



FLUJOS MIGRATORIOS IRREGULARES Y OPERACIONES DE SALVAMENTO EN EL ÁREA MARÍTIMA DE CANARIAS (2003-2008)

IRREGULAR MIGRATORY FLOWS AND RESCUE OPERATIONS IN THE MARITIME AREA OF THE CANARY ISLANDS (2003-2008)

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

Cómo citar este artículo/Citation: Mesa Pérez, C.U.; Parreño Castellano, J.M. (2021). Flujos migratorios irregulares y operaciones de salvamento en el área marítima de Canarias (2003-2008). *XXIV Coloquio de Historia Canario-Americana* (2020), XXIV-134. <http://coloquioscanariasamerica.casadecolon.com/index.php/CHCA/article/view/10748>

Resumen: En el contexto de los flujos migratorios irregulares que se han producido en las últimas décadas en la zona marítima noroccidental de África, esta comunicación tiene como principal objetivo analizar los movimientos registrados en la primera década del siglo XXI a partir de las operaciones de salvamento realizadas por organismos militares. Para tal fin, se ha trabajado con el marco normativo que regula las garantías de salvaguarda marítima y con fuentes estadística y registros oficiales sobre llegadas de inmigrantes y operaciones de rescate. Las conclusiones obtenidas vienen a caracterizar de modo más pormenorizado esta movilidad marítima y a matizar la idea de la existencia de un muro marítimo en las fronteras comunitarias.

Palabras clave: Flujo migratorio, salvamento, África, frontera, movilidad, mar.

Abstract: In the context of the irregular migratory flows that have taken place in the last decades in the northwestern maritime zone of Africa, this communication has as main objective to analyze the movements registered in the first decade of the 21st century from the rescue operations carried out by military organisms. To this end, it has worked with the regulatory framework that governs the guarantees of maritime safeguards and with statistical sources and official records on immigrant arrivals and rescue operations. The conclusions reached characterize in more detail this maritime mobility and qualify the idea of the existence of a maritime wall at the Community's borders.

Keywords: Migratory flow, rescue, Africa, border, mobility, sea

INTRODUCCIÓN

Desde mediados de la década de los noventa del pasado siglo empezaron a llegar a Canarias inmigrantes irregulares por vía marítima. Estos flujos, procedentes de la costa africana, están constituidos esencialmente tanto por marroquíes, saharauis y mauritanos como por naturales de otros países del África Subsahariana. La persistencia de las llegadas en estos veinticinco años ha confirmado a Canarias como una de las puertas de entrada a la Unión Europea de la emigración africana.

* Doctorando Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. España. Teléfono: +34600303623; correo electrónico: carmelo.mesa101@alu.ulpgc.es

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



Esta comunicación se centra en el análisis de los flujos migratorios irregulares procedentes de las costas africanas que tuvieron lugar en la primera década del presente siglo, periodo en el que se incrementó espectacularmente el número de arribados, especialmente entre 2003 y 2008, periodo temporal al que se circunscribe este trabajo. Este aumento del tránsito marítimo conllevó que se multiplicaran a la par las operaciones de salvamento y que el flujo inmigratorio se convirtiera en un problema humanitario de primer orden.

El estudio de estos flujos se aborda en este trabajo a partir del análisis de las operaciones de salvamento llevadas a cabo por el Servicio Militar de Búsqueda y Rescate y el Centro Coordinador de Canarias. Comprende, por tanto, una parte importante de las actuaciones realizadas en esos años, y en concreto, las llevadas a cabo con medios aeronáuticos, complementando las de Salvamento Marítimo. El análisis de los flujos migratorios marítimos a partir de esta fuente es especialmente interesante porque permite llevar a cabo un análisis territorial de gran detalle.

Con este objetivo, esta aportación se estructura del siguiente modo. A esta introducción le sigue un breve epígrafe en el que se presentan en términos generales los movimientos migratorios irregulares recibidos en Canarias en la primera década del presente siglo y las principales características de la política migratoria llevada a cabo. Presentamos en los dos siguientes epígrafes las fuentes y la metodología usadas y la estructura de salvamento y rescate que existe en las aguas del entorno de las islas. En el epígrafe 5 se presentan los principales resultados del trabajo con una clara dimensión cartográfica y termina la aportación con un apartado final de conclusiones.

LA INMIGRACIÓN CLANDESTINA POR VÍA MARÍTIMA Y LA POLÍTICA MIGRATORIA DESARROLLADA EN CANARIAS (2000-2009)

El archipiélago canario, por su proximidad geográfica al continente africano, es con diferencia el territorio del Estado español que en mayor medida sufrió en la primera década del siglo XXI el impacto de la afluencia de inmigrantes irregulares procedentes de las costas africanas.

La corriente migratoria por mar de África a Canarias comenzó en 1994 con la llegada de las primeras pateras procedentes de Marruecos a las islas más orientales. Desde el año 2000 el número de personas llegadas a Canarias por vía marítima de modo clandestino comenzó a incrementarse¹, de tal modo que entre 2002 y 2004 se vivió en las islas una primera gran crisis inmigratoria con cifras de personas detenidas comprendidas entre 8.400 y 10.000, según el año.² La implantación del Sistema Integrado de Vigilancia Exterior (SIVE) de la Guardia Civil en el Estrecho de Gibraltar en el año 2002 motivó que las embarcaciones que, anteriormente, partían del norte de Marruecos hacia Canarias, partiera desde el Sahara Occidental.

A partir de octubre de 2005, las cifras de arribados experimentaron un nuevo incremento coincidiendo con el desplazamiento de los puntos de partida a las costas mauritanas y senegalesas y la utilización de una nueva tipología de embarcación, el cayuco. En 2006 se produjo un auténtico aluvión de inmigrantes por vía marítima con 31.678 detenidos según el Ministerio de Interior y la Delegación del Gobierno en Canarias, de tal modo que en ese año y en los dos siguientes se vivió en las Islas Canarias una indudable «Crisis migratoria», como así han apuntado numerosos estudios y estadísticas oficiales.

La reducción de la permeabilidad del traslado directo desde África al continente europeo por el Mediterráneo, en particular a través del Estrecho de Gibraltar aumentó el atractivo del acceso

1 DOMÍNGUEZ MUJICA et al (2001).

2 GODENAU Y BURASCHI (2018).

al espacio comunitario por el Archipiélago, a pesar de que, en principio, un territorio insular alejado pareciese poco atractivo como punto de entrada.³

Aunque este fenómeno inmigratorio representaba una parte minoritaria de la población extranjera que se encontraba en situación irregular en España, la intensificación de la llegada de estos flujos reorientó la política migratoria española en un doble sentido: el control de fronteras y la política exterior.⁴

Desde el año 2000, el programa SIVE de vigilancia y control de la frontera sur en España, gestionado por la Guardia Civil, había sido el principal instrumento de control que había desarrollado el Estado para controlar la llegada de inmigración irregular a través del litoral andaluz y el archipiélago canario.⁵ La dificultad para frenar los flujos clandestinos desde 2002, motivó, entre otras razones, que se creara en 2004 Frontex, la Agencia Europea de la Guardia de Fronteras y Costas, con el propósito de ayudar a los Estados miembros de la UE y a los países asociados al área Schengen a proteger las fronteras exteriores del espacio de libre circulación de la UE.

En ese contexto, en 2006 se pusieron en marcha dos iniciativas de control de fronteras. Por un lado, se puso en marcha en mayo de 2006 la Operación Noble Centinela, un dispositivo aeronaval activado para patrullar el área comprendida entre Canarias, Cabo Verde, Senegal y Mauritania⁶. En 2007 se redujo en un 60% los arribados, en parte gracias al desarrollo de esta operación.

Por otro lado, en octubre de 2006, el gobierno español creó el Centro de Control Regional de FRONTEX en Canarias (CCRC). El CCRC pretendía favorecer la coordinación y acción concertada entre los distintos órganos nacionales, europeos y locales implicados en el control de la inmigración clandestina por vía marítima al mismo tiempo que impulsaba la cooperación internacional con los países emisores. En este sentido, se trabajó en conjunto con Senegal, Mauritania y Cabo Verde para mejorar la vigilancia y el control de fronteras.

El Gobierno español impulsó también desde 2006 una política de acción exterior dirigido en especial a los Estados del África Subsahariana⁷. En este contexto, nació el I Plan de Acción para África, denominado «Plan África», cuya puesta en práctica reforzó la presencia institucional de España en África Occidental tanto mediante la apertura de nuevas Embajadas y Consulados como por la creación de Oficinas Técnicas de Cooperación, Económicas o Comerciales y Agregadurías de Defensa y de Interior.⁸ Se presentó como un plan humanitario y de cooperación al desarrollo para prevenir la inmigración mediante el desarrollo de los lugares de origen, pero en gran medida fue un instrumento de política exterior que facilitó el control migratorio y ayudó a los intereses inversores españoles en los países beneficiarios.⁹ En este sentido, el Plan inauguró una nueva modalidad de condicionalidad en la acción exterior por la que, a cambio de la colaboración en la repatriación de emigrantes o el mayor control en sus países de origen para evitar que saliesen, se prometía un incremento de la ayuda y de las inversiones. Baste decir, que se firmaron hasta 12 acuerdos de readmisión. La regulación de la inmigración y las medidas de

3 GODENAU Y ZAPATA (2008).

4 ASÍN CABRERA (2008).

5 <https://www.guardiacivil.es/es/prensa/especiales/sive/localizacion.html>

6 https://www.defensa.gob.es/gabinete/notasPrensa/2007/10/notaPrensa_11527.html

7 Entre 2005 y 2008 se desarrolló el Plan Director de Cooperación Española. Este Plan es un documento, elaborado cada 4 años por el Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación, en el que se presentan los objetivos y las prioridades sectoriales y geográficas de la cooperación española (TORRES MUÑOZ (2015)).

8 ASÍN CABRERA (2008).

9 ALBERDI Y BIDAURRATZAGA (2006).

desarrollo ocuparon un lugar irrelevante en el Plan.¹⁰

FUENTES Y METODOLOGÍA

La principal fuente utilizada para caracterizar las operaciones de salvamento son los registros oficiales sobre las operaciones aéreas del 802 Escuadrón de Fuerzas Aéreas (802 SQN) llevados a cabo en el cuadrante noroccidental del continente africano y las Islas Canarias en el período 2003-08. Este archivo se encuentra en la Base Aérea de Gando. De estos registros se extrajo la información (visible y no clasificada) de cada vuelo para la posterior creación de una base de datos. Esta información se complementó con otras fuentes estadísticas procedentes del Instituto Canario de Estadística (ISTAC) y del Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial (INTA).

A partir de los registros de las operaciones de salvamento, se construyó una base de datos en la que se incluyeron 42 variables o campos que fueron objeto de tratamiento estadístico descriptivo con el objetivo de cuantificar la dimensión del flujo migratorio en número de embarcaciones y personas y de valorar el carácter internacional de las operaciones de salvamento.

Posteriormente, la base de datos fue exportada para su tratamiento territorial a un Sistema de Información Geográfica (ArcGIS Desktop 10.7) utilizando un sistema vectorial con topología de puntos, utilizando las coordenadas geográficas de las operaciones de salvamento como elemento de georreferenciación. Esto nos permitió obtener la cartográfica temática que se puede consultar en esta aportación.

EL SERVICIO SAR EN CANARIAS

Los Estados cuentan con servicios marítimos y aeronáuticos de búsqueda y salvamento, los denominados SAR (*Search and Rescue*). La creación del SAR en España data del 17 de junio de 1955. Como indica en el artículo segundo del texto legal de su creación (BOE 178 de 27 de junio):

El Servicio de Búsqueda y Salvamento tendrá por misión localizar a las aeronaves siniestradas dentro del espacio aéreo español o áreas de responsabilidad española y hacer llegar lo más rápidamente posible al personal de las mismas los auxilios que pudiera necesitar, así como cooperar con otros organismos civiles y militares cuando por haberse producido un accidente, catástrofe o calamidad pública, se requiera su colaboración.

El SAR en España actúa en el marco jurídico internacional suscrito por los países miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)¹¹ y de la Organización Marítima Internacional (OMI)¹², de los que España es miembro. Las responsabilidades de los Gobiernos en las actuaciones SAR, ya sea individualmente o en colaboración con otros Estados, están regidos por el Convenio Internacional SAR sobre búsqueda y salvamento marítimo. La misión

10 ALBERDI Y BIDAURRATZAGA (2008); ALAMINOS (2011); TORRES MUÑOZ (2015).

11 La OACI es un organismo de la ONU, creado en 1944, para velar por la aplicación del Convenio sobre Aviación Civil Internacional que incluye normas y métodos recomendados para la aviación civil internacional y el desarrollo de políticas que hagan posible que sea segura y ambientalmente sostenible.

12 La OMI es el organismo especializado de las Naciones Unidas responsable de la seguridad y protección de la navegación y de prevenir la contaminación del mar por los buques. Se creó en 1948.

y los medios del SAR España están regulados, además, por el Plan de Operaciones de Búsqueda y Salvamento en tiempo de Paz (OPLAN SAR).

Las actuaciones de SAR España se limitan al área de responsabilidad que tiene asignado el país. Esta área se divide a su vez en las Regiones de Búsqueda y Salvamento (SRR, *Search and Rescue Region*¹³) que son zonas de dimensiones definidas asociadas a un Centro Coordinador de Salvamento (RCC), el organismo encargado de la dirección y coordinación de las operaciones SAR dentro de las SRR. A efectos aeronáuticos, las SRR coinciden a menudo con las regiones de información de vuelo (FIR¹⁴).

Las SRR en España son¹⁵ (ver Figura 1):

- SRR de Madrid, cuyos límites corresponden con los de la Región de Información de Vuelo de Madrid. Su Centro Coordinador es el RCC de Madrid, ubicado en el Centro de Control de Tránsito Aéreo (ACC) de Madrid, en Torrejón.

- SRR de Baleares, cuyos límites se corresponden con los de la Región de Información de Vuelo de Barcelona. Su Centro Coordinador es el RCC de Palma, ubicado en el ACC de Palma, en el aeropuerto de Son San Juan (Palma de Mallorca).

- SRR de Canarias, cuyos límites se corresponden con los de la Región de Información de Vuelo de Canarias. Su Centro Coordinador es el RCC de Canarias, ubicado en el ACC de Canarias, en el aeropuerto de Gran Canaria.

Con todo ello, el área de responsabilidad del SAR en Canarias es de 1.500.000 Km², casi tres veces el territorio español.

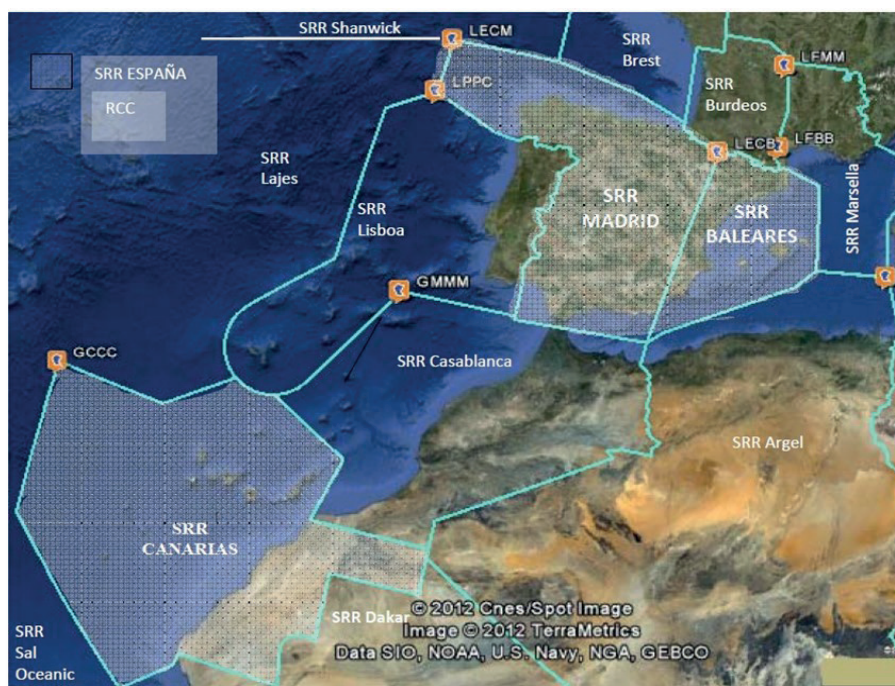


Figura 1. Área de responsabilidad SAR en España y sus tres regiones (Baleares, Canarias y Madrid).
Fuente OPLAN SAR 01/13.

13 BOE núm. 64 de 16 de marzo de 1993. ORDEN 21/1993. de 10 de marzo. Sobre organización del servicio de búsqueda y salvamento aéreo.

14 El espacio aéreo se divide en regiones de información de vuelo, FIR (del inglés Flight Information Region). Cada país se hace responsable del servicio en su área de responsabilidad.

15 Instrucción nº 17/2005, de 08 de febrero, del Jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire, en la que se fijan la Regiones de Búsqueda y Salvamento y los Centros de Coordinación de las mismas.

La SRR de Canarias coincide con la Región de Información de Vuelo de Canarias (FIR CANARIAS GCCC) y la Zona de Responsabilidad de Salvamento Marítimo (MRCC), con la salvedad de que en el segundo caso sólo incluye el mar. Con ello se cumple con la recomendación de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) de que estos espacios sean coincidentes.

Las alertas de Salvamento y Rescate pueden proceder de los Servicios de Control de Tránsito Aéreo de los diferentes aeropuertos isleños o del Centro de Control de Tránsito Aéreo de Canarias (ACC Canarias). Estos Centros reciben las alertas de las balizas de emergencia desde la Estación Aeroespacial de Maspalomas (LUT), que tiene unas infraestructuras capaces de captarlas. Pero también las alertas pueden llegar de ciudadanos que visualizan un accidente, del Centro Coordinador de Emergencias y Seguridad del Gobierno de Canarias (CECOES), de la Guardia Civil, de barcos que las comunican a través de los CRCS¹⁶ o de cualquier otro informante (ver Figura 2).

La activación de los medios SAR siempre será previa petición al RCC. Este autorizará la operación de salvamento y rescate, pero puede darse el caso que el Centro Coordinador solicite la colaboración de otros agentes por necesidades operativas (Salvamento Marítimo, Cruz Roja, 112...).

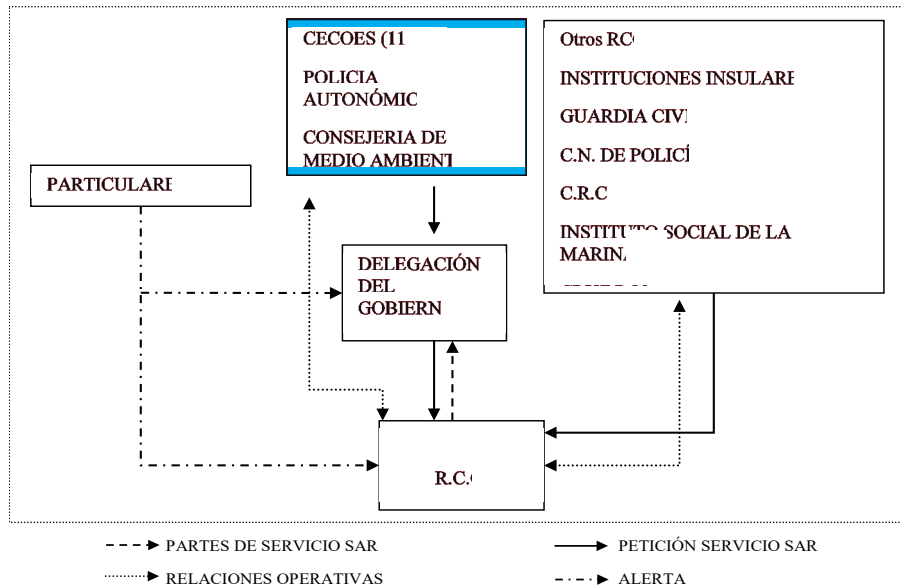


Figura 2. Procedimiento de movilización de aeronaves del SAR Canarias. Elaboración propia.

ACTUACIONES DE SALVAMENTO REALIZADAS EN LA SRR DE CANARIAS

Entre los años 2003 y 2008 se llevaron a cabo al menos 144 actuaciones de salvamento con salida desde la Base Aérea de Gando. El 81% de las operaciones fueron positivas, siendo las negativas ocasionadas en la mayoría de las ocasiones por búsquedas infructuosas. El 3% de las operaciones fueron abortadas, mientras el 1% correspondieron a falsas alarmas. El 88% de las misiones se realizaron dentro del FIR Canarias (ver Figura 3).

¹⁶ El Centro Regional de Coordinación de Salvamento Marítimo

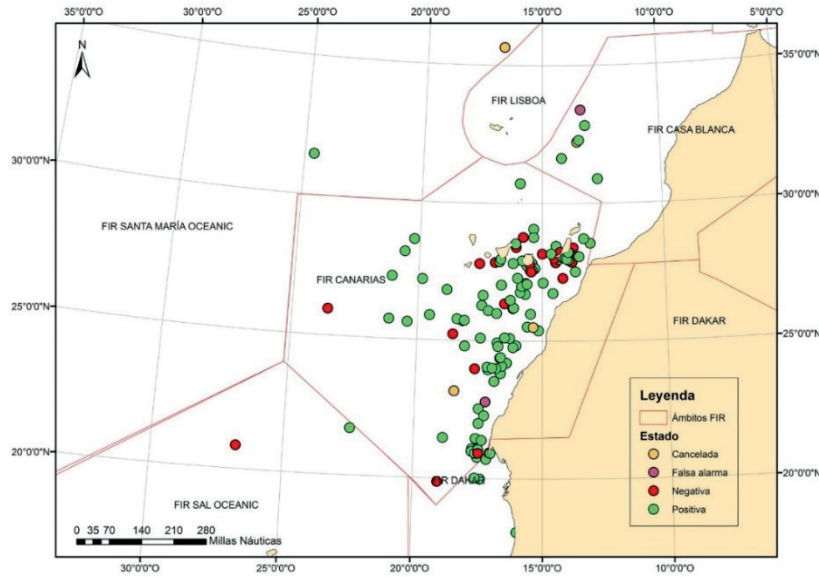


Figura 3. Operaciones de Salvamento y Rescate según su resultado. Elaboración propia.

Desglosadas las operaciones de salvamento por tipo de embarcación, cerca del 30% están relacionadas con embarcaciones vinculadas a procesos migratorios (cayucos y pateras), el 19% con el buque hospital «Esperanza del Mar», el 12% con embarcaciones de recreo, el 11% son buques de carga general, englobando barcos como bull carriers, petroleros o cementeros, entre otros (ver Figura 4).

Si contabilizamos las personas rescatadas, la gran mayoría corresponden a actuaciones relacionadas con procesos migratorios. De un total de 1226 personas, el 79% viajaban en embarcaciones clandestinas. A mucha distancia, se sitúan las personas rescatadas que viajaban en buques de carga general (ver Figura 5). Este dato, más incluso que el del número de operaciones, manifiesta la importancia que tienen los procesos migratorios clandestinos por vía marítima en el conjunto de las operaciones de salvamento y rescate.

La evolución de las operaciones en el periodo analizado reproduce las pautas temporales descritas en el epígrafe 2. El mayor número de actuaciones se realiza entre 2006-08. Hay una relación entre la evolución temporal de las actuaciones, el tipo de embarcación y la zona de origen.

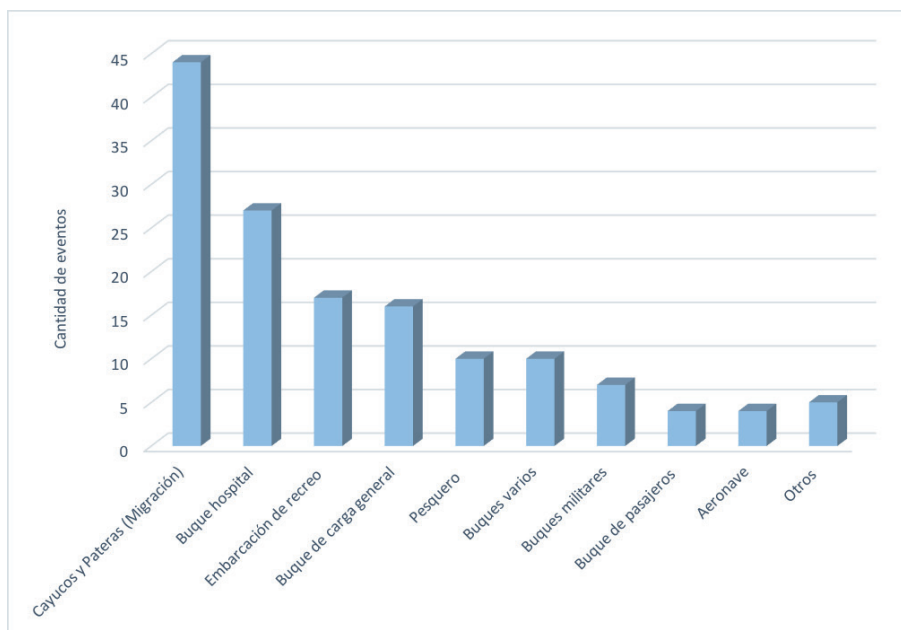


Figura 4. Actuaciones según tipo de embarcación. Elaboración propia.

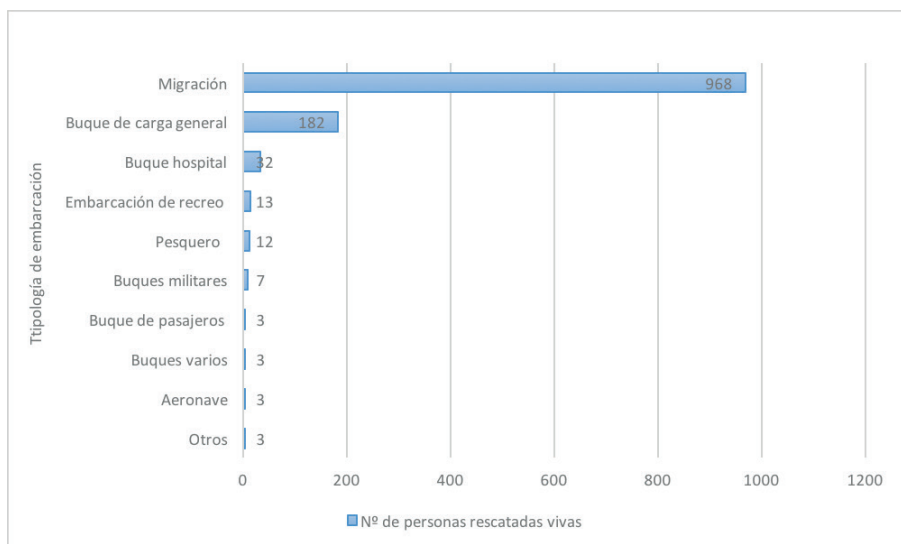


Figura 5. Personas rescatadas vivas según tipología de embarcación. Elaboración propia.

Hasta 2006 predominan las operaciones de rescate de pequeñas embarcaciones de madera, de no más de 7 metros de eslora por dos de manga y con motorización inferior a los 20CV. Estas embarcaciones, conocidas como pateras, solían salir de las costas de Marruecos y el Sahara Occidental próximas a Fuerteventura y generalmente eran interceptadas en la franja marítima que se extiende entre Fuerteventura y Lanzarote y la costa africana o en otras zonas más alejadas debido a la deriva oceánica asociada a los vientos alisios. De hecho, una vez realizado el volcado de los datos procedentes del Ministerio de Defensa y llevado a cabo el análisis, se aprecia que, desde el inicio del periodo de estudio en enero del 2003 hasta diciembre de 2006, más del 80% de los servicios de búsqueda vinculados a procesos migratorios provienen de las costas orientales de Fuerteventura debido a la deriva que las corrientes oceánicas producían.

En 2006, en la medida que aumenta el flujo de llegada, se produjo un incremento de embarcaciones más grandes, los denominados cayucos, procedentes de Mauritania y Senegal. Se trata de embarcaciones preparadas para recorrer mayores distancias, que se fabrican

principalmente en estos dos países y se utilizan originalmente para la pesca. Están realizadas en madera y recubiertas con fibra de vidrio, poseen de 12 a 18 metros de eslora y 3 metros de manga, normalmente portan dos motores fuera borda de 40 CV de potencia cada uno, y pueden albergar hasta 120 ocupantes. Los principales puntos de salida de estas embarcaciones fueron las ciudades de Saint Louis y Dakar en Senegal, y de Nuadibú y Nouakchott en Mauritania. A este respecto, Mauritania se convirtió en un país estratégico para explicar los elevados flujos de 2006-07. Según el informe de la OIM «Mauritania: principal país de destino y de tránsito de África occidental según el perfil migratorio de la OIM» (Koehler, 2010), un 84 por ciento de los aproximadamente 100.000 migrantes, irregulares en su mayoría, que residían en aquellos años en Mauritania provenían de países vecinos y, en particular, de Senegal y Mali, por lo que usaban a Mauritania como puerta de salida hacia Canarias.

En todo ese periodo se observa el progresivo incremento del número medio de pasajeros por expedición, estrategia de sus organizadores para maximizar cada viaje. Pero también se constata la mejora de los instrumentos.¹⁷ A pesar de ello, el riesgo se incrementó considerablemente, debido a la sobreocupación con que solían usarse estas embarcaciones.¹⁸

A partir de 2007, la mayor vigilancia existente en las costas mauritanas y senegalesas desde el comienzo del dispositivo de FRONTEX, propició que los puntos de salida se desplazaran más al sur, partiendo los cayucos desde el sur de Senegal, Gambia y Guinea Bissau (Ministerio del Interior, 2008).

Como consecuencia, las actuaciones de búsqueda y salvamento se trasladaron a sectores marítimos aún más alejados de las costas africanas y más cercanos a las islas occidentales del Archipiélago.

Como consecuencia de esta evolución histórica, podemos establecer una zonificación geográfica para las áreas de salvamento y rescate de pateras y cayucos. Ambas zonas se superponen, pero dado que las pateras proceden del este y los cayucos del sur-sureste con respecto a Canarias, se aprecia claramente un área de rescate más amplia en el caso de los segundos, lo que se traduce en un aumento en los días de navegación. Esto implica una mayor exposición a los agentes climáticos y ambientales y situaciones más frecuentes de deshidratación y falta de ingestión de alimentos.

Si se tiene en cuenta la variable temporal de las operaciones de salvamento, se aprecian dos periodos semestrales a lo largo del año, uno de octubre a marzo y otro de abril a septiembre, según el número de llegadas (ver Figura 7). Estas fueron más frecuentes en el primer periodo, el otoño-invierno, debido tanto a la mayor benignidad ambiental en el entorno de Canarias (mareas, corrientes marinas, vientos alisios) como a la mayor facilidad para emigrar atravesando el Mediterráneo en verano.

17 GODENAU Y ZAPATA HERNÁNDEZ (2008).

18 MERINO ARRIBA (2010).

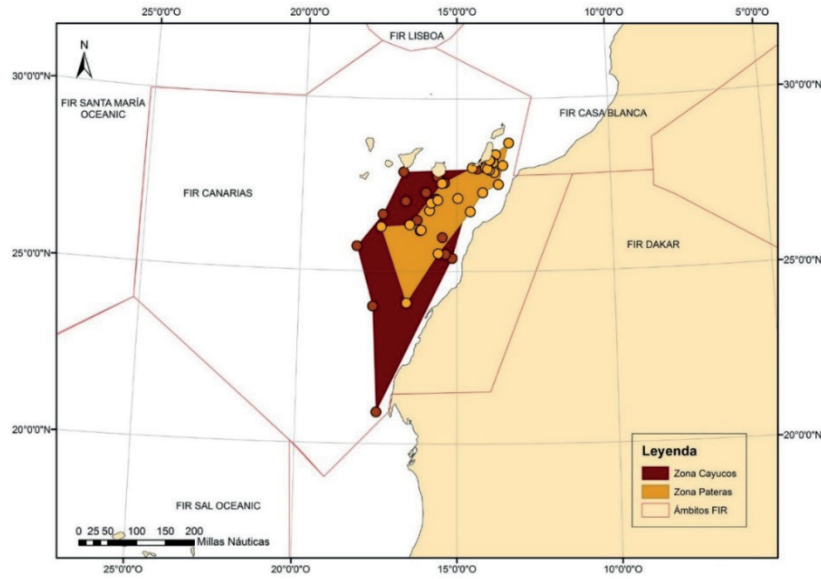


Figura 6. Áreas de rescate y salvamento según tipo de embarcación en los flujos migratorios clandestinos. Elaboración propia.

Si tenemos en cuenta el tipo de embarcación, podemos apreciar en el caso de las pateras, que, de octubre a marzo, las operaciones de rescate se producen en zonas marítimas más cercanas a Canarias, lo que nos informa de que en estos meses de mayores calmas éstas son capaces de recorrer más distancia. Entre abril y septiembre los rescates se producen generalmente en la franja marítima comprendida entre las islas y la costa africana. Sin embargo, los cayucos, que proceden de la zona meridional de Canarias suelen ser avistados en localizaciones más alejadas de las costas africanas, generalmente al suroeste de Canarias.

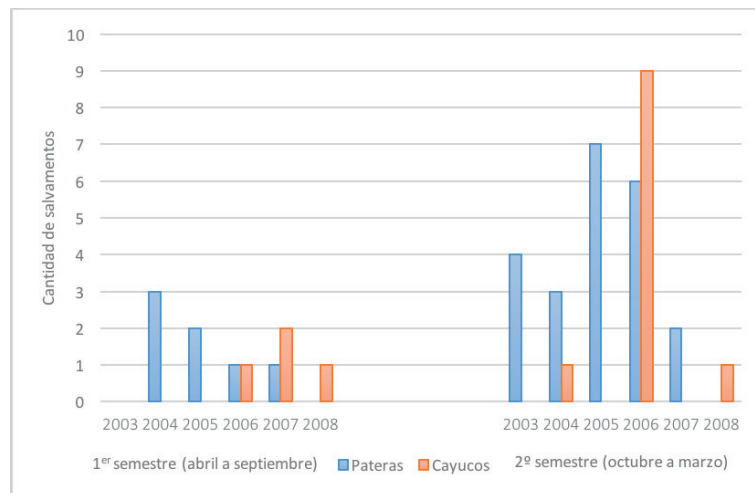


Figura 7. Evolución anual de las operaciones de Salvamento y Rescate de acciones migratorias clandestinas según tipo de embarcación y semestre. Elaboración propia.

En la cartografía en la que se presentan los salvamentos en los dos semestres mencionados (ver Figura 8) se puede apreciar que en el semestre abril-septiembre los eventos de rescate se distribuyen de modo más disperso en el mar como consecuencia de que las embarcaciones se

alejando más de las rutas preestablecidas. El esparcimiento se irradia hacia el oeste oceánico, alejándose de las costas continentales, en lo que respecta a los cayucos, al perder el rumbo norte de partida. Mientras que en lo que se refiere a las pateras, la diseminación es hacia el suroeste, perdiendo el rumbo oeste originario.

Por último, como testimonio de la importancia de la cooperación internacional para llevar a buen término las operaciones de salvamento y rescate, hay que mencionar que, de los 144 eventos tratados en el presente estudio, en 23 misiones hubo que recurrir al apoyo logístico de Mauritania, sobre todo para repostar en Nuadibú.

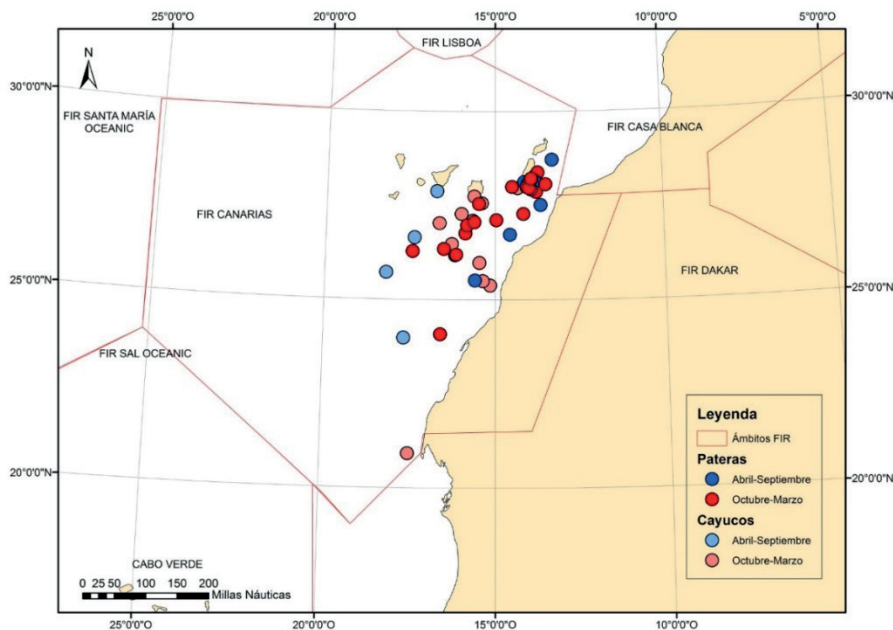


Figura 8. Localización de operaciones de Salvamento y Rescate de acciones migratorias clandestinas según tipo de embarcación y semestre. Elaboración propia.

CONCLUSIONES

El estudio de las operaciones de salvamento llevadas a cabo por el Servicio Militar de Búsqueda y Rescate y el Centro Coordinador de Canarias ha puesto de manifiesto su estrecha relación con los flujos migratorios irregulares que, procedentes de África, se produjeron durante la primera década del presente siglo. Tanto en el número de embarcaciones como de personas intervenidas, las operaciones se relacionan mayoritariamente con la llegada de inmigrantes.

El análisis estadístico de los registros nos permite apreciar la evolución anual y la estacionalidad con la que se producen estos flujos. La estacionalidad estaba condicionada por las condiciones climáticas y marítimas, de tal modo que, entre los meses de octubre a marzo, sucedieron el 75 % de los episodios, periodo en el que las condiciones ambientales fueron *más propicias*.

El análisis cartográfico de los registros nos permite reconocer las zonas marítimas en las que se realizaban las travesías y la relación que tiene con la ubicación de las costas de salida, el tipo de embarcación y la época del año. En la medida en que avanzaba la década las embarcaciones provenían de puntos más alejados y asumían un mayor riesgo.

Esto conllevó, en primer lugar, que un porcentaje elevado de las acciones de salvamento se hicieran fuera del FIR Canarias (12% o necesitasen de la colaboración de países del entorno (26%). Es decir, la evolución de los flujos migratorios durante esa década hizo que las políticas de salvamento marítimo, que hasta entonces eran gestionadas como algo de alcance nacional, se convirtieran en una acción que se debía fundamentar en la cooperación internacional. Y, en segundo lugar, provocó que las políticas migratorias de contención desarrolladas en aquellos años tuvieran que ser revisadas en varias ocasiones.

Convertir la frontera marítima de Canarias en un muro requiere acuerdos de contención no sólo con los países próximos, sino también con otros más alejados del África Subsahariana. Y, aunque esto se pudiera llevar a cabo, es una acción política difícil de sostener y que en cualquier caso termina reorientando los flujos hacia otras puertas de entrada a la Unión Europea, si no se aborda globalmente. Y además, esto no acaba con el grave problema humanitario que implica estos flujos, sólo disminuye su dimensión.

Por tanto, la acción institucional debe centrarse en favorecer las acciones de desarrollo en los países emisores y en promover la vigilancia y las operaciones de salvamento en las costas y aguas marítimas de esos países. En otros términos, sólo la internacionalización de una acción política que incluya cooperación para el desarrollo, contención y salvamento, junto a una regulación eficiente de flujos, se muestra como una fórmula más acertada. La ausencia de esta orientación política es la que parece explicar la crisis inmigratoria vivida en Canarias entre 2004 y 2007.

BIBLIOGRAFÍA

- ALAMINOS, M.Á. (2011). La política exterior de España hacia África Subsahariana a través del análisis crítico de los Planes África. *Revista UNISCI*, (27), pp. 189-197.
- ALBERDI BIDAGUREN, J. & BIDAURRATZAGA AURRE, E. B. (2006). El Plan África 2006-2008: Cuestiones para el debate. *FRIDE: Foro AOD*, 25, 6.
- ALBERDI BIDAGUREN, J. & BIDAURRATZAGA AURRE, E. (2008). La nueva política exterior y de cooperación de España con el continente africano: el asociacionismo interesado del Plan África. *Revista CIDOB d'Afers internacionals*, pp. 201-220.
- ASÍN CABRERA, M.A. (2008). *Los acuerdos bilaterales suscritos por España en materia migratoria con países del continente africano: especial consideración de la readmisión de inmigrantes en situación irregular*. *ReDCE*, nº 10, Julio-diciembre de 2008, pp. 165-188.
- DOMÍNGUEZ MUJICA, J., DÍAZ HERNÁNDEZ, R., & PARREÑO CASTELLANO, J. M. (2001). *Inmigración extranjera e integración: la inmigración irregular en Canarias (1999-2000)*. Gobierno de Canarias, Consejería de Empleo y Asuntos Sociales.
- GODENAU, D. & BURASCHI, D. (2018). *Las migraciones marítimas irregulares: las islas en la red de rutas*. *OBITen Factsheet 2-2018*. Recuperado de www.obiten.net.
- GODENAU, D. & ZAPATA HERNÁNDEZ, V. M. (2008). Canarias: inmigración en una región fronteriza del sur de la Unión Europea. *Política y Sociedad*, 45(1), pp. 61-83.
- ISTAC. (2012). Recuperado el 11 de agosto de 2020, de Instituto Canario de Estadística: <http://www.gobiernodecanarias.org/istac/jaxi-istac/tabla.do?uripx=urn:uuid:122ec83c-3df4-40b6-b9af-b64cd0c07b9c&uripub=urn:uuid:e9e775c9-37ea-48cd-9f7d-a46e9ef73966>
- KOEHLER, J. (2010). *Mauritania: principal país de destino y de tránsito de África occidental según el perfil migratorio de la OIM*. (O. I. Migraciones, Editor) Recuperado el 19 de agosto-

- to de 2020, de IOM: <https://www.iom.int/es/news/mauritania-principal-pais-de-destino-y-de-transito-de-africa-occidental-segun-el-perfil>
- MERINO ARRIBAS, M. A. (2010). Actas – II Congreso Internacional Latina de Comunicación Social – Universidad La Laguna, diciembre de 2010 . *Trayectoria del fenómeno migratorio por vía marítima desde África hasta Canarias (1999-2009)* (p. 63). La Laguna, Tenerife.
- OACI OMI. (2010). *Manual IAMSAR* (2010 ed.). Londres/Montreal: Organización de Aviación Civil Internacional & Organización Marítima Internacional.
- OMI. (2016). *Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos (Convenio SAR)*. Recuperado el 29 de julio de 2020, de Organización Marítima Internacional: [http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-on-Maritime-Search-and-Rescue-\(SAR\).aspx](http://www.imo.org/es/About/Conventions/ListOfConventions/Paginas/International-Convention-on-Maritime-Search-and-Rescue-(SAR).aspx)
- TORRES MUÑOZ, C. A. (2015). *La cooperación hacia Mauritania y la externalización del control migratorio español como mecanismos de securitización de la política migratoria española hacia Mauritania (1996-2013)*. Doctoral dissertation, Universidad del Rosario.

