Capítulo segundo

Las variaciones en el flujo migratorio en el Mediterráneo Central y Oriental y su efecto en el Mediterráneo Occidental

Jaime Muñoz-Delgado Pérez

Resumen

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 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.

Palabras Clave

Migración irregular, rutas migratorias, FRONTEX, Operación «Sophia».

The migration flow changes in the Eastern and Central Mediterranean and their effect on the Western Mediterranean

Abstract

Since summer 2017, there has been a significant increase in the number of migrant arrivals in the Spanish coasts. At the same time, arrivals in Italy in the Central Mediterranean, the main migratory route to Europe during the last years, have severely decreased.

The search for a link between what is happening in both sea routes to Europe is the objective of this paper. It is also necessary to take into account the Eastern route, due to its possible influence on the other routes. Therefore, available data and statistics on the Western, Central and Eastern routes will be analyzed in order to establish a possible connection between the different migratory flows in the Mediterranean these last years.

First, general statistics will be studied to obtain an approach of the evolution and changes that have happened recently, looking for the possible causes of the sudden reduction in the departure of migrants in the Central Mediterranean. Then the main characteristics of the three routes will be analyzed, comparing them before looking into the statistics of nationalities and regions of origin, in order to compare the evolution of the migration flows over time.

Finally, after presenting the conclusions, possible future lines of investigation will be proposed.

Keywords

Irregular migration, migration flows, FRONTEX, Operation «Sophia».

Consideraciones iniciales

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).

Los flujos migratorios irregulares hacia Europa han evolucionado en los últimos años, sin que las autoridades de la Unión Europea 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.

Solo 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 Unión Europea, 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 Unión Europea sobre el terreno, que consisten, por un lado, en controlar el flujo de entrada de in-

migrantes 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).

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 españolas[1] han asumido la existencia de una relación directa entre el mayor control del flujo migratorio en otras zonas y el

[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/abci-rajoy-exporta-modelo-inmigracion-funciona-bien-201712030224_noticia.html, (consultado el 4 de diciembre de 2017).

incremento de llegadas que se está produciendo en los últimos meses en España[2].

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 Unión Europea. 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 solo 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.

Para ello, se plantea la hipótesis de que 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.

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 1, 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.

[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).

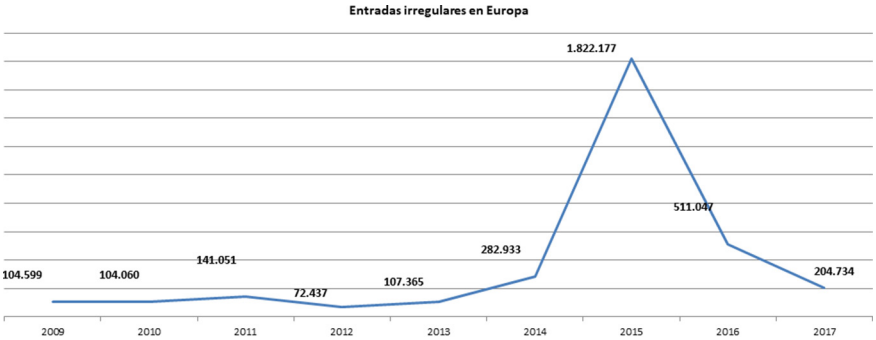


Fig. 1: Total anual de entradas irregulares registradas en Europa 2009-2017 (Elaboración propia con datos de FRONTEX)

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

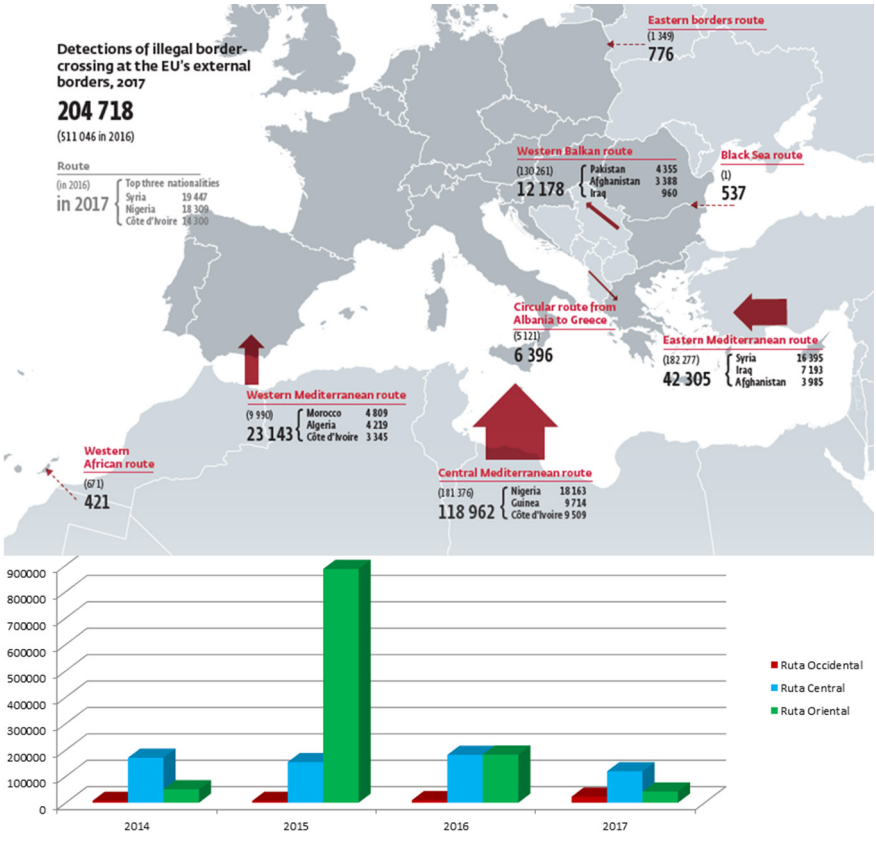


Fig. 2: Registro anual de entradas irregulares en Europa por las principales rutas (Fuente: FRONTEX Risk Analisys for 2018 y elaboración propia con datos de FRONTEX y ACNUR)

Si tenemos en cuenta las tres rutas marítimas principales (occidental, central y oriental), los datos son los que se pueden ver en la figura 2, 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 Unión Europea y Turquía frenaron el éxodo masivo de refugiados y migrantes por esta vía.

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 3, se puede apreciar la variación en los totales anuales en el periodo 2014-2017 para estas dos rutas.

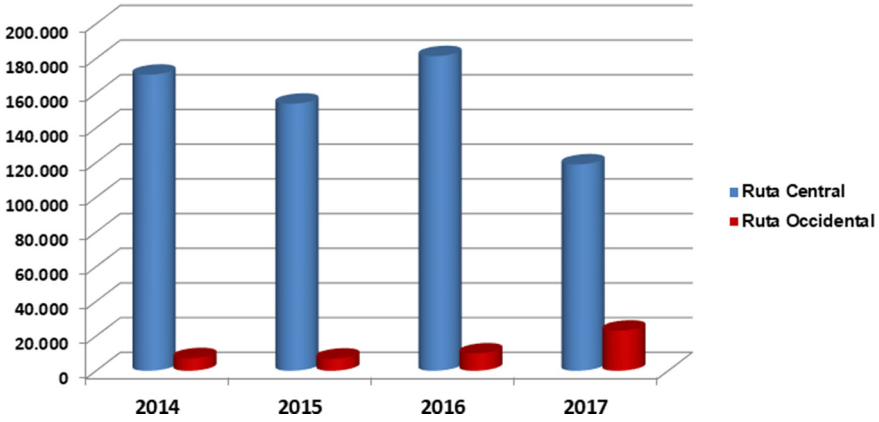


Fig. 3: Registro anual de entradas irregulares en Europa en las rutas central y occidental (2014-2017)
(Elaboración propia con datos de FRONTEX)

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. 4). 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 %.

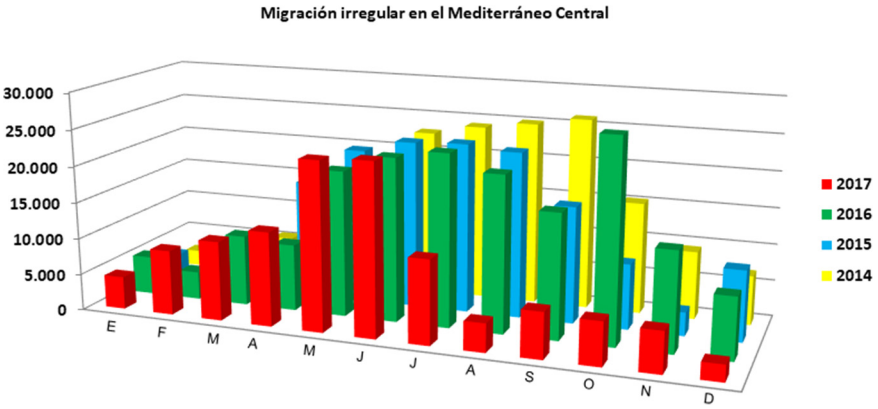


Fig. 4: Evolución de la migración irregular en el Mediterráneo Central (Elaboración propia con datos de FRONTEX)

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. 5). 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.

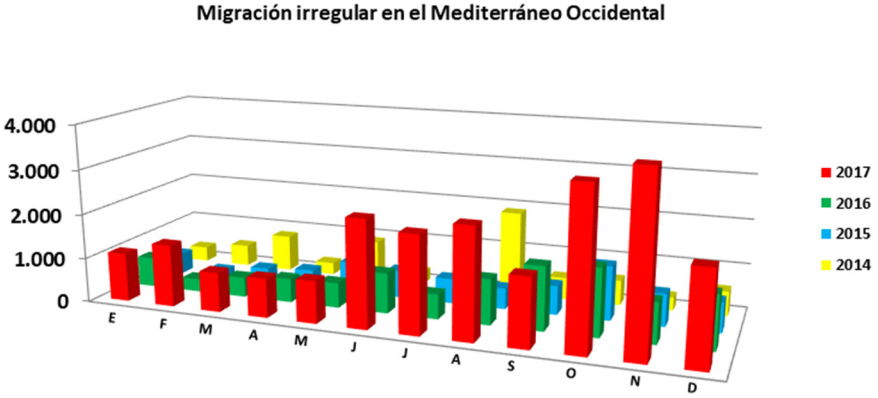


Fig. 5: Evolución de la migración irregular en el Mediterráneo Occidental (Elaboración propia con datos de FRONTEX).

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. 6).

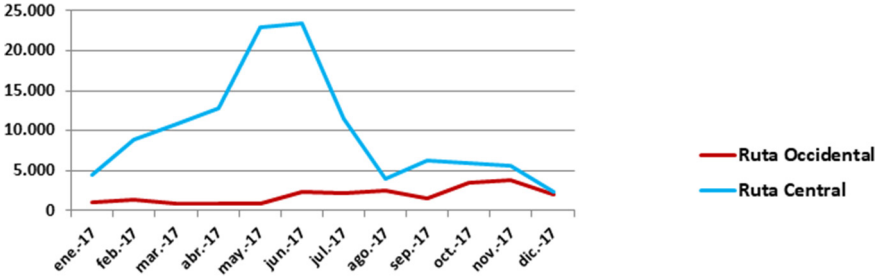


Fig. 6: Migración irregular en las rutas occidental y central en 2017 (Elaboración propia con datos de FRONTEX)

En las tablas comparativas por meses (fig. 7) 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.

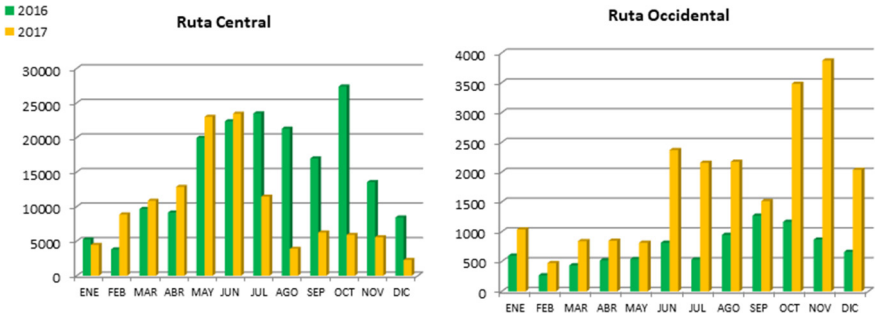


Fig. 7: Comparativa mensual de las rutas occidental y central en 2016 y 2017 (Elaboración propia con datos de FRONTEX)

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

«Tritón»[3] de la Agencia FRONTEX y «EUNAVFORMED Sophia» en marcha, las cifras no dejaron de incrementarse en los años 2015 y 2016, 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 Unión Europea 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.*
> *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 Unión Europea 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 obser-

[3] 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».

van de manera repentina, sino gradualmente, por lo que es necesario buscar otras causas que puedan explicar este cambio repentino[4].

Italia, por su parte, tomó una serie de medidas de forma unilateral, iniciando una intensa campaña de negociación no solo con el oficial Gobierno de Acuerdo Nacional (GNA) libio, 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 solo 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 Unión Europea (Consejo de la Unión Europea, 2017).

En junio de 2017, el Gobierno italiano impuso un controvertido código de conducta al que debían adherirse las ONG,s que operaban en el Mediterráneo para poder desembarcar a los migrantes rescatados. Se trataba de asegurarse de que las ONG,s 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 Unión Europea. 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.

[4] 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).

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 %[5], 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 noticias[6] 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 proporcionado por Italia, aunque las autoridades de este país niegan cualquier relación con los traficantes (Institute for Security Studies (ISS), 2017)[7].

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 ciudad[8].

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 esta 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

[5] 92 % en la ruta oriental, 90 % en la ruta central (FRONTEX, 2018b).

[6] 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).

[7] https://hiik.de/data-and-maps/conflict-database/conflict-details/?lang=en&id=50405, (consultado el 2 de marzo de 2018).

[8] Otros municipios de la costa occidental de Libia ya habían optado por repudiar el negocio del tráfico de migrantes y habían obligado 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).

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 aquellas seguían una tendencia de crecimiento en el primer semestre de 2017, tendencia que se rompió de forma drástica en la ruta central en julio del mismo año. 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.

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

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, al FHQ de la Operación «Sophia»[9], al Consejo Nacional de Seguridad Marítima y a la Armada española.

Mediterráneo Occidental

La ruta del Mediterráneo Occidental sale de Marruecos y Argelia principalmente con destino a España, tanto por vía marítima hacia el territorio penin-

[9] El FHQ es el *Force Headquarters*, Cuartel General embarcado de la Fuerza de la Operación «EUNAVFORMED Sophia».

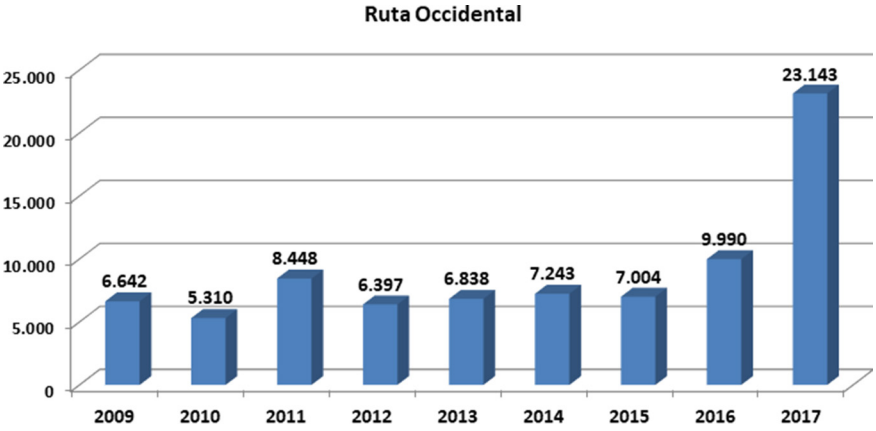


Fig. 8: Evolución de la migración en la ruta occidental (Elaboración propia con datos de FRONTEX: http://frontex.europa.eu/trends-and-routes/western-mediterranean-route/).

sular y las islas Baleares, como por vía terrestre entrando en las ciudades de Ceuta y Melilla.

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 se analizará en el siguiente capítulo de forma detallada, pero es de destacar que en torno al 40 % de las llegadas son de individuos de nacionalidad marroquí y argelina.

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 estos están siendo deportados de vuelta a su país de forma masiva, gracias a la estrecha colaboración entre las autoridades de Argelia y del país subsahariano[10] (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 personas[11].

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 eu-

[10] 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.

[11] https://www.iom.int/news/mediterranean-migrant-arrivals-reach-4742-2018-deaths-reach-206.

ros, 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 varía 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).

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, 2018a; OIM, 2018b).

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 solo 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).

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 países[12]. 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 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.

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).

[12] 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).

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 recluidos 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 esclavos[13].

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 de 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)[14], así lo afirman un 40 % de los entrevistados de esta nacionalidad, lo que contrasta con los datos de los migrantes de otras nacionalidades. 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

[13] https://www.iom.int/news/iom-learns-slave-market-conditions-endangering-migrants-north-africa.

[14] IOM. *Analysis: Flow Monitoring Surveys. The Top 5 Nationalities Interviewed on the Eastern and Central Mediterranean Routes February 2018* (OIM, 2018a).

a embarcarse en un nuevo viaje hacia Europa, tras trabajar durante un tiempo en el país norteafricano. Como se verá más adelante, 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 solo en la ruta central sino en todas las rutas de entrada en la Unión Europea.

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.

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.

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.

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).

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).

La mayoría de los migrantes y refugiados procedentes de Afganistán viajaron a través de Irán, para llegar a Turquía. Los procedentes de Siria e Irak cruzan también la frontera con Turquía por tierra y viajan por este país hasta encontrar la oportunidad de llegar a Europa (ACNUR, 2015; OCDE, 2015).

En cuanto al precio que se paga por el viaje, los datos disponibles muestran importantes variaciones en las respuestas de los entrevistados, desde aquellos que declaran que no les costó nada, hasta los que declaran que pagaron más de 5.000 dólares. Se aprecia un notable incremento en el último año (FRONTEX, 2018c).

Una parte importante de estos migrantes son personas de clase media que utilizan las redes y organizaciones de tráfico para organizar su viaje. Aquellos que tienen más recursos pagan «paquetes completos» que les llevan desde su lugar de origen directamente al país de destino dentro de la Unión Europea; los menos pudientes pagan los diferentes tramos de su viaje y, en muchas ocasiones, una vez en territorio Schengen organizan el viaje al país elegido por su cuenta (OCDE, 2015).

Para efectuar el tránsito por mar, se emplea cualquier tipo de embarcación disponible, sin que exista un tipo predominante. Utilizan desde botes inflables de goma, hasta barcos de recreo para viajes turísticos (FRONTEX, 2018b).

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, debe destacarse que la migración por la ruta oriental es, en términos generales, muy diferente comparada con las otras rutas, lo que está en línea con lo expuesto en el 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 Unión Europea- 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 cómputo 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.

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 9 se puede apreciar la evolución mensual de las llegadas de migrantes por nacionalidad de origen. La mayoría tuvo una tendencia positiva en los últimos meses del año, pero destaca 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.

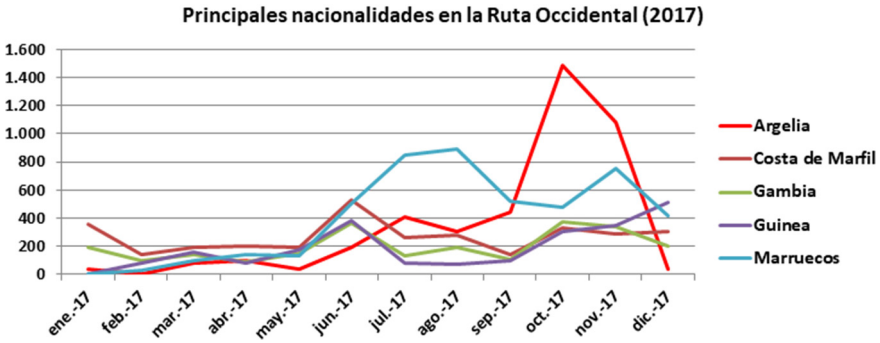


Fig. 9: Principales nacionalidades en la ruta occidental (Elaboración propia con datos de FRONTEX)

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 10, excepto en el caso de argelinos y marroquíes, cuyo número ha seguido una tendencia ascendente.

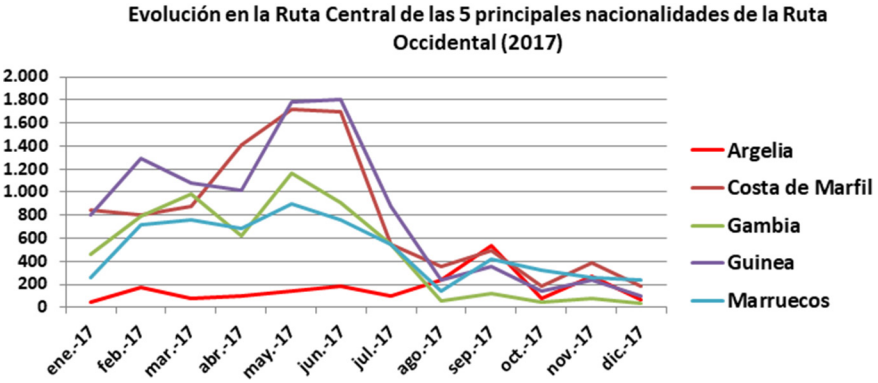


Fig. 10: Llegadas en la ruta central de las nacionalidades principales de la ruta occidental (Elaboración propia con datos de FRONTEX)

Si nos centramos en primer lugar en las llegadas de migrantes de nacionalidad argelina, observando la evolución desde el año 2009, la tendencia, 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.

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 %, pasando 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 personas a 6.004), aunque se aprecia una disminución relativa a partir del segundo semestre.

Si analizamos los datos 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.

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. 11: 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 muestran tendencias similares. La disminución observada en la ruta central se produjo en los meses de verano, siguiendo la tendencia general del resto de nacionalidades. No obstante, el incremento detectado en la ruta occidental no es tan acusado como esta disminución, especialmente en el caso de los migrantes de nacionalidad marfileña y se detectó ya en el mes de junio, antes de la disminución en la ruta central.

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 subsa-

harianos 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 Unión Europea, 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 (fig. 12).

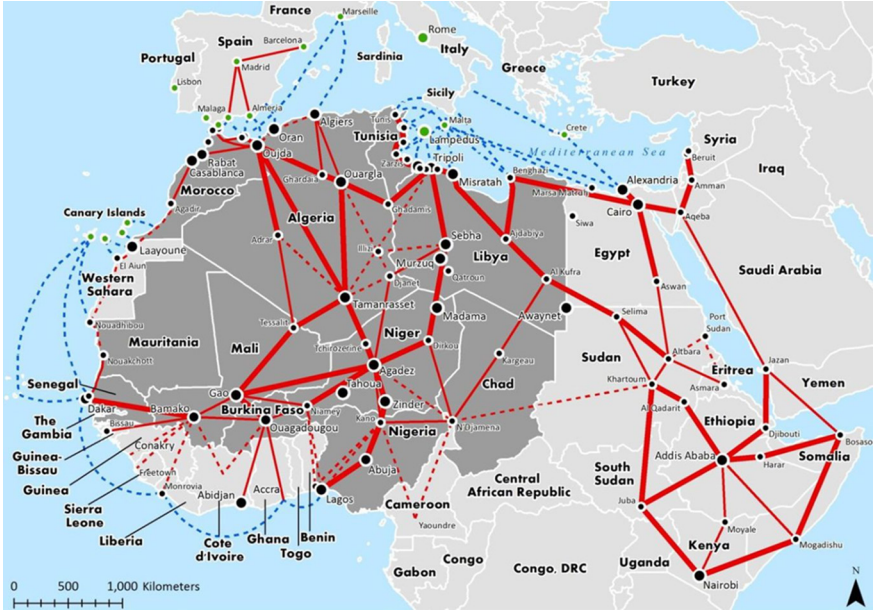


Fig. 12: Mapa de las rutas migratorias de África a Europa en 2015 (Fuente: Fletcher School y Feinstein International Center, Tufts University, con datos de ICRC, FRONTEX, ACNUR)

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. 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 solo 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.

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.

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 aquellos 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 rutas[15].

Por último, se ha analizado la migración procedente de Eritrea, 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

[15] 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).

ruta empleada mayoritariamente ha sido la central y, en mucha menor medida, la oriental, pero sin desplazarse en ningún caso hasta la ruta occidental.

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 solo 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.

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 Unión Europea 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 solo 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 ONG,s 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 Unión Europea, 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 observadas 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 Unión Europea 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, mayo de 2018

Documentación y bibliografía

ACNUR, (2015): *The sea route to Europe: The Mediterranean passage in the age of refugees,* 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.

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.

CNSM, (2017): *Consejo Nacional de Seguridad Marítima. Informe Extraordinario 17-01. Inmigración ilegal procedente de Argelia*. Madrid: s.n.

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

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

FRONTEX, (2018a): *Detections of illegal border crossings.* [Online] disponible en: https://frontex.europa.eu/along-eu-borders/migratory-map/. [Última consulta el 5 de marzo de 2018].

FRONTEX, (2018b): *frontex.europa.eu.* [Online] disponible en: http://frontex.europa.eu. [Última consulta el 10 de febrero de 2018].

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

FRONTEX, (2018d): *Migration and migrant population statistics.* Información proporcionada por la Oficina de Prensa de la Agencia FRONTEX por correo electrónico. Varsovia: s.n.

GALOS, E.; BARTOLINI, L.; COOK & GRANT, N. (2017): *Migrant Vulnerability to Human Traficking 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.* [Online].

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, Issue 35.*

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

MARTÍN ARÉVALO, C. (2017): *La Unión Europea ante los flujos de migración irregular en el Mediterráneo Central y Oriental.* Madrid: s.n.

MORENO SUSANNA, J. (2018): *Mando español de la Operación «Sophia».* [Entrevista] (10 de abril de 2018).

OCDE, (2015): «Can we put an end to human smuggling?». *Migration Policy Debates, Issue 9.* Diciembre.

OIM, (2008): *Irregular Migration from West Africa to the Maghreb and the European Union.* Ginebra: 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.* [Online]. Disponible en: http://migration.iom.int/docs/Flow_Monitoring_Surveys_Top_5_Nationalities_2017_.pdf. [Última consulta el 10 de marzo de 2018].

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

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.

SASNAL, P. (2017): «Prospects for the Stabilisation of Libya». *The Polish Institute of International Affairs Bulletin, Issue 52* (26 de mayo).

ZAPATA-BARRERO, R. (2010): «A Migration-Border Framework» en ZAPATA-BARRERO, R. (Ed.): *Shaping the normative contours of the European Union: a Migration-Border framework.* Barcelona: CIDOB, pp. 7-20.