

Jaulas para migrantes

[Ana Pilar Suárez Yera](#)



Migrantes en la isla de Tenerife. (Andres Gutierrez/picture alliance via Getty Images)

La gestión migratoria en las Islas Canarias es un caso fallido, del que hay mucho que aprender. He aquí las claves para acabar con la visión del migrante como brecha para la seguridad europea.

En menos de un mes se cumplirán 28 años desde que la primera embarcación llegó a las costas de Fuerteventura, considerándose así inaugurada la ruta migratoria canaria. Desde que a finales de 2019 empezó a aumentar el número de llegadas, han llegado más de 55.000 personas por medio de esta ruta y, nada más que en el pasado mes de julio, más de 800.

Esta ruta migratoria es utilizada por migrantes que, cuando llegan a las costas de la Unión Europea, son clasificados bien como personas refugiadas o migrantes económicos. Esta diferenciación, piedra angular de los controles fronterizos de la UE, distingue entre las “legítimas” personas refugiadas -que deben ser protegidas- y los migrantes económicos

“indeseados” -que deben ser retornados, dado que se sobreentiende que no migran por necesidad-. Bruselas se muestra así ciega ante la realidad de los flujos mixtos, compuestos por migrantes con diversas motivaciones y necesidades de protección pero que emplean las mismas rutas. Lejos de asumir esta realidad, la UE ha pasado a incluir como desafío para su seguridad la cuestión migratoria, securitizándola y legitimándose así para tomar medidas excepcionales en lo relativo a esta gestión, lo que supone un riesgo para los derechos de las personas migrantes.

Cuando estas personas migrantes llegan a las Islas Canarias, también se encuentran ante otra particularidad: el carácter fronterizo de este territorio. Si bien las fronteras son espacios complejos y cambiantes que pueden llevar asociados diferentes significados, en el caso canario, ser frontera de la UE supone que éstas se reafirmen como distinción entre un “nosotros” y un “ellos” externo. Las islas son consideradas frontera en su totalidad cuando se trata la cuestión migratoria y tiene lugar un proceso de “excepcionalidad fronteriza”, desatendiendo los Estados sus obligaciones y siendo este espacio considerado como “tierra de nadie”. Si a esta excepcionalidad se le une que una parte del “ellos” externo es considerada como una amenaza por la Unión, los derechos de estas personas quedan en entredicho. Esta combinación de factores dio lugar a un fenómeno que fue bautizado como “islas jaula”: ante la reactivación de la ruta canaria, este espacio fronterizo geográficamente aislado fue utilizado como margen de contención para las personas migrantes, vulnerando sus derechos.

Discursos como el de la necesidad de evitar un “efecto llamada”-lo que implica que se habla de algo indeseado y negativo- o el de favorecer la retención en las islas para evitar crear una “vía de entrada irregular en Europa”- considerando que las Islas Canarias no forman parte de la UE- evidenciaron la aplicación de estas lógicas de securitización y excepcionalidad fronteriza ante la cuestión migratoria en el archipiélago.

No obstante, las restricciones a la movilidad en puertos y aeropuertos, así como los obstáculos puestos para realizar traslados a la península, resultaron un estrepitoso fracaso de la gestión migratoria llevada a cabo por el Gobierno español.

En conversación con Txema Santana, asesor en migraciones de la Vicepresidencia del Gobierno de Canarias, identificaba tres motivos que marcaron el fracaso de esta gestión. Por un lado, el gran malestar provocado a las personas migrantes que eran retenidas en las islas, vulnerándose sus derechos. Los medios para su acogida fueron insuficientes y se dieron situaciones donde se superaron las 72 horas de retención. Asimismo, los controles en puertos y aeropuertos, basados en criterios étnico- raciales, se tradujeron en bloqueos y retrasos que impedían el traslado a la península de estas personas migrantes, lo que suponía una práctica al

margen de la legalidad.

Por otro lado, la población local, tanto proinmigración como antinmigración, se opuso a esta gestión basada en la retención en el archipiélago. Las manifestaciones de ambos espectros se sucedieron desde finales de 2020 hasta inicios de 2021, creándose situaciones de gran tensión.

Finalmente, en abril de 2021, el auto de un juez reconoció que los migrantes podían viajar desde Canarias hasta la península, siendo documentos suficientes para ello el pasaporte y la solicitud de asilo. Estos controles fueron justificados por el Gobierno español por el paraguas que aportaban las restricciones para evitar la extensión de la Covid-19.

Este cúmulo de circunstancias evidenció el total fracaso de esta gestión migratoria errada. A partir de 2021, aumentó el número de traslados a la península y los bloqueos en puertos y aeropuertos fueron frenados, especialmente, desde que finalizó el último Estado de Alarma.

La nueva etapa en las relaciones entre Marruecos y España a partir de marzo de 2022, supuso un cambio en la gestión migratoria. Tras el acuerdo alcanzado con el reino norteafricano, se han retomado los vuelos de repatriación desde Canarias hacia este país. Además, desde el Ministerio del Interior y desde el Ministerio de Exteriores se ha insistido en el importante papel de vigilancia de Marruecos para reducir el número de llegadas de embarcaciones a Canarias. Así, de la contención ha pasado a volver a insistirse en dos fórmulas clave de la gestión migratoria europea: el retorno y la externalización de fronteras. Sin embargo, estas prácticas, lejos de frenar los flujos migratorios, lo único que provocan es aumentar la peligrosidad de esta ruta. Las llegadas se siguen produciendo, como demuestran los datos de los pasados meses. No obstante, el aumento de la vigilancia ha provocado un aumento de la peligrosidad de la ya mortífera ruta, como destaca Txema Santana. Por un lado, el número de personas a bordo de cada embarcación aumenta, haciéndolas más inestables. Asimismo, el mayor control en las costas del Sáhara Occidental provoca que los principales puntos de salida de las embarcaciones se hayan trasladado más al norte, haciendo más largos los trayectos y, en consecuencia, más peligrosos. Evidencia de ello es que, según los datos recopilados por Caminando Fronteras, se han producido más de 800 muertes en la ruta canaria en lo que llevamos de año, contabilizando 28 naufragios.

Lejos de abandonar estas prácticas, siendo evidenciado el fracaso de las mismas y el dolor que generan a las víctimas de esta política migratoria, el Nuevo Pacto de Migración y Asilo, publicado en septiembre de 2020 por la Comisión Europea, reincide en las mismas. A pesar de que éste sigue sin traducirse en medidas vinculantes en esta materia, de continuar las líneas base de la propuesta presentada por la Comisión Europea, dista mucho de suponer un “nuevo comienzo”, tal y como anunciaba Van der Leyen. Este pacto sigue basándose en un enfoque securitario de la cuestión migratoria.



Entre otras medidas, el Pacto propone un nuevo procedimiento en frontera, consistente en un mecanismo de “pre-entry screening”, a cumplimentar por todas las personas arribadas de manera clandestina a la UE. Este sistema de identificación derivará en un procedimiento rápido de frontera, mediante el cual se acelerarán los procesos para determinar si las personas migrantes son susceptibles de recibir el estatus de refugiadas o, por el contrario, deben ser retornadas inmediatamente. Este procedimiento reincide en la creación de espacios fronterizos de contención hasta la resolución de las mismas. Asimismo, el Pacto propone un mecanismo de solidaridad en la gestión de los flujos migratorios que se ha traducido en la adopción de una declaración sobre la misma por veintiún Estados el pasado 10 de junio. Este mecanismo implica que la solidaridad no tiene porqué verse reflejada en la forma de traslados de personas, sino que puede materializarse en forma de apoyo logístico o financiación del retorno. Este mecanismo también facilita que las personas pendientes de resolución a sus peticiones de asilo sigan en territorios fronterizos, siendo vinculadas a estos espacios de contención.

Se ve así como los principios que motivaron la política de gestión migratoria de las “islas jaula” en Canarias siguen vigentes: las personas migrantes siguen siendo objeto de securitización y estas continúan llegando a un territorio fronterizo de excepcionalidad. Debe extraerse un saber positivo de la errada experiencia de estos espacios de contención en el archipiélago ante el desbloqueo de las negociaciones sobre el Pacto de Migración y Asilo, para no volver a cometer los mismos errores. Por otro lado, la alternativa planteada, basada en la externalización, también está resultando un estrepitoso fracaso, traducido en una vigilancia insuficiente y cientos de vidas perdidas en la ruta. Esta externalización se ha cobrado más víctimas fuera de las islas, como es el caso de las 37 víctimas mortales de la tragedia sucedida el 24 de junio en la frontera entre Marruecos y Melilla.

Para poder abordar una política migratoria que no se cobre vidas humanas y deje

desamparadas a las personas migrantes, es necesario abandonar los planteamientos pensados desde la securitización, que dejen de percibir a estas personas como una brecha para la seguridad. No hacerlo implica seguir perpetuando unas prácticas sangrantes, que no dejan de generar dolor.

Fecha de creación

24 agosto, 2022