



Máster Universitario en Política de Defensa y Seguridad Internacional

Trabajo Fin de Máster

LAS VARIACIONES EN EL FLUJO MIGRATORIO EN EL MEDITERRÁNEO CENTRAL Y ORIENTAL Y SU EFECTO EN EL MEDITERRÁNEO OCCIDENTAL

Jaime Muñoz-Delgado Pérez

UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID

FACULTAD DE CIENCIAS POLITICAS Y SOCIOLOGIA

Tutora UCM: Dra. Dña. María Dolores Lois Barrio

Tutor ESFAS: D. Juan Javier Pérez Martín

Mayo de 2018

PÁGINA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

DOCUMENTO DIDÁCTICO

SUMARIO

A partir del verano de 2017 se ha producido un importante incremento de las llegadas de migrantes a las costas españolas, que se ha prolongado durante todo el segundo semestre. Casi simultáneamente, las llegadas a Italia por el Mediterráneo Central, la principal ruta migratoria hacia Europa en los últimos años, se han reducido de forma drástica.

La búsqueda de una relación entre lo ocurrido en estas dos rutas de entrada por mar en Europa es el motivo del presente trabajo. Por su posible influencia, se hace necesario tener en cuenta también la ruta oriental. Por ello, se analizarán los datos y estadísticas disponibles en las tres rutas principales, la occidental, la central y la oriental, para establecer las posibles relaciones entre la evolución que han sufrido los flujos migratorios en el Mediterráneo en los últimos años.

En primer lugar, se enmarcará el fenómeno migratorio, su visión como un problema de seguridad, las diferentes narrativas que se presentan para afrontarlo y las principales medidas adoptadas por la UE.

A continuación, se estudiarán las estadísticas generales para obtener una primera aproximación de las variaciones que se han producido y se buscarán las posibles causas de la repentina reducción de las salidas en el Mediterráneo Central.

Seguidamente se analizarán las características principales de la migración en las tres rutas, haciendo una comparación entre ellas, tras lo que se desglosarán las estadísticas por nacionalidades y regiones de origen comparando su evolución en el tiempo.

Por último, se expondrán unas conclusiones y se propondrán posibles futuras líneas de investigación.

PÁGINA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

DOCUMENTO DIDÁCTICO

ÍNDICE

CAPÍTULO I. CONSIDERACIONES INICIALES	1
1. INTRODUCCIÓN.....	1
2. JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN Y PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	2
3. MÉTODO.....	4
3.1. FORMULACIÓN DE HIPÓTESIS Y OBJETIVOS	4
3.2. DELIMITACIÓN ESPACIO-TEMPORAL.....	4
3.3. LIMITACIONES.....	6
3.4. METODOLOGÍA	7
CAPÍTULO II. MARCO TEÓRICO	9
1. INTRODUCCIÓN.....	9
2. LA INMIGRACIÓN COMO AMENAZA. SECURITIZACIÓN DEL PROBLEMA	11
3. NARRATIVAS SOBRE LA MIGRACIÓN	12
4. LA GESTIÓN DE LA MIGRACIÓN IRREGULAR EN LA UNIÓN EUROPEA 14	14
4.1. LA POLÍTICA EUROPEA DE VECINDAD.....	14
4.2. EL ENFOQUE GLOBAL PARA LA MIGRACIÓN Y LA MOVILIDAD (GAMM).....	15
4.3. LOS ACUERDOS CON TURQUÍA.....	16
4.4. LOS PROCESOS DE RABAT Y JARTUM.....	17
5. DE LA POLÍTICA A LA ACCIÓN	17
5.1. FRONTEX.....	17
5.2. EUNAVFORMED SOPHIA.....	19
5.3. EUROPOL. CENTRO EUROPEO DE TRÁFICO DE MIGRANTES.....	19
CAPÍTULO III. LA EVOLUCIÓN DEL FLUJO MIGRATORIO EN EL MEDITERRÁNEO Y LA REDUCCIÓN DE LAS LLEGADAS POR LA RUTA CENTRAL EN 2017	21
CAPÍTULO IV. CARACTERÍSTICAS DE LA MIGRACIÓN EN LAS RUTAS DEL MEDITERRÁNEO	31
1. MEDITERRÁNEO OCCIDENTAL.....	31
2. MEDITERRÁNEO CENTRAL	34
3. MEDITERRÁNEO ORIENTAL	39
4. COMPARATIVA.....	41
CAPÍTULO V. ANÁLISIS DE LAS ESTADÍSTICAS POR NACIONALIDADES Y REGIONES DE ORIGEN	43
CAPÍTULO VI. CONCLUSIONES.....	55

PÁGINA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

DOCUMENTO DIDÁCTICO

CAPÍTULO I

CONSIDERACIONES INICIALES

1. INTRODUCCIÓN

La migración está en el centro del debate público en la sociedad europea, quizá como nunca antes en la historia. Se trata de un fenómeno complejo, que tiene múltiples facetas en el aspecto económico, social y también en el de la seguridad.

Las motivaciones de los migrantes son tan variadas como los medios y los modos en los que viajan (Galos, et al., 2017; OIM, 2018b). El fenómeno migratorio no tiene un origen exclusivamente económico, sino que se produce por diferentes razones. Aunque el axioma más aceptado es que las diferencias económicas y de oportunidades son el factor más importante, estas diferencias no pueden explicar por sí solas los patrones migratorios. De hecho, un bajo porcentaje de los migrantes entrevistados declaran que las razones económicas o de trabajo son los motivos principales para migrar (OIM, 2016).

La guerra y los conflictos, la inseguridad, la discriminación, la degradación medioambiental además de los vínculos culturales, la lengua y la proximidad geográfica son también determinantes en un mundo interconectado en el que Europa es vista como un lugar de oportunidades, bienestar y seguridad (OIM, 2016; Castles, 2014; De Haas, 2008).

La mayor parte de la migración internacional tiene lugar dentro de los cauces de la legalidad, aunque las posibilidades de emigrar de forma legal son limitadas, por lo que son muchos los que optan por intentar la entrada en Europa de forma irregular por rutas a menudo peligrosas y poniéndose en manos de redes de tráfico de personas (Galos, et al., 2017; OIM, 2018b).

En multitud de ocasiones, el último país desde el que parten los migrantes en su viaje a Europa no es su país de origen. Por ello, las políticas encaminadas a establecer acuerdos con los países fronterizos, de donde parten en la última etapa de su viaje, no tienen necesariamente un efecto en la reducción de la presión migratoria.

Los flujos migratorios irregulares hacia Europa han evolucionado en los últimos años, sin que las autoridades de la UE se hayan anticipado. Los cambios en las tendencias son difíciles de predecir, ya que, además de las motivaciones de los migrantes, intervienen otros múltiples factores: la situación en los países de origen, las rutas migratorias, la estabilidad de los países de tránsito, la

intervención de las redes criminales, etc. Muchas medidas se habían enfocado hasta ahora en los países de tránsito, de donde salen en la última etapa de su viaje, como en el caso de los acuerdos con Turquía, Libia o Marruecos.

Sólo recientemente se ha comenzado a abordar el problema de manera integral, a la vista de que el fenómeno de la migración irregular no se resuelve cerrando una frontera que, en el caso del Mediterráneo, resulta difícil de controlar.

La Unión Europea está diseñando una política integral para hacer frente al problema de la migración, tal y como plantea la Estrategia Global para la política exterior y de seguridad de la UE, desarrollando políticas para favorecer la “resiliencia en nuestras regiones circundantes” y dando prioridad a la dimensión humanitaria del fenómeno (Comisión Europea, 2016).

Mientras, continúan las acciones operativas de la UE sobre el terreno, que consisten, por un lado, en controlar el flujo de entrada de inmigrantes irregulares y, por otro, en hacer frente al drama humanitario que suponen las muertes en la mar. Los datos, hasta el verano de 2017, no eran positivos y no permitían afirmar que estas acciones estaban siendo efectivas (Martín Arévalo, 2017).

2. JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN Y PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Cientos de miles de migrantes se encuentran en camino hacia Europa en cualquiera de los países de tránsito en estos momentos. Muchos de ellos están dispuestos a los mayores sacrificios para llegar a “El Dorado Europeo” (Zapata-Barrero, 2010; OIM, 2008), arriesgando incluso su propia vida o sometiéndose a todo tipo de vejaciones, esclavitud, prostitución, etc., con tal de llegar un día a su destino. Algunos tardan años en finalizar su viaje, otros mueren por el camino.

Tras el efectivo control de la ruta del Mediterráneo Oriental, fruto de los acuerdos con Turquía, la principal ruta de tránsito en los últimos años ha sido la del Mediterráneo Central, en donde las grandes redes de tráfico de seres humanos han aprovechado la caótica situación política en Libia para operar con libertad. Pero desde el mes de julio de 2017, se ha producido una apreciable disminución de las llegadas por esta ruta.

La reducción del flujo por una determinada ruta o área no implica necesariamente que se reduzca la entrada total de inmigrantes en Europa, ya que la presión migratoria no baja si no disminuyen las salidas en los países de origen. Las medidas de control fronterizo pueden producir un círculo vicioso en el cual un control efectivo lleva al desarrollo de nuevas estrategias de las redes de tráfico de

migrantes, tales como el desplazamiento geográfico, los cambios organizativos y la innovación tecnológica (Carling & Hernández-Carretero, 2011).

De hecho, casi simultáneamente a la reducción de entradas en Italia por la ruta del Mediterráneo Central, se está produciendo un incremento notable en el número de llegadas de inmigrantes irregulares en España por la ruta del Mediterráneo Occidental.

Las propias autoridades españolas¹ han asumido la existencia de una relación directa entre el mayor control del flujo migratorio en otras zonas y el incremento de llegadas que se está produciendo en los últimos meses en España².

Por un lado, no es claro que la disminución de las llegadas por el Mediterráneo Central haya sido consecuencia de los acuerdos entre Libia e Italia y de las medidas adoptadas por la UE. Por otro lado, cabe preguntarse si la disminución en el flujo en esta ruta ha producido un desplazamiento de los flujos hacia la ruta occidental. Otra posibilidad es que tan sólo se hayan producido cambios coyunturales a nivel local que han podido originar, casi de forma simultánea, estas variaciones en las dos rutas.

El análisis de la relación entre los cambios en las dos rutas, buscando una posible relación causa-efecto y el estudio de posibles causas coyunturales, si existen, ayudará a enfocar correctamente las políticas aplicadas al control de la inmigración y su regularización.

El presente trabajo pretende analizar la posible relación de causalidad entre el descenso en la llegada de inmigrantes por las rutas del Mediterráneo Oriental y Central y la variación de los flujos migratorios de entrada en Europa hacia el Mediterráneo Occidental.

¹ “El Gobierno cree que el «repunte» que se está produciendo en el Mediterráneo occidental, con centenares de personas que intentan llegar a las costas españolas desde Argelia, es consecuencia del mayor control que se está ejerciendo en el este, sobre todo en Libia. Fuentes de La Moncloa señalaron que está habiendo contactos diplomáticos con las autoridades argelinas para incrementar la colaboración y frenar las salidas irregulares desde su país. En todo caso, Rajoy cree que «estamos en cifras perfectamente asumibles»”. http://www.abc.es/espana/abc-rajoy-exporta-modelo-inmigracion-funciona-bien-201712030224_noticia.html (consultado el 4 de diciembre de 2017).

² Según Estrella Galán, secretaria general de la Comisión Española de Ayuda al Refugiado (CEAR): “Aún hay que estudiarlo, pero hay indicios de que se está produciendo un trasvase, todavía ligero, de la ruta libia a la de Marruecos. Sobre todo de personas de origen subsahariano. Algunos testimonios de refugiados nos dicen que prefieren usar otras rutas ya que la libia es mucho más peligrosa que hace unos años y se ha constatado que allí los migrantes están sometidos a condiciones de esclavitud, en centros de detención donde sufren graves abusos y tratos inhumanos”, <http://www.publico.es/sociedad/pateras-espana-llegadas-migrantes-patera-han-disparado-cifras-diez-anos.html> (consultado el 29 de octubre de 2017).

3. MÉTODO

3.1. FORMULACIÓN DE HIPÓTESIS Y OBJETIVOS

PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN

¿Cómo influye la variación de los flujos migratorios en el Mediterráneo Central y Oriental en el reciente incremento de la llegada de migrantes en el Mediterráneo Occidental?

HIPÓTESIS

La disminución de los flujos migratorios en el Mediterráneo Central y Oriental está teniendo el efecto de desplazar el flujo de migrantes hacia el Mediterráneo Occidental.

OBJETIVO GENERAL

Establecer una relación causal entre la variación de los flujos de inmigración irregular en el Mediterráneo Oriental y Central y el reciente incremento de las llegadas de migrantes en el Mediterráneo Occidental.

OBJETIVOS SECUNDARIOS

Analizar los flujos migratorios en estas tres vías de entrada en Europa: Mediterráneo Oriental, Central y Occidental, comparando sus características, así como su evolución reciente para establecer posibles analogías entre las tres rutas.

Analizar la evolución de entradas totales de inmigrantes irregulares en la Unión Europea en los últimos años.

Estudiar las medidas adoptadas por la UE, estableciendo posibles relaciones causa-efecto entre estas medidas y la evolución de los flujos migratorios.

3.2. DELIMITACIÓN ESPACIO-TEMPORAL

La migración, en términos generales, es un fenómeno de carácter global, cuyos orígenes, factores y consecuencias están a nivel *macrointernacional*. No obstante, el caso concreto que se plantea en este trabajo se abordará a nivel *microinternacional*, restringiéndolo al ámbito geográfico del Mediterráneo y los países ribereños, región que se considerará como un sistema.

A esta visión del Mediterráneo y sus países ribereños como un sistema, que se puede asumir aislado a efectos de esta investigación, contribuye el hecho de que una parte importante de los migrantes subsaharianos o asiáticos permanecen meses, incluso años en los países de tránsito (OIM, 2017a).



Fig. 1: Delimitación espacial del estudio (Fuente: I-Map).

Es necesario además establecer una *periodificación* del estudio que permita reunir los datos necesarios y estudiar las variaciones que se han producido a lo largo de los últimos años, pero sin retrotraerse a periodos en los que los factores intervinientes eran otros muy diferentes. Se trata de establecer un marco temporal en el que se puedan apreciar las tendencias de los últimos años y comprobar si estas tendencias han variado, como parece deducirse de la información proporcionada por fuentes oficiales y medios de comunicación. Del estudio de esta variación, se pretende extraer conclusiones válidas que permitan confirmar o refutar la hipótesis planteada.

La presente no es la primera gran ola migratoria que recibe Europa en su historia reciente. Entre 1989 y 1994 se recibieron 480.000 solicitudes de asilo en Europa cada año, con un pico de más de 600.000 en el año 1992. En los últimos tres años, la UE ha recibido una nueva ola, no desde el Este, sino desde el Sur. Entre los años 2014 y 2016, más de 500.000 personas cruzaron el Mediterráneo Central hacia Europa, procedentes principalmente del Cuerno de África y África Occidental, a través de Libia, Egipto, Túnez, Argelia y Marruecos, lo que supone un nuevo desafío para la política exterior de la Unión (Parkes, 2017).

La evolución de los flujos de esta nueva ola migratoria que, aunque se originó con anterioridad, ha sido especialmente intensa a partir del año 2014, es el objeto principal de análisis de este estudio. Se pretende recopilar datos y estadísticas desde este año 2014 hasta el final del año 2017. No obstante, se intentará ampliar el estudio hasta 2009, año a partir del cual se dispone de estadísticas oficiales sobre nacionalidades de los migrantes que entran de forma irregular en Europa.

3.3. LIMITACIONES

Antes de comenzar la investigación, es necesario tener en cuenta varias posibles limitaciones que se pueden presentar. La primera de ellas es la dificultad de acceder a información contrastada procedente de fuentes fiables y con datos suficientes para obtener conclusiones válidas. Las estadísticas y datos presentados por los diferentes actores e instituciones pueden ser diferentes, en algunos casos de forma significativa. Si bien las tendencias generales muy probablemente coincidirán en todas las estadísticas, no podemos asegurar que así sea y debemos analizar los datos con cautela. Especialmente difíciles de contrastar y confirmar son los datos relativos a las nacionalidades de los migrantes, que van a permitir dibujar una tipología que debe ayudar a obtener las conclusiones que se buscan. Por ello, va a ser necesario acudir a fuentes diversas para intentar corroborar los datos y compararlos.

Otra limitación importante a la que nos enfrentamos es la posible falta de disponibilidad de información “de última hora” para confirmar y estudiar a fondo la tendencia que ha originado el planteamiento de este trabajo y que es imprescindible para poder obtener conclusiones. Siendo conscientes de esta dificultad, renunciar a emplear datos recientes restaría valor al trabajo, que pretende ser pionero y aportar conocimiento nuevo relativo al problema en cuestión.

Por otro lado, el empleo de datos muy recientes, sin dejar tiempo a que se asienten y confirmen las tendencias que, no debe olvidarse, son muy volátiles, puede llevar a que el estudio quede prematuramente obsoleto. Esto tiene más posibilidades de producirse si el cambio de tendencia reciente es puramente coyuntural o no tiene suficiente importancia como para facilitar la obtención de conclusiones útiles a medio-largo plazo.

A pesar de esta limitación, se considera que una parte importante del valor de este estudio se basa en el análisis de datos recientes que pueda contribuir a sentar las bases de investigaciones más profundas y, por qué no, a la toma de decisiones, si las conclusiones a las que se llega son suficientemente determinantes.

3.4. METODOLOGÍA

El método de investigación que se va a emplear en el presente estudio es el analítico. Descomponiendo los flujos migratorios irregulares por rutas, se analizará su tipología utilizando los datos estadísticos disponibles. Una vez obtenida una imagen clara de las características de las migraciones, se observará si los cambios producidos en unas rutas se ven reflejados de alguna manera en otras rutas, mediante técnicas de comparación.

La comparación también se empleará para comprobar que los datos estadísticos de las distintas fuentes son fiables o, al menos, para tener una idea de la fiabilidad y extraer conclusiones. Se intentará en todo caso obtener tendencias que ayuden a confirmar o refutar la hipótesis planteada.

Para definir las políticas y acciones contra la inmigración ilegal y el tráfico de seres humanos que está desarrollando la Unión Europea se emplearán técnicas descriptivas.

Para definir las rutas y su tipología se emplearán también técnicas descriptivas, partiendo no sólo de las estadísticas existentes, sino también de otros trabajos académicos e investigaciones que han venido analizando estas rutas en los últimos años.

Por último, se recurrirá a consultas directas a diversos organismos y, si es posible, entrevistas a autoridades relacionadas con el fenómeno, para corroborar datos o recabarlos en caso de no estar disponibles en documentos oficiales o fuentes abiertas.

PÁGINA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

DOCUMENTO DIDÁCTICO

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

1. INTRODUCCIÓN

Es necesario, en primer lugar, definir bien el fenómeno que vamos a estudiar. No se trata de un estudio genérico sobre los flujos migratorios, sino del fenómeno concreto de la migración irregular en un ámbito restringido, como es el Mediterráneo, en un periodo concreto de tiempo.

No resulta sencillo definir ciertos términos necesarios para determinar correctamente el objeto de estudio, especialmente cuando se habla de conceptos jurídicos en distintos idiomas y con diferentes legislaciones. Buena parte de las fuentes que se van a emplear utilizan el término migración irregular, que sí puede definirse de una manera relativamente sencilla. No obstante, conceptos como tráfico de migrantes, tráfico de personas o trata de personas y sus equivalentes en inglés son más complejos de definir.

Según la OIM³, la migración irregular es el movimiento internacional de personas que tiene lugar fuera de las normas reguladoras de los países de salida, tránsito y llegada. Sin embargo, no hay una definición universalmente aceptada de migración irregular. Desde la perspectiva del país receptor, consiste en la entrada sin la necesaria autorización o documentación para la entrada, permanencia o trabajo. Desde la perspectiva del emisor, la irregularidad puede consistir en salir del país sin pasaporte válido o con documentos de viaje que no cumplen los requisitos administrativos. No obstante, existe una tendencia a restringir la denominación de migración ilegal a los casos de tráfico de migrantes o trata de seres humanos (OIM, 2011). Por tanto, en lugar de “ilegal”, se ha preferido emplear el término “irregular”, en el sentido de “no autorizada” (Carling & Hernández-Carretero, 2011).

A efectos del presente estudio, se va a utilizar el término “migrante” y “migrante irregular” indistintamente. Para evitar la dicotomía migrante-refugiado (Carling, 2015), no se distingue entre estas categorías, ni se entra a valorar el motivo que alegan los migrantes para dejar sus países de origen.

³ <https://www.iom.int/key-migration-terms>.

ACNUR⁴ define el tráfico de migrantes como “la facilitación de la entrada ilegal de una persona en un Estado del cual dicha persona no sea nacional o residente permanente con el fin de obtener, directa o indirectamente, un beneficio financiero u otro beneficio de orden material”. Se trataría del término “*people smuggling*”, o también “*migrant smuggling*”, y se puede traducir también como contrabando de personas o de migrantes, lo que facilitaría su distinción del término “tráfico de seres humanos”⁵.

El término tráfico de seres humanos, que en España se puede traducir como “trata”, consiste en utilizar en provecho propio y de un modo abusivo, las cualidades de una persona. Para que la explotación se haga efectiva, los tratantes acuden a la captación, transporte, traslado, acogida y recepción de personas, empleando la amenaza, el uso de la fuerza y otras formas de coacción⁶.

La trata no implica necesariamente el cruce de fronteras, ya que puede tener lugar dentro de los límites de un estado, y está íntimamente relacionada con la explotación.

En términos generales, en el caso de tráfico de migrantes (*people smuggling*, según la Interpol), los individuos pagan voluntariamente al traficante o contrabandista una cantidad para entrar ilegalmente en un país. En el caso de tráfico de seres humanos (*human trafficking*), las víctimas son engañadas o forzadas a entrar en otro país⁷.

Según la definición de la Convención sobre el Estatuto de Refugiado, un refugiado es aquella persona que, “debido a fundados temores de persecución por razones de raza, religión, nacionalidad, pertenencia a un determinado grupo social, o por sus opiniones políticas, está fuera del país de su nacionalidad y no pueda o, debido a estos temores, no quiera acogerse a la protección de tal país; o que, careciendo de nacionalidad y hallándose, a consecuencia de tales

⁴ <http://www.acnur.org/que-hace/proteccion/trata-y-trafico-de-personas/>

⁵ Esta distinción es más sencilla en inglés, ya que el término “smuggling” (contrabando) se diferencia claramente del término “trafficking”. Este último se suele reservar para el tráfico de personas con fines de explotación. Según Salt, el principal propósito del tráfico de seres humanos (“trafficking”) es colocar a las personas en situaciones en las que su trabajo puede ser explotado en condiciones que a menudo suponen abusos de los derechos humanos. En cambio, el principal objeto del tráfico de migrantes (“smuggling”) suele ser simplemente facilitar el cruce ilegal de una frontera.

⁶ Según el artículo 3, párrafo (a) del Protocolo para la prevención, eliminación y castigo del tráfico de personas, el tráfico de seres humanos es definido como el “reclutamiento, transporte, transferencia, encubrimiento o recepción de personas, mediante la amenaza o el uso de la fuerza u otras formas de coacción, abducción, fraude, engaño, abuso de poder o de una posición de vulnerabilidad (...)” (http://www.un.org/en/development/desa/population/publications/pdf/policy/InternationalMigrationPolicies2013/Report%20PDFs/k_Ch_5.pdf).

⁷ <https://www.interpol.int/es/Crime-areas/Trafficking-in-human-beings/People-smuggling>

acontecimientos, fuera del país donde antes tuviera su residencia habitual, no pueda o, a causa de dichos temores, no quiera regresar a él.” (ONU, 1951).

De forma similar, la Declaración de Cartagena de 1984, establece que los refugiados incluyen también personas que huyen de su país “porque sus vidas, seguridad o libertad han sido amenazadas por violencia generalizada, agresión extranjera, conflictos internos, violaciones masivas de los derechos humanos u otras circunstancias que hayan perturbado el orden público”.

Un término empleado con frecuencia en el estudio de las migraciones es la migración mixta. Según la OIM, las principales características de los flujos de migración mixta incluyen la naturaleza irregular y la multiplicidad de factores que producen tales movimientos, y las diferentes necesidades y perfiles de las personas involucradas. Los flujos mixtos se han definido como “movimientos complejos de población, incluyendo refugiados, solicitantes de asilo, migrantes económicos y otros” (OIM, 2009). Los menores no acompañados, los migrantes medioambientales, las víctimas del tráfico y la trata de personas, pueden ser parte también de estos flujos mixtos.

La migración mixta incluye (RMMS, 2017):

- Migrantes irregulares.
- Refugiados y solicitantes de asilo.
- Víctimas de tráfico de seres humanos o trata de personas (migrantes involuntarios).
- Personas sin nacionalidad.
- Menores no acompañados o hijos separados de sus padres y otras personas vulnerables en tránsito.

2. LA INMIGRACIÓN COMO AMENAZA. SECURITIZACIÓN DEL PROBLEMA

El problema de la gestión de la inmigración no es nuevo para Europa. En 2006 Naciones Unidas dio a conocer los datos del incremento de las migraciones durante el periodo 1990-2005, y concluyó que los movimientos migratorios habían cobrado ya una fuerza imparable como característica de la etapa de globalización en la que nos hallamos. Se habla incluso de que nos encontramos en una nueva “era de las migraciones”, comparándola con la conocida como “ola migratoria” o “primera era de las migraciones”, entre 1870 y 1914 (Castles, 2014; Messina, 2017).

La migración se ha relacionado históricamente con problemas de seguridad. Ha sido vista como un peligro para la seguridad pública, para el mercado laboral, para la identidad y la cultura autóctonas, etc. A partir de los atentados del 11 de septiembre de 2001 en Nueva York, la supuesta relación entre terrorismo y criminalidad e inmigración se ha reforzado en el imaginario colectivo, con el consiguiente endurecimiento de las condiciones de entrada y el refuerzo de la seguridad en las fronteras exteriores (Carling & Hernández-Carretero, 2011).

En el caso de la gestión de la migración irregular hacia Europa, la UE y los Estados miembros se han tenido que enfrentar a la difícil tarea de encontrar el equilibrio entre los derechos de los migrantes y la seguridad (Pinyol-Jiménez, 2012).

Se produce entonces lo que la Escuela de Copenhague denomina securitización del problema de la migración: ante la avalancha de inmigrantes, el Estado declara la situación de emergencia, lo que justifica el empleo de medios extraordinarios para impedir la amenaza que para la sociedad supone esta llegada masiva (Buzan, 1998). Se trata de la “politización extrema de la migración y su presentación como una amenaza a la seguridad” (Léonard, 2010).

Con este proceso de securitización de la inmigración, se modifican las políticas sociales de integración, se restringe la entrada en el país y se endurecen las medidas de seguridad en las fronteras (Rodríguez Camejo, 2013).

Por otro lado, la audiencia, la opinión pública, debe aceptar este discurso y asumirlo como válido para que la securitización del problema sea completa. El coste económico, social y político que supone este aspecto defensivo de la política migratoria europea es grande (Buzan, 1998). Pero se debe tener en cuenta que el origen de la crisis política que sufre Europa en los últimos años se puede buscar en discursos de defensa de la identidad y de lucha contra la inseguridad. Los discursos anti-inmigración han calado en la sociedad, lo que facilita a los gobernantes el incremento de las medidas de control.

3. NARRATIVAS SOBRE LA MIGRACIÓN

Se pueden identificar diferentes corrientes narrativas que se presentan frente al problema de la denominada crisis migratoria. Siguiendo a Carling y Hernández-Carretero (2011), podríamos destacar tres principales: disuasión, protección y colaboración.

La primera, la narrativa de la disuasión o de la seguridad, pone el énfasis en la necesidad de controlar las fronteras externas para proteger Europa. Su origen se encuentra en la preocupación de que terroristas y criminales entren en la UE ocultos en las masas de inmigrantes⁸ (Carling & Hernández-Carretero, 2011).

Esta narrativa es la dominante entre las autoridades europeas, los gobiernos de los Estados miembros y las agencias como Frontex. Los inmigrantes irregulares se perciben como una carga para las sociedades europeas. Esta carga debe ser contenida en las fronteras de la Unión ya que Europa no es capaz de asumir el ritmo actual de llegadas (Mainwaring, 2016).

Los Estados europeos tienen el derecho de controlar la seguridad de sus fronteras y los flujos de población. No obstante, al centrar el enfoque en la seguridad, no se afronta el origen del problema y se logra únicamente paliar los síntomas. Además, tiene “el efecto problemático de criminalizar la inmigración irregular” (Carling & Hernández-Carretero, 2011).

Esta narrativa de la seguridad tiene también una dimensión humanitaria. Las autoridades europeas han empleado este discurso para justificar las medidas de disuasión y los acuerdos de repatriación, con el fin de evitar las muertes en las rutas de entrada (Steinhilper & Gruijters, 2018). Al mismo tiempo que se impide la entrada incontrolada de inmigrantes irregulares y se evitan las muertes, se favorece la inmigración legal y se conceden ayudas y contraprestaciones económicas a los países de origen y tránsito.

Una segunda narrativa, que se podría denominar la de la protección, la lideran organizaciones humanitarias y grupos defensores de los derechos humanos. Muestra la disuasión como la causa de las muertes en las rutas fronterizas y no como la solución. La política de la “Europa Fortaleza”, la securitización y el cierre de las fronteras, producen un incremento del riesgo del tránsito, al no existir posibilidades de paso legal, controlado y seguro para la enorme cantidad de personas dispuestas a arriesgar sus vidas para llegar a Europa. Este discurso apela a la necesidad de afrontar los factores que obligan a la gente a emigrar, reclamando unas leyes migratorias más humanas y una política de control de fronteras menos restrictiva. Esto, unido a la lucha contra las causas originarias de la migración global, reducirá los flujos actuales de migración irregular (Steinhilper & Gruijters, 2018).

⁸ <https://www.reuters.com/article/us-europe-migrants-extremists-merkel/terrorists-smuggled-into-europe-with-refugees-merkel-says-idUSKCN0ZR1AH>, <http://www.bbc.com/news/world-africa-32770390> , consultadas el 5 de febrero de 2018.

Una tercera narrativa, la de la cooperación, se centra en los aspectos positivos de la migración, tanto para los países de origen y destino como para los propios migrantes. Esta cooperación es el origen de la externalización del control de fronteras, de la que la creación de la agencia Frontex en el año 2005 es quizá el ejemplo más claro (De Haas, 2008) (Lois y Cairo, 2011).

La cooperación en la lucha contra la migración irregular se topa con el problema de la falta de confianza entre los Estados, debido a la debilidad de las instituciones en los países de origen, la corrupción política y las violaciones de los derechos humanos (Carling & Hernández-Carretero, 2011).

4. LA GESTIÓN DE LA MIGRACIÓN IRREGULAR EN LA UNIÓN EUROPEA

La nueva Estrategia Global de Seguridad de la UE se marca el objetivo de establecer una política migratoria eficaz, centrándose en los países de origen y en el desarrollo, la diplomacia, la movilidad, la migración legal, la gestión de fronteras, la readmisión y el retorno (Comisión Europea, 2016).

Este enfoque integral ya había sido planteado con anterioridad, principalmente con dos políticas que ha adoptado la Unión en los últimos años: la Política Europea de Vecindad y el Enfoque global para la migración y la movilidad (Comisión Europea, 2011).

4.1. LA POLÍTICA EUROPEA DE VECINDAD

La Política Europea de Vecindad (PEV) pretende “consolidar las relaciones de la UE con sus vecinos” ofreciendo asociación política, integración económica y mayor movilidad a las personas (Comisión Europea, 2017b). Incluye 16 países vecinos al Este y Sur de la Unión⁹. Uno de los aspectos que se incluyen en esta política es la implicación de estos países en un control de fronteras compartido que permite a las agencias de control de fronteras operar en sus territorios. Para Casas y Cobarrubias (2011), “el desarrollo de esta singular política de relaciones exteriores está transformando las relaciones entre la UE y su “vecindario”,

⁹ Argelia, Egipto, Israel, Jordania, Líbano, Libia, Marruecos, Palestina*, Siria**, Túnez, Armenia, Azerbaiyán, Bielorrusia, Georgia, Moldavia y Ucrania. Rusia no forma parte de la PEV, pero participa en la CBC.

* La inclusión de Palestina no implica un reconocimiento del Estado Palestino por parte de la UE.

** La cooperación con Siria está actualmente suspendida debido a la situación política.

Fuente: https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/neighbourhood/overview_en, consultado el 31 de enero de 2018.

generando un imaginario geográfico donde la gestión de las fronteras y la migración está siendo revisada¹⁰.

Para la financiación del PEV existe un Instrumento de Europeo de Vecindad (ENI, por sus siglas en inglés) que cuenta con un presupuesto de 15.433 millones de euros para el periodo 2014-2020.

La mayor parte de estos fondos se emplean para acuerdos de carácter bilateral, hechos a medida para cada país “vecino”, en función de sus necesidades y su situación concreta. Además del buen gobierno, la democracia, el estado de derecho y los derechos humanos, los ámbitos de cooperación son: “1) el desarrollo económico para la estabilización; 2) la dimensión de seguridad y 3) la migración y la movilidad” (Comisión Europea, 2017b).

Además, a nivel regional, la PEV apoya iniciativas de cooperación en el Este (EaP) y en el Mediterráneo (Unión por el Mediterráneo). También incluye la iniciativa CBC (Cross-Border Cooperation, o Cooperación Transfronteriza).

Según algunos autores, lo que de hecho se está pidiendo a los países vecinos es la implementación de “parte del *acquis* de Schengen, pero sin la promesa de libre circulación en la UE para todos sus ciudadanos” (Casas, et al., 2011). Se está replanteando el concepto de gestión de la migración, promoviendo la movilidad de trabajadores cualificados y turistas mientras se intenta frenar la entrada de inmigrantes irregulares (Consejo de la UE, 2009).

4.2. EL ENFOQUE GLOBAL PARA LA MIGRACIÓN Y LA MOVILIDAD (GAMM)

Por otro lado, el denominado Enfoque Global para la Migración y la Movilidad, o GAMM¹¹ por sus siglas en inglés, pretende ser el “marco general de la Política Exterior de Migración de la UE, basado en una verdadera asociación con los países terceros abordando la migración y la movilidad de manera completa y equilibrada” (Comisión Europea, 2011).

El GAMM va más allá de los países vecinos y extiende los acuerdos y las políticas a terceros países, de donde proceden una buena parte de los migrantes. Con esta política, la gestión de las fronteras se está trasladando a los países cooperantes, donde se despliegan las agencias europeas de control de fronteras. Nos encontramos, por tanto, ante un proceso nuevo de “externalización de fronteras” o la “dimensión exterior del control de fronteras” (Casas, et al., 2011: 80).

¹⁰ Texto traducido por el autor.

¹¹ Global Approach to Migration and Mobility.

Con este enfoque, la estrategia se ha centrado en controlar las rutas migratorias, en lugar de los puestos fronterizos. Se identifican los itinerarios, con apoyo de una herramienta cartográfica, llamada I-Map, desarrollada al efecto. De esta manera, se introducen unas variables nuevas que no se estaban teniendo en cuenta: las rutas migratorias (Lois, 2017). No sólo se desplaza el control de las fronteras hacia la periferia de la Unión, sino que se intenta trasladar este control a las rutas conocidas de migración.

El GAMM concreta, por primera vez, la necesidad de cooperar en asuntos de migración y control de fronteras entre los países de destino, tránsito y origen. Además, no sólo plantea la dimensión de seguridad del control de la migración, sino también la dimensión económica, tanto desde el punto de vista del mercado laboral de la UE, como desde el del desarrollo de los países emisores de migrantes. (Casas, et al., 2011).

4.3. LOS ACUERDOS CON TURQUÍA

En el mes de marzo de 2016, la Unión Europea y Turquía firmaron un acuerdo para controlar el flujo masivo de migrantes que cruzaban de Turquía hacia Europa, especialmente desde el comienzo de la guerra en Siria en el año 2011.

El acuerdo contenía seis elementos centrales. Los más importantes consistían en la devolución a Turquía de los migrantes que cruzan hasta las islas griegas, el reasentamiento en la UE de ciudadanos sirios procedentes de Turquía (lo que se conoce como “mecanismo 1:1”)¹² y el pago de 3.000 millones de euros a Turquía para el apoyo a los refugiados sirios (Seeberg, 2016).

Los efectos del acuerdo fueron inmediatos: las llegadas se redujeron drásticamente de 10.000 al día en octubre de 2015 a alrededor de 43 un año después del acuerdo. Las muertes pasaron de 1.145 el año anterior a la declaración, a 80 el año posterior. Para las autoridades europeas, esta es la prueba de que es posible romper el modelo de negocio del tráfico de migrantes (Comisión Europea, 2017a).

En marzo de 2018, la UE y Turquía acordaron continuar con “la estrecha colaboración”. El presidente del Consejo, Donald Tusk, agradeció a Turquía su “impresionante labor” y agradeció al pueblo turco el haber acogido “más de tres millones de refugiados sirios” en los últimos años (Consejo de la UE, 2017).

¹² El “mecanismo 1:1” consiste en la readmisión por Turquía de los ciudadanos sirios que llegan a las islas griegas. A cambio, la UE acepta el reasentamiento de sirios procedentes de Turquía, a razón de un reasentamiento por cada devolución.

4.4. LOS PROCESOS DE RABAT Y JARTUM

El Proceso de Rabat reúne en un foro a 58 países de origen, tránsito o destino de la migración por las rutas que discurren por África Central y Occidental hacia Europa. La cooperación busca “reforzar el diálogo y la cooperación en materia de migración (migración legal y movilidad; prevención de la migración irregular y medidas para luchar contra ella; migración y desarrollo; protección internacional), e identificar las prioridades comunes con el fin de desarrollar una cooperación práctica y operativa”. El proceso está dirigido por “un comité director formado por cinco Estados miembros de la UE (Bélgica, Francia, Italia, Portugal y España), cinco países socios (Burkina Faso, Mali, Guinea Ecuatorial, Marruecos y Senegal), así como la Comisión Europea y la CEDEAO¹³”. En la misma línea se desarrolló posteriormente, en el año 2014 el Proceso de Jartum, con los países del Cuerno de África (Comisión Europea, 2015a).

En el marco de estos procesos, se desarrollan iniciativas a nivel bilateral, subregional y regional en diferentes áreas para la implementación de acciones concretas. En la cumbre de La Valeta (Malta), en noviembre de 2015, se estableció un Plan de Acción, con cinco dominios prioritarios y dieciséis iniciativas cuya ejecución sería monitorizada por los mecanismos del Proceso de Rabat, el Proceso de Jartum y la Estrategia Conjunta UE-África (Comisión Europea, 2015b).

5. DE LA POLÍTICA A LA ACCIÓN

Tras analizar las narrativas y las políticas de securitización de la migración y externalización de fronteras, es necesario ver qué acciones se han tomado, es decir, cómo se están realizando estos procesos a nivel operativo.

5.1. FRONTEX

El principal actor operativo en estos procesos es Frontex, Agencia Europea para la gestión de la cooperación en las fronteras exteriores de los Estados miembros de la UE, o también Agencia Europea de la Guardia de Fronteras y Costas¹⁴.

Frontex fue creada en octubre del año 2004 (EC 2007/2004 de 26 de octubre), con el objetivo de coordinar la cooperación para fortalecer la seguridad en las

¹³ Comunidad Económica de Estados de África Occidental, formada por Benín, Burkina-Faso, Cabo Verde, Costa de Marfil, Gambia, Ghana, Guinea-Bisau, Guinea, Liberia, Malí, Níger, Nigeria, Senegal, Sierra Leona y Togo. Fuente: www.ecowas.int/.

¹⁴ https://europa.eu/european-union/about-eu/agencies/frontex_es.

fronteras exteriores, dentro del marco del Tratado de Schengen. Comenzó a operar un año después, en octubre de 2005, desde su cuartel general en Varsovia.

Tiene 6 tareas principales (Léonard, 2010):

- a) Coordinar la cooperación operativa en la gestión de las fronteras exteriores.
- b) Asistir a los Estados miembros en el adiestramiento de los guardias de fronteras, incluyendo el establecimiento de estándares comunes de adiestramiento.
- c) Efectuar análisis de riesgos.
- d) Profundizar en los desarrollos de investigación relativa al control y vigilancia de fronteras.
- e) Asistir a los Estados miembros, en caso de necesidad de asistencia técnica y operativa en las fronteras exteriores.
- f) Asistir a los Estados miembros en la organización de operaciones de retorno conjuntas.

Frontex desarrolla operaciones “conjuntas”¹⁵, en los ámbitos marítimo, terrestre y aéreo. En el ámbito marítimo, existen un total de 50 autoridades, dependientes de 30 ministerios diferentes, involucradas en la vigilancia marítima a lo largo de la frontera Sur de la UE¹⁶, con competencias coincidentes. Por este motivo, con el fin de coordinar las actuaciones de todos los actores implicados, en mayo de 2007 se decidió crear la Red Europea de Patrullas marítimas (EPN por sus siglas en inglés) (Frontex, 2018b).

Las principales operaciones de lucha contra la inmigración irregular en el ámbito marítimo en las que está inmersa la agencia en la actualidad son:

- POSEIDÓN en el Mediterráneo Oriental, iniciada en mayo de 2014 y liderada por Grecia.
- TRITÓN, liderada por Italia en el Mediterráneo Central, iniciada en noviembre de 2014. En febrero de 2018, ha sido sustituida por la nueva Operación THEMIS.
- ÍNDALO, liderada por España, en el Mediterráneo Occidental.

¹⁵ En la terminología utilizada por la Agencia, el concepto “conjunto” (“joint”) se refiere a lo que en términos militares podría equivaler a “combinado”, es decir, multinacional.

¹⁶ El estudio analizó la gestión de la vigilancia marítima en Portugal, España, Francia, Italia, Eslovenia, Malta, Grecia y Chipre.

5.2. EUNAVFORMED SOPHIA

Con el fin de luchar contra las redes de tráfico de migrantes en el Mediterráneo Central, el 22 de junio de 2015 el Consejo Europeo decidió la formación de la Fuerza Naval Europea en el Mediterráneo (EUNAVFORMED), posteriormente bautizada como Operación SOPHIA. Su objetivo es contribuir a los esfuerzos de la UE para desbaratar el modelo de negocio de las redes criminales, previniendo de esta manera la pérdida de vidas humanas en la mar.

Medios navales y aéreos militares de países de la Unión participan en la búsqueda, abordaje, captura y desvío de las embarcaciones de los traficantes en alta mar, de acuerdo con el derecho internacional.

La Operación SOPHIA, además, tiene asignada la misión de implementar el embargo de armas a Libia y colabora con el adiestramiento de la Guardia Costera de este país.

5.3. EUROPOL. CENTRO EUROPEO DE TRÁFICO DE MIGRANTES

El Centro Europeo de Tráfico de Migrantes (EMSC, del inglés European Migrant Smuggling Centre) se estableció en 2016, tras constatar EUROPOL que organizaciones criminales organizaban el viaje por mar de muchos migrantes irregulares, en condiciones muy peligrosas, poniendo en riesgo la vida de los migrantes y aprovechando los medios desplegados en las fronteras marítimas por los Estados miembros y agencias de la UE (EUROPOL, s.f.).

El objetivo del EMSC es el apoyo a las autoridades policiales y de control de fronteras en la coordinación de las operaciones contra el tráfico de migrantes. Cuenta con algunos de los mejores investigadores a nivel policial de Europa y coopera con la Unidad Europea de Cooperación Judicial (Eurojust) y con Frontex.

PÁGINA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

DOCUMENTO DIDÁCTICO

CAPÍTULO III

LA EVOLUCIÓN DEL FLUJO MIGRATORIO EN EL MEDITERRÁNEO Y LA REDUCCIÓN DE LAS LLEGADAS POR LA RUTA CENTRAL EN 2017

En este capítulo se analizará la evolución del flujo migratorio en las tres rutas principales del Mediterráneo, empleando para ello estadísticas extraídas de los datos de la agencia Frontex que contienen el número de cruces ilegales de la frontera de las tres rutas estudiadas, desde el año 2009 hasta el 2017.

Según Frontex, en los últimos 9 años, se han registrado un total de 3.350.403 entradas de migrantes irregulares en Europa. La evolución se puede ver en la figura 2, donde destaca el año 2015 con la gran crisis de refugiados procedentes de Siria, cuando entraron en Europa de forma irregular más de 1,8 millones de personas. En el año 2016, esta cifra se redujo a alrededor de medio millón, situándose en torno a las 200.000 en el año 2017.

En total, en el año 2017, las detecciones de entradas irregulares en la UE se redujeron en un 60% respecto al año 2016 y en un 89% respecto al año 2015.

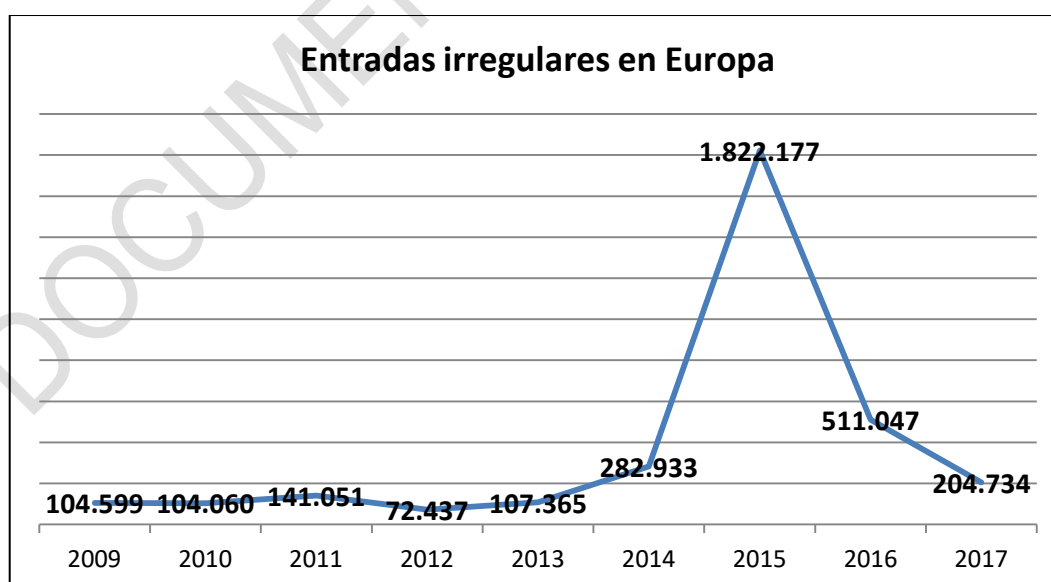


Fig. 2: Total anual de entradas irregulares registradas en Europa 2009-2017 (Elaboración propia con datos de Frontex).

Si tenemos en cuenta las tres rutas marítimas principales (occidental, central y oriental), los datos son los que se pueden ver en la figura 3, que muestran grandes diferencias en los números totales entre estas rutas. Por otro lado, se observa que la evolución en ellas a lo largo de los últimos años es muy dispar. La ruta oriental tuvo un pico muy importante entre los años 2014 y 2016, año en que los acuerdos entre la UE y Turquía frenaron el éxodo masivo de refugiados y migrantes por esta vía.

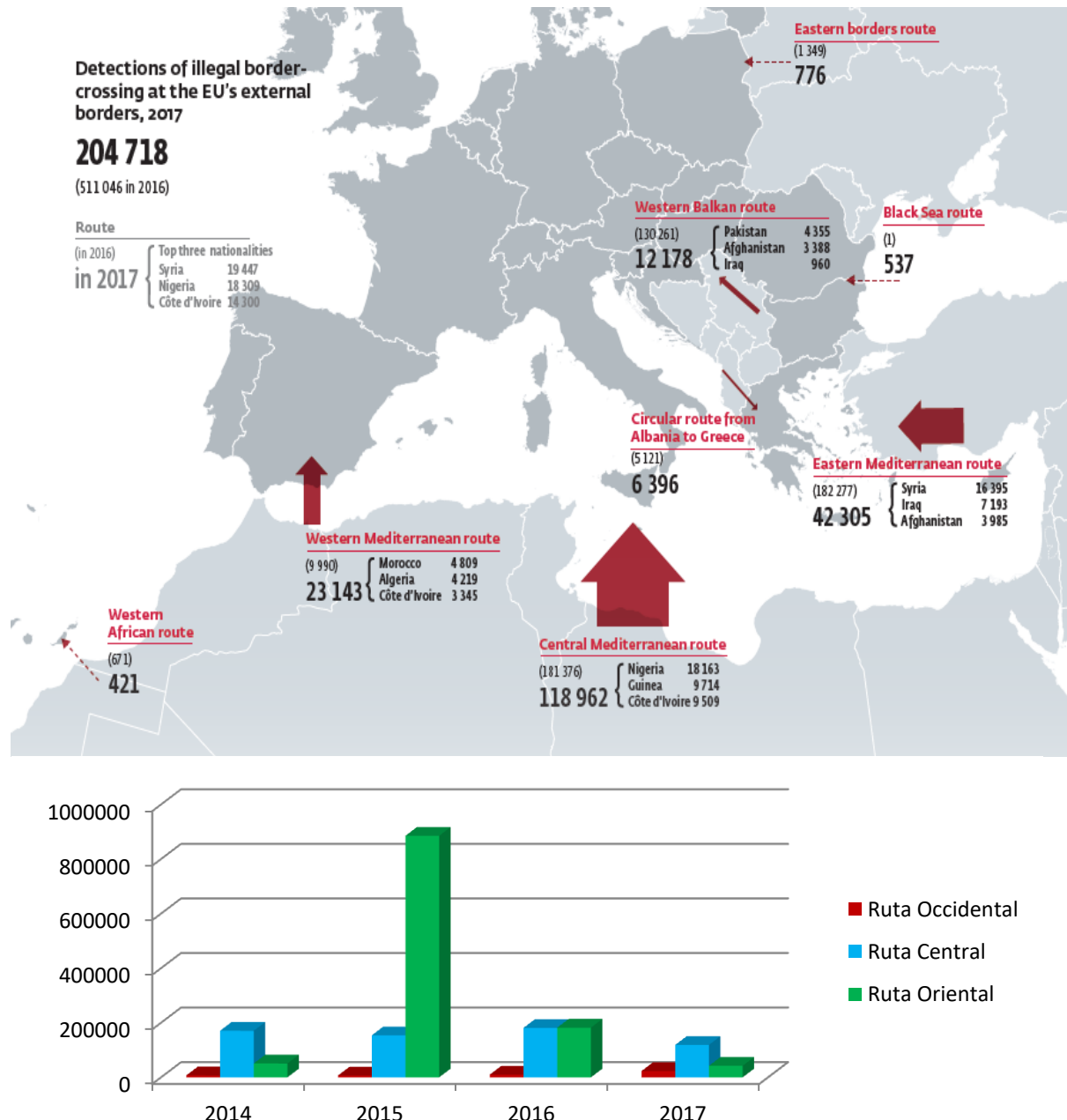


Fig. 3: Registro anual de entradas irregulares en Europa por las principales rutas (Fuente: Frontex Risk Analysis for 2018 y elaboración propia con datos de Frontex y ACNUR).

Como se puede ver, en la ruta central los números se han mantenido en un nivel relativamente constante entre los años 2014 y 2016, con una disminución significativa en 2017, independientemente de las grandes variaciones que se han producido en la ruta oriental tras los acuerdos de marzo de 2016. Esta disminución en la ruta central ha coincidido cronológicamente con un incremento destacable, en términos relativos, en la entrada de migrantes en la ruta occidental en 2017. En la figura 4, se puede apreciar la variación en los totales anuales en el periodo 2014-2017 para estas dos rutas.

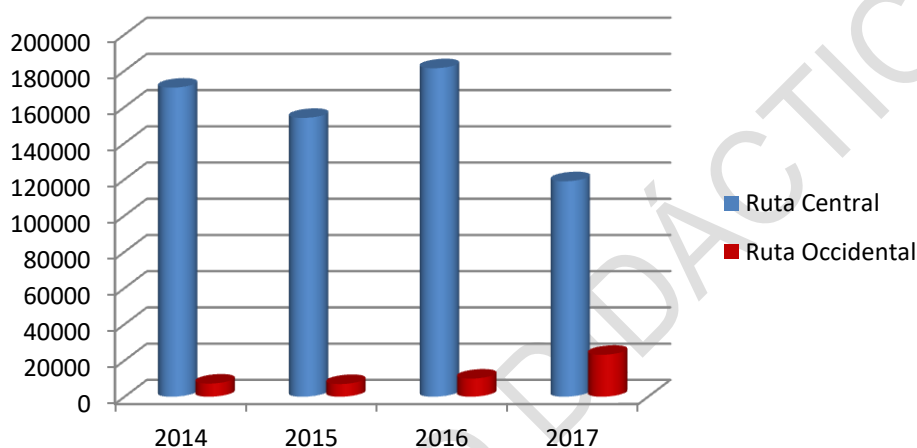


Fig. 4: Registro anual de entradas irregulares en Europa en las rutas central y occidental (2014-2017) (Elaboración propia con datos de Frontex).

Las estadísticas desglosadas por meses muestran, de forma general, el carácter estacional de los flujos migratorios, que se incrementan en los meses de verano y disminuyen en invierno. Como se ha mencionado, en el Mediterráneo Central esta tendencia se rompió en el año 2017, cuando en los meses de julio y agosto se produjo una drástica reducción de las llegadas de migrantes (fig. 5). De hecho, la tendencia en términos interanuales en el primer semestre de 2017 era claramente ascendente respecto al mismo periodo del año anterior (34% de incremento). En el mes de julio se produjo una reducción en las llegadas por esta ruta del 51% respecto a julio de 2016, mientras en el mes de agosto la reducción fue del 82%.

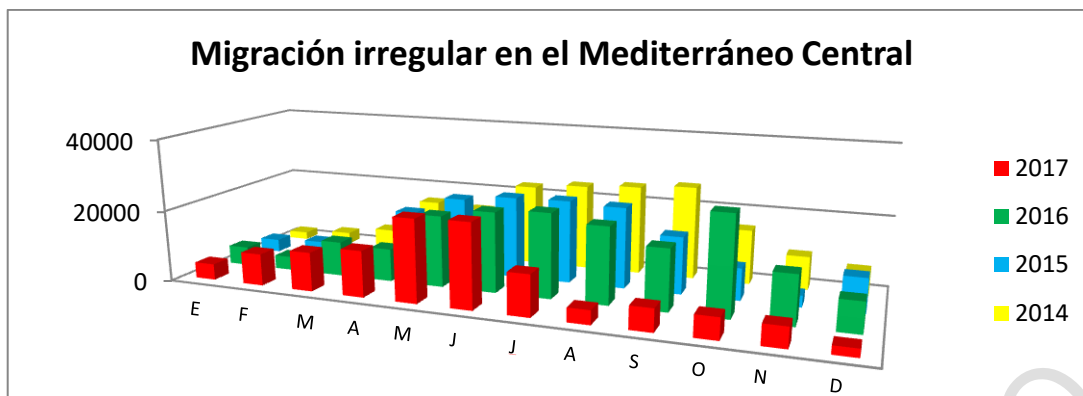


Fig. 5: Evolución de la migración irregular en el Mediterráneo Central (Elaboración propia con datos de Frontex).

De forma casi simultánea, a partir del mes de junio de 2017, se produjo en la ruta occidental un incremento apreciable en el número de llegadas, que no tiene precedentes en los últimos años y que se ha mantenido durante los meses finales del año, con un récord de llegadas en el mes de noviembre (fig. 6). Es necesario tener en cuenta que las cifras siguen siendo mucho mayores en la ruta central, donde se pasó de 181.376 a 118.962 detecciones en el total del año 2017, lo que supone un descenso del 34,4% respecto al año anterior. En el caso de la ruta occidental, el incremento es de 9.990 a 23.143 migrantes, muy lejos aún de las cifras de la ruta central, pero con un incremento relativo del 131,7% respecto a 2016.

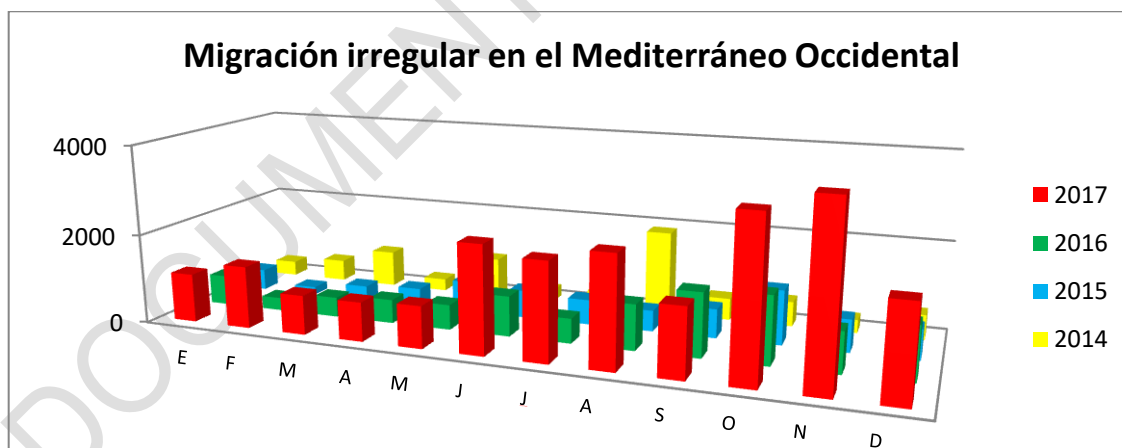


Fig. 6: Evolución de la migración irregular en el Mediterráneo Occidental (Elaboración propia con datos de Frontex).

Si se analizan con algo más de detalle estas dos rutas en el último año, se observa cómo la drástica disminución que se produce en las entradas por la ruta central en julio y agosto, no coincide exactamente con el comienzo del incremento en la ruta occidental (fig. 7).

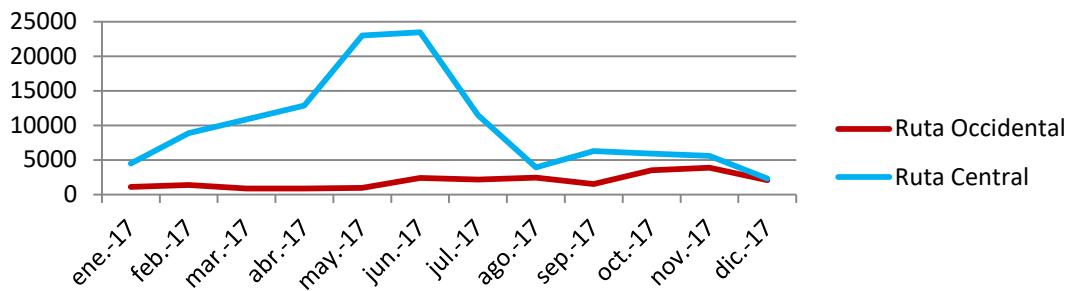


Fig. 7: Migración irregular en las rutas occidental y central en 2017 (Elaboración propia con datos de Frontex).

En las tablas comparativas por meses (fig. 8) en los años 2016 y 2017, se puede apreciar con mayor claridad cómo ya desde enero de 2017 existe un significativo incremento en las llegadas por esta ruta, si bien es cierto que este incremento es mucho más acusado a partir del mes de junio.

Además, como ya se ha visto, la tendencia por la ruta central hasta el verano también era de incremento notable respecto al mismo periodo del año anterior.

Entradas mensuales por las rutas marítimas

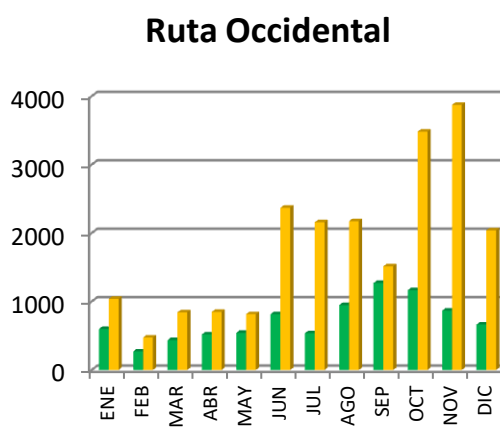
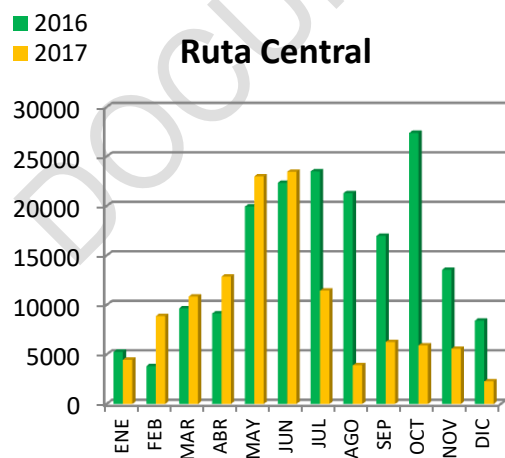
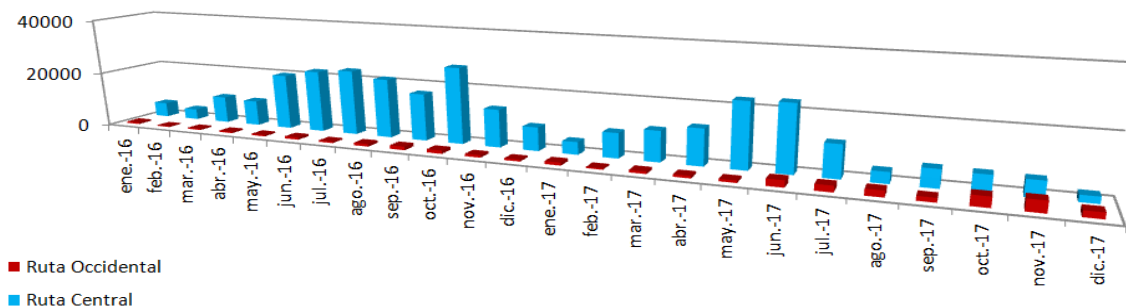


Fig. 8: Comparativa mensual de las rutas occidental y central en 2016 y 2017 (Elaboración propia con datos de Frontex).

La drástica reducción de las llegadas por la ruta central a partir del mes de julio fue repentina e inesperada, ya que nada hacía pensar que se fuera a producir un cambio tan significativo en tan corto espacio de tiempo (Institute for Security Studies (ISS), 2017). Las previsiones en verano adelantaban que en 2017, el número de llegadas a Italia alcanzaría las 200.000, superando las más de 180.000 del año 2016. Finalmente, se contaron algo menos de 120.000.

Hasta ese momento, los esfuerzos de la Unión Europea para controlar la avalancha migratoria que atravesaba el Mediterráneo Central desde Libia hasta Italia no habían obtenido resultados positivos. Con las políticas de vecindad (PEV) y enfoque global (GAMM) y las operaciones Tritón¹⁷ de la Agencia Frontex y EUNAVFORMED Sophia en marcha, las cifras no dejaron de incrementarse en los años 2015, 2016 y hasta mediados de 2017.

Aparentemente, no hubo cambios importantes por aquellas fechas que permitieran prever la drástica reducción en las llegadas de migrantes a Italia.

En el plano operativo, el Mando de la Fuerza en la Operación Sophia pasó a ser ostentado por un contralmirante español, Javier Moreno Susanna, que relevaba a un oficial italiano. En la entrevista concedida al autor vía correo electrónico (Moreno Susanna, 2018), este oficial de la Armada comenta que los medios con los que contaba el Mando español fueron superiores a los que había anteriormente, ya que dispuso de una media de 6 buques de superficie, frente a los 3 o 4 con los que se operaba con anterioridad. Esto le permitió tener una mayor libertad operacional en la mar para poder ser más proactivo en el cumplimiento de sus cometidos.

Para Moreno Susanna, “la operación “Sophia”, es la respuesta militar de la UE a la tragedia que desde abril de 2015 se ha producido en el Mediterráneo Central”:

“No puedo decir que esta operación haya finalizado con el tráfico de seres humanos procedentes de Libia, sin embargo, sí estoy en condiciones de afirmar que la presencia de la fuerza naval, fuera de las aguas territoriales libias, ha limitado la capacidad de maniobra de las mafias, ha llevado a 127 sospechosos de tráfico de seres humanos ante la justicia, y les ha obligado a un continuo replanteamiento de sus métodos de trabajo, afectando en cierta medida a su capacidad de lucro.

¹⁷ Sustituida desde febrero de 2018 por la Operación Themis. Fuente: <https://frontex.europa.eu/media-centre/news-release/frontex-launching-new-operation-in-central-med-yKqSc7>, consultado el 5 de febrero de 2018. En la nueva operación, los migrantes rescatados no deberán ser desembarcados necesariamente en Italia, como estaba estipulado para la Operación Tritón.

No tengo datos para probar que el aumento de migración en el Mediterráneo Occidental se deba a la disminución en el Central, [...] pero sí es verdad que coincidieron en el tiempo, y en cualquier caso, considero que nuestra presencia en la mar, actuando directamente contra los traficantes, adiestrando a la guardia costera libia, y propiciando un aumento de la seguridad en las aguas libias, ha sido uno de los factores, que, dentro de la aproximación global de la UE al problema, ha propiciado la disminución de flujo de migración en el Mediterráneo Central.”

En el ámbito diplomático, la Unión Europea había desplegado sus políticas dirigidas a hacer frente al problema migratorio desde un enfoque más integral, llegando a acuerdos con los países de origen de los migrantes mediante el Enfoque Global para la Migración y la Movilidad (GAMM) y los procesos de Rabat y Jartum. Sin embargo, los efectos de estas políticas no se observan de manera repentina, sino gradualmente, por lo que es necesario buscar otras causas que puedan explicar este cambio repentino¹⁸.

Italia, por su parte, tomó una serie de medidas de forma unilateral, iniciando una intensa campaña de negociación no sólo con el oficial Gobierno de Acuerdo Nacional (GNA), sino directamente con gobiernos locales y tribus presentes en puntos estratégicos del país. Se trataba de una campaña de “ayuda al desarrollo para el control de la migración” (Institute for Security Studies (ISS), 2017)

En febrero de 2017, el primer ministro italiano, Paolo Gentiloni y el líder del GNA, Fayez Al Serraj firmaron un Memorándum de Entendimiento por el que Italia se comprometía a apoyar a Libia con adiestramiento, equipamiento y ayuda al desarrollo para mejorar la seguridad de las fronteras libias, no sólo la marítima, sino también las fronteras terrestres del sur del país y combatir el tráfico de migrantes y el contrabando (Gobierno de Italia, 2017).

Un día después de la firma, los líderes de la Unión Europea firmaban la Declaración de Malta, por la que se daba un espaldarazo al acuerdo bilateral entre Libia e Italia y se establecían las mismas prioridades en la lucha contra la migración irregular para el conjunto de la UE (Consejo de la UE, 2017).

En junio de 2017, el gobierno italiano impuso un controvertido código de conducta al que debían adherirse las ONGs que operan en el Mediterráneo para poder desembarcar a los migrantes rescatados. Se trataba de asegurarse de que las

¹⁸ Es necesario recordar que países como Níger ya habían tomado medidas con anterioridad para reducir la salida de sus ciudadanos hacia Europa, sin resultados apreciables en la reducción de la presión migratoria (Quie, 2018).

ONGs no formaban parte, voluntaria o involuntariamente, del modelo de negocio de las redes de tráfico. Muchas de estas organizaciones se negaron a firmar este código y sus barcos abandonaron sus operaciones en la zona (Hermanin, 2017; Associazione per gli Studi Giuridici sull'Immigrazione, 2017).

Al mismo tiempo, Italia cedió nuevos medios de vigilancia a los Guardacostas libios, entre ellos 4 patrulleros, cuyas dotaciones habían sido adiestradas por la Operación Sophia de la UE. Estos medios, según afirma Moreno Susanna (2018), fueron incrementando su actividad progresivamente y operaron en sus aguas de responsabilidad de búsqueda y salvamento (SAR), retornando a Libia a los migrantes interceptados.

Pero aún cabe preguntarse si todas estas medidas son la causa principal de la súbita disminución de llegadas en pleno verano de 2017, ya que no parece que ninguno de estos factores pueda por sí solo hacer disminuir tan rápidamente el flujo de salida de migrantes de Libia.

Por otro lado, es necesario tener en cuenta el papel de las redes y organizaciones criminales de tráfico de migrantes. Según datos de Frontex (2018c), el 88% de los migrantes entrevistados declaran que fueron ayudados por terceros en sus viajes. En las rutas oriental y central este porcentaje está en torno al 90%¹⁹, mientras que en la ruta occidental está por debajo del 75%.

Siguiendo los acontecimientos que tuvieron lugar en la costa occidental de Libia, origen de la mayor parte de las salidas de embarcaciones de migrantes hacia Italia en torno al verano de 2017, es posible encontrar algunos indicios del papel que juegan las redes de tráfico de migrantes en la evolución de las cifras.

En agosto, las agencias de noticias²⁰ se hicieron eco del acuerdo entre el gobierno de Trípoli (GNA) y el clan Al Dabbashi, conocido por dirigir la organización que controla la mayor parte del negocio de tráfico de migrantes en la ciudad costera de Sabratha, al oeste de Trípoli, el punto de salida más importante de todo el país, según reflejan informes del Grupo de Expertos de la ONU para Libia (ONU, 2017). Según este acuerdo, las milicias del clan pasarían a luchar contra el tráfico y obtendrían a cambio puestos de trabajo en las fuerzas de seguridad y la administración libia. Existen sospechas de que este dinero fue

¹⁹ 92% en la ruta oriental, 90% en la ruta central (Frontex, 2018b).

²⁰ <http://abcnews.go.com/amp/International/wireStory/backed-italy-libya-enlists-militias-stop-migrants-49484692>, <https://www.reuters.com/article/us-europe-migrants-libya/migrant-smuggling-crackdown-triggered-clashes-in-libyan-city-armed-group-head-idUSKCN1C41ML>, consultado el 25 de febrero de 2018.

proporcionado por Italia, aunque las autoridades de este país niegan cualquier relación con los traficantes (Institute for Security Studies (ISS), 2017)²¹.

Las noticias sobre el acuerdo con el clan Al Dabbashi coinciden en el tiempo con la drástica reducción de las salidas en la ruta central. En los meses posteriores, en especial en septiembre y octubre pasados, la ciudad de Sabratha fue escenario de violentos enfrentamientos entre facciones rivales, según diversas fuentes, entre la milicia de Al Dabbashi que luchaba ahora contra el tráfico de migrantes y otros clanes que pretendían hacerse con el negocio en la ciudad²².

Todos los factores mencionados anteriormente han podido influir en mayor o menor medida en la disminución de las salidas desde la costa libia. Sin embargo, el hecho de que ésta se produjera de forma tan drástica y repentina, coincidiendo en el tiempo con la interrupción de las actividades en Sabratha, apunta a que la causa principal fue la paralización de las salidas desde esta ciudad, fruto del acuerdo del GNA con el clan Al Dabbashi (Institute for Security Studies (ISS), 2017; ONU, 2017).

RECAPITULACIÓN

Como recapitulación del presente capítulo, se puede afirmar, en primer lugar, que las estadísticas generales indican que las variaciones en el número de llegadas de migrantes en las rutas occidental y central en los últimos años no guardan relación con la evolución en la ruta oriental. Por otro lado, se ha comprobado cómo aquéllas seguían una tendencia de crecimiento en el primer semestre de 2017, tendencia que se rompió de forma drástica en la ruta central en julio de 2017. En la ruta occidental, sin embargo, el incremento relativo se agudizó a partir del mes de junio y, de forma muy acusada en octubre y noviembre.

Se han identificado varios factores que influyen en el notable descenso de las salidas desde Libia en el verano de 2017. Cabe destacar la mayor efectividad de los medios de la Operación Sophia, los acuerdos entre Italia y las autoridades libias, la implicación de la Guardia Costera, y los acuerdos entre el gobierno libio y algunos clanes presuntamente vinculados a redes de tráfico de migrantes.

²¹ <https://hiik.de/data-and-maps/conflict-database/conflict-details/?lang=en&id=50405>, consultado el 2 de marzo de 2018.

²² Otros municipios de la costa occidental de Libia ya habían optado por repudiar el negocio del tráfico de migrantes y habían obligado o a los traficantes a abandonar sus territorios. Lo hizo en 2015 la ciudad costera de Zuwara y a principios de 2017 el municipio de Mutrud, pero el peso específico de Sabratha en el negocio es mucho mayor (ONU, 2017).

La relación entre la disminución en la ruta central y el aumento en la ruta occidental es lo que se va a intentar establecer en los siguientes capítulos, estudiando los datos existentes sobre los registros de migrantes.

DOCUMENTO DIDÁCTICO

CAPÍTULO IV

CARACTERÍSTICAS DE LA MIGRACIÓN EN LAS RUTAS DEL MEDITERRÁNEO

En este capítulo se analizarán más en detalle las características que definen los migrantes que emplean cada una de las rutas analizadas, con el objeto de compararlas y establecer vínculos entre ellas que permitan posteriormente determinar si existe un posible trasvase de migrantes de una a otra ruta. Para hacer este análisis se ha recurrido tanto a informes de Frontex, la OIM, ACNUR y el Consejo Nacional de Seguridad Marítima (CNSM), como a documentos de otras agencias. Para completar la información, se han hecho consultas por correo electrónico a la agencia Frontex, el FHQ de la Operación Sophia²³, el Consejo Nacional de Seguridad Marítima y la Armada Española.

1. MEDITERRÁNEO OCCIDENTAL

La ruta del Mediterráneo Occidental sale de Marruecos y Argelia principalmente con destino a España, tanto por vía marítima hacia el territorio peninsular y las Islas Baleares, como por vía terrestre entrando en las ciudades de Ceuta y Melilla.

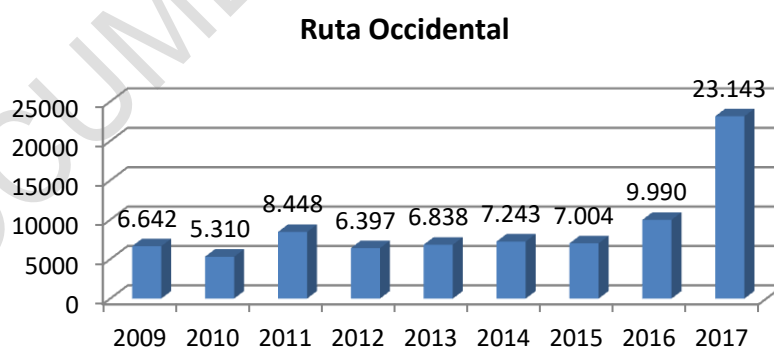


Fig. 9: Evolución de la migración en la Ruta Occidental (Elaboración propia con datos de Frontex: <http://frontex.europa.eu/trends-and-routes/western-mediterranean-route/>).

La proporción de migrantes que utilizaron la vía marítima en esta ruta en 2017 fue del 93% de un total de 23.143 (Frontex, 2018a). La distribución de nacionalidades

²³ El FHQ es el *Force Headquarters*, Cuartel General embarcado de la Fuerza de la Operación EUNAVFORMED Sophia.

se analizará en el siguiente capítulo de forma detallada, pero es de destacar que en torno al 40% del total de las llegadas son de nacionales marroquíes y argelinos.

El resto lo conforman principalmente migrantes subsaharianos, procedentes en su mayoría de Costa de Marfil, Gambia y Guinea. En Argelia, por ejemplo, se calcula que existen alrededor de 100.000 migrantes irregulares procedentes del África Subsahariana en tránsito hacia Europa. Destacan por su número los de Níger, aunque éstos están siendo deportados de vuelta a su país de forma masiva, gracias a la estrecha colaboración entre las autoridades argelinas y las nigerinas²⁴ (CNSM, 2017).

La situación de los migrantes subsaharianos en Marruecos y Argelia, a pesar de existir denuncias de abusos, es muy diferente a la de Libia donde, como se verá en el siguiente apartado, las violaciones de los Derechos Humanos y la violencia son generalizados (Galos, et al., 2017).

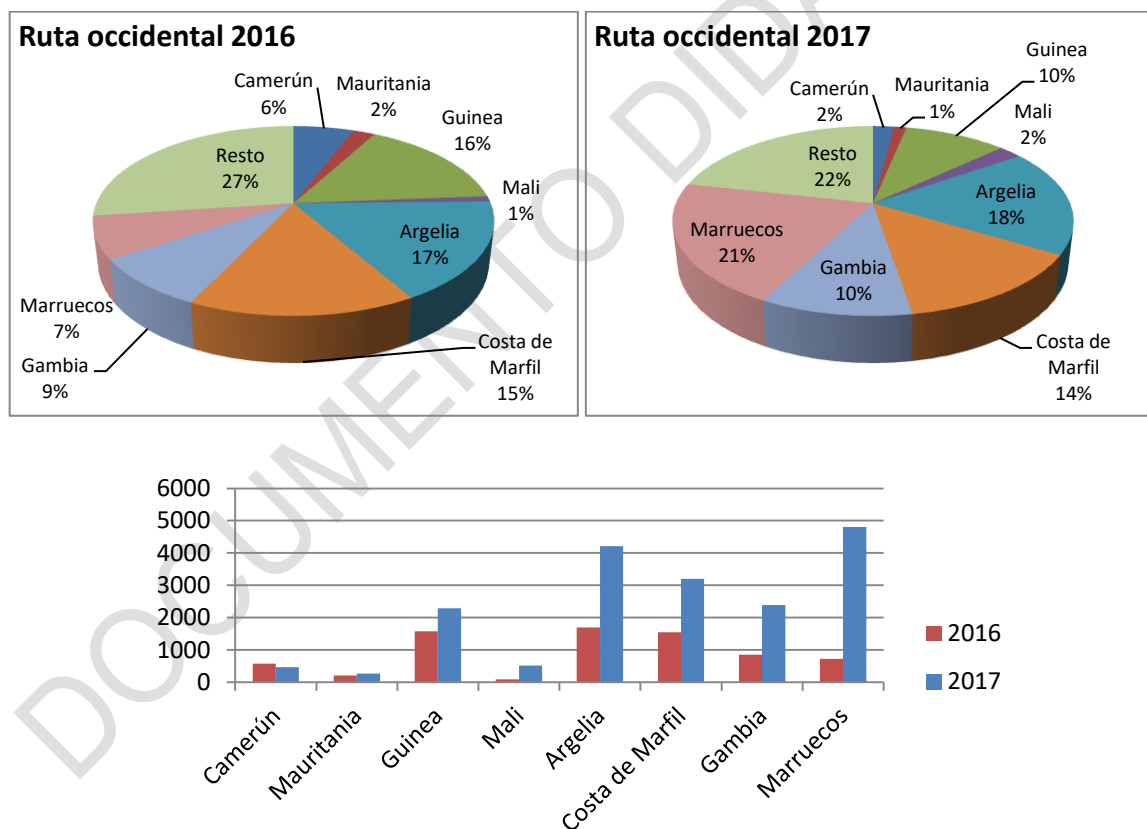


Fig. 10: Origen de los migrantes en la ruta occidental en 2016 y 2017 (Elaboración propia con datos de: Frontex, 2018a; CNSM, 2017).

²⁴ Según la ONG Human Rights Watch, a estos migrantes no se les ofrece la posibilidad de apelar la decisión y son concentrados en un campamento en la localidad de Tamanrasset antes de su expulsión. Fuente: <https://www.hrw.org/news/2017/10/30/algeria-surge-deportations-migrants>

Los principales puntos de salida por vía marítima en Marruecos son Tánger, Nador y Alhucemas. Las salidas desde Argelia son múltiples, destacando Orán, Mostaganem, Beni Saf, Ghazaouet y Arzew, aunque hay constantes cambios en los puntos de salida (CNSM, 2017). Los migrantes subsaharianos provenientes de África Occidental, suelen llegar a Argelia y Marruecos pasando por Agadez, la mayor ciudad de Níger, donde se asientan multitud de redes de tráfico de personas²⁵.

Se calcula que en esta ruta en torno al 75% de los migrantes han sido ayudados por terceras personas o redes de tráfico en su viaje. Los precios que declaran pagar por pasar de Marruecos a España rondan los 500 euros, aunque el aumento en la cantidad de migrantes este último año está siendo aprovechado por las redes para incrementar los precios (Frontex, 2018c).

Los subsaharianos también llegan a Europa con ayuda de traficantes locales, que contratan a través de otros subsaharianos al servicio de estas redes y que sirven de contacto en sus países de origen. En esta ruta, los migrantes suelen confiar en las relaciones personales y recomendaciones de amigos o familiares para contactar con los traficantes, en lugar de emplear las redes sociales.

Según confirma la agencia Frontex (2018d), el *modus operandi* y la ruta empleada por los migrantes que llegan a España desde Marruecos y Argelia varían según la nacionalidad del propio migrante. Mientras los de nacionalidad marroquí intentan llegar a España empleando pequeñas embarcaciones neumáticas, botes de madera o motos de agua, los subsaharianos emplean balsas de juguete o grandes embarcaciones neumáticas. Los argelinos, por su parte, usan principalmente botes de fibra o las conocidas pateras.

Cada grupo tiene sus propias conexiones y rutas y es poco usual encontrarlos mezclados en las mismas embarcaciones que son detectadas en las costas del sur de España.

Las balsas de juguete son la opción más barata para efectuar el cruce, pero también la más peligrosa, debido a que no están preparadas para navegar alejadas de costa. A esta opción recurren, como se ha mencionado, los subsaharianos, que no disponen de medios económicos para pagar a las redes de tráfico. Una opción menos económica, empleada por los migrantes marroquíes y, en menor medida, por los argelinos, son embarcaciones inflables con potentes motores que pueden llegar a la costa española rápidamente con una media de 30 personas a bordo (Frontex, 2018d).

²⁵ <https://www.iom.int/news/mediterranean-migrant-arrivals-reach-4742-2018-deaths-reach-206>.

El cruce del Estrecho en moto de agua, por el que los marroquíes pagan un precio de unos 3.000 euros, suele durar unos 30 minutos. El traficante lleva al migrante en la moto, lo deja en la orilla española y regresa a la costa africana (OIM, 2018).

Las embarcaciones que salen de Argelia suelen ser en su mayoría de casco de fibra de vidrio o poliéster, de entre 5 y 7 metros de eslora y de 1,40 a 1,80 de manga, con un motor fueraborda, generalmente nuevo o en muy buenas condiciones. Muy pocas son construidas en madera (CNSM, 2017).

Estas embarcaciones suelen salir en solitario aprovechando la mejor ocasión, pero a partir del último año se ha observado un incremento en la salida casi simultánea de varias embarcaciones, con el fin de saturar los dispositivos de control de las autoridades. Ello es muestra de una cierta organización coordinada, aunque probablemente no tan sofisticada y compleja como la existente en la ruta central (CNSM, 2017).

En el año 2017, se ha producido un descenso general en el número de balsas de juguete que salen de Marruecos, en las que sólo van entre 6 y 8 migrantes y un ascenso en el número de embarcaciones neumáticas, similares a las utilizadas tradicionalmente en la ruta central. Este cambio puede estar relacionado con una mayor presencia de redes de tráfico en esta ruta de Marruecos a España, ya que los migrantes que emplean las balsas de juguete, fáciles de conseguir, no recurren normalmente a los servicios de estas redes y organizan la travesía por sí mismos (Frontex, 2018b).

2. MEDITERRÁNEO CENTRAL

La ruta central parte de las costas de Libia por mar hacia Italia y Malta. Libia ha sido tradicionalmente un país receptor de inmigrantes, que ofrecía oportunidades para trabajadores de otros países²⁶. Al mismo tiempo es un país de tránsito hacia Europa, con una situación de inestabilidad que le impide un efectivo control de sus fronteras (OIM, 2017a).

Los migrantes que transitan la ruta central son, en términos generales, de dos procedencias; por un lado, el África Subsahariana y por otro, los países del Magreb y otros países árabes. A estos dos orígenes es necesario añadir un

²⁶ A pesar de la situación de inseguridad, sigue habiendo un número considerable de trabajadores extranjeros en el país, en torno a 400.000, que no tienen la intención de emigrar de nuevo hacia Europa. De hecho, las estadísticas muestran que las nacionalidades de los trabajadores presentes en Libia no son las mismas que las de los migrantes que llegan a Europa por mar desde el país norteafricano (OIM, 2017a).

tercero, compuesto por nacionales de Bangladesh, que por sí solos representan el 7,6% del total de las llegadas por esta ruta en el año 2017.

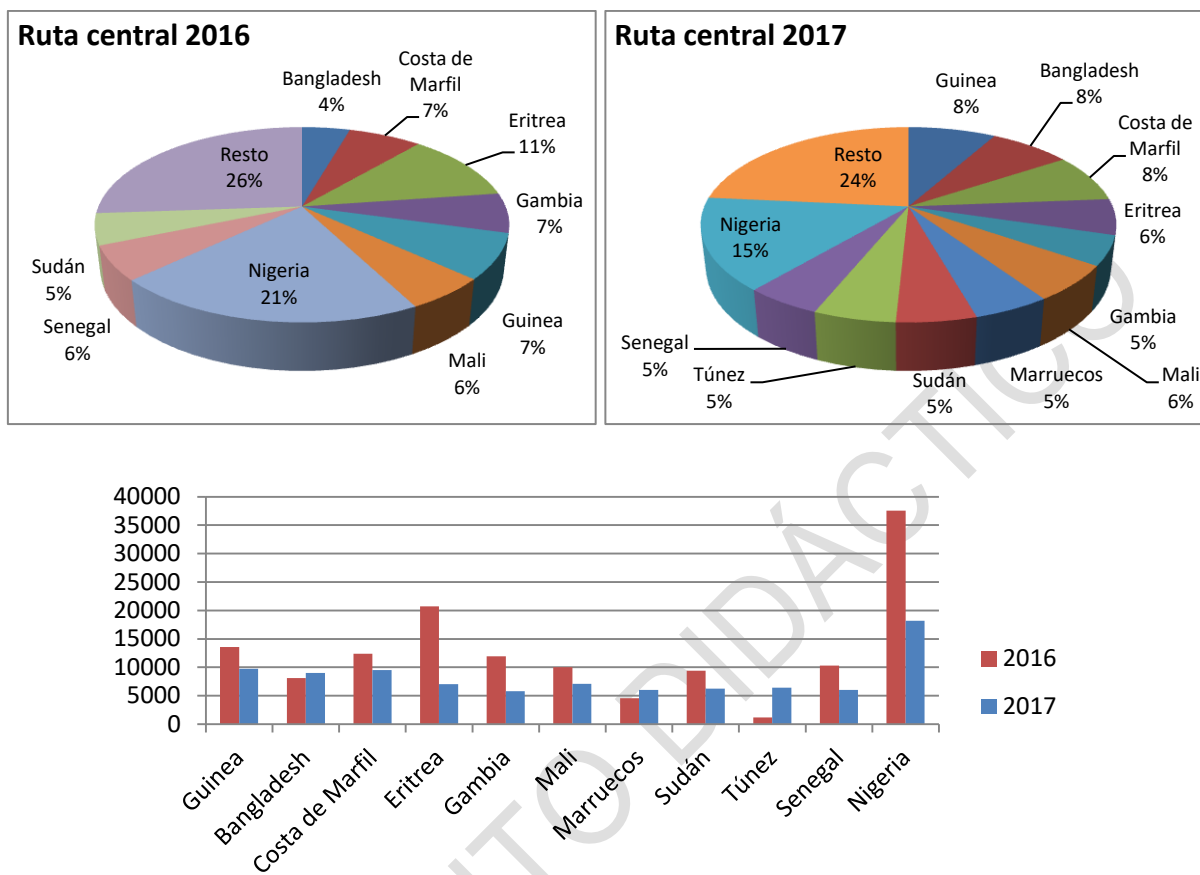


Fig. 11: Origen de los migrantes en la ruta central en 2016 y 2017 (Elaboración propia con datos de Frontex, 2018a).

Los migrantes de origen subsahariano son el grupo más numeroso, superando el 50% del total. De acuerdo con los informes de la organización Global Initiative against Transnational Organized Crime (2017a, 2017b), estos migrantes normalmente inician su ruta en su país de origen y atraviesan el desierto por medios propios hasta llegar a las ciudades de Agadez (Níger) o Tamanrasset (Argelia), auténticos centros de distribución de migrantes hacia Europa, donde se organizan los viajes que les llevan a Libia. Desde estos puntos, se organizan “grupos de viajes” en convoyes de camiones y “pick-ups”, que atraviesan la frontera libia y continúan hasta llegar a la ciudad de Sabha.

Por regla general pagan un precio menor que los árabes, pero viajan en condiciones mucho peores. En ocasiones sufren robos y son víctimas de abusos en su tránsito, donde deben pasar diferentes check-points de las milicias y grupos armados que operan en la zona, que suelen exigir un pago para dejar pasar los convoyes (Global Initiative against Transnational Organized Crime, 2017c).

Una vez en Libia, estos migrantes deben trabajar durante meses para reunir el dinero suficiente para pagar por su tránsito a través del Mediterráneo hacia Europa. En ocasiones son secuestrados por milicias o traficantes que exigen un rescate a sus familias para su liberación.

Los migrantes subsaharianos viven en casas o escondites, muchas veces reclusos por los propios traficantes, hasta que consiguen reunir el dinero para pagar a las redes de tráfico por el viaje. Según la OIM, muchos de estos migrantes denuncian abusos, maltratos, torturas, violaciones y asesinatos por parte de los traficantes o de sus empleadores. También existen denuncias de trata de blancas y de comercio de esclavos²⁷.

Cuando llega el momento de la travesía, los migrantes subsaharianos son embarcados normalmente en precarias embarcaciones hinchables (Global Initiative against Transnational Organized Crime, 2017b).

Por su parte, los migrantes de origen árabe son en su mayoría magrebíes, aunque también los hay procedentes de Oriente Medio. En general viajan a Libia usando medios de transporte legales (avión, autobús o automóvil). En el aeropuerto o lugar de encuentro son recibidos por un “facilitador” perteneciente a la organización o red de tráfico migrantes, con la que han contactado previamente a través de las redes sociales (OIM, 2017a).

Los precios que pagan por cruzar el Mediterráneo son mayores que los que pagan los subsaharianos, pero disfrutan de unas condiciones mejores. El precio del tránsito varía en función de la “calidad del servicio”, lo que incluye alojamiento, características de la embarcación y tiempo de espera para hacer el viaje.

A pesar de que el trato a los árabes es mejor que el que se dispensa a los subsaharianos, existen también informes que hablan de robos, y malos tratos, incluyendo abusos sexuales (Global Initiative against Transnational Organized Crime, 2017b).

Desde 2014, pero en especial a partir de 2016, se ha producido un notable incremento de las llegadas de migrantes procedentes de Bangladesh por la ruta central. La característica más notable de estos migrantes es que una buena parte de ellos tenía Libia como destino final de su viaje y no tenía intención de seguir hasta Europa. Según el informe sobre entrevistas a migrantes de la OIM (2018a)²⁸, así lo afirman un 40% de los entrevistados de esta nacionalidad, lo que contrasta con los datos de los migrantes de otras nacionalidades. El 71% de los migrantes de Bangladesh declaró haber dejado su país por motivos económicos,

²⁷ <https://www.iom.int/news/iom-learns-slave-market-conditions-endangering-migrants-north-africa>.

²⁸ IOM Analysis: Flow Monitoring Surveys Top 5 Nationalities Interviewed On The Eastern And Central Mediterranean Routes February 2018 (OIM, 2018a).

lo que explica que una gran mayoría, el 94%, viajen solos. A pesar de que su intención inicial es la de quedarse en Libia para trabajar, la violencia en este país les lleva en muchas ocasiones a embarcarse en un nuevo viaje hacia Europa, tras trabajar durante un tiempo en el país norteafricano. Como se verá en el Capítulo V, a pesar de que las cifras totales del año 2017 son altas, a partir del verano se ha producido una drástica reducción en el número de migrantes nacionales de Bangladesh, no sólo en la ruta central sino en todas las rutas de entrada en la UE.

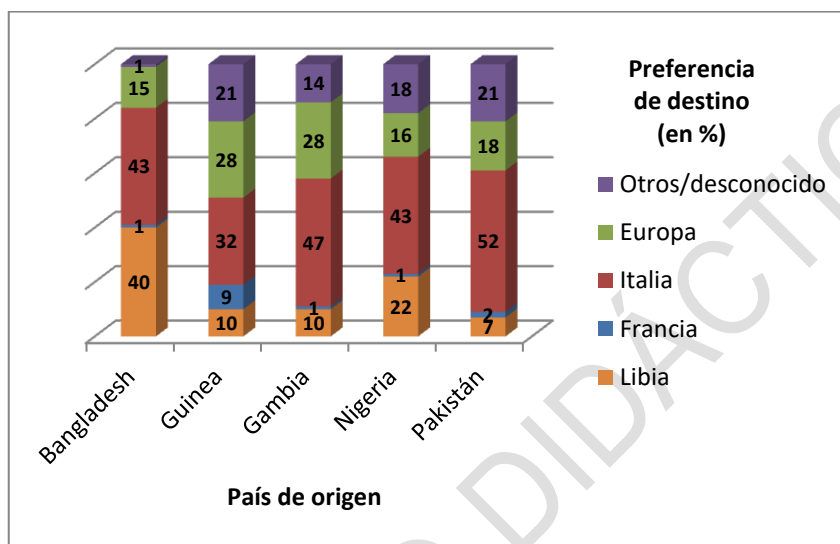


Fig. 12: Preferencia de destino al inicio del viaje según el país de procedencia (Fuente: OIM, 2018).

En lo que se refiere a las embarcaciones empleadas en esta ruta, son principalmente de tres tipos: botes hinchables de goma, pequeños botes de madera y grandes embarcaciones de madera. El primer tipo de embarcaciones, las de goma, son las más comunes y son empleadas por las redes de tráfico de migrantes generalmente para las personas de origen subsahariano. En estas embarcaciones, dotadas de un motor fueraborda y con condiciones de navegabilidad precarias, pueden embarcar hacinadas más de 150 personas.

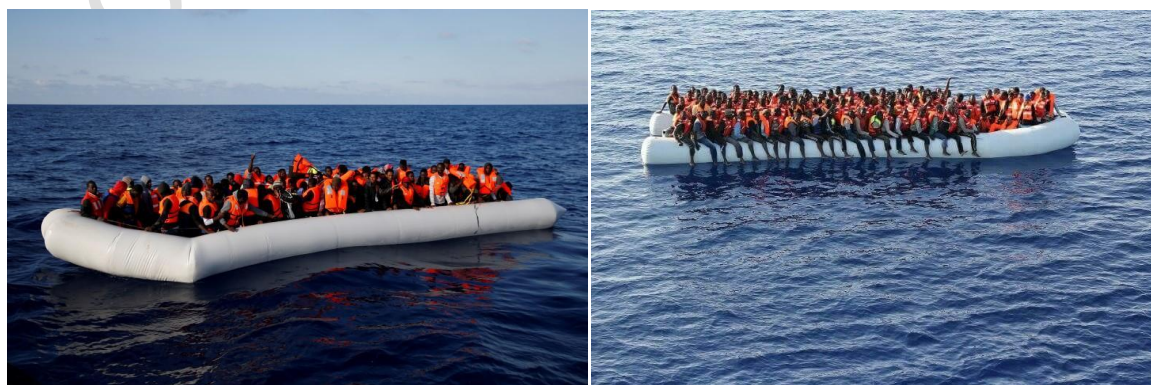


Fig. 13: Botes hinchables de goma (Fuente: reuters.com, libyaherald.com).

Las pequeñas embarcaciones de madera son utilizadas para transportar un número pequeño de migrantes, hasta unos 30. Son mucho más seguras que las embarcaciones de goma y suelen ser empleadas por personas de origen árabe que pagan un precio más alto y que, a menudo, viajan en familia. Este tipo de embarcaciones es el equivalente a las embarcaciones de fibra que se emplean en la ruta occidental, con la diferencia de que las empleadas en la ruta central están generalmente construidas en madera. En el año 2017 se produjo un notable incremento en el número de este tipo de embarcaciones interceptadas, superando las cifras del año anterior.



Fig. 14: Pequeñas embarcaciones de madera (Fuente: independent.ie, washingtonpost.com).

El último tipo de embarcaciones son los botes de madera grandes, donde pueden transportarse más de 500 personas. Son construidas en pequeños astilleros al servicio de las grandes redes de tráfico de personas o que incluso forman parte de las propias redes. Existen sospechas de que los migrantes son obligados a trabajar en la construcción de estas embarcaciones (Global Initiative against Transnational Organized Crime, 2017b).

En estas embarcaciones suelen viajar migrantes de todos los orígenes: árabes que no pueden pagar el precio de un viaje en mejores condiciones, así como subsaharianos y asiáticos.



Fig. 15: Grandes embarcaciones de madera (Fuente: cbsnews.com, npr.org).

3. MEDITERRÁNEO ORIENTAL

La ruta oriental es la que parte de Turquía y llega a Grecia, cuyas islas en el Mar Egeo se encuentran a muy escasa distancia. En el año 2015 se produjo una oleada de llegadas masivas a las islas griegas, que atrajeron la atención de los medios y cambiaron el panorama migratorio europeo que, hasta entonces se había enfocado en el Mediterráneo Central (ACNUR, 2015).

Dada la cercanía de las costas, el 82% de los migrantes que transitan por esta ruta deciden intentar entrar en Europa por mar, especialmente a partir del mayor control de la frontera terrestre entre Grecia y Turquía, que se produjo a raíz de la gran oleada del año 2015 (Frontex, 2018b).

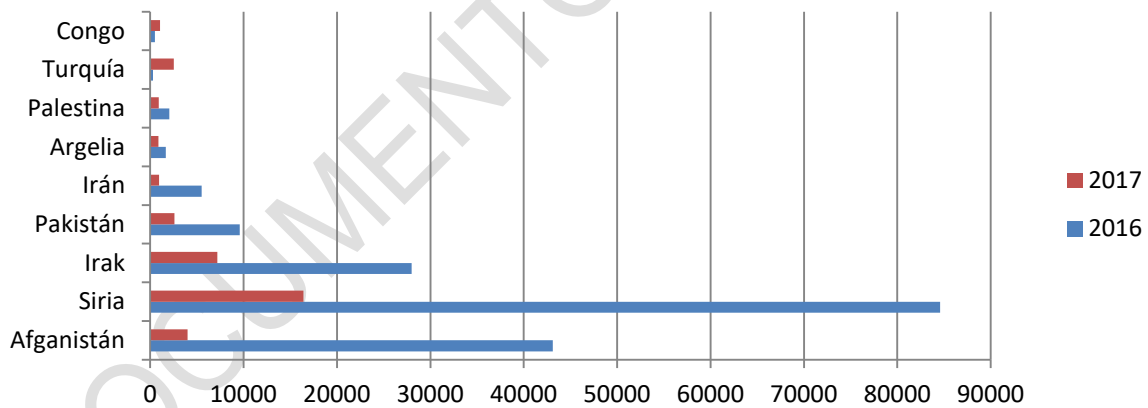
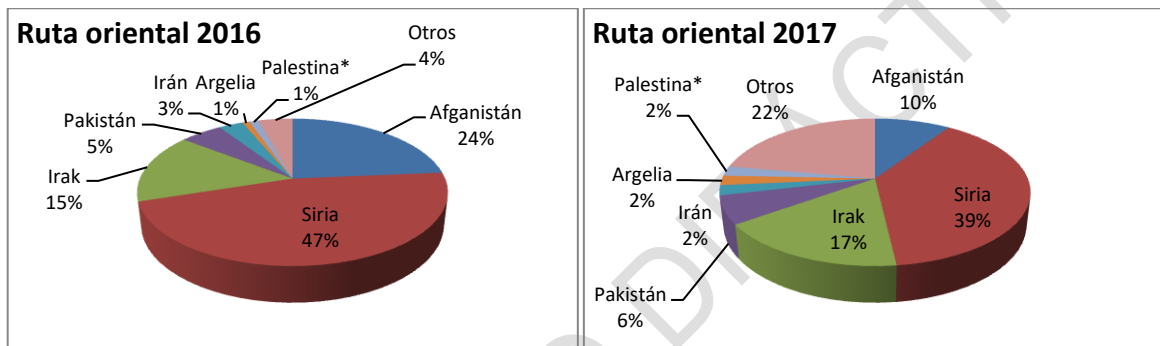


Fig. 16: Origen de los migrantes en la ruta oriental en 2016 y 2017 (Elaboración propia con datos de Frontex, 2018a).

El perfil de las personas que emplean esta ruta es muy diferente al de las que viajan por las rutas central y occidental. Los principales países de origen de los migrantes que llegan a Grecia desde Turquía son Siria, Afganistán e Irak, muchos de ellos con la consideración de refugiados, que huyen de la guerra. Por otro lado, el número de migrantes procedentes del África Subsahariana es mucho menor en esta ruta que en las rutas occidental y central (Frontex, 2018a).

4. COMPARATIVA

A partir de la comparación general de las características de los migrantes que emplean cada una de las tres rutas, se pueden extraer algunos datos relevantes para continuar con la investigación.

En primer lugar, es destacable que la migración por la ruta oriental es, en términos generales, muy diferente comparada con las otras rutas, lo que está en línea con las conclusiones del capítulo anterior. Se trata mayoritariamente de personas procedentes de Siria, Afganistán e Irak, que huyen de los conflictos que asolan estos países. La proporción de magrebíes y subsaharianos es muy pequeña, lo que contrasta con las otras rutas analizadas, donde estos dos orígenes son una clara mayoría.

De hecho, a pesar de que al cerrar la ruta oriental, mediante los acuerdos UE-Turquía en el año 2016, se produjo un incremento relativo en las llegadas por la ruta central, un análisis de las nacionalidades en ambas rutas permite descartar que se produjera un desplazamiento de una ruta a la otra (OIM, 2017a)

Si se comparan las rutas occidental y central, más similares en principio, se observan también algunas diferencias significativas.

La ruta occidental tiene una mayor proporción de migrantes de origen magrebí que la ruta central. Esta diferencia se ha acentuado en 2017 ya que la migración de origen magrebí es responsable de buena parte del incremento total en esta ruta, aunque es cierto que también se ha producido un aumento en algunas nacionalidades de subsaharianos.

En la ruta central, por otro lado, hay una proporción considerable de migrantes procedentes de Oriente Medio, Asia y Cuerno de África, que no son significativos en la ruta occidental. En esta ruta, la reducción de las llegadas anuales de migrantes afecta prácticamente a todas las nacionalidades, con la excepción de Bangladesh, Argelia, Marruecos y Túnez.

En el caso de Bangladesh, la drástica reducción en el segundo semestre no compensó el incremento que ocurrió en el primer semestre, por lo que los números anuales de 2017 reflejan todavía un incremento respecto a 2016. No obstante, la tendencia es muy clara y refleja que esta migración desde el país asiático pudo tratarse de una gran oleada que finalizó en el verano de 2017.

El caso de los migrantes de origen marroquí es muy destacable, pues ha sido la nacionalidad que más ha crecido en las dos rutas en el total de 2017, por lo que merecerá una especial atención en el siguiente capítulo.

En cuanto a los argelinos, se da un notable incremento en las llegadas de esta nacionalidad por la ruta occidental, que coincide con un incremento también en la ruta central.

En lo que se refiere a los medios empleados para el viaje, también existen claros contrastes que pueden ser indicio de la diferencia que aún existe en el desarrollo del negocio de tráfico de migrantes en ambas rutas. Mientras en la ruta central, el modelo está consolidado, con embarcaciones que se pueden considerar construidas exclusivamente para el transporte de migrantes, en la ruta occidental se emplean todo tipo de embarcaciones, destacando las balsas de recreo y las motos de agua, aunque se percibe en los últimos meses un incremento en el empleo de embarcaciones de goma similares a las empleadas en la ruta central, lo que puede indicar una cada vez mayor presencia de redes de tráfico de migrantes, en especial en Marruecos.

Por tanto, se puede extraer como conclusión parcial, que se confirma el hecho de que la evolución en la ruta oriental no tiene una influencia significativa en las otras dos rutas principales, pues el tipo de migración es muy diferente. Las características de los migrantes de las rutas central y occidental, si bien son más parecidas, presentan diferencias importantes, tanto en las nacionalidades, como en el *modus operandi*, aunque existen indicios de que se está produciendo un aumento de la presencia de redes de tráfico en la ruta occidental, que emplean medios similares a los de la ruta central.

CAPÍTULO V

ANÁLISIS DE LAS ESTADÍSTICAS POR NACIONALIDADES Y REGIONES DE ORIGEN

Una vez descartada la influencia de la ruta oriental, en este capítulo se parte del estudio de las principales nacionalidades identificadas en la ruta occidental en el año 2017 para, comparándolas con las de la ruta central, intentar hallar un patrón que pueda relacionar su evolución reciente. Se debe aclarar que las nacionalidades que se muestran son las de los datos oficiales de la agencia Frontex, basados en las entrevistas a los migrantes que se hacen una vez llegan a las costas europeas.

Las cinco nacionalidades más frecuentes en la ruta occidental en el año 2017 son, por este orden, Argelia, Costa de Marfil, Gambia, Guinea y Marruecos. En la figura 18 se puede apreciar la evolución mensual de las llegadas de migrantes por nacionalidad de origen. La mayoría tuvieron una tendencia positiva en los últimos meses del año, pero es de destacar el notable incremento de las llegadas de argelinos y marroquíes. En el caso de los primeros, este incremento se produjo especialmente en los meses de octubre y noviembre, aunque con una importante reducción en diciembre.

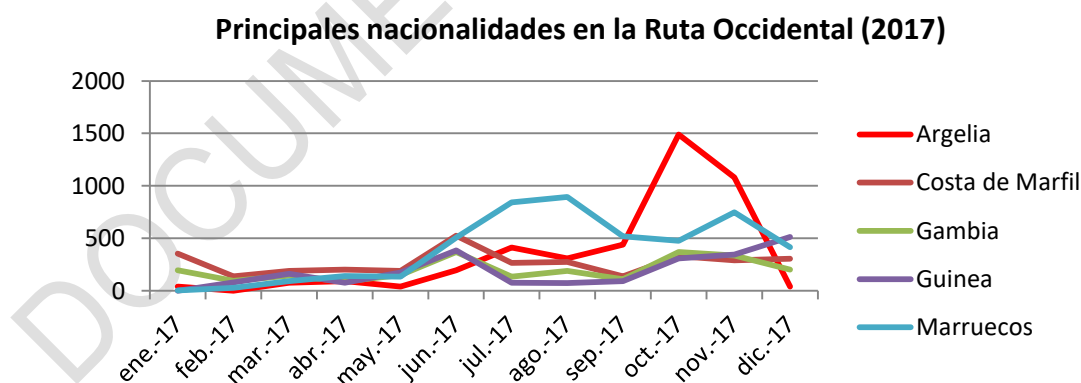


Fig. 18: Principales nacionalidades en la ruta occidental (Elaboración propia con datos de Frontex).

Estas mismas nacionalidades se han analizado en la ruta central, con el fin de comparar su evolución con respecto a la ruta occidental. La tendencia general es de descenso, como se puede observar en la figura 19, excepto en el caso de argelinos y marroquíes, cuyo número ha seguido una tendencia ascendente.

Evolución en la Ruta Central de las 5 principales nacionalidades de la Ruta Occidental (2017)

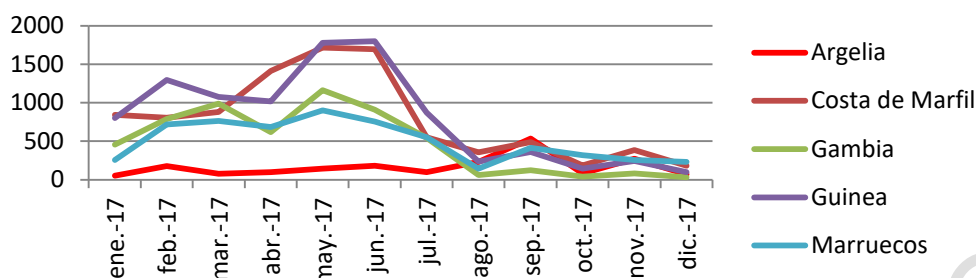


Fig. 19: Llegadas en la Ruta Central de las nacionalidades principales de la Ruta Occidental (Elaboración propia con datos de Frontex).

Si nos centramos en primer lugar en las llegadas de migrantes de nacionalidad argelina, observando la evolución desde el año 2009 (fig. 20), la tendencia de las llegadas irregulares de argelinos, con fluctuaciones estacionales, sigue un patrón relativamente constante. La ruta occidental ha sido empleada por los argelinos en mayor medida hasta el año 2016, en el que hubo un importante incremento en la ruta central.

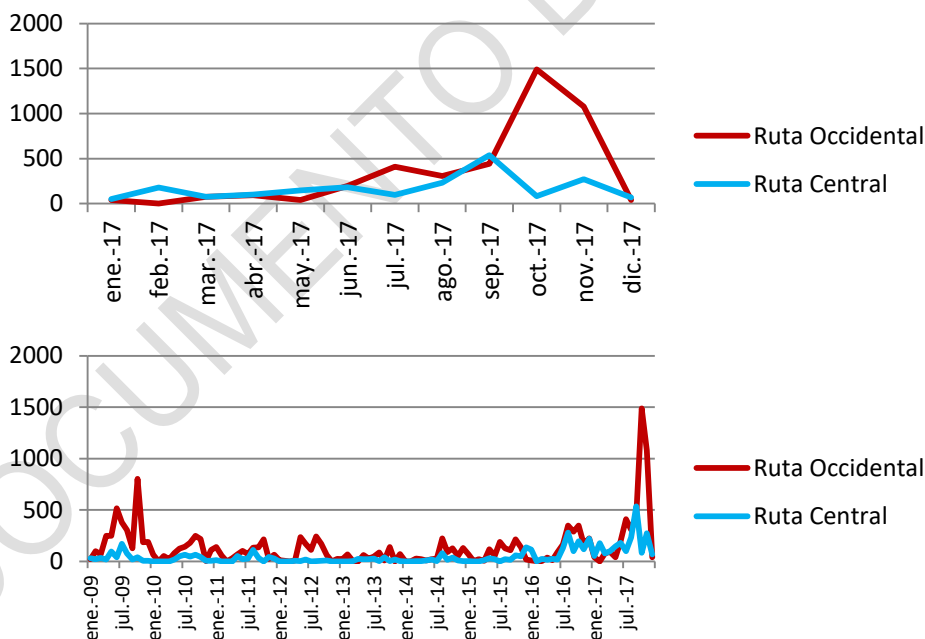


Fig. 20: Migrantes de nacionalidad argelina (Elaboración propia con datos de Frontex).

En el año 2017, se observa un pico importante después del verano en la ruta occidental, especialmente en los meses de octubre y noviembre, si bien no se corresponde con una disminución de las llegadas de argelinos en la ruta central, donde las cifras fluctúan, pero donde se aprecia en general que se mantiene el

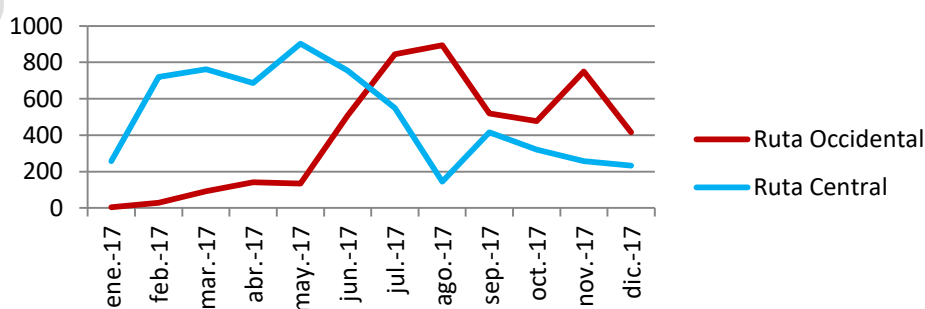
incremento que comenzó en 2016. Es decir, en el caso de la migración de nacionalidad argelina, el incremento en la ruta occidental coincide con una tendencia también positiva en la ruta central. En términos anuales, en la ruta occidental el aumento fue en torno a un 150%, pasando de 1.693 personas en 2016 a 4.213 en 2017. En la ruta central, el aumento fue aproximadamente del 60%, de 1.240 personas a 2.020.

Dada su posición geográfica, Argelia es un punto natural de tránsito desde el África Subsahariana hacia Europa, pero al mismo tiempo es lugar de salida de los propios ciudadanos argelinos.

Según datos proporcionados por el Consejo Nacional de Seguridad Marítima (2017), en los meses de verano se produjo un aumento significativo de las salidas de argelinos hacia España, posiblemente ayudado por las favorables condiciones meteorológicas. Sin embargo, las autoridades argelinas mantuvieron bajo cierto control la situación hasta septiembre. En octubre y noviembre las cifras tuvieron un incremento más notable, debido probablemente a que las organizaciones que trafican con migrantes pospusieron las salidas ante el dispositivo estival de vigilancia argelino.

La segunda nacionalidad más numerosa en número de llegadas por la ruta occidental es la marroquí. En términos anuales, en 2017 se produjo un gran incremento, de más del 550%, en las entradas irregulares de marroquíes (de 722 personas en 2016 a 4.809 en 2017). La ruta central también vio cómo las cifras anuales se incrementaban en un 32% (pasando de 4.554 a 6.004), aunque en la figura 21 se aprecia una disminución relativa a partir del segundo semestre.

Si analizamos el gráfico desde el año 2009, se observa cómo a partir de 2014 se produce un claro aumento de las llegadas de marroquíes por la ruta central, que se agudiza a partir de 2015. En cambio, en la ruta occidental, las cifras se mantienen relativamente constantes hasta finales de 2017. Resulta llamativo que un elevado número de marroquíes optara por la ruta central, cuando la más cercana y comparativamente menos peligrosa es la ruta occidental.



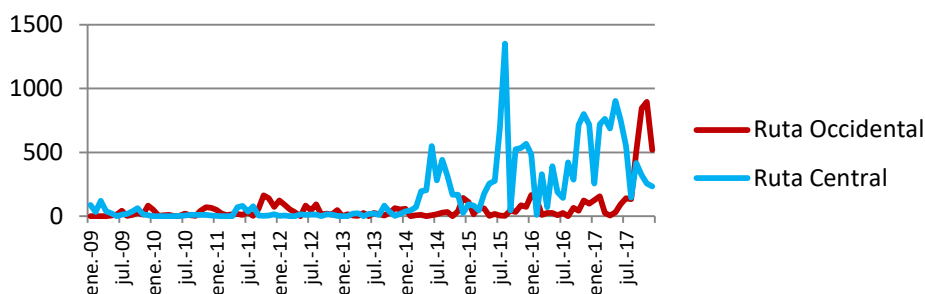


Fig. 21: Migrantes de nacionalidad marroquí (Elaboración propia con datos de Frontex).

La colaboración entre las autoridades españolas y marroquíes para el control del Estrecho de Gibraltar y el Mar de Alborán y la caótica situación en Libia, donde las organizaciones criminales tienen una mayor libertad de acción, son factores que pueden explicar el hecho de que durante años los migrantes marroquíes prefirieran la ruta central frente a la occidental. El reciente incremento de las medidas de control en la ruta central, con la actuación cada vez más decidida de las autoridades libias podría, en este caso, haber disuadido a los migrantes marroquíes del empleo de la ruta central, para optar por la ruta occidental para llegar a Europa.

Llegadas de migrantes sobre el total por semestre (2016-2017)		S1 2016	S2 2016	S1 2017	S2 2017	Total 2016	Total 2017	Incremento anual (%)
Ruta Central	Magrebíes	2.034	4.967	5.393	9.046	7.001	14.439	106,24%
	Subsaharianos	56.557	83.508	59.571	20.061	140.065	79.632	-43,15%
	Total	70.226	111.150	83.533	35.429	181.376	118.962	-34,41%
Ruta Occidental	Magrebíes	306	2.111	1.354	7.674	2.417	9.028	273,52%
	Subsaharianos	2.839	3.014	4.676	5.990	5.853	10.666	82,23%
	Total	3.186	5.456	6.392	15.245	8.642	21.637	150,37%

Fig. 22: Llegadas de migrantes magrebíes y subsaharianos en las rutas central y occidental, desglosadas por semestres (2016-2017) (Elaboración propia con datos de Frontex).

Las otras tres nacionalidades principales de la ruta occidental en 2017 son Costa de Marfil, Gambia y Guinea. Se trata de tres países del África Subsahariana, que tienen tendencias similares (fig. 23). La disminución observada en la ruta central se produjo en los meses de verano, siguiendo la tendencia general. No obstante, el incremento detectado en la ruta occidental es menos acusado, especialmente en el caso de los migrantes de nacionalidad marfileña. Se puede apreciar cómo el incremento en la ruta occidental se produjo en el mes de junio, antes de la disminución en la ruta central.

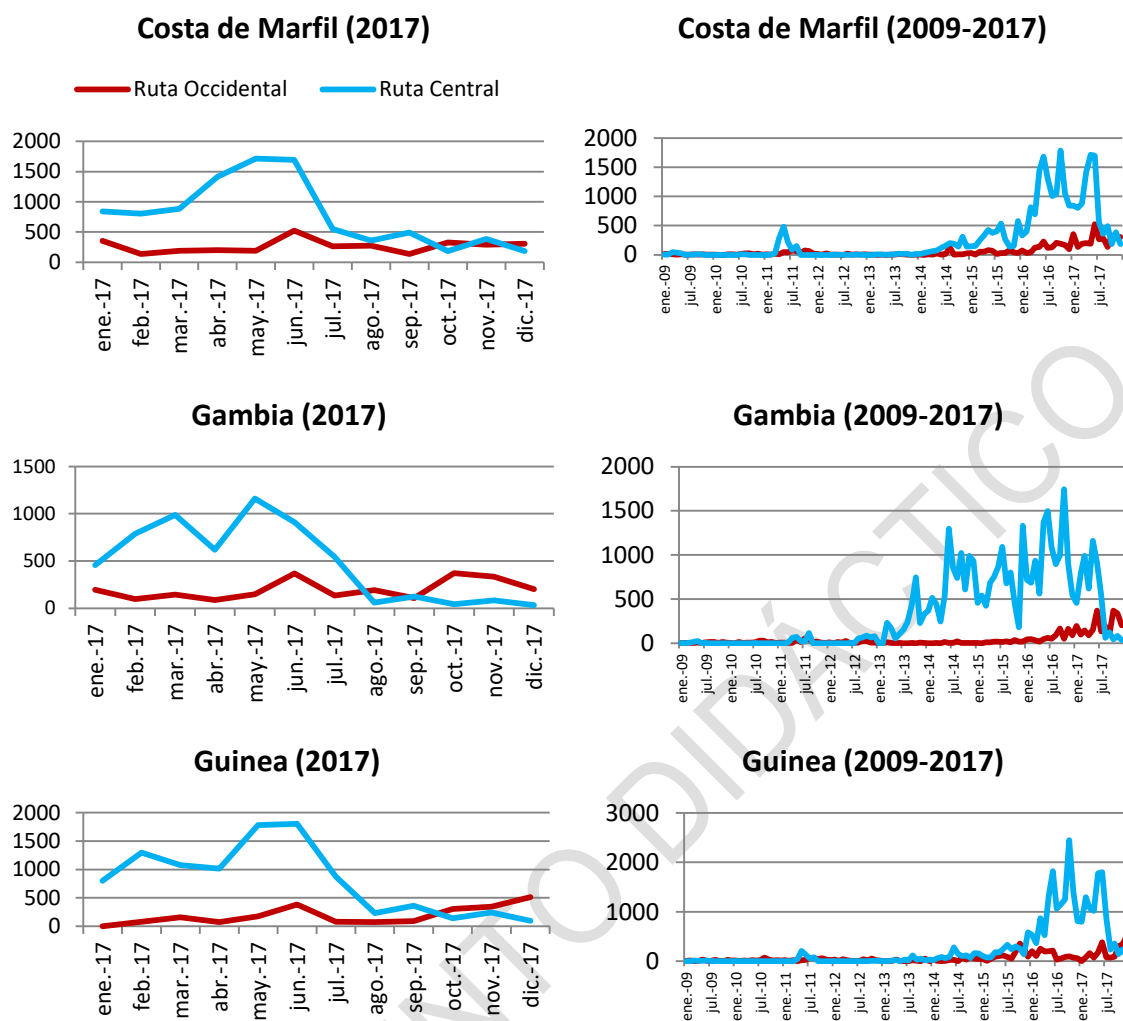


Fig. 23: Detecciones de migrantes procedentes de Costa de Marfil, Gambia y Guinea en 2017 y en el periodo 2009-2017 (Elaboración propia con datos de Frontex).

Muchos de estos migrantes subsaharianos pueden haber desviado su ruta hacia el oeste en su travesía por el desierto, aunque no se ha podido confirmar esto como una tendencia general a partir de las entrevistas y datos disponibles (OIM, 2017b). Las condiciones en las que los migrantes subsaharianos viven en Libia, con multitud de casos de abusos, violencia, trata e incluso esclavitud pueden haberse difundido entre los potenciales migrantes subsaharianos a la hora de decidir la ruta a seguir y les habría llevado a optar por evitar Libia (Frontex, 2018b).

Asimismo, en el último año se ha reforzado la frontera entre Libia y sus vecinos Níger y Chad, gracias a acuerdos auspiciados por Italia (Sasnal, 2017).

El cambio en las rutas dentro del continente africano es objeto de seguimiento por parte de los países de tránsito y resulta de especial interés para la UE, dentro de

su Enfoque Global para la Migración y la Movilidad (GAMM). Este cambio aún no ha sido identificado en los informes hechos públicos hasta ahora por las autoridades. Dadas las cifras de llegadas de subsaharianos, es previsible que en los próximos meses las estadísticas muestren un desplazamiento hacia el oeste en las rutas de tránsito por África, evitando el paso por la ruta que une Agadez (Níger) con la ciudad libia de Sabha (figs. 24 y 25).

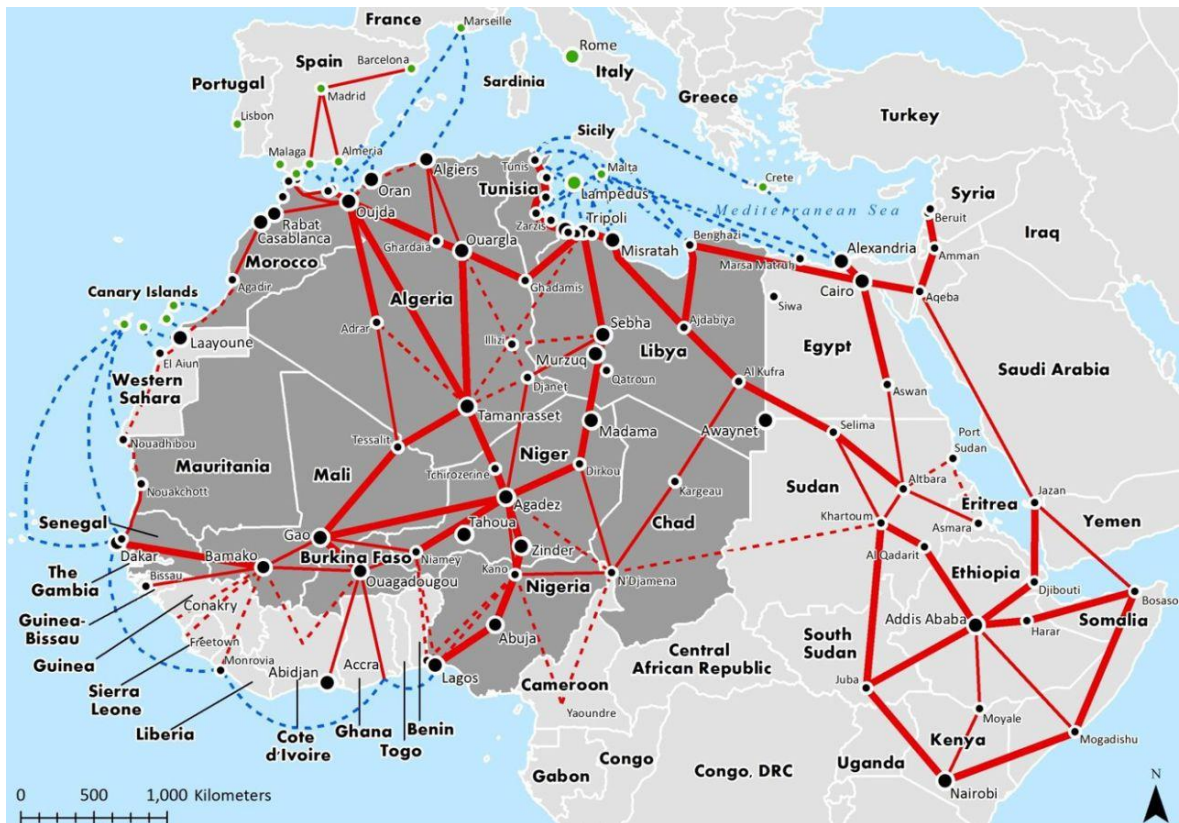


Fig. 24: Mapa de las rutas migratorias de África a Europa en 2015. (Fuente: Fletcher School y Feinstein International Center, Tufts University, con datos de ICRC, Frontex, ACNUR).



Fig. 25: Mapa de las rutas migratorias de África a Europa. Resaltada la ruta central.
(Fuente: I-Map).

Pero la tendencia de los migrantes de origen subsahariano no es uniforme como cabría suponer dados los datos de las nacionalidades analizadas hasta ahora. En el caso del principal país de origen de los migrantes en la ruta central, Nigeria, la tendencia es muy diferente, como se puede observar en la figura 26. La clara disminución de las llegadas de nigerianos en la ruta central, que se produjo en agosto de 2017, no se corresponde con un incremento en las llegadas por la ruta occidental. De hecho, en todo el año 2017, tan sólo 27 nigerianos entraron por la ruta occidental, de acuerdo con los datos de Frontex.

No se aprecia, en este caso, ningún posible trasvase a la ruta occidental de estos migrantes, que representan, después de los sirios, la segunda nacionalidad por número de entradas totales en Europa. Tampoco se desplazaron, según estos datos, a ninguna otra ruta de entrada.

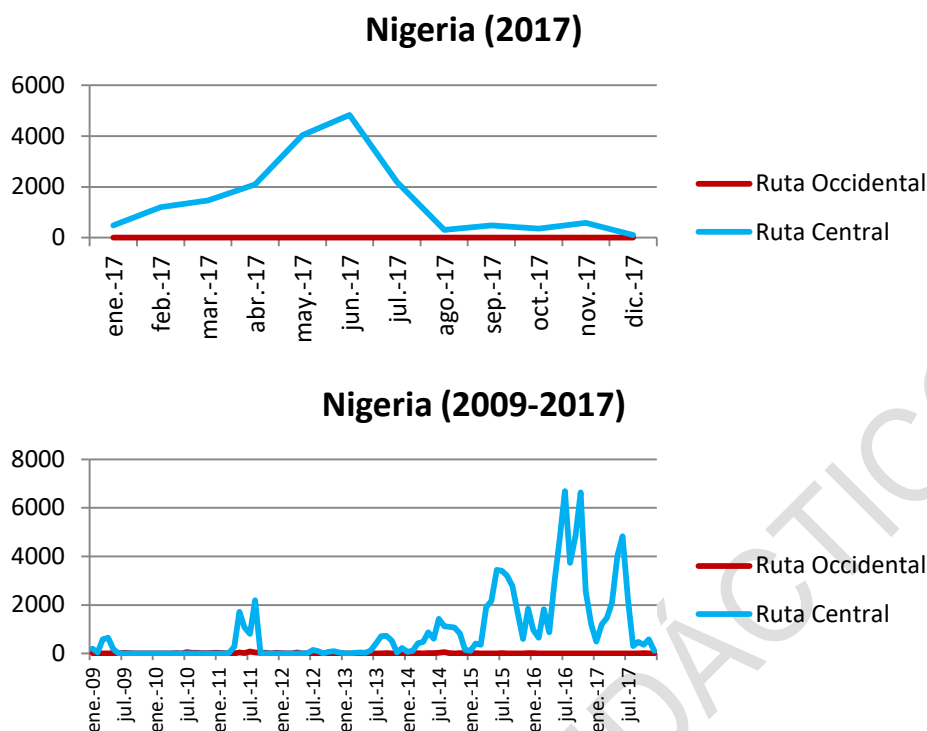
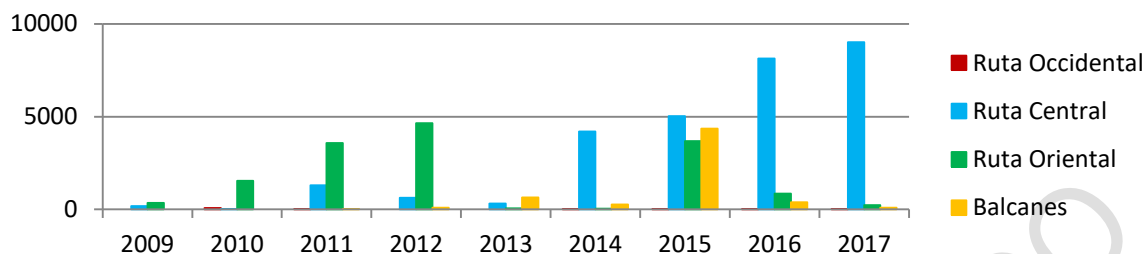


Fig. 26: Detecciones de migrantes procedentes de Nigeria en 2017 y en el periodo 2009-2017 (Elaboración propia con datos de Frontex).

Otro caso digno de mención es el de la migración procedente de Bangladesh. A partir del año 2011, se produjo un incremento notable de las llegadas de migrantes procedentes de este país asiático a Europa. Durante los primeros años, la ruta principal de entrada fue la oriental, tanto por tierra como por mar. A partir de 2014, los bangladeshíes comenzaron a emplear la ruta central a través de Libia, tendencia que se ha incrementado a lo largo de los últimos años, hasta un brusco descenso en el verano de 2017. El empleo de esta ruta, por el momento, no ha sido sustituido por una ruta alternativa, ya que prácticamente no se han registrado llegadas de esta nacionalidad desde agosto de 2017 en ninguna ruta de entrada en Europa (fig. 27).

Los migrantes procedentes de Bangladesh viajaban a Libia, en vuelos con escala en Emiratos Árabes Unidos, Turquía o Catar, con un permiso de trabajo emitido por agencias de su país. Una vez en Libia eran captados por traficantes de personas locales, que les retiraban los pasaportes hasta que llegaba el momento de iniciar la travesía por el Mediterráneo hacia Europa. Durante este periodo, los migrantes trabajaban en condiciones precarias y, en ocasiones, siendo víctimas de abusos. Según la agencia Frontex, en mayo de 2017, las autoridades de Bangladesh dejaron de emitir permisos de trabajo en Libia y anunciaron que aquéllos que viajaran a este país lo harían de manera ilegal, mientras iniciaron una campaña para disuadir a la población de que viajara a Libia. Otros factores que afectan a la reducción general de las llegadas por la ruta central también han

podido afectar a los migrantes procedentes de Bangladesh, pero las medidas de las autoridades del país de origen explican por qué esto no ha tenido el efecto de incrementar las llegadas por otras rutas²⁹.



	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Ruta Central	179	12	1305	622	321	4203	5028	8131	9009
Balcanes	0	0	21	93	639	274	4356	385	102
Ruta Occidental	0	83	8	0	0	5	6	10	6
Ruta Oriental	359	1542	3576	4642	67	37	3689	852	231

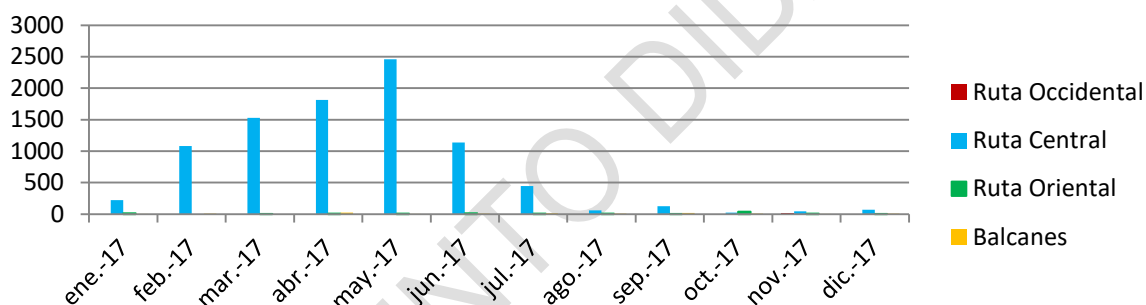


Fig. 27: Llegadas anuales de migrantes procedentes de Bangladesh en el periodo 2009-2017 y desglose mensual en el año 2017 (Elaboración propia con datos de Frontex).

Por último, se ha analizado la migración procedente de Eritrea (fig. 28), ya que fue la segunda más importante en el año 2016. Se puede observar que no ha habido incremento en el número de migrantes de esta nacionalidad detectados en la ruta occidental, que es prácticamente testimonial, a pesar de la gran disminución en la ruta central. La evolución en esta ruta es bastante irregular, aunque se puede apreciar la variación estacional. Puede afirmarse que en el caso de los eritreos, se han dado en los últimos años periodos de oleadas migratorias, alternados con periodos con escasas llegadas. La ruta empleada mayoritariamente ha sido la central y, en mucha menor medida, la oriental, pero sin desplazarse en ningún caso hasta la ruta occidental.

²⁹ <http://frontex.europa.eu/feature-stories/why-are-there-fewer-bangladeshi-migrants-arriving-in-italy-in-recent-months--9nw7DH>, consultado el 5 de febrero de 2018.

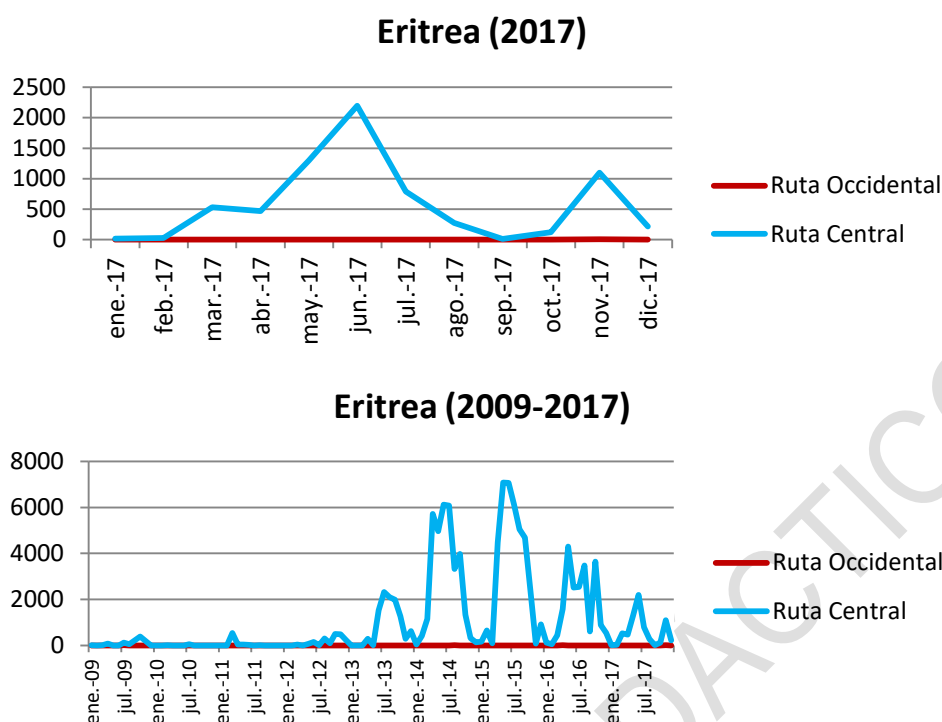


Fig. 28: Detecciones de migrantes procedentes de Eritrea en el periodo 2009-2017 y desglose mensual en el año 2017 (Elaboración propia con datos de Frontex).

RECAPITULACIÓN

De la comparación de datos efectuada en este capítulo, se pueden extraer algunas conclusiones:

Las tendencias de las principales nacionalidades en las rutas occidental y central son diferentes. En la ruta occidental se está produciendo un incremento significativo de las llegadas de magrebíes, principalmente marroquíes y argelinos, que no coincide con una reducción de las llegadas de estas nacionalidades en la ruta central, donde también se da una tendencia ascendente, aunque menos acusada.

En lo que se refiere a las llegadas de subsaharianos, el significativo descenso de las principales nacionalidades en la ruta central sólo se refleja en parte en el incremento en la ruta occidental, donde los números totales siguen siendo mucho menores. En el caso de los nacionales de Nigeria, el descenso en la ruta central no se corresponde con un incremento en la ruta occidental ni en ninguna otra ruta.

Respecto a los migrantes procedentes de Bangladesh, los números totales del año 2017 presentan un incremento frente a años anteriores, pero si se observan los números mensuales se aprecia cómo a partir de verano, coincidiendo con las

medidas adoptadas por las autoridades de Bangladesh, se produce una drástica reducción de las llegadas.

En cuanto a los eritreos, la migración se ha producido por oleadas en los últimos años, normalmente en la ruta central, sin desplazarse a la ruta occidental.

No se observa, en el análisis de las nacionalidades más importantes, una tendencia general que pueda relacionar las variaciones en el número de migrantes detectados en la ruta central y occidental. Las tendencias son diferentes y no responden a un patrón que permita establecer una vinculación directa entre los cambios producidos en una y otra ruta. No obstante, las principales nacionalidades de origen del África Subsahariana (Gambia, Costa de Marfil y Guinea), sí muestran un patrón muy similar, que podría indicar un trasvase de una ruta a otra.

DOCUMENTO DIDÁCTICO

PÁGINA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

CAPÍTULO VI

CONCLUSIONES

Con la hipótesis planteada, se pretendía demostrar la existencia de una relación directa entre la reducción de las llegadas por las rutas central y oriental y el incremento observado en la ruta occidental. Como se ha mostrado en los anteriores capítulos, la hipótesis planteada no ha podido ser confirmada con los datos disponibles.

En un primer análisis, se demostró que la reducción de la ruta oriental, ocurrida tras los acuerdos entre la UE y Turquía en 2016, no guarda relación con el incremento en las otras rutas, ya que las nacionalidades más frecuentes en la ruta oriental y que representaban el mayor número de entradas en Europa, no pasaron a engrosar las listas de las otras.

Al comparar la reducción en la ruta central con el aumento en la ruta occidental, el análisis se hace más complejo, ya que las cifras de nacionalidades están muy repartidas y no se da una regla general en las tendencias.

Se han podido establecer sólo posibles vínculos entre la reducción de migrantes subsaharianos en la ruta central y un incremento en la ruta occidental, aunque no de manera concluyente. En todo caso, aunque pueda existir un cierto trasvase de migrantes de una ruta a otra, con los datos analizados se puede afirmar que este trasvase no es la causa principal del incremento de migrantes en la ruta occidental.

En el caso de la migración de origen magrebí, en particular de argelinos y marroquíes, que representan entre los dos el 40% del total de los migrantes que emplean la ruta occidental, el aumento simultáneo aunque menor en la ruta central, hace imposible establecer una relación entre ambas evoluciones.

En cuanto a la migración procedente de Oriente Medio, Cuerno de África y Asia, no se ha producido un incremento notable en la ruta occidental que se pueda relacionar con la disminución clara que se ha observado en la ruta central.

En lo que se refiere a la migración de origen subsahariano, tampoco las tendencias son uniformes. No obstante, las principales nacionalidades por número de migrantes en la ruta occidental (Costa de Marfil, Gambia y Guinea) sí presentan un patrón similar, con un incremento progresivo en esta ruta meses antes de la brusca disminución en la ruta central.

Varias causas se pueden apuntar para explicar esta evolución:

En primer lugar, las medidas tomadas por la Unión Europea, Italia y el Gobierno de Acuerdo Nacional libio en materia de refuerzo de fronteras, control de las ONGs y acuerdos con autoridades locales han podido tener el efecto de desviar a muchos migrantes subsaharianos al oeste en su tránsito hacia el Norte de África, evitando pasar por Libia.

Al mismo tiempo, las redes de tráfico habrían intentado acelerar la salida de los subsaharianos ya presentes en el país, antes de que las medidas fueran efectivas. Esto explica que antes del brusco descenso del mes de julio, la comparativa entre el primer semestre de 2017 y el de 2016 mostrara un incremento del 34%.

Por último, las tendencias que muestran algunas nacionalidades, como la nigeriana o la eritrea, con una clara reducción en el número de llegadas en cualquiera de las rutas, pueden ser muestra de la efectividad de las políticas de enfoque global planteadas por la UE, aunque aún es pronto para asegurarlo.

Se puede concluir que la hipótesis planteada, según la cual la disminución de los flujos migratorios en el Mediterráneo Central y Oriental está teniendo el efecto de desplazar el flujo de migrantes hacia el Mediterráneo Occidental, no ha podido ser confirmada con la presente investigación, ya que no existe una relación clara y directa entre el incremento en las llegadas de migrantes en la ruta occidental y la disminución observada en las otras rutas.

Se hace necesario, en consecuencia, continuar con nuevas investigaciones el análisis de la evolución de los flujos migratorios, que permitan explicar los cambios en las tendencias observados en el presente trabajo. En concreto, se proponen las siguientes líneas de investigación:


- Causas del reciente incremento de la migración de origen magrebí hacia Europa que, como se ha observado, no es exclusivo de la ruta occidental, sino que se extiende a las demás rutas.
- Medidas tomadas por las autoridades libias en el control de la migración hacia Europa. Influencia de los acuerdos con autoridades locales, clanes y milicias en el control de fronteras.
- Desplazamiento de las actividades y operaciones de las redes de tráfico de migrantes hacia nuevas rutas.
- Presencia e influencia de organizaciones y redes de tráfico de migrantes en Argelia y Marruecos. Existencia de redes transnacionales con capacidad de desplazar sus operaciones de unos países a otros.
- Efectos del Enfoque Global para la Migración y la Movilidad (GAMM) de la UE en los principales países de origen y tránsito de migrantes.

- Análisis de la evolución de la migración procedente de Eritrea.
- Causas de la reducción de migrantes procedentes de Nigeria.
- Causas de la reducción de migrantes procedentes de Bangladesh.

Estas líneas de investigación pueden contribuir, en línea con lo expuesto en este trabajo, a interpretar la evolución de los flujos migratorios, ya que las lógicas que mueven las migraciones responden a razones extraordinariamente complejas que deben ser abordadas de una forma integral para alcanzar a entender el fenómeno.

Madrid, a 5 de mayo de 2018

El Capitán de Corbeta,



Jaime Muñoz-Delgado Pérez

PÁGINA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

DOCUMENTO DIDÁCTICO

DOCUMENTACIÓN Y BIBLIOGRAFÍA

ACNUR, 2015. *The sea route to Europe: The Mediterranean passage in the age of refugees*, s.l.: s.n.

ALTAI CONSULTING, 2017. *Leaving Libya. Rapid Assessment of Municipalities of Departures of Migrants in Libya*, s.l.: s.n.

ASSOCIAZIONE PER GLI STUDI GIURIDICI SULL'IMMIGRAZIONE, 2017. *Posizione sulla bozza di "Codice di condotta per le ONG coinvolte nel salvataggio di migranti in mare"*, s.l.: s.n.

BOURBEAU, P., 2017. *Handbook on Migration and Security*. Northampton: Edward Elgar.

BUZAN, B. W. O. d. W. J., 1998. *Security. A New Framework for Analysis*. Londres: Lynne Rienner.

CARLING, J., 2015. *Refugees are also Migrants. All Migrants Matter*. [En línea] Disponible en: <https://www.law.ox.ac.uk/research-subject-groups/centre-criminology/centreborder-criminologies/blog/2015/09/refugees-are-also> [Último acceso 29 Enero 2017].

CARLING, J. & HERNÁNDEZ-CARRETERO, M., 2011. Protecting Europe and Protecting Migrants? Strategies for Managing Unauthorised Migration from Africa. *The British Journal of Politics and International Relations*, 13(1), pp. 42-58.

CASAS-CORTÉS, M. e. a., 2014. New Keywords: Migration and Borders. *Cultural Studies*, pp. 1-32.

CASAS, M., COBARRUBIAS, S. & PICKLES, J., 2011. Stretching Borders Beyond Sovereign Territories? Mapping EU and Spain's Border Externalization Policies. *Geopolítica(s)*, 2(1), pp. 71-90.

CASTLES, S. et al., 2014. *The Age of Migration*. 5 ed. s.l.:Palgrave MacMillan.

CNSM, 2017. Consejo Nacional de Seguridad Marítima. Informe extraordinario 17-01. Inmigración ilegal procedente de Argelia.

COMISIÓN EUROPEA, 2011. *Enfoque global de la migración y la movilidad*. [En línea] Disponible en: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52011DC0743&from=EN> [Último acceso 31 Enero 2018].

COMISIÓN EUROPEA, 2015a. *European Comission Press Release Database*. [En línea]

Disponible en: http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-15-6026_es.htm
[Último acceso 10 Febrero 2018].

COMISIÓN EUROPEA, 2015b. *Valleta Summit Action Plan*. [En línea]
Disponible en: <https://www.rabat-process.org/en/>
[Último acceso 8 Febrero 2018].

COMISIÓN EUROPEA, 2016. *Estrategia Global para la política exterior y de seguridad*. s.l.:s.n.

COMISIÓN EUROPEA, 2017a. *EU-Turkey Statement. One Year On*. [En línea]
Disponible en: https://ec.europa.eu/home-affairs/sites/homeaffairs/files/what-we-do/policies/european-agenda-migration/background-information/eu_turkey_statement_17032017_en.pdf
[Último acceso 7 Febrero 2018].

COMISIÓN EUROPEA, 2017b. *Report on the Implementation of the European Neighbourhood Policy Review*. [En línea]
Disponible en: https://eeas.europa.eu/sites/eeas/files/2_en_act_part1_v9_3.pdf
[Último acceso 31 Enero 2018].

CONSEJO DE LA UE, 2009. *DIRECTIVA 2009/50/CE de 25 de mayo*. s.l.:s.n.

CONSEJO DE LA UE, 2017. *Malta Declaration by the members of the European Council on the external aspects of migration: addressing the Central Mediterranean Route*. Malta: s.n.

CONSEJO DE LA UE, 2018. *Remarks by President Donald Tusk following the EU-Turkey leaders' meeting in Varna*. s.l.:s.n.

DE HAAS, H., 2008. The Myth of Invasion. The inconvenient realities of African migration to Europe. *Third World Quarterly*, 29(7), p. 1305-1322.

DE HAAS, H., 2010. The Internal Dynamics of Migration Processes: A Theoretical Inquiry. *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 29 Junio.pp. 1587-1617.

DÍAZ DE AGUILAR, I., 2018. Migración hacia Europa por la ruta. *Documento Marco IEEE*, Número 01/2018.

DÍAZ, G., 2007. Aproximaciones metodológicas al estudio de las migraciones internacionales. *UNISCI Discussion Papers*, Octubre.Número 15.

EUROPOL, n.d. [En línea]
Disponible en: <https://www.europol.europa.eu/about-europol/european-migrant-smuggling-centre-emsc>
[Último acceso 10 Febrero 2018].

FRONTEX, 2017. *frontex.europa.eu*. [En línea]
Disponible en: <http://frontex.europa.eu/feature-stories/why-are-there-fewer->

[bangladeshi-migrants-arriving-in-italy-in-recent-months--9nw7DH](#)

[Último acceso 5 Febrero 2018].

FRONTEX, 2018a. *Detections of illegal border crossings*. [En línea] Disponible en: <https://frontex.europa.eu/along-eu-borders/migratory-map/>

[Último acceso 5 Marzo 2018].

FRONTEX, 2018b. *frontex.europa.eu*. [En línea]. Disponible en:

<http://frontex.europa.eu>

[Último acceso 10 Febrero 2018].

FRONTEX, 2018c. *Risk Analysis for 2018*, Varsovia: s.n.

FRONTEX, 2018d. Migration statistics. Información proporcionada por la Oficina de Prensa de la Agencia Frontex por correo electrónico. [6 Abril 2018].

GALOS, E., BARTOLINI, L., COOK & GRANT, N., 2017. *Migrant Vulnerability to Human Trafficking and Exploitation: Evidence from the Central and Eastern Mediterranean Migration Routes*, Ginebra: Organización Internacional para la Migración (OIM).

GLOBAL INITIATIVE AGAINST TRANSNATIONAL ORGANIZED CRIME, 2017a. *Strategy: People Smugglers Globally 2017*, s.l.: s.n.

GLOBAL INITIATIVE AGAINST TRANSNATIONAL ORGANIZED CRIME, 2017b. *The Human Conveyor Belt : trends in human trafficking and smuggling in post-revolution Libya*. [En línea].

GLOBAL INITIATIVE AGAINST TRANSNATIONAL ORGANIZED CRIME, 2017c. *Integrated Responses to Human Smuggling from the Horn of Africa to Europe*, Ginebra: s.n.

GLOBAL INITIATIVE AGAINST TRANSNATIONAL ORGANIZED CRIME, 2017d. *Unexplored Wars: When military assets are used to fight organised crime*, s.l.: s.n.

GOBIERNO DE ITALIA, 2017. *Memorandum d'intesa sulla cooperazione nel campo dello sviluppo, del contrasto all'immigrazione illegale, al traffico di esseri umani, al contrabbando e sul rafforzamento della sicurezza delle frontiere tra lo Stato della Libia e la Repubblica Italiana*. Roma: s.n.

HERMANIN, C., 2017. Immigration Policy in Italy: Problems and Perspectives. *IAI Working Papers*, Número 35.

HORVATH, K. et al., 2017. Re-thinking the politics of migration. On the uses and challenges of regime perspective for migration research. *Migration Studies*, 5(3), pp. 301-314.

INSTITUTE FOR SECURITY STUDIES (ISS), 2017. *The anti-human smuggling business and Libya's political end game*, s.l.: ISS.

- LÉONARD, S., 2010. EU border security and migration into the European Union: FRONTEX and securitisation through practices. *European Security*, 19(2), pp. 231-254.
- LEVITT, P. e. a., 2007. Transnational Migration Studies: Past Developments and Future Trends. *The Annual Review of Sociology*, pp. 129-156.
- LOIS, M., 2017. *Conferencia al XIX CEMFAS en el CESEDEN*. Madrid: s.n.
- LOIS, M. & Cairo, H., 2011. Desfronterización y refteronterización en la Península Ibérica. *Geopolítica(s). Revista de estudios sobre espacio y poder*, 2(1), pp. 11-22.
- MAINWARING, C., 2016. Migrant agency: Negotiating borders and migration controls. *Migration Studies*, 4(3), pp. 289-308.
- MARTÍN ARÉVALO, C., 2017. *La Unión Europea ante los flujos de migración irregular en el Mediterráneo Central y Oriental*. Madrid: s.n.
- MESSINA, A., 2017. Migration as a global phenomenon. In: P. Bourbeau, ed. *Handbook on Migration and Security*. Northampton: Edward Elgar, pp. 15-38.
- MORENO SUSANNA, J., 2018. *Mando español de la Operación Sophia* [Entrevista] (10 Abril 2018).
- OCDE, 2015. Can we put an end to human smuggling?. *Migration Policy Debates*, Diciembre. Número 9.
- OIM, 2008. *Irregular Migration from West Africa to the Maghreb and the European Union*, Ginebra: International Organization for Migration.
- OIM, 2009. *Migración irregular y flujos migratorios mixtos: Enfoque de la OIM*. [En línea]
Disponible en: https://www.iom.int/jahia/webdav/site/myjahiasite/shared/shared/mainsite/policy_and_research/policy_documents/MC-INF-297-Flujos-Migratorios-Mixtos_ES.pdf
[Último acceso 03 Enero 2018].
- OIM, 2011. *Glossary on Migration, International Migration Law Series No. 25*, s.l.: International Organization for Migration.
- OIM, 2016. *Study on migrants' profiles drivers on migration and migratory trends*, s.l.: s.n.
- OIM, 2017a. *Four Decades of Cross-Mediterranean Undocumented Migration to Europe*, Ginebra: International Organization for Migration.
- OIM, 2017b. *Migration Flows to Europe 2017 Overview*, Ginebra: International Organization for Migration.

OIM, 2018a. *Flow Monitoring Surveys*. [En línea]
Disponible en: http://migration.iom.int/docs/Flow_Monitoring_Surveys_Top_5

[Nationalities 2017 .pdf](#)
[Último acceso 10 Marzo 2018].

OIM, 2018b. *World Migration Report*, Ginebra: International Organization for Migration.

ONU, 1951. *Convención sobre el Estatuto de los Refugiados*. Ginebra: s.n.

ONU, 2017. *Carta de fecha 1 de junio de 2017 dirigida a la Presidencia del Consejo de Seguridad por el Grupo de Expertos sobre Libia*, s.l.: s.n.

ORTEGA LÓPEZ, R., 2011. *Tesis Doctoral: Inmigración Magreb-UE: De la asociación a la cooperación en las relaciones Norte-Sur*. Madrid: Universidad Complutense de Madrid.

PARKES, R., 2017. *Out of (and inside) Africa: migration routes and their impacts*, s.l.: s.n.

PINYOL-JIMÉNEZ, G., 2012. The Migration-Security Nexus in Short: Instruments and Actions in the European Union. *Amsterdam Law Forum*, 4(1), pp. 36-57.

QUIE, M., 2018. EU pays to stop migrants. *The World Today*, Enero, pp. 26-28.

RMMS, 2017. [En línea]
Disponible en: <http://www.regionalmms.org/index.php/about-us/mixed-migration>
[Último acceso 27 Diciembre 2017].

RODRÍGUEZ CAMEJO, R., 2013. *Securitización de la inmigración en la Unión Europea y seguridad en las fronteras exteriores*, Bilbao: s.n.

SALT, J., 2000. Trafficking and Human Smuggling: A European Perspective. *International Migration*, Número especial 2000/1, pp. 31-56.

SASNAL, P., 2017. Prospects for the Stabilisation of Libya. *The Polish Institute of International Affairs Bulletin*, 26 Mayo. Número 52.

SCHAPENDONK, J., 2017. Navigating the migration industry: migrants moving through an African-European web of facilitation/control. *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 14 Julio.

SEEBERG, P., 2016. The EU-Turkey March 2016 Agreement as a Model: New Refugee Regimes and Practices in the Arab Mediterranean and the Case of Libya. *Global Turkey in Europe Working Paper*, Diciembre. Número 16.

STEINHILPER, E. & GRUIJTERS, R., 2018. A Contested Crisis: Policy Narratives and Empirical Evidence on Border Deaths in the Mediterranean. *Sociology*.

TASSINARI, F. & LUCHT, H., 2015. Fortress Europe: Behind the Continent's Migrant Crisis. *Foreign Affairs*, 29 Abril.

TAZZIOLI, M., 2016. Border displacements. Challenging the politics of rescue between Mare Nostrum and Triton. *Migration Studies*, 4(1), pp. 1-19.

UNIÓN EUROPEA, 2016. *Estrategia global para la política exterior y de seguridad*. s.l.:s.n.

ZAPATA-BARRERO, R., 2010. A Migration-Border Framework. In: R. Zapata-Barrero, ed. *Shaping the normative contours of the European Union: a Migration-Border framework*. Barcelona: CIDOB, pp. 7-20.

DOCUMENTO DIDÁCTICO