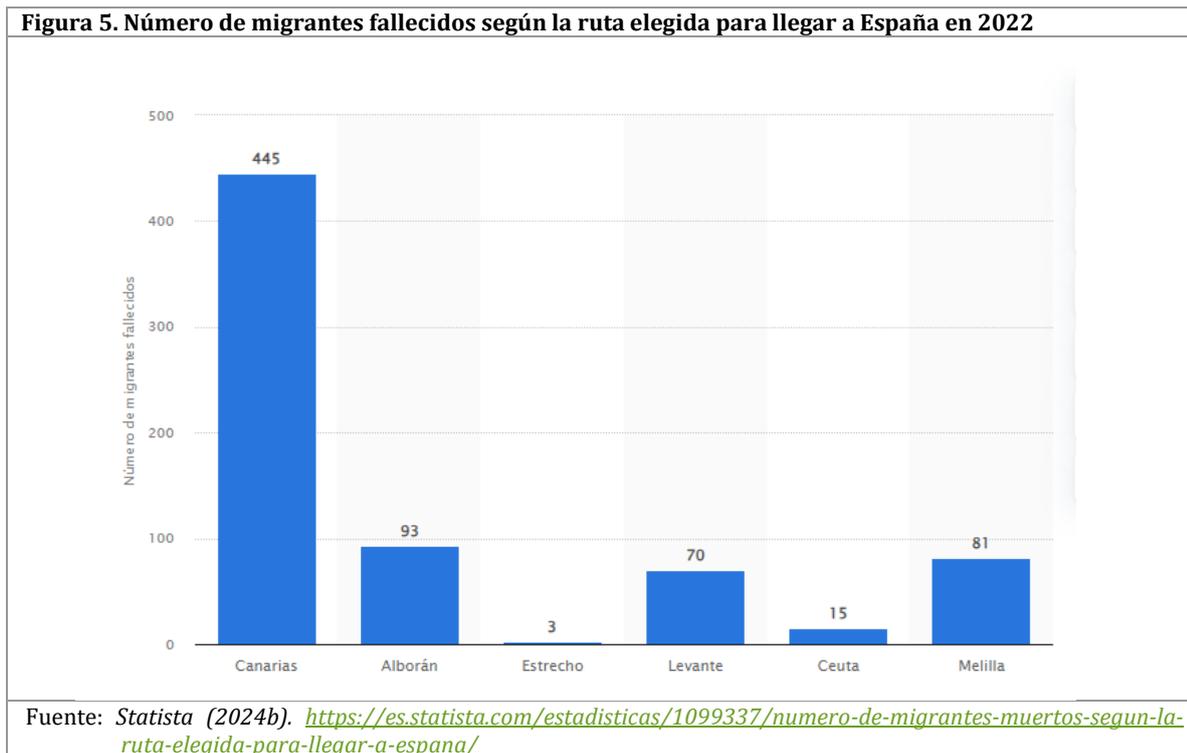
Una vez visto el número de personas extranjeras que ha habido cada año en España, se pasarán a ofrecer datos relativos a los flujos migratorios en los últimos años. Según el Instituto Nacional de Estadística (2022), en la tabla de resultados nacionales sobre flujo de inmigración procedente del extranjero por año, desde 2008 hasta el 2021, se pueden observar fluctuaciones muy claras. Para empezar, en el año 2008, aun con las secuelas de la crisis de los cayucos, el flujo de inmigración fue de 599.074; sin embargo, a partir de 2009, la cifra disminuye algo hasta el año 2014 que vuelve a aumentar con un total de 305.454. Esta cifra sigue sin superar a la obtenida en el año 2008, pero los años posteriores sigue subiendo hasta alcanzar el máximo en el año 2019 con un total de 750.480 movimientos migratorios procedentes del extranjero en todo el año. A raíz de la pandemia, como ya se ha explicado en párrafos previos, las cifras volvieron a disminuir, pero aun así se seguían manteniendo altas en comparación con años anteriores, de 467.918. La serie estadística disponible en el INE muestra las cifras hasta el año 2021, donde el flujo de inmigración fue de 528.856, volviendo a recuperar, paulatinamente, cifras previas a la pandemia. En la Figura 4 se puede apreciar la evolución que presentan dichos datos a lo largo de los años.

Figura 4. Flujo de Inmigración procedente del extranjero en España por año

Fuente: *Instituto Nacional de Estadística (2022b)*.

Por desgracia, no es solo la cifra de personas que llegan al país, también hay que tener en cuenta el número de personas que pierden la vida durante este trayecto. Por lo general, las muertes en la frontera están muy politizadas, y aunque la mayoría quiera dar un sentido a esas vidas perdidas en el mar, explicar un motivo concreto por el cual murieron, puede llevar a determinar responsabilidades sobre las causas (Pécoud, 2019).

El año 2021 fue el más mortífero en cuanto a rutas marítimas se refiere. Según el informe de la Organización Internacional para las Migraciones (2021b), al menos 1.146 personas perdieron la vida al intentar entrar en Europa. La cifra se ha doblado en comparación con el año 2020; además se suma el insuficiente número de operaciones de rescate y búsqueda de barcos, tanto en la ruta Mediterránea, como en la Atlántica. A la cantidad de cifras de muertes en el mar, hay que añadir el conjunto de naufragios invisibles de los cuales no se sabe con exactitud las muertes que han causado (por lo que a los números ofrecidos habría que sumarle más debido a esta causa de muertes desconocida). En la Figura 5 se muestra el número de migrantes fallecidos en el año 2022 según la ruta elegida para llegar a España. Como se puede observar la cifra es considerablemente mayor en Canarias que en el resto de los territorios de llegada de las diversas rutas.

Figura 5. Número de migrantes fallecidos según la ruta elegida para llegar a España en 2022

5. LA RUTA ATLÁNTICA Y LA CRISIS MIGRATORIA EN LAS ISLAS CANARIAS

Antes se han descrito las principales rutas migratorias que existen para entrar a Europa, pero también las de entrada a España, describiendo la ruta del Mediterráneo Occidental. Sin embargo, existe otra ruta, la cual se abordará a lo largo del trabajo. Dicha ruta es **la ruta de África Occidental**, que incluye el recorrido marítimo que se hace desde países del oeste de África, como Senegal o Marruecos, entre otros, y cuyo destino es Canarias (González García, 2019). Esta ruta también es conocida como la ruta Canaria, la ruta Atlántica o la ruta del Oeste y tuvo su origen en los años 90 (Fradejas-García & Loftsdóttir, 2023). La distancia que separa el puerto de salida de las islas Canarias, dependiendo de la ruta que se haga, suele variar entre 100 a 2400 kilómetros, aumentando el riesgo según la distancia (Rodríguez Salinas, 2022).

En cuanto a los flujos migratorios durante los últimos años no ha habido una continuidad en la llegada de personas migrantes a las islas, sino que, por el contrario, se han producido fluctuaciones muy significativas (como podrá verse, más adelante, en la Figura 6). Entre los años 2015 y 2017 disminuyó la llegada de migrantes a España debido al endurecimiento de las medidas de control y seguridad en las costas fronterizas. En parte, estas medidas más estrictas se impusieron por la crisis migratoria que hubo en el año 2006. El freno de la

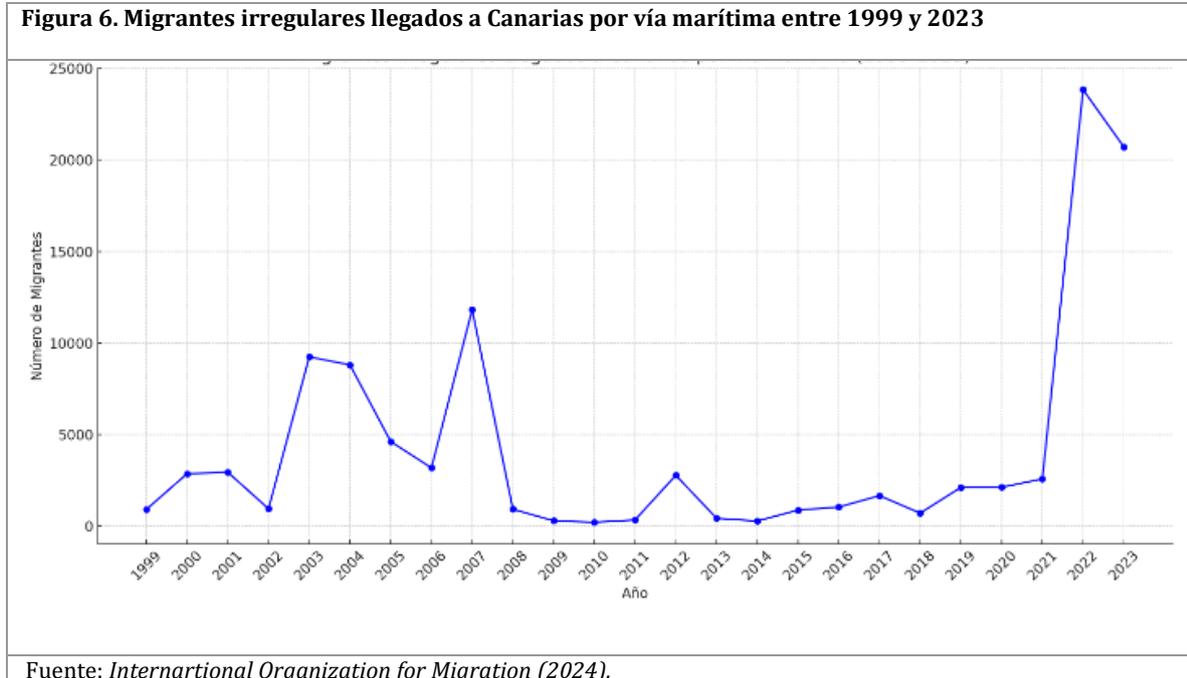
migración también se debió a la cooperación por parte de España hacia países como Marruecos, Senegal y Mauritania, los principales países de procedencia de las personas migrantes, por esta ruta. Pero también, correspondiente a la cooperación por parte de la Unión Europea, que ha servido para reducir los movimientos migratorios a través de la ruta Atlántica (González García, 2019).

Volviendo a los flujos migratorios durante la última década, en 2006 fue cuando ocurrió lo que se llamó “la crisis de los cayucos”; básicamente fue una creciente llegada de migrantes a las costas canarias (Fradejas-García & Loftsdóttir, 2023). Esta crisis toma el nombre de las embarcaciones propias de los países de Senegal y Mauritania (Consejo Europeo y Consejo de la Unión Europea, 2024c), donde los traficantes se aprovechan utilizando los cayucos más grandes para que pudiese entrar el mayor número de personas migrantes posible (Frontex, 2023). Sin embargo, cuando pasó esta crisis años más adelante, hubo un parón en el flujo de esta ruta, como se puede observar en la Figura 6. En ese momento se acrecentó la llegada a Europa a través de la ruta mediterránea. No obstante, en el año 2018, volvió a aumentar el flujo por la ruta atlántica, debido a la dificultad de atravesar por el Mediterráneo como consecuencia del aumento de las restricciones (Fradejas-García & Loftsdóttir, 2023), concretamente: el refuerzo de la valla en la frontera de Ceuta y Melilla; la inestabilidad política en Libia y el Sahel, que dificultaba el acceso mediante la ruta mediterránea; la situación económica debida a la pandemia, que ha hecho que se pierdan empleos y se cierren fronteras y ha aumentado la llegada de migrantes por Canarias; y, por último, el aumento de los controles, especialmente por parte de Marruecos, lo que ha hecho que se tengan que recurrir a otras vías de acceso a Europa (González García, 2022).

Fue entonces, durante el año 2018, cuando comenzó la “crisis migratoria”; en la Figura 6 se puede apreciar, nuevamente, la subida paulatina en las llegadas de personas migrantes al comienzo de ese período (Fradejas-García & Loftsdóttir, 2023). Durante esta crisis se pusieron de manifiesto la escasez en infraestructuras y condiciones de acogida, ya que las islas no estaban preparadas para tal llegada masiva, situación que recuerda a la crisis de 2006. A todo esto, se le sumó la vulneración de algunos de los derechos básicos que sufrieron las personas migrantes que llegaban. Por ello, en realidad, tampoco hubo mucha distinción entre la crisis de los cayucos y la crisis migratoria, aun habiendo pasado 15 años entre ellas. Sin embargo, una diferencia significativa fue la pandemia COVID-19, ya que esta ha sido un clave en el aumento de los flujos migratorios. De hecho, en la Figura 6 se puede apreciar una significativa subida en el año 2021. Pero la pandemia no solo afectó en las salidas, sino que también perturbó las condiciones de acogida, dificultándolas debido a las restricciones (González García, 2022). En la actualidad, concretamente en el año 2022, se

triplicó la llegada de embarcaciones al archipiélago canario, principalmente procedentes de Senegal, por lo que la crisis migratoria sigue estando presente (Frontex, 2023).

Figura 6. Migrantes irregulares llegados a Canarias por vía marítima entre 1999 y 2023



Fuente: *International Organization for Migration (2024)*.

Pero ¿por qué tanto movimiento de repente? Además de estudiar la crisis migratoria desde el punto de vista del destino, se considera importante aportar datos sobre los motivos principales por los cuales las personas migrantes deciden salir de sus países, al igual que ver cuáles son los principales puntos de origen de estos (Domínguez Mujica, Parreño Castellano, & Moreno Medina, 2022). En las islas la población se ha convertido en multicultural debido a la llegada masiva de personas extranjeras que son atraídas por el interés climático, paisajístico y cultural que transmite el archipiélago. Además, la cantidad de personas migrantes en situación de irregularidad que llegan diariamente a sus costas hace que aumente la diversidad cultural. Sin embargo, a pesar de la cantidad de embarcaciones que llegan a las islas, la principal procedencia de las personas migrantes asentadas no es de origen africano. La mayoría proceden de América, un 49,5%. El porcentaje que representa la población de origen africano en las islas es de 9,2%, lo que señala que muchos de los migrantes son enviados a otras regiones de la península (Gobierno de Canarias, 2021). A pesar de la dificultad de contabilizar datos sobre migraciones irregulares, se pueden saber los principales países de origen de las personas migrantes que llegan a Canarias, debido a los registros que se hacen al desembarcar de las pateras. Por ende, los países son Marruecos, Senegal, Níger, Nigeria, Mali, Costa de Marfil, Guinea y Gambia (González García, 2019).

Para ser más concretos, y a pesar de la existencia de personas cuya nacionalidad no es del todo conocida, sí que se tienen datos de los porcentajes de personas que han sido interceptadas durante esta ruta procedentes de algunas de las nacionalidades mencionadas anteriormente. El 30,6% eran marroquíes, sobre todo hasta el año 2019. Sin embargo, a partir de este año, disminuyó el porcentaje de origen magrebí, para aumentar el porcentaje de personas procedentes del África Subsahariana. De estos, un 5,2% eran de Malí, un 3,3% de Senegal, un 1,5% de Costa de Marfil, un 1,4% de Gambia y un 1,3% de Guinea. El resto de los porcentajes es mínimo, pero también se han interceptado personas que provenían de las Comoras, Guinea-Bisáu, Argelia y Camerún (Godenau, Buraschi, & Zapata Hernández, 2020).

En cuanto a los motivos principales por los cuales las personas migrantes deciden salir de sus países, existen diversos. En el caso de los malienses, se debe a un escenario de conflicto; sin embargo, el deterioro de la situación económica por parte de países como Marruecos, Gambia y Senegal hace que las personas que viven en ellos estén forzadas a huir. La crisis sanitaria afectó también al turismo en estos países, lo que hizo que muchas de las personas que se dedicaban al sector turístico, como vendedores ambulantes o guías, hayan tenido que buscar una escapatoria tomando la ruta atlántica como vía de escape (Domínguez Mujica, Parreño Castellano, & Moreno Medina, 2022).

Facilitando datos relativos a esta ruta, si dentro de las estadísticas proporcionadas por el INE se mira la de inmigraciones procedentes del extranjero por isla y año, se puede comprobar que, en las islas canarias, en el año 2021, 46.961 personas extranjeras habitaban las islas. Las que más población albergaron fueron Gran Canaria, con 13.462 personas y Tenerife, con 21.962. Si se observan estos mismos datos, pero en el año 2022, se puede ver cómo las cifras aumentan considerablemente de un año a otro. En dicho año las islas contaban con 61.745 personas extranjeras, divididas entre 28.859 en las islas pertenecientes a la región de Las Palmas (Fuerteventura, Gran Canaria y Lanzarote) y 32.886 en las islas que pertenecen a Santa Cruz de Tenerife (La Gomera, El Hierro, La Palma y Tenerife) (Instituto Nacional de Estadística, 2023).

Si se ofrecen datos recientes relativos a la llegada de inmigrantes a cada una de las islas en lo que va de año 2024, estos se distribuyen en: 8.915 a El Hierro, 3.832 a Gran Canaria, 2.800 a Tenerife, 2.065 a Lanzarote, 1.296 a Fuerteventura, 221 a la Gomera y, de momento, ninguna a La Palma. De estas personas, el 14% son menores, una cifra que va en camino de superar al 20% que supuso en 2023, es decir, un total de 8.123 menores. El porcentaje que representan las mujeres llegadas a Canarias es del 5,3%, tanto adultas como niñas, en 2023 fue de 6,8% (EFE, 2024).

En el apartado anterior, se ha visto que la ruta canaria es la más mortífera de todas las vías de entrada a España. Si se observan datos relativos a estas cifras de muertos en Canarias durante la ruta atlántica entre los años 2018 y 2022, se puede ver que han fallecido 7.865 personas. Esta cifra equivale a 5 personas al día, personas que durante estos años han perdido la vida en el océano, mientras en Europa se normalizaba la situación. Por no hablar de las personas que consiguen sobrevivir y que tienen que enfrentarse a consecuencias físicas y mentales durísimas (Fradejas-García & Loftsdóttir, 2023). En la Figura 7 se puede ver el número de muertos y embarcaciones naufragadas a lo largo de los años, especialmente los años donde más auge experimentó esta ruta.

Figura 7. Migrantes muertos y embarcaciones naufragadas en la ruta del Atlántico. 2018-2023.

	Número de muertos	Embarcaciones naufragadas
2018	45	5
2019	210	10
2020	849	40
2021	1.173	84
2022	543	45
2023	956	47

Fuente: *International Organization for Migration (2024)*.

6. LA GESTIÓN DE LA CRISIS MIGRATORIA EN LAS ISLAS CANARIAS

6.1 Las personas migrantes en Europa: marco normativo e instrumentos y políticas

Por norma general, los seres humanos solemos ser muy autodestructivos. Es por ello por lo que se crean leyes y reglamentos para intentar paliar las continuas desigualdades (Parra de Párraga, 2012). De hecho, el 10 de diciembre de 1948, en París, la Asamblea General de las Naciones Unidas, formada por representantes de todas partes del mundo, proclamó la Declaración Universal de los Derechos Humanos. En esta, se incluyen los derechos humanos esenciales y comunes para todas las personas y su aplicación debe ser obligatoria (Naciones Unidas, s.f.). Para comprender mejor el concepto, según Agudelo Ramírez (2018) los derechos humanos se entienden como el conjunto de facultades que se centran en unas exigencias de libertad, dignidad e igualdad para todas las personas. Todo esto debe ser legítimo y establecerse dentro de unas leyes jurídicas. Además, cada nación tiene la obligatoriedad de cumplirlos, protegerlos y respetarlos. Como ciudadanos también debemos

respetar y defender, a parte de nuestros derechos, los del resto de personas, ya que todos los derechos humanos son de carácter universal, inalienable, indivisible, interdependiente, equitativo y no discriminatorio (Naciones Unidas. Oficina del Alto Comisionado de los Derechos Humanos, s.f.).

A continuación, se expondrán los diversos instrumentos y políticas existentes, tanto en la UE, como en España, para intentar proteger los derechos de las personas migrantes. Es bien sabida la problemática, hasta ahora expuesta, que causan tantos movimientos migratorios irregulares, algo que irrumpe en las políticas públicas de cada gobierno debido a la intensa entrada de personas que no cuentan con la documentación pertinente (Prado Carrera, 2017). Al fin y al cabo, se trata de una cuestión humanitaria el acoger a estas personas que llegan a las fronteras, pero, además, tratándose de la Unión Europea, juega a su favor el hecho de que las personas migrantes desempeñan un papel esencial en su demografía, al estar disminuyendo la población cada año. Por lo tanto, no solo se trata de controlar las fronteras, sino que también ha de haber un trabajo, por parte de los Estados, de inclusión e integración en la sociedad. En este último punto se muestra una contradicción con las políticas europeas que, aunque traten de acoger al migrante, sus leyes y políticas, muchas veces, no van de la mano con esos valores de integración (Porrás Ramírez & Requena de Torre, 2021).

En Europa se garantizaron los derechos humanos cuando se proclamó, en el año 2000, la Carta de los Derechos Fundamentales, la cual, llegó a los países miembros de la Unión Europea en el 2009, quedando por escrito en la Constitución de cada país. En el año 2003 entra en vigor el Convenio Internacional sobre la Protección de los Trabajadores Migrantes y sus Familias, ya que se considera que debido a su situación necesitan mayor protección. Además, este convenio también incluye a las personas migrantes que se encuentran en situación de irregularidad en cualquier territorio de la UE (Di Nitto, 2021). Algo más adelante, en el 2013, se empezaron a crear instrumentos relativos al asilo y la migración, como es el caso de la Directiva de Procedimientos de Asilo (Directiva 2013/32/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, 2013), la cual establece normas sobre los procedimientos para conceder o retirar la protección internacional. Para ello, garantiza algunos derechos básicos, como asistencia legal y condiciones adecuadas de recepción, a los solicitantes de asilo. También está la Directiva de Recepción (Directiva 2013/33/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, 2013), por la que se establecen normas para la acogida y recepción de los solicitantes de protección internacional. Consecuente a estas dos directivas, está el Reglamento de Dublín III (Reglamento (UE) Nº 604/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, 2013) que se basaba en elegir a un Estado de la UE para que fuese el

responsable de comprobar las solicitudes de protección internacional que llegaban de personas migrantes de terceros países. El objetivo era fortalecer estos esfuerzos que habían hecho los Estados para repartirse equitativamente las tareas de cara a la migración. Con la intención de ofrecer a las personas migrantes que llegaban las mejores condiciones posibles existían unos Fondos que pertenecían al Programa General “Solidaridad y Gestión de los Flujos Migratorios”, que estuvieron vigentes desde 2007 hasta 2013. Eran fondos que se crearon para apoyar económicamente a los Estados miembros de la UE con la gestión de las fronteras exteriores en el desarrollo de políticas de asilo e inmigración (Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones, s.f.). Sin embargo, en el año 2014, se decidió crear un Fondo específico para todo el tema de migración y asilo. Por ello, se creó el Fondo de Asilo, Migración e Integración (FAMI) para apoyar financieramente todos los instrumentos y reglamentos creados y mencionados anteriormente (Reglamento (UE) Nº 516/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, 2014). Dicho Fondo también estuvo vigente durante unas fechas determinadas, de 2014 a 2020 y contó con 6.888 millones de euros; de ellos, concretamente 437 millones fueron para España (Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones, s.f.).

Sin embargo, lo complicado llega en el año 2015, con la ya mencionada crisis migratoria, también conocida como “crisis de Schengen”, por la masiva llegada de migrantes al espacio Schengen (Di Nitto, 2021). La UE no estaba preparada para recibir a tantos migrantes de repente, ni se tenía un marco regulatorio bien formado para este suceso. En este momento salieron a la luz las debilidades del Sistema Europeo Común de Asilo (CES) (Schramm, 2020), sistema que se creó con la finalidad de proteger a los que buscan refugio en Europa debido a situaciones de riesgo en sus países de origen (Comisión Europea, 2014). Sobre todo, se vieron estas debilidades en los países del sur de Europa, que eran los que más carga soportaban por la llegada de las personas migrantes. No obstante, al entrar en un área de libre movimiento entre fronteras, como es el espacio Schengen, la mayoría de las personas solicitantes de asilo que llegaban buscaban moverse a países del norte de la UE, como pueden ser Alemania, Suecia o Austria. Por lo tanto, estos países también estuvieron expuestos a las presiones migratorias, lo que desencadenaba una asimetría entre Estados del mismo espacio Schengen, y, con ello, una desintegración europea. Para paliar esta crisis, la Comisión Europea propuso una serie de iniciativas para intentar ofrecer soluciones, tanto a corto como a largo plazo (Schramm, 2020). Con esto, se creó en el año 2015 una Agenda Europea sobre Migración para volver a instaurar un orden en todos los Estados que formaban la Unión Europea y proponer medidas rápidas para poder salvar las vidas humanas que estaban en peligro en toda la cuenca mediterránea. La línea de actuación

inmediata se basaba en los siguientes apartados: “salvar vidas en el mar”, “poner el punto de mira en las redes delictivas de traficantes”, “responder a las llegadas masivas en el seno de la UE mediante la reubicación”, “un enfoque común a la hora de conceder protección a las personas desplazadas que necesiten protección mediante el reasentamiento”, “trabajar en asociación con los terceros países para abordar la migración desde su origen mediante la cooperación” y “utilizar los instrumentos de la UE para ayudar a los Estados miembros situados en primera línea” (Comisión Europea, 2015). Durante este periodo, se apoyan estas medidas de intervención a través del Fondo de Asilo, Migración e Integración (FAMI), mencionado anteriormente, pero esta vez, durante el tiempo vigente de 2021 a 2027 (Reglamento (UE) 2021/1147 del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se crea el Fondo de Asilo, Migración e Integración, 2021). Está destinado a lograr los objetivos de asilo, integración, retorno y solidaridad. Esta vez la dotación es de casi 10.000 millones de euros divididos en dos, uno para Programas Nacionales que gestiona cada Estado, y otro para mecanismos temáticos que comparte cada Estado con la Comisión (Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones, s.f.). Cada Estado recibe 8 millones de euros, excepto Chipre, Grecia y Malta que reciben 20 millones más cada uno. Además, la asignación se divide en los siguientes porcentajes: 35% para asilo, 30% para asuntos de migración legal e integración y 35% para migración ilegal y retornos (Reglamento (UE) 2021/1147 del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se crea el Fondo de Asilo, Migración e Integración, 2021).

Dentro de España, las leyes específicas para las personas migrantes también son diversas. Está la Ley de Extranjería (Ley Orgánica 4/2000, de 11 de enero, sobre derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social., 2000), que regula los derechos y las libertades de los extranjeros en España y su integración social. Si buscamos una más adaptada a los migrantes en situación irregular o solicitantes de asilo, está la Ley de Asilo y Refugio (Ley 12/2009, de 30 de octubre, reguladora del derecho de asilo y de la protección subsidiaria., 2009), que regula el derecho de asilo y conceder, a las personas que así lo necesiten, la protección en el país. También existe un Programa de Atención Humanitaria a Inmigrantes, el cual provee asistencia básica a inmigrantes en situación de vulnerabilidad con servicios de acogida temporal, atención médica, jurídica y psicológica. Sin embargo, este programa está, sobre todo, destinado a personas que llegan a España por rutas terrestres, especialmente por las ciudades de Ceuta y Melilla (Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones, s.f.).

Si ponemos el foco en los instrumentos que se han creado para la crisis migratoria en Canarias, se puede destacar el Plan de Emergencia Humanitaria en Canarias, similar al

Programa explicado anteriormente, pero para gestionar la llegada masiva de migrantes a las costas canarias. Para ello, la UE ha aprobado otorgar más ayuda a España, concretamente 20 millones de euros, para reforzar esa atención humanitaria. Dicho dinero ha sido entregado en el marco del FAMI (Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones, 2024). También se trabaja fuera para disminuir esta cantidad de personas hacinadas en Canarias. Primero con políticas de descentralización, redistribuyendo a las personas en otras partes de España para mitigar la presión en las islas. Segundo con controles fronterizos, a través de la Agencia Europea de la Guardia de Fronteras y Costas, también conocida como Frontex. Ésta vigila las fronteras de la UE y colabora con los Estados miembros para tener asegurada la protección ante cualquier amenaza (Consejo Europeo y Consejo de la Unión Europea, s.f.).

Una vez vistos los principales instrumentos y políticas existentes en Europa, y más concretamente en España, se pasará a ver cuál fue realmente la verdadera gestión que se tuvo ante la situación.

6.2 La gestión de la situación en Europa y en España

Para entender la respuesta del Gobierno de España, hay que mirar las políticas migratorias de la Unión Europea y la gestión que ésta ha tenido ante la situación de crisis, ya que las actuaciones han sido similares y dependen unas de otras. Para empezar, la acción de la Agenda Europea sobre Migración, descrita con anterioridad, no tuvo los frutos esperados, ya que no terminó de consolidarse la solidaridad entre Estados de la UE. Además, Europa decidió dar más importancia a realizar operaciones navales por el Mediterráneo para intentar frenar el tráfico de migrantes y la entrada irregular de ellos, que a dedicar los esfuerzos en dar una solución digna a las personas que ya estaban dentro de las fronteras. A todo esto, mientras controlaban las rutas marítimas de entrada por Italia y Grecia, aumentaba la entrada por España, por el Mediterráneo y por el Atlántico. El Reglamento de Dublín también ha sido muy criticado debido a que todos los Estados miembros de la Unión no tienen las mismas capacidades y sistemas de asilo, algo que la UE asumió en ese momento (Rodríguez Salinas, 2022).

Dicho esto, se puede apreciar que no todo lo elaborado por la UE en materia de migraciones es adecuado a la situación que se está viviendo. En los últimos cinco años, la Unión Europea ha estado inmersa en un extenso proceso de negociaciones para establecer un Pacto Europeo de Migración y Asilo, con el fin de avanzar hacia la mejora de un Sistema Europeo Común de Asilo (Comisión Española de Ayuda al Refugiado CEA(R), 2024). Exactamente desde el año 2016 se llevan planeando reformas. Pero no ha sido hasta el año

2020 cuando el Consejo presenta el Pacto sobre Migración y Asilo (Consejo Europeo, 2024e). Sin embargo, este objetivo de alcanzar finalmente el Pacto parecía cada vez más difícil de lograr. No obstante, esto cambia cuando la respuesta dada a las personas desplazadas por la invasión rusa de Ucrania fue rápida y efectiva. Esto es debido a que se activó la Directiva de Protección Temporal de 2001, algo que nunca antes se había utilizado, y se pudo garantizar rápidamente la protección a un gran número de personas desplazadas en toda la UE. Esta respuesta demostró que, con la voluntad política adecuada, se puede proteger a las personas desplazadas de manera eficiente, evitando más muertes y sufrimiento (Comisión Española de Ayuda al Refugiado CEA(R), 2024).

En cuanto al Pacto de la UE sobre Migración y Asilo, finalmente fue adoptado por el Consejo el 14 de mayo de este mismo año. Dicho Pacto está pensado para proporcionar apoyo a los Estados, que últimamente lidian con situaciones de presión migratoria, pero también está pensado para la otra parte de la situación, es decir, las personas migrantes. Pretende proporcionarles seguridad y claridad, tanto a los migrantes, como a los ciudadanos europeos. Todo esto se pretende conseguir mediante los siguientes aspectos: unos procedimientos más eficaces, como un nuevo control en la entrada o un nuevo procedimiento fronterizo de asilo más rápido; gestionar de mejor manera las fronteras Schengen y las exteriores; aumentar la solidaridad efectiva, con mayor flexibilidad a la hora de la reubicación de grupos vulnerables; fomentar las vías legales hacia la Unión Europea; apoyar a los países que acogen refugiados y luchar contra el tráfico de personas; y garantizar una reacción común en todos los países y más rápida a la crisis migratoria (Comisión Europea, 2024).

Sin embargo, el Pacto plantea más riesgos que garantías para las personas y no aborda adecuadamente los problemas arraigados del Reglamento de Dublín, visto anteriormente. Por ejemplo, introduce nuevos controles y procedimientos que dificultan el acceso a la protección internacional y ponen en peligro el principio de no devolución. El Pacto tampoco amplía las vías legales y seguras para buscar asilo, sino que refuerza la contención migratoria y la externalización de las fronteras, obligando a las personas a emprender viajes cada vez más peligrosos. La solidaridad, por otro lado, se presenta como una opción voluntaria para los Estados, lo que permite que algunos eviten asumir su responsabilidad sin aliviar la presión sobre los sistemas de asilo nacionales y dejando la protección de las personas en segundo plano (Comisión Española de Ayuda al Refugiado CEA(R), 2024).

Pero no todo debe ser considerado negativo; la UE también ha implantado medidas útiles y ha trabajado (de hecho, continúa haciéndolo) para conseguir mejorar la situación

migratoria, tanto para Europa como para las personas migrantes de terceros países. Centrando, sobre todo, el foco en la inmigración irregular, se puede decir que la Unión Europea ha implementado una serie de medidas legislativas. Por un lado, se han establecido normas y sanciones para combatir el delito de ayuda a la entrada, circulación y estancia irregulares, así como la emisión de permisos de residencia a víctimas de trata de personas que colaboren con las autoridades. En cuanto al retorno de migrantes en situación irregular, se han definido normas y procedimientos comunes, incluyendo programas de retorno voluntario y asistencia operativa a través de Frontex. Además, se especifican sanciones y medidas aplicables a los empleadores de migrantes en situación irregular, y se reconoce mutuamente las decisiones de expulsión entre los Estados miembros desde 2001. La UE también negocia y celebra acuerdos de readmisión con países de origen y tránsito de migrantes irregulares. Por otro lado, el Parlamento Europeo desempeña un papel activo en la elaboración de la legislación relacionada con la inmigración y ha aprobado resoluciones sobre diversas cuestiones migratorias, incluyendo la situación en el Mediterráneo y la migración laboral legal. Además, la Comisión Europea ha propuesto planes de acción específicos para abordar la migración en diferentes rutas, como el Mediterráneo Central y Occidental, los Balcanes Occidentales y el Mediterráneo Oriental. Estos planes buscan coordinar esfuerzos entre los Estados miembros y establecer medidas concretas para abordar los desafíos migratorios en cada región (Sandu, 2023).

Cabe destacar que Europa se ve afectada también por otras iniciativas de ámbito superior, ya que existen organizaciones que intentan apoyar a los gobiernos ofreciéndoles propuestas de mejora. Según la página de la ONU Migración, la OIM suele proporcionar asesoramiento para desarrollar políticas y estrategias de gestión de la migración a nivel nacional, pero también mundial. Su prioridad absoluta es aumentar la capacidad de los gobiernos para que sepan gestionar los flujos de migrantes mediante la formulación efectiva de políticas, el diálogo de estas, el intercambio de información y a través de la cooperación (Políticas e investigación sobre migración, s.f.). Todo esto lo hace debido a que las políticas existentes son mejorables e, incluso, algo contradictorias entre gobiernos. Otros organismos de la ONU, como ACNUR, también piden garantizar las políticas sobre la gestión migratoria para que tengan en cuenta las necesidades de las personas, en el caso de ACNUR, refugiadas, solicitantes de asilo y apátridas (Asilo y Migración, s.f.).

Si ahora miramos la gestión española, tanto en Melilla, como en Canarias, ocurre parecido que con Europa. Al ser dos áreas fronterizas entre África y Europa, se encuentran en un lugar estratégico para el paso de migrantes. Con ambas, el Estado español se ha

aprovechado de su cierta lejanía con la península para frenar la movilidad de las personas migrantes y retenerlas en estos territorios (Gazzotti, 2023). Pero cada una tiene historias algo diferentes. Acotando el punto de mira en la ruta canaria, la respuesta europea ante la crisis de los cayucos fue aumentar las políticas antimigratorias europeas, lo que conllevó un aumento de las deportaciones, mayor control en las fronteras e, incluso, fuera del territorio, mientras, contradictoriamente, se promovía la cooperación al desarrollo en el continente africano (Fradejas-García & Loftsdóttir, 2023). A pesar de que la devolución no está contemplada en las Convenciones y Reglamentos vistos hasta el momento, en el caso de Canarias se vulneraron los principios devolviendo forzosamente a personas migrantes en masa (Rodríguez Salinas, 2022). Respecto a este tema, no todas las personas migrantes tienen la misma probabilidad de ser deportados. Aun así, la cantidad de personas migrantes que sufren las consecuencias de ser expulsados es mucha. Más en los últimos años donde las migraciones han aumentado tantísimo y, por lo tanto, también su consecuente régimen de deportaciones. Genova (2019) se refiere a este fenómeno como “economía de deportabilidad o de detenibilidad”, ya que estos dos conceptos suelen ir de la mano en temas de gobernabilidad, entendiendo economía como un campo amplio donde se incluye la política también. Las personas con condición de refugiadas o, simplemente, que hayan solicitado el asilo, ya no pueden ser expulsadas del país (González García, 2019). Por otro lado, otra mala práctica por parte de España fue la excesiva cooperación bilateral con los países de origen provocando un control exhaustivo en el mar, pero también en los países de origen, lo que impedía siquiera a las personas migrantes pasar a los países de tránsito. Estas prácticas estaban enfocadas en el exterior; sin embargo, al Estado parecía olvidársele la responsabilidad que tenía que atender dentro de las islas, centrándose, una vez más, en impedir que entraran (Rodríguez Salinas, 2022). También se dieron casos de detenciones prolongadas e inmovilidad, como se verá más adelante.

Si se acota la mirada a la gestión en Canarias, se observa que, a causa de la situación alarmante que se estaba dando con la llegada masiva de personas migrantes, se desarrolló el Plan Canario de Inmigración y Convivencia Intercultural. Este plan consistía en contribuir a fortificar una sociedad más diversa que integra y convive con las personas migrantes (Gobierno de Canarias, s.f.). Para ello, en la *Agenda Canaria de Desarrollo Sostenible 2030* (ACDS 2030), que surge en el año 2021, se hace referencia a dicho plan, apoyando la planificación de las estrategias sobre inmigración en todo el conjunto de islas. El objetivo principal de la ACDS 2030 es velar por los derechos humanos y avalar una vida más digna a todos, mediante una sociedad que sea más sostenible y justa. Y durante todo el contenido

que esta Agenda contempla, se trabaja en línea con los ámbitos del Plan, por lo que siempre van a la par (Gobierno de Canarias, 2023).

Si volvemos al tema de las muertes en el mar, también se puede hablar de la mala gestión del gobierno en dos aspectos:

- El primero relativo a la seguridad, ya que dichas muertes se asocian, muchas veces, a los traficantes que se aprovechan de las personas migrantes, que desean llegar a Europa, y ponen en riesgo sus vidas lanzándoles al mar en una patera totalmente inadecuada para la travesía. Este marco hace referencia a la mala gestión de la seguridad en las fronteras, donde todavía no se ha conseguido hacer frente a los contrabandistas.
- El segundo, se centra más en los gobiernos y en sus leyes, que hacen que, al controlar mucho la entrada de migrantes, estos se tengan que buscar la manera de entrar y, por lo tanto, asumir más riesgos que pueden causar su muerte. Este segundo argumento es algo más amplio que el primero (Pécoud, 2019).

6.3 La vulneración de derechos

Todas las migraciones suceden en un contexto de aumento del desplazamiento forzado a nivel global debido a conflictos, violaciones de derechos humanos, desigualdad creciente y emergencias humanitarias exacerbadas por el cambio climático y la degradación ambiental. Estas situaciones obligan a miles de personas a buscar protección en la UE, pero la falta de vías seguras y legales las lleva a arriesgar sus vidas en rutas migratorias peligrosas y ante traficantes de seres humanos, lo que ha conducido a un gran número de personas a perder la vida en el mar Mediterráneo. A todo esto, hay que añadir la creciente criminalización hacia los migrantes y organizaciones humanitarias que realizan operaciones de rescate en el mar, así como el aumento de los discursos y políticas de antinmigración que han alimentado la discriminación, el racismo y la xenofobia en varios países europeos. Todo ello hace que, en conjunto, se vulneren constantemente los derechos humanos de estas personas (Comisión Española de Ayuda al Refugiado CEA(R), 2024).

Al no saber muy bien cómo ofrecer ayuda, los Estados vulneran los derechos de las personas migrantes en situación irregular, por no poder otorgarles las oportunidades y necesidades que demandan y acaban haciendo peligrar su calidad de vida (Prado Carrera, 2017). Como ya se ha visto, el derecho a la vida se considera un derecho fundamental que todas las personas deben tener garantizado y todos los Estados deben proteger por ley (Di Nitto, 2021). Aunque parece que se tengan en cuenta los Derechos Humanos, como ya se ha

podido intuir, esto no es así. Los asuntos de seguridad se superponen a los de los derechos, lo que acaba creando conflictos y discrepancias en la sociedad. Al final, los intereses de los gobiernos, aunque sean unos pocos los que los busquen, prevalecen sobre los derechos y las necesidades de toda una población. Sin embargo, los derechos humanos deberían ser respetados, además de ser el centro de las negociaciones (Carballo de la Riva, 2017).

Hasta ahora, ya se ha podido ver cómo, tanto en la Unión Europea, como en España, y más concretamente en el caso de Canarias, los derechos de las personas migrantes han sido poco respetados por los gobiernos. En cuanto al principio de no devolución, comentado anteriormente, se recoge en la Carta de los Derechos Fundamentales de la UE que no es legítimo hacer retornar a personas que en sus países de origen tienen el peligro de ser torturados, perseguidos o tratados inhumanamente. Algo que realmente no se está teniendo en cuenta, ya que, al llegar tal cantidad de personas y embarcaciones, no se comprueba la situación de cada uno. Muchas veces, ni siquiera les dejan llegar a tierra o salir de su continente (González García, 2019). No solo se vulneran los derechos de aquellas personas que son devueltas o encontradas en el mar. Los derechos fundamentales, como son el derecho a la vida o a la integridad física y moral, también están siendo vulnerados en aquellos migrantes que se encuentran en territorio del país de destino. Por ejemplo, en España, para dar alojamiento a tantas personas migrantes, se crearon los Centros de Atención Temporal de Extranjeros (CATE) o Centro de Estancia Temporal de Inmigrantes (CETI). Estos centros fueron creados con el objetivo de que las personas que llegaran a ciudades donde no se tiene alojamiento para tantas personas recién llegadas, como puede ser Canarias, tuvieran, al menos, un sitio donde recibir atención médica y poder dormir. Sin embargo, muchos CATE han sido criticados, ya que las condiciones en las que estaban eran comparables a las de centros penitenciarios. Las funciones de estos centros nunca han estado bien definidas. El gobierno decía que no estaban detenidos, pero a su vez las personas migrantes que allí se alojaban no podían salir del recinto bajo ningún concepto, por lo que se vulneraba el derecho a la libertad. A esto cabe añadir que las condiciones de vida y salubridad en las que se encontraban eran cuestionables, debido al elevado número de personas que compartían un mismo lugar en condiciones de hacinamiento. Además, la atención recibida tampoco era la adecuada, ya que los centros registraban aproximadamente a 600 personas al día (Iniseg, 2019). Lo mismo o peor, pasa en los Centros de Internamiento de Extranjeros (CIE), que son centros donde se retienen a las personas migrantes como paso previo a ser expulsados. El juez solicita el ingreso en dicho centro, mientras se tramita el expediente sancionador de expulsión (Ministerio del Interior, s.f.).

Una vez visto cómo se vulneran los derechos humanos a pesar de las políticas existentes, en el siguiente apartado se explicará más en detalle y con ejemplos reales la falta de derechos que vivieron muchas personas migrantes en Canarias durante la pandemia.

6.4 Ejemplo de malas prácticas con los Regímenes de inmovilidad

Según la Real Academia Española, la inmovilidad se define como cualidad de inmóvil y su antónimo es movilidad; sin embargo, la inmovilidad no equivale solamente a la falta de movilidad, sino que la definición se puede formar con y a través del potencial de la palabra movilidad (Real Academia Española, s.f.). En términos de migración, cuando una persona migrante se enfrenta a una forma de inmovilidad no planificada, se está enfrentando a quedarse atrapado en un país de paso en contra de su voluntad. Aunque hay que distinguir entre quedarse voluntariamente y quedar atrapado de manera involuntaria, ya que muchas veces los términos de movilidad e inmovilidad no diferencian exactamente entre estos dos conceptos. Por eso, Salazar (2021), habla de la noción “inmovilidad involuntaria” para incluir en ella, tanto a las personas inmóviles involuntariamente que aspiran a migrar, pero que no cuentan con las capacidades necesarias, como a las personas inmóviles voluntariamente que sí que tienen las capacidades para moverse, pero prefieren quedarse.

Una vez hecha esta distinción, se puede pasar a relacionar este concepto con lo ocurrido durante la crisis migratoria en Canarias. Al fin y al cabo, lo que hace atractiva a estas islas desde una perspectiva migratoria, es su localización. Realmente Canarias es solo un puente hacia Europa, pero debido a la situación tan alarmante de abundantes llegadas de personas migrantes a sus costas durante el año 2020, acabó teniendo lugar un régimen de inmovilidad en la propia isla, pasándose a utilizar el término de “isla-cárcel”. Este término también es utilizado en otras ubicaciones europeas cercanas a África, que tienen la misma función de puente, donde el término “isla-cárcel” también se utiliza. Este es el caso de islas como Lampedusa o Lesbos, en Italia, donde las políticas de control por parte de la Unión Europea son más excepcionales que en el resto de los territorios (Fradejas-García & Loftsdóttir, 2023). Según estos autores se distinguen cinco regímenes de inmovilidad:

- *Régimen de inmovilidad excepcional*: En lo que se basa este régimen de inmovilidad excepcional es en que los gobiernos puedan saltarse normas y derechos de las personas migrantes (Fradejas-García & Loftsdóttir, 2023). Durante la pandemia Covid-19 se vivió una situación excepcional en muchos ámbitos. En lo que respecta a las migraciones se realizaron vuelos de emergencia, mientras otros vuelos convencionales se cancelaron, también se repatriaron a multitud de personas a sus

países de origen y, lógicamente, también hubo confinamientos. Además, las medidas antimigratorias antes planteadas, se fortalecieron. En el caso de Canarias, al cortarse la entrada de personas como miembros de la prensa o investigadores, también se eliminó la posibilidad de dar a conocer lo que estaba ocurriendo en ese momento en la isla. La mala organización junto con los pocos recursos existentes en el territorio, fueron dos de los motivos primordiales por los que el sistema de acogida en Canarias colapsó durante el año 2020.

- *Régimen de inmovilidad humanitario*: También se conoce como la “frontera humanitaria”, un concepto que surge en la isla italiana de Lampedusa y ocurre en casos muy excepcionales como el que se está dando en Canarias en el momento actual. Se refiere básicamente a un cúmulo de acciones, por parte de los gobiernos, que sirven para tener a las personas migrantes controladas (Walters, 2010). Esto encaja con lo que el gobierno español llamó el Plan Canarias, explicado anteriormente, y cuyo objetivo no era otro que obtener un poco más de tiempo mientras retenían a las personas migrantes en la isla (Ticktin, 2011). En este caso, las mujeres y los menores fueron destinados a otros recursos más apropiados, mientras que los hombres adultos se mantenían en el campo, pudiendo salir, aunque con cierto grado de movilidad. Esa inmovilidad física que sufrieron provocó, en muchas personas, deterioro de los problemas de salud mental, que se sumó a las consecuencias del viaje previo que habían tenido que afrontar para poder llegar a Canarias. De hecho, muchas de las personas con alguna enfermedad mental fueron derivadas a la península, lo que hizo que aumentara el número de personas que simulaba este tipo de enfermedad para poder salir de la isla (Ticktin, 2011). Esta situación también acrecentó el número de suicidios y el consumo de drogas dentro de la “isla-cárcel” tras no ver mejoría en su situación, ya que no podían hacer nada, cuando realmente habían viajado hasta España para conseguir una mejor calidad de vida y mayores ingresos.
- *Régimen de inmovilidad racista*: Durante la época del confinamiento el gobierno reasentó a personas migrantes que estaban en Canarias a lo largo del resto de la península, haciéndolo en muchos casos de manera encubierta (Fradejas-García & Loftsdóttir, 2023). Sin embargo, también se implementaron medidas para evitar que los migrantes localizados en las islas Canarias pudiesen desplazarse a la península, utilizando como excusa la crisis sanitaria. Se ordenó que todas las solicitudes de asilo presentadas como documento para poder viajar se invalidaran. Además, a finales de 2020 la misma policía en los aeropuertos controlaba a los viajeros, poniendo especial interés en aquellos procedentes de África (Gazzotti, 2023). De

esta manera, se trató de evitar que las personas racializadas llegaran a la península y acabaron excusando estas acciones racistas en la COVID. Sin embargo, este régimen racista continuó ocurriendo, aun con las protestas de las propias personas migrantes y de activistas (Fradejas-García & Loftsdóttir, 2023).

- *Régimen de inmovilidad burocrática:* En general, la burocracia a la que se tienen que enfrentar las personas migrantes al llegar a España es tal que supone un obstáculo para ellos, en cuanto a idioma, pero también, por la cantidad de cosas que tienen que hacer y no entienden. En Canarias muchas de las personas migrantes cuentan con una orden de devolución, donde se indica que la persona ha llegado a España de manera irregular y que deberá regresar en un plazo determinado de tiempo a su país. Mientras tanto, dicho documento les sirve para poder moverse libremente por España y ser identificadas. Toda esta burocracia se puede considerar un régimen de inmovilidad más, ya que las personas no son conocedoras de su funcionamiento (Fradejas-García & Loftsdóttir, 2023).
- *Régimen de inmovilidad carcelaria:* Para llegar a Canarias, los migrantes se desplazan en pateras. Normalmente, en las costas, se intenta buscar algún responsable de esas pateras para poder acusar a alguien, por lo que se acaba haciendo responsable a una o dos personas migrantes inocentes. Se les imputa por tráfico de personas y homicidio, ya que se les atribuye las muertes en el mar. Como son personas que acaban de llegar al país, por lo que no tienen arraigo, son encarceladas de manera provisional hasta que se realice el juicio, que puede llegar a tardar unos años. En general ha sido muy cuestionada la forma de actuar de la policía y las leyes que se aplicaban a las personas migrantes que acababan de llegar a las costas canarias, empezando por el hecho de que los interrogatorios que se realizan se hacen sin otorgar la información sobre los derechos con los que cuentan a las personas migrantes, en su idioma. Continuando por culpar a las personas migrantes de ser las responsables de la patera y las que habían traficado con personas, sin tener pruebas reales (Fradejas-García & Loftsdóttir, 2023). Según el artículo de Dadusc y Mudu (2020), además de criminalizar a los propios migrantes, se criminaliza las acciones solidarias que realizan muchas ONGs para ayudar a las personas migrantes a entrar en el país y/o permanecer en él.

7. PROPUESTAS DE MEJORA Y BUENAS PRÁCTICAS

La Comisión Española de Ayuda al Refugiado (CEA(R)) realizó, para las elecciones generales celebradas el 23 de julio de 2023, un documento donde reflejó una serie de propuestas, dirigidas a los diferentes partidos políticos, para la mejora de la protección de las personas refugiadas en España. En las últimas elecciones europeas, el CEAR ha vuelto a escribir una serie de propuestas para llevar a los partidos políticos en materia de asilo y derechos humanos en la Unión Europea. A continuación, se expondrán las diferentes propuestas que ha hecho en diversas ocasiones la Comisión Española de Ayuda al Refugiado (Comisión Española de Ayuda al Refugiado CEA(R), 2023, 2024):

- Proteger las vidas aumentando las vías legales y seguras para buscar refugio.
- Garantizar el respeto de los derechos humanos en los controles fronterizos.
- Frenar las devoluciones de personas que están en peligro en sus países de origen e impedir las devoluciones ilegales en los territorios de Ceuta y Melilla y de las islas.
- Flexibilizar los requisitos para la reagrupación familiar.
- Implementar el Pacto Europeo de Migración y Asilo de manera respetuosa, solidaria, garantizada y armonizada entre todos los países.
- Cerrar los Centros de Internamiento de Extranjeros (CIE) y oponerse a la detención en las fronteras de personas migrantes y refugiadas como práctica habitual.
- Velar por la protección de mujeres y menores.
- Aprobar una ley de protección a las víctimas de trata de personas.
- Asegurar una acogida digna y favorecer la inclusión de todas las personas migrantes, solicitantes de asilo y refugiadas.
- Mejorar el salvamento de vidas en el mar.
- Destinar recursos presupuestarios y fondos y promover su transparencia.
- Acelerar los procesos de homologación de títulos.
- Combatir los discursos de odio y discriminación racial o étnica promoviendo la convivencia y la cohesión social.
- Aumentar la responsabilidad por parte de los políticos.
- Cumplir con el Plan de Acción UE Antirracismo para 2020-2025.
- Coherencia de las políticas migratorias con los derechos humanos, la cooperación al desarrollo, la igualdad de género y la lucha contra el cambio climático.
- Asegurar que las políticas y las empresas respeten los derechos humanos.
- Dejar de exigir el visado de tránsito a personas que vienen de países en guerra.
- Fomentar el tratamiento individualizado con plenas garantías de las solicitudes de asilo y protección de personas en situación de especial vulnerabilidad.

- Acelerar los expedientes que van con retraso.
- Eliminar los obstáculos en el acceso de los derechos económicos, sociales y culturales (vivienda, sanidad, trabajo y educación).

8. LA IMPORTANCIA DE LA COOPERACIÓN INTERNACIONAL PARA EL DESARROLLO

Como ya se ha señalado en varios momentos, una de las medidas que se han utilizado, tanto en Europa como en España, para paliar la crisis migratoria y la llegada de migrantes a sus costas, fue la de cooperar con terceros países para luchar contra la inmigración irregular (González García, 2019).

La cooperación siempre ha estado presente en las políticas migratorias. Si nos remontamos a finales del siglo XX, en el año 1999 el Consejo Europeo empezó a preocuparse de verdad sobre cuestiones migratorias, sacando como conclusiones empezar a cooperar con los países de origen y tránsito. Así fue como, en el año 2004, después de negociaciones, el Consejo aprobó un Reglamento en el que cada estado miembro de la UE iba a destinar un funcionario de enlace de inmigración (FEI), que tendría la labor de relacionarse con los terceros estados y fomentar la comunicación en cuanto a flujos migratorios, mafias de traficantes, métodos de falsificación de documentos, facilidades en el retorno a inmigrantes ilegales y un sinnúmero de apartados más. Su fin fundamental era conseguir frenar toda esa llegada de migrantes en situación irregular que aparecían en las fronteras europeas. A raíz de esta medida, surgieron más para ir mejorando y aumentando esas políticas de cooperación propuestas en un principio (Abad Quintanal, 2007).

Si nos centramos en cuestiones más actuales, a comienzos del año 2021, la OIM, junto con el Ministerio de Asuntos Exteriores de los Países Bajos, propusieron una iniciativa llamada Cooperación para la Migración y Alianza para Soluciones Sostenibles (COMPASS). Dicha iniciativa está planteada a nivel mundial y consiste en proporcionar protección a las personas migrantes, luchar contra el tráfico de personas, apoyar el retorno (siempre que sea en condiciones dignas) y fomentar la integración. Esta iniciativa de cooperación cuenta con la participación de: Afganistán, Chad, Egipto, Etiopía, Iraq, el Líbano, Libia, Mali, Marruecos, Níger, Nigeria y Túnez (Organización Internacional para las Migraciones, 2021c). Cuando se lanzó la iniciativa, se consiguieron lograr los objetivos propuestos, por lo que, hace unos días, el 27 de junio de 2024, se ha anunciado una ampliación de este Programa COMPASS, que pretende seguir protegiendo y defendiendo los derechos de las personas migrantes hasta 2027. Esta vez amplía la participación a dos países más: Argelia y Sudán. Este nuevo marco se divide en tres niveles de trabajo: gobiernos, comunidades y migrantes. Gracias a

este programa, se ha podido asistir a más de 120.000 personas migrantes con respecto al retorno digno o a la reintegración. Pero también se ha ayudado a más de 8.000 personas ofreciéndoles información y capacidades de gestión de la migración. El programa COMPASS tiene un apartado donde todo el mundo puede compartir sus conocimientos y, de esta manera, facilitar la cooperación y ponerla en común. Finalmente, el programa pretende continuar la línea que propuso en el año 2021, pero intentado fomentar la participación de los gobiernos y tratando de aumentar el fortalecimiento de las personas migrantes y de las comunidades (Organización Internacional para las Migraciones, 2024b).

No obstante, a pesar de los esfuerzos y de los progresos, es cierto que la cooperación no es tarea fácil, ya que a veces surgen discrepancias con los terceros países. A veces la UE tiene unas expectativas sobre estos países que no se cumple, por lo que acaba frustrada. Desde el punto de vista contrario, también los países con los que se coopera piden contraprestaciones por cooperar y quedan insatisfechos por ellas. No obstante, estas situaciones suelen ocurrir minoritariamente (Abad Quintanal, 2007).

En el caso de España, concretamente en la ruta de África Occidental, también se cooperó con terceros países para frenar toda esa cantidad de personas migrantes irregulares que estaban llegando. Ya se ha visto que, a raíz de la crisis de los cayucos en 2006, comenzaron a llegar muchas embarcaciones a la isla. A partir de este año trataron de poner medidas para conseguir el descenso de la inmigración por esta vía. Por ejemplo, se llegó a un acuerdo con Mauritania para crear patrullas conjuntas. Mientras tanto, en España se reforzó la seguridad, especialmente en Canarias, donde el Consejo de ministros aprobó el acuerdo por el que se creó el Centro de Coordinación Regional de Canarias (CCRC). En mayo de 2006, el Frontex junto con la Comisión Europea y Europol, pusieron en marcha una operación para cooperar en la zona de origen de las pateras. De esta manera, varios países de Europa aunaron fuerzas para intentar frenar la situación que se estaba dando en las Islas Canarias y en el Mediterráneo. Aun así, no fue hasta el año 2012, cuando se alcanzaron las cifras más bajas de migración irregular, que se habían tenido hasta el momento. Esto fue, en parte, gracias a la cooperación policial en África, lo que ha hecho que se hayan aumentado las detenciones previas a comenzar la ruta marítima (González García, 2019).

Algunas de las actuaciones que España realizó junto con los principales países de origen de las personas migrantes de África, fueron (Espinosa Navas, 2018):

- *Marruecos*: Fue el primer país con el que España estableció un acuerdo de inmigración en 1992, permitiendo la devolución rápida de ciudadanos marroquíes y de terceros países que transitaron por Marruecos. En 2004, se implementaron

patrullas conjuntas y se intercambiaron oficiales de enlace para mejorar la cooperación. Actualmente, Marruecos sigue colaborando en la lucha contra la inmigración ilegal, controlando asentamientos de inmigrantes y los intentos de asalto a las vallas de Melilla y Ceuta. Además, Marruecos ha considerado, en diversas ocasiones, levantar una valla en su frontera norte con Argelia para dificultar la entrada de inmigrantes subsaharianos.

- *Mauritania*: Desde 2006, España y Mauritania han colaborado en la lucha contra la inmigración irregular, destacando el despliegue de la Guardia Civil en Mauritania y la formación de la Gendarmería mauritana. Los acuerdos permiten un despliegue permanente de medios y personal de la Guardia Civil, incluyendo patrullas mixtas terrestres y marítimas. En 2013, se prorrogó el memorando de colaboración y se inauguró una nueva comisaría en Nouadhibou. También se abrieron puestos fronterizos en colaboración con la OIM y financiamiento de la UE.
- *Senegal*: España ha mantenido presencia permanente de la Guardia Civil en Senegal desde 2006 para combatir la inmigración irregular. En 2013, se firmó un memorando de colaboración para patrullas conjuntas con el apoyo de la Agencia Frontex. El despliegue incluye un destacamento del Servicio Marítimo y oficiales en la Embajada de Dakar. Senegal también implementó el "Plan Karangué" para fortalecer la seguridad fronteriza y combatir el terrorismo, apoyado por Francia.
- *Malí*: La Guardia Civil colabora en Malí para combatir la inmigración irregular, con un oficial de enlace en Bamako. Sin embargo, la inestabilidad política y el conflicto armado con grupos yihadistas dificultan estas acciones. En 2014, el Ministerio de Malienses en el Exterior organizó un taller para desarrollar una política nacional de migración, con un plan de acción trienal. Malí es un importante país de tránsito para inmigrantes de diversas regiones africanas.
- *Argelia*: España y Argelia cooperan en la lucha contra la inmigración ilegal, firmando en 2013 protocolos de colaboración para combatir la criminalidad organizada y el tráfico ilícito. A pesar de esto, continúan las llegadas de inmigrantes a las costas españolas desde Argelia. Anualmente, se realizan reuniones bilaterales para tratar temas comunes de inmigración, y la Guardia Civil mantiene un oficial de enlace en Argel para estos asuntos.
- *Guinea Conakry*: Aunque no hay presencia permanente de la Guardia Civil en Guinea Conakry, se realizan reuniones bilaterales sobre inmigración y se aprovecha el esfuerzo de otros países, como Francia, en la región. En 2013, Francia instaló un

radar en la isla de Tamara para controlar embarcaciones en aguas guineanas, mejorando la vigilancia de barcos que transportan inmigrantes ilegales.

- *Níger*: España no tiene una presencia permanente en Níger, pero mantiene abiertas vías de negociación y programas de formación. La Guardia Civil desarrolló el Proyecto West Sahel hasta 2013 y considera a Níger un país clave de tránsito hacia el norte de África. La existencia de una embajada española en Níger facilita las relaciones y la implementación de futuros programas.
- *Libia*: Debido a la situación de conflicto en Libia, es imposible mantener relaciones estables con el país. Libia es utilizada por mafias para traficar con personas hacia Europa, especialmente Italia. Las condiciones de seguridad impiden una cooperación efectiva en la lucha contra la inmigración irregular.
- *Otros países*: La Guardia Civil también colabora con Gambia, Guinea Bissau y Cabo Verde en materia de inmigración, manteniendo oficiales de enlace en cada país. El esfuerzo de la Guardia Civil ha sido considerable, con adquisiciones de buques y aviones para vigilancia marítima. Las operaciones HERA e INDALO, lideradas por España, son ejemplos de colaboración europea en la lucha contra la inmigración irregular (Espinosa Navas, 2018). Concretamente, en Canarias la operación HERA constó de dos partes: la primera, Hera I, radicaba en la identificación, por parte de expertos, de las personas migrantes que llegaban al archipiélago canario en situación de irregularidad y la determinación del país al que pertenecían. La segunda, Hera II, surgió en el año 2006 y consistía en el refuerzo de la vigilancia en las costas para evitar la salida de embarcaciones o interceptarlas a tiempo, pero también, se basó en el control en el Atlántico. En parte este excesivo control en algunos países como Senegal, causó el desplazamiento hacia países más alejados de Canarias para que pudieran salir las embarcaciones, aumentando así el riesgo de la ruta (González García, 2022).

CONCLUSIONES

El objetivo principal de este trabajo era describir la crisis migratoria que se está produciendo en las Islas Canarias y analizar críticamente la gestión que se está efectuando de la misma por parte de las autoridades. Para ello, el trabajo ha comenzado revisando bibliografía sobre la migración y la agenda 2030, donde se ha podido ver que la migración es fundamental para reducir desigualdades, como se refleja en el ODS 10, pero requiere medidas adecuadas de los gobiernos de origen y destino para garantizar que los migrantes no se vean obligados a emigrar por falta de oportunidades.

En el apartado sobre las rutas migratorias en Europa se ha visto que el Mar Mediterráneo es una ruta clave para la entrada irregular de migrantes a Europa. Existen varias rutas migratorias principales: la del Mediterráneo Central hacia Italia, la del Mediterráneo Oriental hacia Grecia, la del Canal de la Mancha hacia el Reino Unido, la ruta terrestre de los Balcanes Occidentales y la ruta del Cáucaso. Además, muchas personas cruzan África antes de intentar llegar a Europa. Se concluye este apartado con la preocupación de que, a pesar de las restricciones por la pandemia, el número de migrantes internacionales sigue en aumento, destacando la necesidad de una gobernanza eficaz y la lucha contra el tráfico de personas.

A continuación, se ha expuesto la visión panorámica de la inmigración en España, del cual se puede sacar la conclusión de que la inmigración irregular en España, particularmente por vía marítima, ha fluctuado significativamente desde finales de los años 80. A pesar de medidas de control, los picos en llegadas se han producido en momentos como la crisis de los cayucos en 2006 y la crisis migratoria de 2018. La pandemia de COVID-19 incrementó la pobreza y, consecuentemente, los desplazamientos. En 2023, el número de inmigrantes irregulares por vía marítima casi alcanzó cifras históricas, y las proyecciones para 2024 sugieren otra crisis migratoria en curso. Además, la inmigración irregular ha resultado en un considerable número de muertes, especialmente en rutas hacia Canarias.

Más adelante, en el apartado sobre la ruta Atlántica y la crisis migratoria en Canarias, se obtiene la conclusión de que esta ruta ha experimentado fluctuaciones significativas en los flujos migratorios desde su origen en los años 90. Tras una disminución en llegadas debido a medidas de control y cooperación internacional, la crisis migratoria resurgió en 2018 y se agravó durante la pandemia de COVID-19, alcanzando cifras alarmantes en 2023. La ruta es extremadamente peligrosa, con una alta tasa de mortalidad, y la llegada masiva de migrantes ha desbordado la capacidad de acogida en las Canarias.

Como también hemos visto, la gestión de la crisis migratoria en las Islas Canarias se enmarca en un amplio conjunto de leyes y políticas tanto a nivel europeo como nacional, diseñadas para proteger los derechos humanos y gestionar los flujos migratorios. A pesar de las normativas y fondos específicos, la UE y España han enfrentado desafíos significativos. La crisis migratoria europea de 2015, conocida como la "crisis de Schengen," reveló debilidades en el Sistema Europeo Común de Asilo, especialmente en los países del sur de Europa. En respuesta, se implementaron medidas de emergencia y apoyo financiero, incluyendo la descentralización y los controles fronterizos reforzados por Frontex. La situación en Canarias destaca la necesidad de una gestión eficiente y solidaria para abordar

las llegadas masivas y proteger los derechos de los migrantes. Además, la gestión de la situación migratoria en Europa y España ha estado marcada por deficiencias y esfuerzos insuficientes. La Agenda Europea sobre Migración no consolidó la solidaridad entre Estados de la UE y priorizó operaciones navales sobre soluciones humanitarias. El Reglamento de Dublín fue criticado por no considerar las capacidades desiguales de los Estados miembros. Aunque la respuesta a la crisis de Ucrania demostró que es posible una protección eficiente con voluntad política, el Pacto Europeo de Migración y Asilo aprobado en 2023 sigue enfrentando críticas por sus nuevas restricciones y falta de vías legales seguras. En España, la gestión en Melilla y Canarias se ha caracterizado por políticas de deportación y control fronterizo, a menudo a costa de los derechos de los migrantes. A pesar de algunos esfuerzos positivos, como el Plan Canario de Inmigración y Convivencia Intercultural, la seguridad en el mar y la gestión de la inmigración irregular siguen siendo problemáticas. En cuanto a los derechos humanos, la conclusión que se saca de lo escrito en el trabajo es que la gestión migratoria en la UE y España vulnera sistemáticamente los derechos humanos de los migrantes. La falta de vías seguras lleva a muchos a arriesgar sus vidas en rutas peligrosas, resultando en numerosas muertes. Además, la criminalización de migrantes y rescatistas, junto con políticas antimigratorias, alimenta la discriminación y xenofobia. Los centros de acogida en España presentan condiciones inhumanas y restrictivas, comparables a cárceles, violando derechos fundamentales como la libertad y la integridad física. Estas prácticas reflejan un enfoque de seguridad que prevalece sobre la protección de los derechos humanos. Por último, del apartado de la gestión migratoria en las islas Canarias, deja un último punto donde se obtiene que las malas prácticas de los regímenes de inmovilidad en Canarias durante la crisis migratoria incluyen:

- Inmovilidad Excepcional: Refuerzos antimigratorios y falta de recursos durante la pandemia, creando caos en el sistema de acogida.
- Inmovilidad Humanitaria: Retención controlada de migrantes, deteriorando su salud mental y aumentando suicidios y consumo de drogas.
- Inmovilidad Racista: Restricciones encubiertas basadas en origen racial, usando la pandemia como excusa.
- Inmovilidad Burocrática: Obstáculos administrativos complejos que los migrantes no entienden, limitando su movilidad.
- Inmovilidad Carcelaria: Criminalización injusta de migrantes inocentes y actos solidarios, con encarcelamientos preventivos sin pruebas.

En la parte final del trabajo también se han recogido algunas propuestas de mejora para afrontar este fenómeno. En concreto, se ha defendido que para mejorar la protección de las personas refugiadas en España y la UE, hay que aumentar vías legales y seguras de refugio, garantizar derechos humanos en controles fronterizos, impedir devoluciones ilegales, flexibilizar la reagrupación familiar, cerrar centros de detención de migrantes, proteger mujeres y menores, aprobar leyes contra la trata de personas, asegurar una acogida digna, mejorar el salvamento en el mar, y combatir el racismo y la discriminación.

Por último, las conclusiones que se extraen del apartado sobre la importancia de la cooperación son que la cooperación internacional es crucial para gestionar la migración irregular hacia Europa. Desde finales del siglo XX, la UE y España han colaborado con países de origen y tránsito, implementando diversas medidas y programas como el COMPASS para proteger a los migrantes, luchar contra el tráfico de personas y facilitar retornos dignos. A pesar de los progresos, la cooperación enfrenta desafíos debido a discrepancias y expectativas no cumplidas. España ha establecido acuerdos bilaterales y operativos con varios países africanos para reducir la migración irregular, destacando la importancia de la colaboración continua y efectiva.

A modo de conclusión y de manera general, a lo largo de trabajo se pone de manifiesto una situación compleja de la crisis migratoria. En primer lugar, los datos sobre las llegadas y las rutas migratorias, especialmente la ruta atlántica hacia Canarias, ilustran la magnitud del problema. La ruta atlántica, una de las más peligrosas debido a las condiciones adversas del mar y la mayor distancia a recorrer, ha visto un incremento significativo en el número de llegadas. Este aumento pone de relieve no solo el desesperado intento de los migrantes por alcanzar Europa, sino también las insuficiencias en la gestión de la crisis migratoria por parte de España y la UE. Las cifras crecientes de llegadas y las tragedias humanas asociadas con esta ruta indican una urgente necesidad de políticas efectivas y humanitarias. Sin embargo, la respuesta ha sido en gran medida inadecuada. La implementación de regímenes de inmovilidad y las condiciones precarias en las que se encuentran los migrantes en la llamada "islas-cárcel", reflejan una falta de planificación y recursos adecuados. Las malas prácticas y la respuesta inadecuada durante situaciones de crisis, como la pandemia de COVID-19, han aumentado estas condiciones, mostrando una falta de coordinación y solidaridad entre los países de la UE.

Por otro lado, las propuestas de mejora y buenas prácticas elaboradas por organizaciones como la Comisión Española de Ayuda al Refugiado (CEAR) subrayan la necesidad de un enfoque más humanitario y respetuoso con los derechos humanos. Sin embargo, la

implementación de estas medidas a menudo enfrenta obstáculos políticos que hacen que se retrase su efectividad.

En cuanto a la cooperación internacional, destacada como un pilar esencial para el control de la migración irregular, también presenta desafíos significativos. Aunque existen programas y acuerdos bilaterales para frenar la inmigración irregular y facilitar el retorno digno de migrantes, la efectividad de estos esfuerzos se ve limitada por las diferencias entre las expectativas de la UE y los terceros países. Estas discrepancias pueden llevar a frustraciones mutuas y a una cooperación insuficiente, afectando negativamente a los migrantes.

En resumen, aunque hay esfuerzos significativos y propuestas valiosas para mejorar la gestión de la migración y la protección de los derechos de los migrantes y refugiados, persisten problemas estructurales y de implementación que dificultan el progreso. Es crucial que las políticas migratorias sean coherentes con los principios de derechos humanos, y que se fortalezca la cooperación internacional de manera justa y efectiva para abordar los desafíos complejos de la migración. La mejora de la situación requiere una combinación de recursos adecuados, voluntad política, y un enfoque humanitario centrado en la dignidad y derechos de las personas migrantes.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Abad Quintanal, G. (2007). Los desafíos de la UE en materia migratoria: La cooperación con terceros estados. *UNISCI Discussion Papers*(15), 1-14.
- ACNUR. (9 de junio de 2022). *ACNUR actualiza las cifras sobre personas refugiadas de Ucrania, incluyendo los últimos movimientos*. Obtenido de <https://www.acnur.org/noticias/news-releases/acnur-actualiza-las-cifras-sobre-personas-refugiadas-de-ucrania-incluyendo>
- ACNUR. (s.f.). *Declaración de Nueva York para los Refugiados y Migrantes*. Obtenido de <https://www.acnur.org/declaracion-de-nueva-york>
- ACNUR España. (s.f.). *Asilo y Migración*. Obtenido de ACNUR España: <https://www.acnur.org/es-es/asilo-y-migracion>
- Agudelo Ramírez, M. (2018). Pasado, presente y futuro de la idea de los Derechos Humanos. En M. Pando Ballesteros, P. Garrido Rodríguez, & A. Muñoz Ramírez, *El Cincuentenario de los Pactos Internacionales de Derechos Humanos de la ONU. Libro*

- homenaje a la profesora M^a Esther Martínez Quinteiro* (págs. 141-154). Salamanca: Ediciones Universidad de Salamanca.
- Amnistía Internacional. (2021). *Informe 2020/21 La situación de los Derechos Humanos en el Mundo*. London: Amnesty International.
- Arango, J. (2021). La gestión de la crisis migratoria en Canarias. *Revista de Estudios Europeos. Asilo y Migración*. (s.f.). Obtenido de ACNUR España: <https://www.acnur.org/es-es/asilo-y-migracion>
- Ba Palmqvist, P. (2021). *Crossing the Atlantic Ocean to llok elsewhere - a humanitarian crisis on the Canary Islandas 2020-2021*. Estocolmo: Department of Theology, Uppsala University.
- Balta, P. (2017). El Mediterráneo, un mar de paradojas. *Quaderns de la Mediterrània*, 25, 309-314.
- Blasco, L. (13 de septiembre de 2021). Por qué está llegando por el canal de la Mancha a Reino Unido un número récord de migrantes. *BBC News Mundo*.
- Carballo de la Riva, M. (2017). La agenda de migración y desarrollo en el marco internacional de las Naciones Unidas: hacia un Pacto Mundial para las Migraciones. *Revista del Ministerio de Empleo y Seguridad Social. Migraciones Internacionales*(130), 15-44.
- Carrera, S., Blockmans, S., Cassarino, J.-P., Gros, D., & Guild, E. (2016). *The EU's Response to the Refugee Crisis: Taking Stock and Setting Policy Priorities*. Brussels: Centre for European Policy Studies CEPS.
- Centeno Martín, H., & Myers-Gallardo, A. (2023). Medios de comunicación, inmigración y el pacto mundial para la migración. En I. Seixas Vicente, M. Cabezas Vicente, H. Centeno Martín, & M. Á. Andrés Llamas, *Procesos migratorios y desafíos en el marco del pacto mundial para la migración segura, ordenada y regular* (págs. 17-28). Salamanca: Universidad de Salamanca. doi:10.14201/0AQ0340
- Comisión Española de Ayuda al Refugiado CEA(R). (25 de abril de 2023). *Propuestas para la mejora de la protección de las personas refugiadas en España*. Obtenido de <https://www.cear.es/wp-content/uploads/2023/06/Propuestas-elecciones-generales-2023.pdf>

- Comisión Española de Ayuda al Refugiado CEA(R). (26 de marzo de 2024). *Propuestas para Partidos Políticos en Materia de Asilos y Derechos Humanos en la Unión Europea*. Obtenido de https://www.cear.es/wp-content/uploads/2024/03/Propuestas-CEAR-Elecciones-Europeas-Migracion-y-Asilo.pdf?_gl=1*1nsrz64*_up*MQ..*_ga*MTU5NzE2NTUxLjE3MTU3ODU2MzI.*_ga_TBCN09Z476*MTcxNTc4NTYzMi4xLjEuMTcxNTc4NTYzOC4wLjAuMA.
- Comisión Europea. (2014). *Comprender las políticas de la Unión Europea: Migración y asilo*. Bruselas: Oficina de Publicaciones de la Unión Europea.
- Comisión Europea. (2015). *Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones. Una Agenda Europea de Migración*. Bruselas.
- Comisión Europea. (2024). *Pacto sobre Migración y Asilo*.
- Consejo Europeo. (14 de mayo de 2024e). *Cronología - Pacto sobre Migración y Asilo*. Obtenido de <https://www.consilium.europa.eu/es/policies/eu-migration-policy/eu-migration-asylum-reform-pact/timeline-migration-and-asylum-pact/>
- Consejo Europeo y Consejo de la Unión Europea. (15 de mayo de 2024d). *Migration flows: Eastern, Central and Western routes*. Obtenido de Top nationalities per route: <https://www.consilium.europa.eu/es/infographics/migration-flows-to-europe/#0>
- Consejo Europeo y Consejo de la Unión Europea. (30 de mayo de 2024a). *Cómo funciona el espacio Schengen*. Obtenido de <https://www.consilium.europa.eu/es/policies/schengen-area/#schengen>
- Consejo Europeo y Consejo de la Unión Europea. (7 de febrero de 2024b). *Política de migración y asilo de la UE*. Obtenido de Ruta de los Balcanes Occidentales: <https://www.consilium.europa.eu/es/policies/eu-migration-policy/western-balkans-route/>
- Consejo Europeo y Consejo de la Unión Europea. (11 de Enero de 2024c). *Política de migración y asilo de la UE*. Obtenido de Flujos migratorios en las rutas occidentales: <https://www.consilium.europa.eu/es/policies/eu-migration-policy/western-routes/>
- Consejo Europeo y Consejo de la Unión Europea. (s.f.). *Refuerzo de las fronteras exteriores de la UE*. Obtenido de <https://www.consilium.europa.eu/es/policies/strengthening-external-borders/#internalborder>

- Dadusc, D., & Mudu, P. (2020). Care without Control: The Humanitarian Industrial Complex and the Criminalisation of Solidarity. *Geopolitics*, 1-40. doi:10.1080/14650045.2020.1749839
- Di Nitto, C. (2021). *La persona humana. Integración europea, inclusión social e identidad personal en el problema de la inmigración*. Murcia: Escuela Internacional de Doctorado. Universidad Católica de Murcia.
- Diccionario de la lengua española*. (s.f.). Obtenido de Inmovilidad: <https://dle.rae.es/inmovilidad>
- Directiva 2013/32/UE del Parlamento Europeo y del Consejo (Diario Oficial de la Unión Europea. 26 de junio de 2013).
- Directiva 2013/33/UE del Parlamento Europeo y del Consejo (Diario Oficial de la Unión Europea 26 de junio de 2013).
- Domínguez Mujica, J., Parreño Castellano, J., & Moreno Medina, C. (2022). Pandemic Mobility/(Im)mobility in the Canary Islands: Irregular migrants becoming hotel guests. (S. R. National Committee of Geography of Belgium, Ed.) *Revista belga de geografía*, 18.
- EFE. (26 de junio de 2024). Canarias ha recibido quince menores al día en patera en los primeros seis meses de 2024. *Radio Televisión Canaria*. Obtenido de <https://rtvc.es/canarias-ha-recibido-15-menores-al-dia-en-patera-en-2024/>
- Espinosa Navas, F. (2018). La inmigración irregular: su evolución y prospectiva en España. *Cuadernos de estrategia*, 115-144.
- Europa Press Internacional. (1 de julio de 2022). Las migraciones por el Canal de la Mancha alcanzan en junio el récord mensual de 2022. *Europa Press International*.
- Fradejas-García, I., & Loftsdóttir, K. (Diciembre de 2023). Regímenes de in/movilidad y crisis migratoria en la ruta canaria. *Perifèria, revista de recerca i formació en antropologia*, 28(2), 146-176.
- Frontex. (2023). *Migratory Routes*. Obtenido de <https://www.frontex.europa.eu/what-we-do/monitoring-and-risk-analysis/migratory-routes/migratory-routes/>
- García Coso, E. (2017). Migraciones Internacionales. *Revista del Ministerio de Empleo y Seguridad Social*(130), 9-12.

- Gasman-Zylbermann, N., & Pérez-Haro, Y. S. (2024). Mujeres migrantes y Covid-19. *Salud pública de México*, 113-114.
- Gazzotti, L. (2023). As if there was a border. Bordering through excision in Melilla and the Canary Islands. *Society and Space*, 41(3), 451-470. doi:10.1177/02637758231181401
- Genova, N. D. (2019). Detention, Deportation, and Waiting: Toward a Theory of Migrant Detainability. *Gender a výzkum / Gender and Research*, 92-104. doi:10.13060/25706578.2019.20.1.464
- Gobierno de Canarias. (12 de octubre de 2021). *Canarias convive*. Obtenido de Contexto sociodemográfico: <https://wp.ull.es/canariasconvive/contexto-sociodemografico/>
- Gobierno de Canarias. (2023). *Canarias Convive*. Obtenido de Agenda Canaria de Desarrollo Sostenible 2030.
- Gobierno de Canarias. (s.f.). *Consejería de Bienestar Social, Igualdad, Juventud, Infancia y Familias*. Obtenido de Plan Canario de Inmigración y Convivencia Intercultural: <https://www.gobiernodecanarias.org/participacionciudadana/iniciativas/iniciativas/detalle/IP-Plan-Canario-de-Inmigracion-y-Convivencia-Intercultural/>
- Godenau, D., Buraschi, D., & Zapata Hernández, V. M. (2020). Recent trends in irregular maritime immigration to the Canary Islands. *Factsheet OBITen 08*, 1-15.
- González García, I. (2019). Immigration in Spain: Migratory Routes, Cooperation with Third Countries and Human Rights in Return. *Peace & Security - Paix et Sécurité Internationales (Euromediterranean Journal of International Law and International Relations)*, 201-230.
- González García, I. (2022). La Ruta Migratoria de África Occidental hacia Canarias. De la Crisis de los Cayucos de 2006 a la Crisis migratoria 2020-2021. Análisis y valoraciones. *Ordine internazionale e Diritti Umani*, 373-398.
- González, E. (2020). Impacto de la pandemia en la ruta migratoria atlántica. *Diario de Migraciones*.
- Iniseg. (12 de noviembre de 2019). *CATE: Centros de Atención Temporal de Extranjeros*. Obtenido de <https://www.iniseg.es/blog/seguridad/cate-centros-de-atencion-temporal-de-extranjeros/>

- Instituto Nacional de Estadística. (2022b). *Estadística de migraciones. Flujo de inmigración procedente del extranjero por año, sexo y edad*.
- Instituto Nacional de Estadística. (2023). *Estadística de Migraciones y Cambios de Residencia. Inmigraciones procedentes del extranjero por isla, año, sexo y edad (grandes grupos)*.
- Instituto Nacional de Estadística INE. (2022a). *Principales series de población desde 1998*. Obtenido de Población extranjera por nacionalidad y año: <https://ine.es/jaxi/Datos.htm?path=/t20/e245/p08/l0/&file=02005.px>
- International Organization for Migration. (2024). *World Migration Report*. Ginebra: Marie McAuliffe (IOM) and Linda Adhiambo Oucho (African Migration and Development Policy Centre).
- International Monetary Fund. (2009). Remittances. En I. M. Fund, *Balance of Payments and International Investment Position Manual* (págs. 272-277). Washington D.C: IMF Multimedia Services Division.
- International Organization for Migration (IOM). (2019). *International Migration Law. Glossary on Migration*. Ginebra. doi:1813-2278
- International Organization for Migration. (2022). *World Migration Report 2022*. Marie McAuliffe (IOM) and Anna Triandafyllidou (Ryerson University).
- Ley 12/2009, de 30 de octubre, reguladora del derecho de asilo y de la protección subsidiaria. (Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado 31 de octubre de 2009).
- Ley Orgánica 4/2000, de 11 de enero, sobre derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social. (Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado 12 de enero de 2000).
- Luque González, J. (2004). Schengen. Un espacio de libertad, seguridad y justicia. *Revista de derecho: División de Ciencias Jurídicas de la Universidad del Norte*, 139-149.
- Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones. (17 de abril de 2024). *La Unión Europea aprueba una ayuda de 20 millones de euros para reforzar la atención humanitaria a las personas llegadas a Canarias*. Obtenido de <https://ciudadaniaexterior.inclusion.gob.es/web/guest/w/migraciones>
- Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones. (s.f.). *Atención Humanitaria*. Obtenido de <https://www.inclusion.gob.es/web/migraciones/atencion-humanitaria>

Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones. (s.f.). *Fondos Europeos*. Obtenido de Periodos 2007-2013: <https://www.inclusion.gob.es/web/migraciones/periodo-2007-2013>

Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones. (s.f.). *Fondos Europeos. Fondo de Asilo, Migración e Integración*. Obtenido de Programa Nacional 2014-2020: <https://www.inclusion.gob.es/web/migraciones/periodo-2014-2020>

Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones. (s.f.). *Fondos Europeos. Fondo de Asilo, Migración e Integración*. Obtenido de Periodo 2021-2027: <https://www.inclusion.gob.es/web/migraciones/periodo-2021-2027>

Ministerio del Interior. (2023). *Informe de Inmigración Irregular 2023*. Gobierno de España.

Ministerio del Interior. (2024). *Informe sobre inmigración irregular*. Gobierno de España.

Ministerio del Interior. (s.f.). *Servicios al ciudadano*. Obtenido de Centro de internamiento de extranjeros: <https://www.interior.gob.es/opencms/es/servicios-al-ciudadano/tramites-y-gestiones/extranjeria/regimen-general/centro-de-internamiento-de-extranjeros/>

Ministerio del Interior. Gobierno de España. (2023). *Inmigración Irregular*.

Naciones Unidas. (2023). *La Agenda para el Desarrollo Sostenible*. Obtenido de <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/development-agenda/>

Naciones Unidas. (s.f.). *Objetivos de Desarrollo Sostenible*. Obtenido de Objetivo 10: Reducir la desigualdad en y entre los países: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/inequality/>

Naciones Unidas. (s.f.). *Paz, dignidad e igualdad en un planeta sano*. Obtenido de La Declaración Universal de los Derechos Humanos: <https://www.un.org/es/about-us/universal-declaration-of-human-rights>

Naciones Unidas. Oficina del Alto Comisionado de los Derechos Humanos. (s.f.). *¿Qué son los derechos humanos?* Obtenido de <https://www.ohchr.org/es/what-are-human-rights>

National Geographic España. (18 de diciembre de 2023). *El Mediterráneo es la frontera más letal del planeta*. Obtenido de https://www.nationalgeographic.com.es/mundo-ng/mediterraneo-migracion-ruta-mas-letal-planeta_20457

Organización Internacional para las Migraciones (OIM). (28 de mayo de 2024a). *Oficina Regional para Centroamérica, Norteamérica y el Caribe*. Obtenido de Qué es una crisis

migratoria y cómo atenderla integralmente:
<https://rosanjose.iom.int/es/blogs/que-es-una-crisis-migratoria-y-como-atenderla-integralmente>

Organización Internacional para las Migraciones. (2020). *Reducción de desigualdades en el mundo*. Obtenido de <https://www.iom.int/es/reduccion-de-desigualdades-en-el-mundo>

Organización Internacional para las Migraciones. (14 de julio de 2021b). *Informe de la OIM: las muertes en las rutas migratorias marítimas hacia Europa aumentaron más del doble en la primera mitad de 2021*.

Organización Internacional para las Migraciones. (2021a). *Proyecto Migrantes Desaparecidos*. Obtenido de Mediterráneo: <https://missingmigrants.iom.int/es/mediterraneo>

Organización Internacional para las Migraciones. (17 de abril de 2021c). *Los Países Bajos y la OIM lanzan una iniciativa mundial sobre migración destinada a proteger a las personas en movimiento*. Obtenido de <https://www.iom.int/es/news/los-paises-bajos-y-la-oim-lanzan-una-iniciativa-mundial-sobre-migracion-destinada-proteger-las-personas-en-movimiento>

Organización Internacional para las Migraciones. (17 de septiembre de 2023). *Gestión de la Migración*. Obtenido de Migración, Desarrollo Sostenible y la Agenda 2030: <https://www.iom.int/es/migracion-desarrollo-sostenible-y-la-agenda-2030>

Organización Internacional para las Migraciones. (2023). *Migraciones, Desarrollo Sostenible y la Agenda 2030*. Obtenido de <https://www.iom.int/es/migracion-desarrollo-sostenible-y-la-agenda-2030>

Organización Internacional para las Migraciones. (27 de junio de 2024b). *La OIM y los Países Bajos amplían la iniciativa COMPASS para fortalecer la protección de los migrantes*. Obtenido de <https://www.iom.int/es/news/la-oim-y-los-paises-bajos-amplian-la-iniciativa-compass-para-fortalecer-la-proteccion-de-los-migrantes>

Panebianco, S. (2016). The Mediterranean migration crisis: border control versus humanitarian approaches. *Global Affairs*, 441-445.

Parra de Párraga, E. (2012). La Inhumanidad de los Derechos Humanos. A la saga de los Derechos Humanos. *Razón y Palabra*, 1-15.

- Pécoud, A. (2019). Death at the Border: Revisiting the Debate in Light of the Euro-Mediterranean Migration Crisis. *American Behavioral Scientist*, 1-10.
- Políticas e investigación sobre migración*. (s.f.). Obtenido de International Organization for Migration: <https://www.iom.int/es/politicas-e-investigacion-sobre-migracion>
- Porrás Ramírez, J. M., & Requena de Torre, M. D. (2021). *La inclusión de los migrantes en la Unión Europea y España. Estudio de sus derechos*. Thomson Reuters Aranzadi.
- Prado Carrera, G. J. (2017). Los Derechos Humanos de los Migrantes. The Human Rights of Migrants. *Perfiles de las Ciencias Sociales*(8), 245-259.
- Real Academia Española*. (s.f.). Obtenido de Inmovilidad. En Diccionario de la lengua española. .
- Reglamento (UE) 2021/1147 del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se crea el Fondo de Asilo, Migración e Integración (Diario Oficial de la Unión Europea 7 de julio de 2021).
- Reglamento (UE) Nº 516/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo (Diario Oficial de la Unión Europea 16 de abril de 2014).
- Reglamento (UE) Nº 604/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo (Diario Oficial de la Unión Europea 26 de junio de 2013).
- Rodríguez Camejo, R. (2021). Migración, seguridad y falta de solidaridad en la Unión Europea. *Revista Internacional de Estudios Migratorios*, 81-109.
- Rodríguez Salinas, R. (2022). Política migratoria en las islas Canarias: violaciones de derechos humanos durante la pandemia. *Derecho PUCP*, 37-75.
- Rodríguez, R. (12 de septiembre de 2020). *Canariasahora*. Obtenido de Inmigración, empezando otra vez de cero: https://www.eldiario.es/canariasahora/canarias-opina/inmigracion-empezando-vez-cero_132_6217428.html
- Salazar, N. B. (2021). Immobility: The Relational and Experiential Qualities of an Ambiguous Concept. *Research Gate*, 11(3), 3-21.
- Sandu, G. (2023). *Fichas temáticas sobre la Unión Europea. Parlamento Europeo*. Obtenido de La Política de Inmigración.
- Schramm, L. (2020). Exit from Joint-decision Problems? Integrational and Disintegration in the EU's Recent Poly-crisis. *European Review of International Studies*(7), 2-27.

- Sobre la migración.* (s.f.). Obtenido de International Organization for Migration.: <https://www.iom.int/es/sobre-la-migracion>
- Statista. (22 de mayo de 2024b). *Número de migrantes fallecidos según la ruta elegida para llegar a España en 2022.* Obtenido de <https://es.statista.com/estadisticas/1099337/numero-de-migrantes-muertos-segun-la-ruta-elegida-para-llegar-a-espana/>
- Statista. (22 de mayo de 2024a). *Número total de inmigrantes irregulares que llegaron a España por vía marítima entre 1999 y 2023.* Obtenido de <https://es.statista.com/estadisticas/1039724/llegadas-de-inmigrantes-ilegales-a-espana-por-via-maritima/>
- Ticktin, M. (2011). *Casualties of Care: Immigration and the Politics of Humanitarianism in France.* doi:10.1525/9780520950535
- Walters, W. (2010). Foucault and Frontiers: Notes on the Birth of the Humanitarian Border. En U. Bröckling, S. Krassman, & T. Lemke (Edits.), *Governmentality: Current Issues and Future Challenges* (pág. 27).
- Xiang, B., William L. Allen, Shahram Khosravi, Hélène Neveu Kringelbach, Yasmin Y. Ortega, Karen Anne S. Liao, . . . Mukta Naik. (2023). Shock Mobilities During Moments of Acute Uncertainty. *Geopolitics*, 28(4), 1632-1657.