

## LAS REGIONES INSULARES FRONTERIZAS EN LAS RUTAS DE LA MIGRACIÓN MARÍTIMA IRREGULAR. LAS ISLAS CANARIAS (ESPAÑA) EN EL TRÁNSITO AFRICANO HACIA EUROPA

*Island border regions on the routes of irregular maritime migration. The Canary Islands (Spain) in the transit of African migration to Europe*

Dirk Godenau <sup>a</sup>

Vicente Manuel Zapata Hernández <sup>b</sup>

**Resumen.** La pronunciada desigualdad entre las condiciones de vida en los países europeos y africanos, combinado con las políticas migratorias restrictivas implementadas en la frontera sur de la Unión Europea, provocan las migraciones marítimas irregulares a través de diversas rutas que parten de las costas africanas. En estas rutas desempeñan un papel importante algunas islas del Mediterráneo y del Atlántico. Las Islas Canarias, parte de la ruta atlántica del África occidental, están experimentando actualmente un nuevo episodio con gran afluencia de llegadas. El artículo analiza la inserción de las Islas Canarias en la gestión migratoria de la Unión Europea, identifica las causas de la intensificación de las llegadas y describe las dificultades en la acogida y el tránsito de las personas migrantes.

**Palabras clave:** migración marítima irregular; regiones insulares; rutas migratorias; proceso de acogida; Islas Canarias.

**Abstract.** *The pronounced inequality between living conditions in European and African countries, combined with restrictive migration policies implemented at the southern border of the European Union, cause irregular maritime migrations through various routes that depart from the African coasts. Some islands in the Mediterranean and Atlantic play an important role on these routes. The Canary Islands, part of the West African Atlantic route, are currently experiencing a new episode of large arrivals. The article analyzes the insertion of the Canary Islands in the migration management of the European Union at its southern border, identifies the causes of the intensification of arrivals and describes the difficulties in the reception and transit of migrants.*

**Keywords:** irregular maritime migration; island regions; migration routes; migration reception; Canary Islands.

<sup>a</sup> Profesor Titular de Universidad, Departamento de Economía Aplicada y Métodos Cuantitativos, Universidad de La Laguna. Santa Cruz de Tenerife, Canarias, España. E-mail: [dgodenau@ull.edu.es](mailto:dgodenau@ull.edu.es). Orcid: <http://orcid.org/0000-0001-8945-2051>.

<sup>b</sup> Profesor Titular de Universidad, Departamento de Geografía e Historia, Universidad de La Laguna. Santa Cruz de Tenerife, Canarias, España. E-mail: [vzapata@ull.edu.es](mailto:vzapata@ull.edu.es). Orcid: <http://orcid.org/0000-0003-1270-9845>.

## 1. Particularidades de las regiones insulares fronterizas en las rutas migratorias

Entre los continentes africano y europeo existe una de las mayores brechas en las condiciones de vida a ambos lados de la cuenca mediterránea, con el correspondiente potencial migratorio desde los países africanos hacia la Unión Europea. Habiendo sido durante la historia uno de los grandes conectores entre vecinos, en la actualidad el Mediterráneo es parte sustancial de la frontera sur de la Unión Europea, frontera que traza una separación entre ambos continentes y genera uno de los espacios del planeta con mayor intensidad en las migraciones marítimas irregulares que buscan superar esta brecha a pesar de las restricciones impuestas.

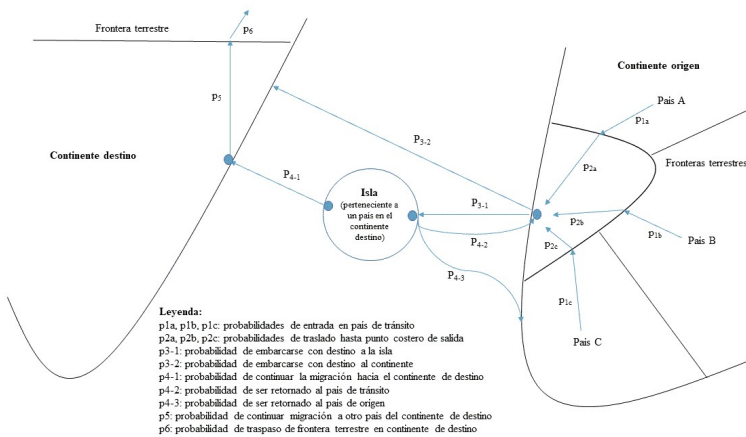
Aunque situadas en el Atlántico, próximas a las costas africanas occidentales, las Islas Canarias forman parte de este espacio migratorio, debido a su pertenencia a España y a la Unión Europea. En los años recientes, este archipiélago compuesto por ocho islas pobladas, ha cobrado nuevamente relevancia como destino de la emigración africana a través de la denominada *ruta migratoria del África Occidental* o *ruta atlántica*. El objetivo de este artículo es analizar los acontecimientos recientes en esta ruta y contextualizar el caso de las Islas Canarias, considerando el conjunto de las migraciones marítimas irregulares que conectan África con Europa a través de las islas europeas. Para ello se darán los siguientes pasos: primero se exponen algunas consideraciones introductorias sobre las particularidades del papel que desempeñan las islas en estos flujos migratorios; en segundo lugar, se describe el contexto de las rutas migratorias entre África y Europa, profundizando en los detalles de la *ruta atlántica*. La problemática de la gestión de la acogida migratoria en las Islas Canarias se analizará en tercer lugar, antes de presentar las conclusiones finales.

Es conocido por su aparición en los medios de comunicación, el destacado papel que desempeñan determinadas islas como puntos de llegada de las migraciones marítimas africanas (King, 2009; Triandafyllidou, 2014). Nombres como Lesbos, Lampedusa, Malta o las propias Islas Canarias, se asocian con acontecimientos trágicos, el naufragio de las embarcaciones y la muerte de miles de personas ahogadas o deshidratadas en el mar durante las últimas décadas. Y también son lugares estudiados por manifestarse en ellos la implementación de lo que la Unión Europea ha denominado *Integrated Border Management* (Bernardie-Tahir, Schmoll, 2014; López-Sala, Godenau, 2016); lugares de intercepción, retención y derivación, con sus dificultades propias de desbordamiento en los momentos en que adquieren protagonismo como *hotspots* en el mapa de los puntos de arribada.

La travesía marítima y su paso por las islas es solo un fragmento del sistema de rutas migratorias que conectan ambos continentes. Si se utiliza la frontera

de la Unión Europea como criterio de clasificación, pueden diferenciarse tres tipos de movimientos migratorios: los pre-fronterizos, que tienen lugar en el interior del continente africano; los transfronterizos, que implican la entrada en el espacio europeo; y los post-fronterizos, que conllevan traslados entre países de la Unión Europea. En cada una de estas fases pueden establecerse las correspondientes probabilidades de tránsito (gráfico 1). La probabilidad de llegar finalmente al nuevo lugar de residencia deseado ( $p_6$ ) está condicionada por todas las probabilidades anteriores, desde la salida del lugar de residencia en origen ( $p_1$ ), pasando posiblemente por países de tránsito ( $p_2$ ), embarcarse para llegar a suelo europeo (sea a través de una isla europea,  $p_{3-1}$ , o directamente al continente,  $p_{3-2}$ ) y llegar al territorio continental del país de primera llegada ( $p_{4-1}$ ). A partir de ahí, puede ser devuelto al país de tránsito ( $p_{4-2}$ ) o al país de origen ( $p_{4-3}$ ), seguir migrando en el país de primera llegada ( $p_5$ ) para finalmente traspasar las fronteras interiores del espacio europeo ( $p_6$ ).

**Gráfico 1 - Probabilidades de tránsito migratorio entre origen y destino**



Fuente: Elaboración propia.

Las políticas de disuasión migratoria (López-Sala, 2015; Godenau, López-Sala, 2016) intentan incidir, con mayor o menor intensidad, en los distintos tramos de esta cadena de probabilidades, particularmente a través del *outsourcing* del control migratorio (Zolberg, 2003; López-Sala, Godenau, 2017) hacia los países de tránsito y origen ( $p_1, p_2$ ) y el control de fronteras exteriores ( $p_3, p_4$ ) e interiores ( $p_5, p_6$ ). En este contexto, las cuestiones principales que orientan el análisis del papel de las islas en estas rutas, hacen referencia a la decisión de elegir las como destino frente a otros continentales ( $p_{3-1}$  vs.  $p_{3-2}$ ) y la posibilidad de continuar la ruta hacia el continente ( $p_{4-1}$ ) en vez de ser retenido y devuelto ( $p_{4-2}, p_{4-3}$ ).

Los factores que condicionan la probabilidad migratoria hacia una isla son varios; inciden el riesgo asociado a la travesía (correlacionado con la proximidad geográfica), la probabilidad de interceptación, la disponibilidad de medios de transporte y las posibilidades de tránsito en el continente de origen para llegar hasta los puntos de salida (Godenau, Buraschi, 2018). El *outsourcing* del control migratorio actúa sobre varios de estos factores. A su vez, son las políticas de control de fronteras las que inciden en la probabilidad de llegar desde la isla al continente de destino; la retención en la propia isla y la devolución hacia el continente de origen pueden discontinuar el proyecto migratorio. En este sentido, la permeabilidad relativa de las distintas opciones de traspasar la frontera, moldeará la evolución de las rutas migratorias y trasladará los *hotspots* de los lugares de primera llegada a lo largo de la frontera.

Las fronteras son instituciones sociales (North, 1990) y, como tales, son conjuntos de reglas socialmente construidas que condicionan la movilidad transfronteriza en ambas direcciones (entrar, salir) y diversas dimensiones (personas, bienes, capitales, información). Son filtros de permeabilidad selectiva con una eminente dimensión espacial y emanan de la construcción del territorio a través del principio de la soberanía nacional (Anderson, O'Dowd, 1999). Trazar e implementar una frontera es un acto de poder (Paasi, 2001) y las políticas migratorias son parte de su construcción. En las regiones fronterizas, y muchas islas lo son, se manifiestan las estructuras de oportunidad que se generan a través de esta interfaz entre Estados (Godenau, 2012). Son lugares de aplicación del marco institucional que regula la movilidad y, en consecuencia, se convierten en espacios con funciones importantes en la gestión de los flujos transfronterizos. Estos marcos institucionales difieren entre países y también en el papel asignado a las islas, desde considerarlas extraterritoriales en materia migratoria (un ejemplo es Australia; Baldacchino, 2014), hasta su plena integración en el marco continental (como formar parte del espacio Schengen de la Unión Europea).

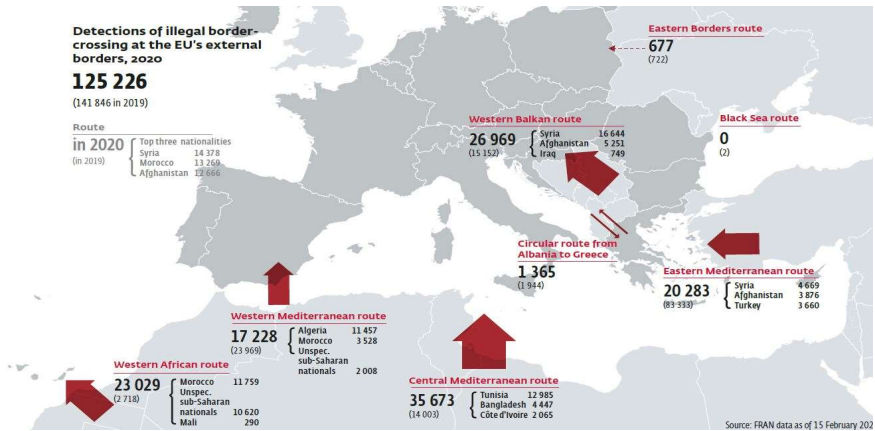
Es por estas consideraciones que las Islas Canarias constituyen un lugar de interés para los estudios migratorios. Se trata de una región española plenamente integrada en el espacio comunitario y forma parte de la frontera exterior de la Unión Europea. En los últimos años ha recobrado importancia como lugar de llegada y tránsito de emigrantes africanos, a pesar de los elevados riesgos que supone la travesía marítima del Atlántico y la lejanía geográfica del continente europeo. Su renovada importancia como destino, permanente o temporal, no es independiente de la permeabilidad relativa en las otras rutas del Mediterráneo<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> La información sobre la inmigración en Canarias se ha obtenido de diversas fuentes, tanto estadísticas como documentales. Entre las fuentes estadísticas cabe destacar los datos de Frontex (los *Risk Analysis* anuales), de OIM (a través de su proyecto *Missing Migrants*), del Ministerio

## 2. El contexto europeo y la posición relativa de las Islas Canarias en la inmigración marítima irregular

Las tres rutas marítimas más relevantes en las migraciones desde países africanos hacia Europa son las mediterráneas (central, occidental) y la atlántica (gráfico 2). De los centenares de islas ubicadas en la frontera sur de la Unión Europea, sólo algunas son relevantes en las rutas de las migraciones marítimas irregulares. A su vez, entre éstas, se observa una gran diversidad de tamaños y de distancias con respecto a los lugares de salida y entrada continental.

**Gráfico 2 - Las rutas migratorias hacia Europa**



Fuente: Frontex (2021).

Según datos de Frontex (2021) sobre las detecciones de pasos transfronterizos ilegales en las fronteras europeas, la ruta de las Islas Canarias (*Western African Route* en el gráfico 2) registró en 2020 un total de 23.029 intercepciones, lo que supone el 30% de las tres rutas salientes del continente africano, con un crecimiento espectacular si se compara con el 0,3% en el año 2017 (solo 421 intercepciones). El aumento de su peso en estas rutas es resultado tanto de su propia expansión como de la contracción de las otras dos, particularmente de la ruta del Mediterráneo central, con una reducción

del Interior del Gobierno de España (datos sobre llegadas marítimas irregulares a lugares no habilitados de la costa española), y de los Institutos de Estadística, tanto el nacional (Instituto Nacional de Estadística) como el canario (ISTAC). Entre las fuentes documentales se encuentran los documentos oficiales relacionados con el sistema de acogida en el archipiélago (Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones del Gobierno de España; Delegación del Gobierno en Canarias; Defensor del Pueblo) o los relativos a menores de la Fiscalía General del Estado. Además, durante los últimos 20 años de su existencia, el Observatorio de la Inmigración de Tenerife ([www.obiten.net](http://www.obiten.net)) ha producido información primaria sobre diversas facetas de la realidad migratoria en Canarias, estudios de investigación cuya metodología, tanto cuantitativa como cualitativa, se puede consultar en los distintos documentos incluidos en las referencias bibliográficas.

de 118.962 personas en 2017 a 35.673 en 2020. La ruta del Mediterráneo occidental, con entrada en la España continental, también redujo en igual periodo el número de llegadas de 23.068 a 17.228 personas. Según Frontex (2021, p. 17), esta reactivación de la *ruta canaria* está relacionada con las medidas anti-COVID-19 en los países noroccidentales de África durante el año 2020, lo cual redujo las probabilidades de paso por las rutas mediterráneas, y el reajuste de los servicios de intermediación en la *ruta atlántica*:

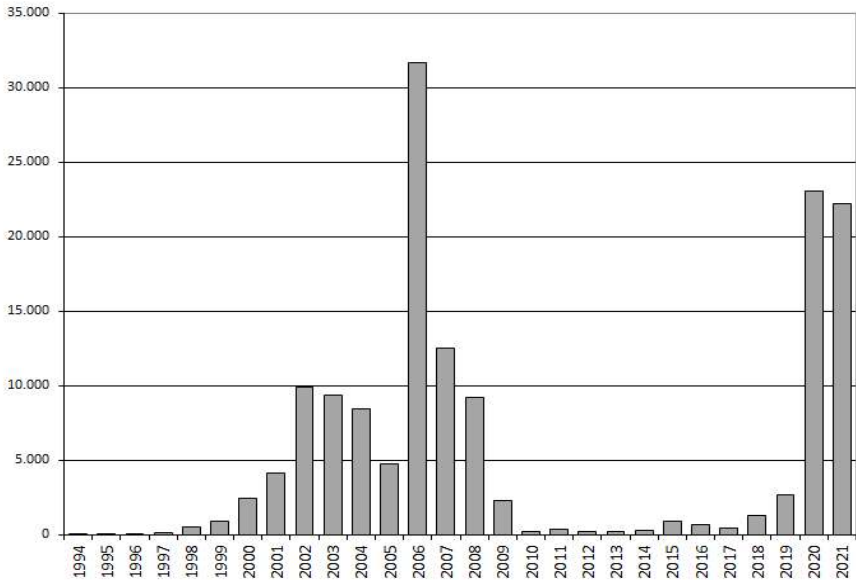
*Human smugglers have adapted to the demand and set up appropriate logistics for the smuggling to the Canary Islands. As a result, more and more migrants – also from the northern African countries – chose this route, which, however, is longer and more dangerous compared to the Western Mediterranean route. (Frontex, 2021, p. 17)*

Hay un antecedente de esta expansión reactiva de la *ruta atlántica*. La denominada *crisis de los cayucos*, con su máxima expresión en el año 2006 y más de 30 mil llegadas, que supuso la primera experiencia de un crecimiento explosivo en esta ruta en poco tiempo, en un proceso migratorio que se inició mucho antes, pero con niveles muy bajos de llegadas en pequeñas embarcaciones y recorridos cortos desde el sur de Marruecos desde los años 90 del siglo XX. En aquella ocasión el principal factor desencadenante también fue la impermeabilización de la *ruta mediterránea occidental*, debido al incremento de las labores de vigilancia en la zona del Estrecho de Gibraltar. Por lo tanto, a la vista de ambos episodios, la *ruta atlántica* puede caracterizarse como reactiva ante cambios en la permeabilidad de las rutas mediterráneas (Domínguez-Mujica *et al.*, 2014; Godenau, 2014; Dudek, Pestano, 2019). En términos de las probabilidades de tránsito del gráfico 1, la  $p_{3-1}$  aumenta a causa de la reducción de  $p_{3-2}$ . Como se verá a continuación, la reacción de las políticas migratorias españolas fue inicialmente de retención (reducir  $p_{4-1}$ ) y la intensificación de las devoluciones (aumentar  $p_{4-2}$  y  $p_{4-3}$ ), además de un posterior esfuerzo de cooperación internacional para reforzar el control en origen (reducir  $p_1$  y  $p_2$ ).

En perspectiva, casi 150 mil personas han arribado a Canarias en los veintiocho años que se extienden entre 1994 (gráfico 3), cuando son documentadas las primeras llegadas a la isla de Fuerteventura, y 2021, en pleno proceso de intensificación de la afluencia migratoria a través del mar desde el vecino continente africano. Y es que, durante ese largo periodo, se han producido etapas muy desiguales en cuanto a la incidencia de esta manifestación de la movilidad marítima de carácter irregular que comprende la *ruta canaria*. En ese tiempo, siguen siendo paradigmáticas las cifras registradas en el año 2006, como se ha señalado, alrededor de una quinta parte de todo el periodo considerado, y las contabilizadas en el mes de noviembre de 2020, cuando hubo que atender a 8.157 migrantes que recalaron a bordo de 230 embarcaciones (Zapata, 2021).

Aunque en los últimos años estemos asistiendo al segundo e importante ciclo de intensificación migratoria por vía marítima, es la primera década del presente siglo la que todavía refleja las cifras más significativas, concentrando casi dos tercios de todas las detecciones registradas desde 1994, 92.288 personas. Etapa de notable actividad, casi sin interrupción entre los años 2002 y 2008, que da paso a un largo periodo de mínima incidencia hasta los primeros indicios de reactivación en 2018, confirmados en 2019 y más que evidentes en el bienio 2020-2021, cuando se suman casi 45 mil llegadas, para confirmar la relevancia de la ruta migratoria a través del archipiélago canario entre las que se han caracterizado para el acceso irregular a la Unión Europea.

**Gráfico 3 - Personas migrantes que han llegado a Canarias a bordo de embarcaciones por lugares no habilitados entre 1994 y 2021**



Fuente: Ministerio del Interior del Gobierno de España. Elaboración propia.

Esta importante afluencia no muestra rasgos similares a lo largo del lapso de tiempo observado, puesto que ha ido incorporando distintas novedades sobre todo en las etapas de mayor intensidad. De este modo, comenzó siendo una movilidad de proximidad geográfica, implicando inicialmente a personas del entorno africano de la vecindad del archipiélago, considerando el Sáhara Occidental, el sur de Marruecos o el norte de Mauritania, en expediciones protagonizadas por *pateras* o pequeñas barquillas que trasladaban a grupos reducidos de personas y recalaban sobre todo en las islas más orientales de la región. Pauta rota en algún momento por *desvencijados* navíos que sorprendían



por trasladar a un número importante de migrantes desde regiones más meridionales (Godenau, Zapata, 2005).

Los *cayucos*, ya entrado el siglo XXI, anuncian itinerarios originados desde puntos más meridionales del litoral africano, ampliando el número de territorios implicados en estos desplazamientos hacia el Golfo de Guinea. Permiten expediciones mucho más largas, pero también más peligrosas (Black, 2021), incorporando más lugares para la arribada al archipiélago, en definitiva, haciendo protagonistas a todas sus islas en el proceso de recepción y acogida. Asimismo consiguen situar este proceso migratorio en la agenda estatal y europea por su dimensión e implicaciones múltiples, por ejemplo en la imprescindible acción del Estado español en las áreas de origen y tránsito migratorio.

Uno de los rasgos más recientes de esta movilidad es la mayor siniestralidad en las expediciones, avalada por un número creciente de organizaciones ligadas a su control y estudio. Todas ellas coinciden, además, en que las cifras difundidas suponen solo una parte de las muertes que se producen en el brazo de mar que separa el litoral africano del archipiélago canario. Y así, por ejemplo, hasta 2014 se maneja el dato de 1.778 personas muertas y desaparecidas oficiales desde que se tiene constancia del primer naufragio en 1999 (Castellano, 2014). IOM (2021) por su parte fija en 2.340 las personas muertas o desaparecidas entre 2014 y 2021, una quinta parte de las efectivamente registradas en África en igual periodo mediante su proyecto *Missing Migrants*.

Otro aspecto sustancial es la mayor diversificación de sus protagonistas, incorporando perfiles cada vez más vulnerables, puesto que, a la esencial componente masculina del inicio se añade un creciente protagonismo de mujeres en las expediciones (Guillen, 2011), incluso embarazadas y/o con hijos e hijas de corta edad. Siendo éste otro hecho de ascendente notoriedad, la llegada de personas menores de edad que viajan solas. Diversidad observada en todos los sentidos: procedencias y puntos de partida en el litoral africano, características sociodemográficas de sus protagonistas, circunstancias personales durante la experiencia migratoria, motivaciones y proyectos de vida, etc.

Se trata de personas que han emprendido una *aventura* migratoria por sus propios medios, juntándose con otras a la hora del traslado por mar, o que, sobre todo, han confiado su desplazamiento a otro tipo de *pasadores*, intermediarios u organizaciones más o menos experimentadas en este tipo de iniciativas, siempre a través de canales informales (Godenau, 2018). Con todo, la precariedad de medios para enfrentar una singladura peligrosa e incierta, confiere cierta homogeneidad a esta movilidad, que con mayor frecuencia acaba con sus protagonistas fuera del archipiélago, puesto que su intención predominante es el acceso al territorio continental europeo, objetivo que alcanzan en creciente número por la dificultad para realizar las devoluciones a



sus lugares de origen o tránsito en los últimos años, particularmente a partir de la expansión de la pandemia.

Por otra parte, cuando parecía que la *ruta canaria* ya formaba parte del pasado de la movilidad africana hacia Europa, por concentrarse en los itinerarios mediterráneos y ser casi marginal *el paso* a través del archipiélago (solo 3.162 llegadas entre 2010 y 2017), diversos factores ya enunciados contribuyen a intensificar el tránsito en este trayecto marítimo. De modo que, los dos últimos años de 2020 y 2021 consolidan lo que parece ser un nuevo ciclo migratorio, incluso con mayor incertidumbre que el anterior por desarrollarse coincidiendo con la COVID-19 (Brandariz, Fernández-Bessa, 2021).

Esta última etapa se viene analizando además con mayor detalle por el reto que ha supuesto la gestión de un amplio número de personas que se desplazan en un contexto inédito de pandemia, coincidiendo asimismo con el debilitamiento del sistema de recepción y acogida en las islas. Existe bastante coincidencia en la permanencia de esta puerta de entrada hacia Europa, siendo “un hecho que el archipiélago canario seguirá soportando de forma continuada una presión migratoria” (Defensor del Pueblo, 2021, p. 71), aunque difícil de estimar en cada momento y siempre sujeta su mayor o menor intensidad a un amplio conjunto de factores ya enumerado.

### **3. La gestión migratoria a partir del renovado protagonismo de la *ruta canaria***

El más reciente proceso de intensificación migratoria por vía marítima ha recordado las circunstancias ya vividas en torno al año 2006, aunque ahora en un renovado contexto en el que procesos excepcionales y más generales como la COVID-19, o aspectos más particulares, como la legislación en materia de inmigración, incorporan matices relevantes a la situación que se está atravesando (Godenau, Buraschi, Zapata, 2020). También una larga coyuntura de crisis económica que supone el *caldo de cultivo* para los discursos contrarios a la llegada de personas migrantes sin recursos al archipiélago, generando en bastantes ocasiones un sentimiento de agravio comparativo entre la población ya residente (Buraschi, Godenau, 2020). Y tras una larga etapa en la que no parecen haberse incorporado adecuados aprendizajes en el conjunto del país en relación con dicha movilidad, puesto que “sigue sin existir un modelo coherente, coordinado y compartido sobre cómo gestionar este fenómeno” (González Beilfuss, 2019, p. 167). Momento que coincide además con el debate europeo sobre el *Nuevo Pacto sobre Migración y Asilo*, en el que, “el control de fronteras ha dejado a la Comisión sin mucho margen para avanzar en otros aspectos de la gestión migratoria” (Pinyol, 2021, p. 44).

Lo cierto es que, pese a los indicios de mayor actividad registrados en 2018 en la *ruta canaria*, que se caracterizaron como “repunte incipiente” (Godenau,

Buraschi, 2018, p. 9), pocos movimientos se observaron para organizar una adecuada estructura de recepción y acogida migratoria en Canarias en previsión de un significativo crecimiento del número de llegadas. Se confiaba en los recursos y las capacidades existentes y en la posibilidad, siempre recurrente, de conjugar devoluciones a las áreas de origen y tránsito, con las derivaciones a la Península o territorio continental del propio país, donde se dispone de un dispositivo más amplio para gestionar los efectos de esta movilidad. No se contaba en ese momento con las repercusiones de la pandemia, tanto en el estímulo de la salida de personas *agobiadas* por sus consecuencias en la esfera económica (Ba Palmqvist, 2021), en el entorno geográfico del archipiélago, como por las dificultades para gestionar los nuevos grupos de recién llegados ante las restrictivas medidas sanitarias.

Septiembre de 2020 marcará el punto de inflexión y anuncia un otoño de intensa inmigración por mar, coincidiendo con las fronteras internacionales cerradas al *regreso* inmediato de personas migrantes y con enormes dificultades para la movilidad en el contexto estatal español. Argumento además esgrimido para mantener el grueso de las personas llegadas en el borde fronterizo meridional que configuran, entre otros territorios, las Islas Canarias (CEAR, 2021), tal y como parece contemplar ahora la Unión Europea con una perspectiva más general, centrado el mayor interés de muchos de sus Estados miembros en orientar “las contribuciones en los instrumentos para la gestión y el control de las fronteras, atendiendo la necesidad de garantizar la viabilidad del espacio Schengen” (Pinyol, 2021, p. 45).

Los acontecimientos excepcionales de noviembre de 2020, con la detección de más de 8 mil personas migrantes y la acumulación temporal y el hacinamiento de un número significativo de las mismas en el pequeño muelle de Arguineguín (Defensor del Pueblo, 2021, p. 29), en el sur de la isla de Gran Canaria, imagen que trasciende al contexto internacional, derivó en la urgente necesidad de concebir un sistema que diera respuesta inmediata a la *crisis humanitaria*. La respuesta más estructural tardó en concretarse algunos meses, recurriendo inicialmente al alojamiento de las personas recién llegadas en instalaciones hoteleras y extrahoteleras, en ese momento inoperativas debido al efecto de la pandemia en el cese temporal de la actividad turística. Solución controvertida que contribuyó, todavía más, a enfrentar a las instituciones en sus distintos niveles de responsabilidad, e incluso, a la sociedad regional, en relación con la gestión de esta movilidad y la atención a sus protagonistas.

Esa respuesta más *estable*, dentro de la permanente situación de provisionalidad reinante, se presentaría por parte del gobierno de España a finales de 2020. Administración estatal que tiene las competencias exclusivas en materia de “Nacionalidad, inmigración, emigración, extranjería y derecho asilo”, según refleja el artículo 149.1.2<sup>a</sup> de la Constitución española, responsable

además del control fronterizo y de la custodia del mar territorial. Y también de las políticas de acogida integral e inclusión de personas solicitantes de asilo, refugiadas y otras beneficiarias de protección internacional, más la planificación, el desarrollo y la gestión de programas de atención humanitaria, marco en el que se encuadra el *Plan Canarias* como *estrategia de choque* para enfrentar el más reciente proceso de acogida migratoria en el archipiélago.

El *Plan Canarias* se concibe inicialmente con el doble objetivo de habilitar plazas de emergencia, en el corto plazo, y disponer de soluciones estables, en el medio y largo plazo, en relación con la acogida de personas migrantes en diferentes islas del archipiélago. Se sustenta en siete instalaciones, habilitadas mediante la iniciativa del Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones del Gobierno de España, que suman 5.900 plazas como recursos de emergencia, más otras 1.100 plazas adicionales repartidas por la geografía regional. Durante los primeros meses de 2021 se van abriendo paulatinamente, gestionadas por distintas organizaciones no gubernamentales, tales como Asociación Católica Española de Inmigrantes (ACCEM), Cruz Roja Española, Fundación Cruz Blanca y la Organización Internacional para las Migraciones (OIM u IOM en sus siglas inglesas) (Zapata, 2021).

Finalmente el sistema queda integrado por seis instalaciones con una capacidad operativa de 5.350 plazas estructurales, aunque las cifras suelen experimentar variaciones según el criterio institucional, radicadas en tres municipios de las islas de Tenerife, Gran Canaria y Fuerteventura. Corresponden a antiguos acuartelamientos y polvorines militares, un colegio público en desuso y una nave en un polígono industrial portuario, que ofrecen distintas localizaciones tanto en el interior de populosos espacios urbanos como en su periferia. El desarrollo del *Plan Canarias* ha sido enormemente contestado desde la sociedad civil y

su funcionamiento ha generado enorme controversia, tanto dentro como fuera del archipiélago, así como la formulación de múltiples denuncias por violación de los derechos humanos a través de organizaciones como CEAR, Médicos del Mundo, Amnistía Internacional o Human Rights Watch. (Zapata, 2021, p. 11)

Ese conjunto de recursos se complementa con otros muchos dispositivos, que ofrecen respuestas particularizadas ante la diversificación de la afluencia migratoria que se recibe por vía marítima, incluso para la acogida temporal más allá del periodo inicial de recepción en las islas que carecen de instalaciones adecuadamente preparadas para este fin. Cabe señalar la complejidad que incorpora la situación de pandemia y la necesidad de contar con alojamientos diferenciados para gestionar situaciones de aislamiento por cuarentena. También para la acogida de personas solicitantes de protección internacional o para las más vulnerables, en referencia a mujeres, mujeres embarazadas o con hijos e hijas a su cargo, e incluso, familias completas que requieren recursos

de atención humanitaria de carácter integral. Antiguos recintos penitenciarios, estaciones de autobuses, albergues y campamentos, conventos reconvertidos, naves en recintos portuarios, entre otras instalaciones, han sido habilitadas en distintos momentos para alojar personas en circunstancias de tránsito migratorio.

Mención aparte merece el caso de las personas menores de edad que llegan solas al archipiélago y cuya tutela es competencia del Gobierno regional, en su mayor parte varones y cuyo número ha crecido de manera sustancial en los últimos años, pasando de 421 menores inscritos en diciembre de 2019, según el Registro de Menores Extranjeros no Acompañados de España (Fiscalía General del Estado, 2020), a los 2.776 que señaló el Defensor del Pueblo (2021) en comparecencia parlamentaria referidos al mes de abril de 2021. Su atención se reparte entre un amplio conjunto de centros distribuidos por toda la geografía canaria que gestionan organizaciones especializadas, vinculadas tanto a la administración regional como a los gobiernos insulares, que asimismo reciben el encargo del acogimiento de estas personas hasta que cumplen la mayoría de edad. En ese momento deben salir de un sistema que en contadas oportunidades les ofrece un recurso para jóvenes ex-tutelados, donde pueden permanecer unos años más. Muchos siguen su periplo migratorio fuera de las islas y una fracción indeterminada continúa su vida con normalidad en Canarias. Existen asimismo programas de acogimiento familiar que reciben menores extranjeros, en particular los de más corta edad.

Con todo, muchas personas migrantes que forman parte de la movilidad analizada y no encuentran una respuesta apropiada a sus particulares circunstancias, tienen que recurrir a recursos asistenciales de carácter generalista, bien gestionados por las administraciones locales o por organizaciones no gubernamentales, incluso son atendidos por entidades ciudadanas o por la propia vecindad de los lugares en que se desenvuelven de manera habitual. Y hasta pueden itinerar por diversos recursos a lo largo del tiempo. En el último caso apuntado, ha sido realmente significativa la movilización social observada en el archipiélago en relación con la acogida de las personas migrantes recién llegadas, tanto desde la perspectiva del activismo reivindicativo, como desde una dimensión más operativa atendiendo directamente de manera particular o colectiva a la *nueva vecindad*.

Revisando lo sucedido en los últimos años, parece evidente que el sistema de acogida migratoria existente en el archipiélago ha sido casi siempre superado por los acontecimientos, pese al enorme esfuerzo institucional que se ha hecho en distintos momentos, desbordado a menudo ante la intensidad y concentración de las llegadas por mar en épocas determinadas. La respuesta social ha venido a aliviar la situación en bastantes oportunidades, pero tiende a debilitarse con el paso del tiempo y ofrece habitualmente soluciones coyunturales. En todo caso, la responsabilidad estructural de la acogida debe ser compartida

por las administraciones con competencias en la materia, aunque liderada por el Estado, si bien todavía no ha logrado formular una estrategia común y consensuada para abordar una cuestión capital y con dilatada trayectoria tanto para la región como para el conjunto del país.

#### 4. A modo de conclusión

Las islas adquieren un renovado interés en el tránsito migratorio entre continentes, sobre todo allí donde esa movilidad se ha ido intensificando recientemente. Más allá de la proyección mediática de las nuevas realidades que introducen unos flujos cuantiosos y a veces concentrados en poco tiempo, se encuentra la enorme dificultad cotidiana para atender las llegadas en contextos, como el europeo, que vienen apostando por localizar en esos espacios fronterizos la responsabilidad de gestionar procesos que exceden las capacidades locales. Su protagonismo en los movimientos migratorios transfronterizos merece una atención particular, aunque parece fundamental considerar el estratégico papel de estos territorios insulares en el marco general de la movilidad, aportando esquemas interpretativos que contribuyan a su comprensión, como se ha intentado hacer en este trabajo, de cara al imprescindible tratamiento integral de las actuales y futuras corrientes migratorias internacionales.

En ese marco de reflexión, las Islas Canarias constituyen un caso de interés, tanto por el volumen de llegadas que se contabilizan desde que existe registro documental de esta movilidad en la última década del siglo XX, como por suponer un *laboratorio de pruebas* para las políticas migratorias desplegadas en el conjunto de rutas del tránsito migratorio entre los continentes africano y europeo. La experiencia canaria subraya la enorme dificultad que existe para gestionar un fenómeno tan complejo como el migratorio, particularmente el que implica el tránsito irregular, cuando pasa el tiempo y no se logra conformar un sistema coherente, capaz en cuanto a la respuesta y sólido en lo relativo a su permanencia en el tiempo, aunque flexible, dedicado a la recepción, la acogida y la derivación cuando corresponda.

Dialogar sobre el mejor modelo de gestión migratoria para Canarias sigue constituyendo entonces un reto esencial, del que debería surgir una estrategia global que reconduzca la actual situación y mejore sustancialmente la preferente función de tránsito migratorio del archipiélago, puesto que, dadas sus características y limitaciones, parece que no cabe asumir otra posibilidad y responsabilidad. Supondría además el inicio de la inexcusable tarea de reconocer el papel estratégico del resto de regiones fronterizas europeas en la gestión de la movilidad que se expresa a través del mar. Todo ello, “incorporando a todos los actores relevantes” (Médicos del Mundo, 2021, p. 40) y procurando la confluencia de las instituciones y el conjunto social, incluyendo a las personas que protagonizan los desplazamientos.

## Bibliografía

- ANDERSON, James; O'DOWD, Liam. Borders, Border Regions and Territoriality: Contradictory Meanings, Changing Significance. *Regional Studies*, v. 33, n. 7, p. 593-604, 1999.
- BA PALMQVIST, Penda. *Crossing the Atlantic Ocean to look elsewhere. A humanitarian crisis on the Canary Islands 2020-2021*. Uppsala University, 2021.
- BALDACCHINO, Godfrey. Islands and the offshoring possibilities and strategies of contemporary states: Insights on/for the migration phenomenon on Europe's southern flank. *Island Studies Journal*, v. 9, n. 1, p. 57-68, 2014.
- BERNARDIE-TAHIR, Nathalie; SCHMOLL, Camille. Islands and Undesirables: Introduction to the Special Issue on Irregular Migration in Southern European Islands. *Journal of Immigrant & Refugee Studies*, v. 12, n. 2, p. 87-102, 2014. DOI: <https://doi.org/10.1080/15562948.2014.899657>.
- BLACK, Julia. *Maritime Migration to Europe: Focus on the Overseas Route to the Canary Islands*. Geneva: IOM, 2021.
- BRANDARIZ, José A.; FERNÁNDEZ-BESSA, Cristina. Coronavirus and Immigration Detention in Europe: The Short Summer of Abolitionism? *Social Sciences*, v. 10, p. 226, 2021. DOI: <https://doi.org/10.3390/socsci10060226>.
- BURASCHI, Daniel; GODENAU, Dirk (coords.). *La percepción de la inmigración en Tenerife*. Santa Cruz de Tenerife: Cabildo de Tenerife, 2020.
- CASTELLANO, Nicolás. *20 años de inmigración en Canarias*. Madrid: Cadena Ser, 2014 (edición digital).
- CEAR. *Migración en Canarias, la emergencia previsible*. Madrid: Cabildo de Gran Canaria, 2021.
- DEFENSOR DEL PUEBLO. *La migración en Canarias*. Estudio. Madrid: Defensor del Pueblo, 2021.
- DOMÍNGUEZ MUJICA, Josefina; DÍAZ HERNÁNDEZ, Ramón; PARREÑO CASTELLANO, Juan. The Canary Islands' "Maritime Wall": Migration Pressure, Security Measures and Economic Crisis in the Mid-Atlantic. In: VALLET, Elisabeth (ed.). *Borders, Fences and Walls: State of Insecurity?* London: Routledge, 2014, p. 27-50.
- DUDEK, Carolyn M.; PESTANO, Carmen. Canaries in a coal mine: The cayuco migrant crisis and the europeanization of migration policy. *Revista Española de Ciencia Política*, n. 49, p. 85-106, 2019. DOI: <https://doi.org/10.21308/recp.49.04>.
- FISCALÍA GENERAL DEL ESTADO. *Memoria elevada al Gobierno de S.M. presentada al inicio del año judicial por la Fiscalía General del Estado*. Madrid: Ministerio de Justicia, 2020.
- FRONTEX. *Risk Analysis for 2021*. Warsaw, 2021. DOI: <https://doi.org/10.2819/390202>.
- GODENAU, Dirk. An institutional approach to bordering in islands: The Canary Islands on the African-European migration routes. *Island Studies Journal*, v. 7, n. 1, p. 3-18, 2012.

- GODENAU, Dirk. Irregular maritime immigration in the Canary Islands: Externalization and communitarisation in the social construction of borders. *Journal of Immigrant and Refugee Studies*, n. 12, p. 123-142, 2014.
- GODENAU, Dirk; BURASCHI, Daniel. Las migraciones marítimas irregulares: las islas en la red de rutas. *OBITen Factsheet*, n. 2, p. 1-10, 2018. DOI: <https://doi.org/10.25145/r.obitfact.2019.03>.
- GODENAU, Dirk; BURASCHI, Daniel; ZAPATA HERNÁNDEZ, Vicente Manuel. Evolución reciente de la inmigración marítima irregular en Canarias. *OBITen Factsheet*, n. 8, p. 1-16, 2020. DOI: <https://doi.org/10.25145/r.obitfact.2020.05>.
- GODENAU, Dirk; LÓPEZ-SALA, Ana. Multi-layered Migration Deterrence and Technology in Spanish Maritime Border Management. *Journal of Borderland Studies*, v. 16, n. 2, p. 151-169, 2016.
- GODENAU, Dirk; ZAPATA HERNÁNDEZ, Vicente Manuel. Canarias. Región de inmigración en la frontera sur de la Unión Europea. In: GODENAU, Dirk; ZAPATA HERNÁNDEZ, Vicente Manuel (coords.). *La inmigración irregular: aproximación multidisciplinar*. Santa Cruz de Tenerife: Cabildo de Tenerife, 2005, p. 45-91.
- GONZÁLEZ BEILFUSS, Markus. Migración irregular en España. Mediterráneo, Canarias y Ciudades Autónomas. In: COMITÉ ESPECIALIZADO DE INMIGRACIÓN. *El fenómeno migratorio en España*. Reflexiones desde el ámbito de la Seguridad Nacional. Madrid: Gobierno de España, 2019, p. 163-167.
- GUILLÉN PÉREZ, María Isabel. Análisis de la migración irregular África-Canarias. *Miradas en movimiento*, n. 5, p. 4-26, 2011.
- IOM. *Missing Migrants*. Tracking deaths along migratory routes. Ginebra: IOM, 2021 (edición digital).
- KING, Russell. Geography, Islands and Migration in an Era of Global Mobility. *Island Studies Journal*, v. 4, n. 1, p. 53-84, 2009.
- LOPEZ-SALA, Ana. Exploring Dissuasion as a (Geo)Political Instrument in Irregular Migration Control at the Southern Spanish Maritime Border. *Geopolitics*, v. 20, n. 3, p. 513-534, 2015. DOI: <https://doi.org/10.1080/14650045.2015.1025384>.
- LÓPEZ-SALA, Ana; GODENAU, Dirk. Integrated Border Management and Irregular Migration at the South European-North African Border: The Case of Spain. In: BOSSONG, Raphael; CARRAPICO, Helena (eds.). *EU Borders and Shifting Internal Security*. Springer International Publishing, 2016. DOI: [https://doi.org/10.1007/978-3-319-17560-7\\_5](https://doi.org/10.1007/978-3-319-17560-7_5).
- LÓPEZ-SALA, Ana; GODENAU, Dirk. Delegando el control migratorio. Una aproximación a las dinámicas del outsourcing en España. In: LÓPEZ-SALA, Ana; GODENAU, Dirk (eds.). *Estados de contención, estados de detención. El control de la inmigración irregular en España*. Barcelona: Editorial Anthropos, 2017, p. 197-223.
- MÉDICOS DEL MUNDO. *Salud y migración en el Sur de Europa*. La salud naufraga en la Frontera Sur. Informe. 2021.



- NORTH, Douglass Cecil. *Institutions, institutional change and economic performance*. Cambridge: Cambridge University Press, 1990.
- PAASI, Anssi. Europe as a Social Process and Discourse. Considerations of Place, Boundaries and Identity. *European Urban and Regional Studies*, v. 8, n. 1, p. 7-28, 2001.
- PINYOL JIMÉNEZ, Gemma. Migraciones en la Unión Europea en tiempos de pandemia. In: ARANGO, Joaquín et al. (dirs.). *Anuario CIDOB de la Inmigración 2020*. Barcelona: CIDOB, 2021, p. 34-48.
- TRIANDAFYLIDOU, Anna. Multi-levelling and externalizing migration and asylum: lessons from the southern European islands. *Island Studies Journal*, v. 9, n. 1, p. 7-22, 2014.
- ZAPATA HERNÁNDEZ, Vicente Manuel. Migración marítima irregular y gestión de la acogida en Canarias. *OBITen Factsheet*, n. 10, p. 1-22, 2021. DOI: <https://doi.org/10.25145/r.obitfact>.
- ZOLBERG, Aristide R. The Archaeology of Remote Control. In: FAHMEIR, Andreas; FARON, Olivier; WEIL, Patrick (eds.). *Migration Control in the North Atlantic World. The Evolution of State Practices in Europe and the United States from the French Revolution to the Inter-War Period*. Berghahn Books, p. 195-221, 2003.