

Trayectoria del fenómeno migratorio por vía marítima desde África hasta Canarias (1999-2009)

1. Expediciones clandestinas en pateras o cayucos

Cambio de tendencia

Barcos negreros

Piraguas de pesca para una travesía de miles de kilómetros

2. Año 2006, “la crisis de los cayucos”

2.1. Macrocentros de retención de emergencia

2.2. Centros de Internamiento “no oficiales” de Canarias

2.3. Con GPS dirigidos al sur de Tenerife

2.4. Embarcaciones de fibra de vidrio

2.5. Web senegalesa que vendía el “viaje”

2.6. El “supercayuco”

3. Los incontables naufragios

3.1. Los cayucos que nunca llegaron

3.2. Muertos que viajan en cayuco

4. El “guantanamito” en Mauritania

5. Vigilancia y control de fronteras. Frontex

5.1. SIVE en la provincia tinerfeña

5.2. Invisibilidad de los inmigrantes

5.3. La crisis frena las salidas

La trayectoria que ha seguido el fenómeno migratorio por vía marítima, desde África hacia Canarias, ha cambiado de estrategia desde 1999 hasta 2003, así como la variación de los puntos de salida de las embarcaciones clandestinas. Durante estos años, la inmigración se ha convertido en un negocio muy rentable para unos pocos, mientras que ha destrozado la vida miles de personas.

Desde 1999 hasta el año 2006 se registró un aumento del número de expediciones clandestinas y de personas en ellas. A partir de esa fecha se redujo el número de embarcaciones, pero entrañaban más peligro, al ser de mayor tamaño y transportar a muchos más pasajeros, entre los que figuraban decenas de menores de edad, además de que para sortear la vigilancia europea en África, las travesías resultaron más peligrosas.

Lejos quedaron las pateras de la década de los 90, de seis metros de largo, con una decena de personas a bordo -aunque con el paso del tiempo se atrevieron a ocupar ese espacio hasta 20 africanos- para dar paso a los cayucos de 30 metros, como el que fue detectado en la costa de Tenerife, el 5 de octubre de 2008, con 229 ocupantes a bordo.

Desde 1999 hasta 2008 han variado las rutas y las formas de entrada clandestina en Canarias, siempre yendo los responsables del “negocio” por delante de las medidas que la Administración ha ido poniendo para frenar la entrada clandestina por mar.

Los magrebíes fueron los primeros componentes de las expediciones de las pateras, hasta que empezaron a llegar mezclados con subsaharianos, para pasar a ser sólo personas del África negra los componentes de las expediciones en pateras o cayucos. Destaca que la primitiva ruta desde Marruecos ha seguido abierta durante todos estos años.

Actas – II Congreso Internacional Latina de Comunicación Social – Universidad La Laguna, diciembre de 2010

En Marruecos, las grandes bolsas de candidatos a emigrar clandestinamente se concentraban en Casablanca y en el desierto, esperando poder salir en patera. Los que intentaban entrar por el sur peninsular recorrían un largo camino desde Casablanca hasta Larache, Asilah, Tánger y Castillejos, con el fin de intentar entrar en España por Ceuta.

Una ruta alternativa parte de Mali y Nigeria, siguiendo por Argelia hasta esconderse en Marruecos. El paso entre estos países se realiza por las ciudades de Maghina (Argelia) y Oujda (Marruecos).

Otra opción de los inmigrantes subsaharianos es colarse como polizones en buques que llegan a puertos de Senegal, Liberia, Sierra Leona o Costa de Marfil.

Con el paso de los años y la intensificación del control de Europol, las zonas de salida de las expediciones se han ido trasladando de unos países a otros, pasando desde Marruecos a Cabo Verde, Mauritania, Senegal o Gambia.

Durante 1999 hasta 2003, los africanos del Magreb salieron desde El Aaiún hasta las costas canarias directamente en pateras, aprovechando la noche. Este viaje puede durar diez, doce o veinte horas, dependiendo del estado del mar. Con el tiempo se han ido utilizando mejores barcasas, con uno o dos motores, que, incluso, llegaron a hacer el recorrido en un tiempo récord.

CUADRO N° 1

EMBARCACIONES LOCALIZADAS EN CANARIAS 1994-2009

Año	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Nº	1	8	7	23	67	61	179	277	375	340

Fuente: Delegación del Gobierno en Canarias. Año 2009

2004	2005	2006	2007	2008	2009
------	------	------	------	------	------

Actas – II Congreso Internacional Latina de Comunicación Social – Universidad La Laguna, diciembre de 2010

274	213	588	266	160	44
-----	-----	-----	-----	-----	----

Fuente: Delegación del Gobierno en Canarias. Año 2009

CUADRO N° 2

INMIGRANTES REGISTRADOS EN CANARIAS 1994-2009

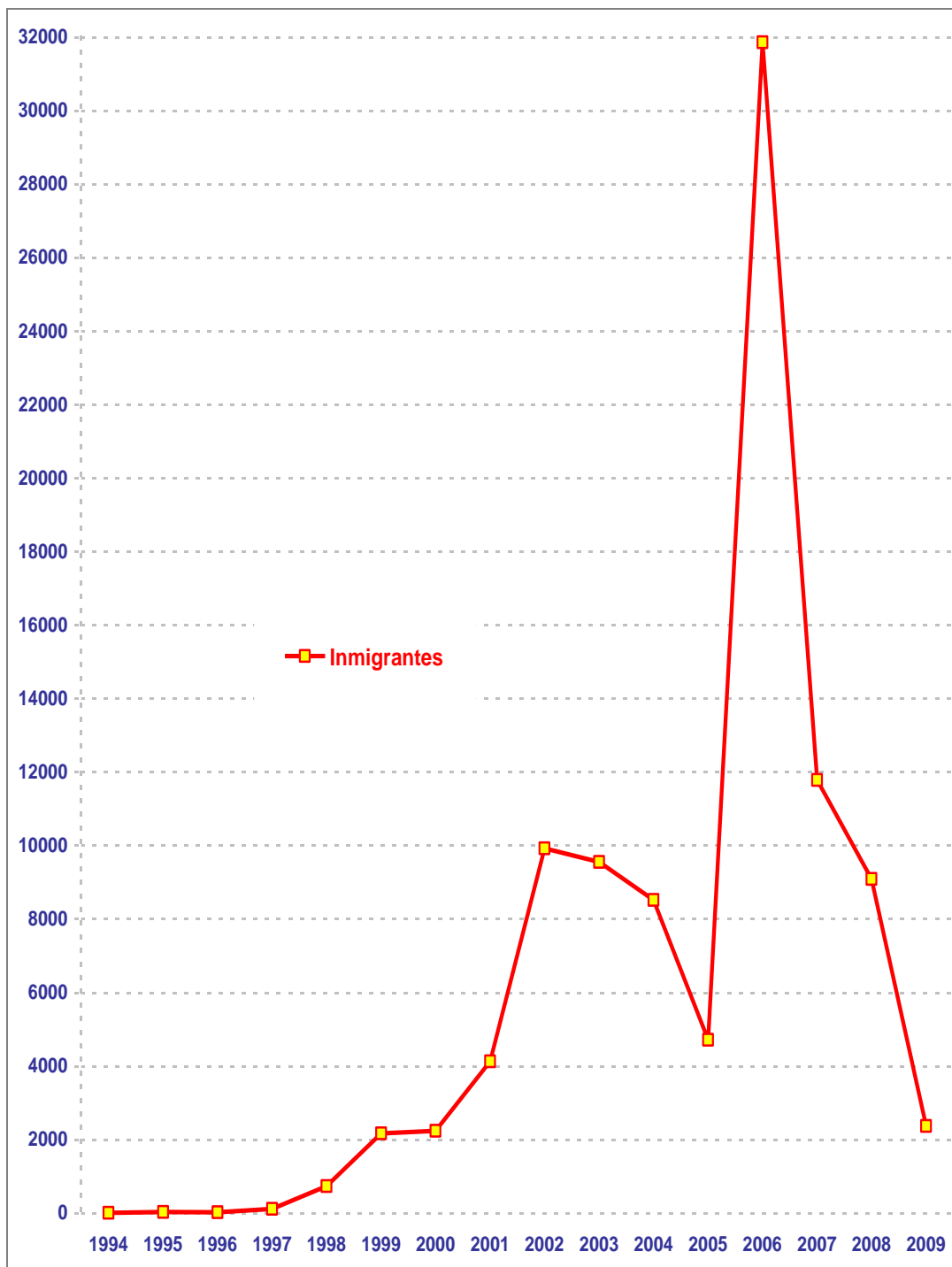
Año	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
N°	10	29	27	112	737	2.165	2.240	4.129	9.929	9.555

Fuente: Delegación del Gobierno en Canarias. Año 2009

2004	2005	2006	2007	2008	2009
8.519	4.718	31.859	11.785	9.089	2.264

Fuente: Delegación del Gobierno en Canarias. Año 2009

CUADRO Nº 3. INMIGRANTES REGISTRADOS EN CANARIAS 1994-2009



Fuente: Elaboración propia con los datos de la Delegación del Gobierno en Canarias. Año 2009

Fue en el año 1999 cuando llegaron los primeros inmigrantes subsaharianos al Archipiélago, en una de las pateras que arribó a Fuerteventura. En ese año, los nacionales de países subsaharianos se embarcaban mezclados con los magrebíes y siempre eran éstos los responsables del manejo y del control de la patera. El proceso fue cambiando con los meses. Las noticias de prensa reflejan que eran apenas una decena los inmigrantes negros en las expediciones de una veintena de personas. Así sucedió durante el año 1999, en el que se contabilizaron 87 personas de origen subsahariano en las pateras. Poco a poco se difundió la noticia de que existían cientos escondidos en el desierto o en zonas boscosas esperando salir en patera.

Eran africanos subsaharianos que ya habían arriesgado su vida en la dura travesía desde su país de origen hasta Marruecos, atravesando kilómetros y fronteras de forma clandestina para encontrar en las costas marroquíes la oportunidad de llegar a Europa vía Canarias. Estas personas tenían que esperar meses hasta que lograban embarcar.

La mayoría de los inmigrantes africanos que llegaron a Canarias en 2000 eran hombres, de los que el 94,93% procedían de Marruecos.

El prototipo de las expediciones clandestinas que llegaban a las Islas en 1999 era una patera con una docena de hombres, de origen marroquí y se dirigía como destino, preferentemente, a Fuerteventura. Ya en el año 2000, cuando comenzaron a llegar los subsaharianos, las pateras eran más grandes, con capacidad para más de 20 personas y arribaban tanto a Lanzarote como a Fuerteventura. Desde el año 2000 en adelante, los magrebíes fueron dejando paso a los subsaharianos, hasta ser sólo los de estas nacionalidades los ocupantes de las pateras.

A partir del año 2000, los inmigrantes comienzan a llegar por miles a Canarias y descienden las llegadas a las costas del sur peninsular, una vez que se impermeabilizó El Estrecho de Gibraltar, con la implantación del SIVE.

El punto de salida de todas las embarcaciones tipo patera han sido las costas marroquíes. La reducción drástica de los nacionales de Marruecos en

pateras se produjo en el año 2003, cuando se firmó un acuerdo entre ambos estados para poner en práctica la devolución inmediata de las personas de ese país que fueran detenidos por entrar de forma clandestina en España. Entonces empezaron a llegar a Canarias las pateras con subsaharianos, pero también partían de las costas de Marruecos. En principio, con uno o dos patrones marroquíes, pero al instalarse el SIVE en Fuerteventura que detectaba la llegada de estas embarcaciones, y, por lo tanto, se podía identificar a los patrones, que eran condenados con años de cárcel, el timón de las barquillas lo llevaban, por turnos, los propios subsaharianos que conformaban la expedición.

1.1. Cambio de tendencia

En cambio, en 2005, cuando se afianzan lazos económicos de la UE con Marruecos y se incrementa la vigilancia en sus costas, además de que la policía marroquí desmantela los campamentos de subsaharianos en su territorio, los inmigrantes inician la salida desde más al sur de la costa africana -Mauritania y Senegal¹- y el destino pasa a ser cualquiera de las islas occidentales canarias, preferentemente Tenerife², donde el pico del Teide les sirve como guía, aunque también registraron llegadas de cayucos tanto La Gomera, La Palma, El Hierro o Gran Canaria, pero en menos número. Así lo refleja la Prensa de Canarias.

Desde enero a marzo de 2005 partían desde Mauritania (Nuadibou) hacia Canarias, en unas barcas de pesca mauritanas, donde lograban viajar en hacinamiento más de medio centenar de personas y, una vez que el Gobierno español y Europa lograran algunos incipientes acuerdos económicos y de cooperación con Mauritania, además de afianzar allí la vigilancia de las

¹ *Canarias7*, 16 de mayo de 2006, en portada: “Miles de personas buscan en Senegal un cayuco”.

² *Canarias7*, 17 de mayo de 2006, página 3: “Otros 197 inmigrantes llegan a Tenerife en cayuco”. “Los ciudadanos de Saint Louis se alegran cuando reciben la noticia de que 1.000 irregulares llegaron a Canarias el pasado fin de semana. Tres cayucos son interceptados en Tenerife”.

costas, los cayucos empezaron a salir en abril desde Senegal³, transportando a más de un centenar de africanos. La distancia que recorrían estas últimas era de unos 1.200 kilómetros. Tanto las de Mauritania como las de Senegal iban conducidas por senegaleses. Los propios inmigrantes confirman que los mauritanos no dominan los barcos de pesca como los senegaleses.

Para burlar los controles que poco a poco se iban instaurando a finales de mayo de 2005, también en las costas de Senegal, se abrían nuevas rutas de salidas clandestinas. Para burlar la vigilancia de la Guardia Civil española en aguas mauritanas y senegalesas, el cayuco salía del puerto africano con pocos pasajeros a bordo, simulando faenas de pesca y se encaminaba hacia Cabo Verde, donde recogían al centenar de subsaharianos que iban a realizar la travesía hasta Canarias. En otras ocasiones, una piragua pequeña partía con unos cuantos y, en alta mar, se subían al cayuco grande que esperaba días para completar la expedición, lejos de los controles policiales.

La prensa recogió informaciones sobre la existencia de barcos nodriza⁴, que ayudan a los cayucos a realizar el largo trayecto que separa las costas mauritanas del Archipiélago.

A pesar de que la Guardia Civil no ha encontrado en el agua más que pateras y cayucos, por algunas declaraciones de los propios inmigrantes es fácil inclinarse a pensar que, en ocasiones, la mayor parte del trayecto la realizan en grandes barcos⁵, que, posteriormente depositan al pasaje en pateras. Todo vale para el tráfico inhumano.

1.2. Barcos “negreros”

El 5 de febrero de 2005 alcanzó la isla de Tenerife el barco “negrero” Olomne, con 227 subsaharianos a bordo. Logró llegar a 200 metros de la costa de Tajao sin ser detectado por los servicios de vigilancia ni por las fuerzas de

³ *Canarias* 7, 17 de mayo de 2006, página 3: “Nos vamos todos a Canarias”. “Los que esperan cayuco cuentan contentos que ya salen”. Así narra su crónica la periodista enviada especial a Senegal por este diario de Las Palmas.

⁴ *El País*, 24 de abril de 2006, página 14: “El 1 de abril fue avistado y fotografiado por un avión militar un buque nodriza de inmigrantes, con doce cayucos en su interior, para desembarcar a los subsaharianos”.

⁵ *Canarias* 7, 27 de febrero de 2003, página 10: “Interior admite sin cifras la llegada de barcos nodriza a las costas canarias”.

seguridad, sino que fue un pescador de Santa Cruz de Tenerife quien alertó a la Guardia Civil sobre la presencia de esa embarcación. Los inmigrantes estaban en una situación lamentable, con falta de higiene y dijeron que llevaban 20 días a base de agua, azúcar y caramelos. Once tuvieron que ser hospitalizados.

Los naufragos aseguraron que habían salido el 6 de enero de Costa de Marfil y que procedían de ese país, así como de Ghana, Liberia y Sierra Leona. También había mujeres y niños.

Para colmo, según los testimonios de los inmigrantes, los dos patrones de esta embarcación, de raza blanca, los abandonaron en el mar y llegaron a la costa tinerfeña en una zodiac, que fue localizada, vacía, por la policía. Les dijeron que iban a tierra a buscar comida. La realidad es que nunca fueron encontrados. Teniendo en cuenta que estaban cerca del aeropuerto del sur de Tenerife, no sería de extrañar que hubieran escapado en cualquier avión.

Regularización extraordinaria de 2005. Entre el 7 de febrero y el 7 de mayo de 2005, el Gobierno de España (PSOE) abrió un proceso de regularización extraordinaria en España y un total de 691.655 extranjeros solicitaron “los papeles”, de los que fueron resueltos 688.319. La noticia llegó volando a África. Allí no les importaba mucho que España exigiera unos requisitos para lograr la normalización, como llevar empadronados, al menos, seis meses en un municipio español.

Sencillamente, en África se transmitía que era buen momento para ir a España. Así lo manifestaron senegaleses que ahora residen en Tenerife y lograron el permiso de residencia en 2005. Estas personas vieron como sus compatriotas se lanzaron al mar en cayuco buscando también el permiso para residir y trabajar en Canarias o en cualquier país de Europa y, los mismos testimonios reflejan que no se echaron para atrás cuando les advertían de que eran necesarios unos requisitos que no cumplían. Los argumentos no frenaban a los africanos que esperaban para subir al cayuco. Querían intentarlo.

Actas – II Congreso Internacional Latina de Comunicación Social – Universidad La Laguna, diciembre de 2010

Tras la llegada del PSOE al poder salió un nuevo Reglamento de Extranjería, que se aprobó el 30 de diciembre de 2004 (publicado en el BOE el 7 de enero de 2005).

En contra de anteriores regularizaciones, en este caso, ecuatorianos, marroquíes y rumanos concentraron el 50% de los expedientes. El otro 50% correspondía a ciudadanos de Colombia, Bolivia, Bulgaria, Argentina, Ucrania y de África.

Los solicitantes estaban obligados a presentar un certificado de empadronamiento anterior al 8 de agosto de 2004, un certificado de penales y un precontrato de trabajo de, al menos, seis meses de duración.

En diciembre de 2005, las altas a la Seguridad Social se incrementaron en 548.720, las de los extranjeros regularizados a esa fecha.

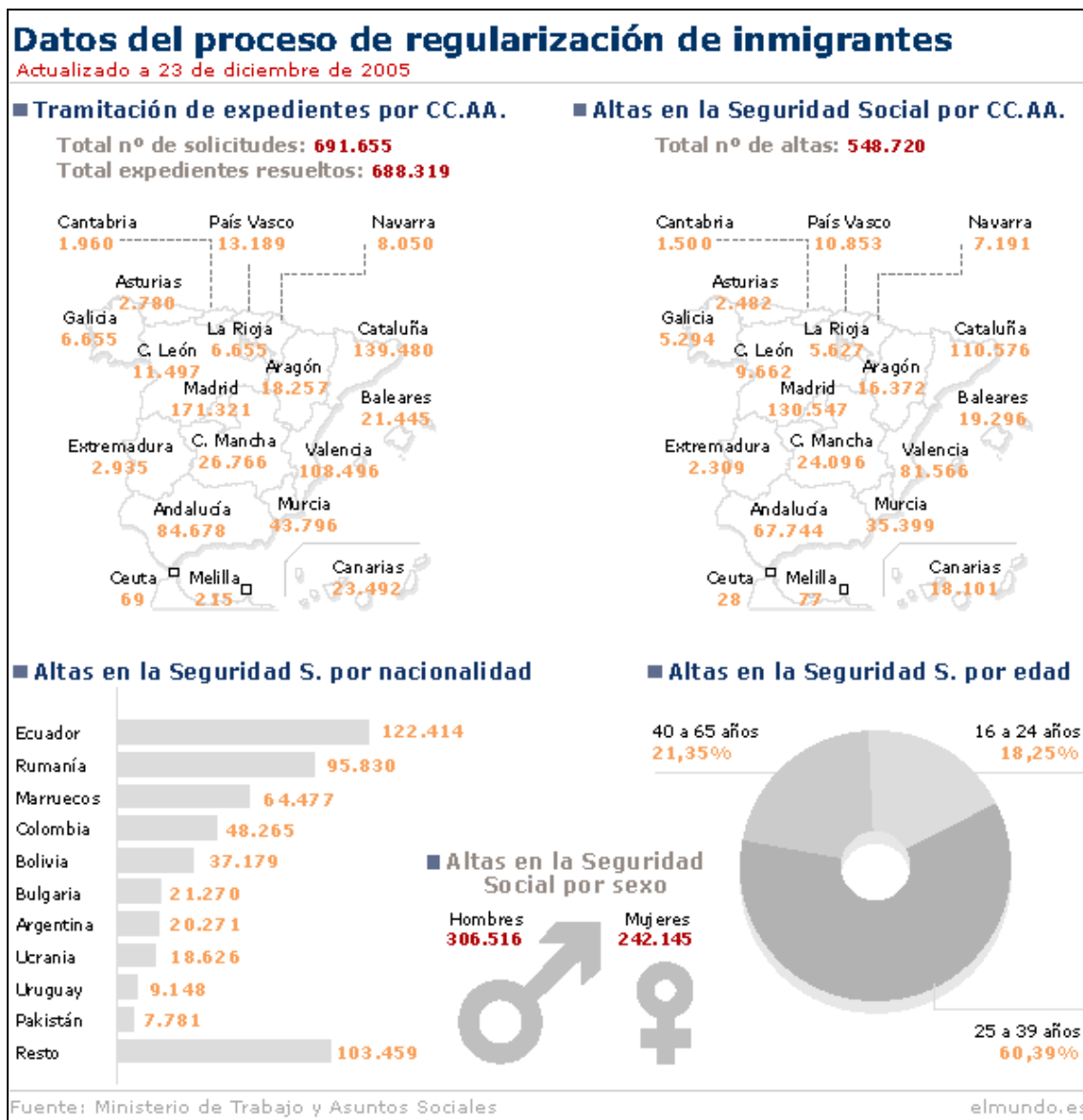
Además, las previsiones del Gobierno español eran que otros 400.000 inmigrantes se pudieran normalizar a través de la fórmula de arraigo social o laboral, previsto en la normativa.

¿Influyó este proceso en el aumento de expediciones clandestinas desde África? Es difícil saberlo. Pero, los testimonios de africanos en Canarias afirman que en los países del vecino continente que exportan población, por lo menos en los cercanos a Canarias, se conoció que España había abierto este proceso de normalización.

El diario El Mundo recogió en un gráfico los datos del proceso de regularización difundidos por el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales a finales de diciembre de 2005.

Destaca que el número de expedientes resueltos supera en 139.599 al de altas en la Seguridad Social. A finales de año, no todos los inmigrantes que pasaron a estar en situación administrativa regular fueron contratados.

Del total de expedientes resueltos, 688.319, corresponden a Canarias 23.492. Asimismo, de las 548.720 altas en la Seguridad Social, en el Archipiélago canario fueron 18.101.



1.3. Piraguas de pesca para una travesía de miles de kilómetros.

El año 2005 marcó uno de los hitos del fenómeno migratorio desde África hacia Canarias, con la llegada de los primeros cayucos a las Islas. Se ponía de manifiesto la presión que existía en el vecino continente y explotaba abriendo nuevas puertas, sobre todo, porque se habían cerrado otras.

El cayuco es el nombre de una canoa construida por el vaciado de un tronco de árbol. Su nombre deriva de la palabra cayo. Por extensión, se llaman cayucos a las embarcaciones de pesca africanas, que son estrechas y largas y se han usado para el transporte de centenares de personas hacia el archipiélago canario.

Los pescadores africanos denominan a estas embarcaciones con el nombre de piraguas o, simplemente, barcos. Sin más. Sin embargo, cuando los franceses llegaron a Senegal, bautizaron así al país, porque los nativos del lugar llamaban “sunugaal” (en lengua wolof) a sus barcos de pesca. “Sunu” significa “nuestro” y “gaal” es “cayuco”. Así lo explica Oseynu, un senegalés licenciado en Literatura Hispánica, que habla perfectamente el castellano y su gran deseo es conocer España, objetivo que no ha podido cumplir. Entre los trabajos que desempeña está el de traductor para turistas y congresistas en Senegal.

Los gobiernos africanos tienen mucho que ver con la salida de las expediciones clandestinas desde sus costas. Sin olvidar que, gran parte de la culpa la tiene Europa, porque cierra la puerta del camino legal a los ciudadanos del continente africano y sólo la abre de forma selectiva.

Igual que ocurriera en Marruecos, los inmigrantes subsaharianos aprovecharon las barcas habituales de pesca que llenan las costas de Mauritania, Senegal o Gambia para realizar las travesías clandestinas. Estos cayucos tienen unas determinadas características en cada país, con distintas formas y color, pero con la semejanza de que se usan para pescar y permiten estar en alta mar durante varios días.

Actas – II Congreso Internacional Latina de Comunicación Social – Universidad La Laguna, diciembre de 2010

A partir del año 2005, África pasó a ser noticia de forma continuada en las portadas de los medios de comunicación, debido a la inmigración clandestina.

El motivo, las llegadas en masa de naufragos a bordo de embarcaciones que presentaban unas imágenes que causaban estupor y asombro por haber recorrido miles de millas náuticas, de forma precaria, en un Atlántico que no es precisamente un remanso de paz.

El sur de Gran Canaria recibió el primer cayuco en marzo de 2005. Había partido de Mauritania. El segundo, que tenía el mismo origen, llegó al mismo lugar un mes más tarde.

La salida de estas expediciones se sitúa a 850 kilómetros de Canarias si parten del norte de Mauritania, país que tiene 1.000 kilómetros de costa o pueden superar los 1.500 kilómetros si el punto de salida está en Gambia o en el sur de Senegal. Y, ya no son las islas de Fuerteventura o Lanzarote las primeras que se encuentran en su travesía hacia Canarias -como sucedía con las pateras que tenían su origen en el sur del Sáhara-, sino las más occidentales (Tenerife, La Gomera, El Hierro y La Palma).

El 22 de octubre de 2005 llegó al sur de Tenerife la primera de estas embarcaciones, con 31 subsaharianos a bordo, entre ellos, una mujer. Arribó a una cala situada entre El Médano y Los Abrigos, en el municipio de Granadilla de Abona, llamando la atención de los campistas que lo vieron llegar por sus propios medios hasta la costa.

Los tinerfeños sólo habían contemplado escenas como esa en la televisión, porque, hasta entonces, todas las expediciones con inmigrantes habían llegado a las islas de la provincia oriental. En cambio, ese día, los vecinos de las casetas de verano de El Confital tenían ante sus ojos una desconocida embarcación alargada, de 12 metros de eslora, con casco de doble capa de fibra.

Los ocupantes de la embarcación desembarcaron por su propio pie y en su auxilio acudió la policía local y el Servicio de Urgencias Canario. Los inmigrantes dijeron que procedían de Nigeria, Liberia y Guinea.

También se personó en el lugar el servicio de información de la Guardia Civil, quien reconoció que ese tipo de barcaza, con motor intraborda, era semejante a las usadas para la pesca en países subsaharianos, muy probablemente, de Mauritania.

Según las investigaciones, la expedición podría haber realizado varias escalas en distintos puertos de la costa noroccidental africana, una de las cuales pudo haber sido en Marruecos, a juzgar por una bolsa de supermercado encontrada en el cayuco, con una bandera marroquí y letras en francés y árabe.

Después de que al cabo de los meses se incrementara la vigilancia en las costas de Mauritania, el punto de salida de las piraguas cargadas con africanos siguió desplazándose más al sur, hasta Senegal.

La llegada de cayucos aumentaba con el paso de los meses del año 2005 y se incrementó aún más el año siguiente, el de máximas llegadas, para disminuir en 2007 y aún más en 2008 y en 2009.

Aunque el número de pateras, con origen en Marruecos, había disminuido considerablemente, no se había erradicado esa ruta y, de forma esporádica, alguna arribaba a las costas de la provincia oriental.

Como ya se había instalado el SIVE en Fuerteventura, con alcance hasta Lanzarote, las expediciones de las pateras intentaban llegar a Gran Canaria, para evitar la vigilancia del radar que permitía a la Guardia Civil localizar al patrón de la embarcación y enviarle a la cárcel.

En 2005 fueron 4.718 los inmigrantes que llegaron a Canarias en expediciones clandestinas, pero, como siempre, nadie supo prever que había cambiado la tendencia del fenómeno migratorio y los cayucos, cada vez más grandes y más sobrecargados de personas dejaron en el año 2006 un total de 31.859 personas en las costas canarias. Sólo en marzo de ese año fueron 2.000 los africanos que llegaron en cayuco y subirían hasta los 4.600 en mayo, para llegar a 7.000 en agosto y a 7.400 en septiembre. Al final del año se contabilizó el mayor número registrado en las Islas.

2. AÑO 2006, “LA CRISIS DE LOS CAYUCOS”

La vía de escape en cayuco ha sido una de las formas de buscar un futuro mejor para miles de senegaleses, que no tenían perspectivas en su país. La población de Senegal se ha encontrado a principios del siglo XXI con los recursos de su mar “esquilados”, fruto del acuerdo del gobierno senegalés con Europa, por el que barcos europeos han recogido durante años la fauna de la costa senegalesa a escala industrial. De ahí que el barrio de Dakar denominado Thiaroye Sur Mer, donde la casi totalidad de la población ha vivido tradicionalmente de la pesca, haya sido conocido en el resto del mundo por la desaparición de centenares de jóvenes en las travesías clandestinas hacia Canarias, sobre todo, en el año 2006. Fueron las propias familias las que eligieron a sus miembros más jóvenes y fuertes para pagarles el viaje en cayuco, con la esperanza de que llegaran a Europa y, desde allí, mantener a los que dejaban en su pueblo natal.

Aunque la mayoría de las 588 embarcaciones de 2006 alcanzaron las costas tinerfeñas (239) o las de Gran Canaria (164), también llegaron a La Gomera (38) y a El Hierro (24). Esto volvió a ser el detonante de que la presión migratoria en el vecino continente era incontrolable y, que, el lugar de destino no era único, sino la totalidad del Archipiélago, con la particularidad de que la mayoría de las islas no estaban preparadas para recibir, acoger y atender a estos naufragos que llegaban sin previo aviso.

Ante la carencia de medios y de una realidad que se desbordaba, a finales de 2006 se denominó a esta situación como “la crisis de los cayucos”.

Actas – II Congreso Internacional Latina de Comunicación
Social – Universidad La Laguna, diciembre de 2010

CUADRO Nº 4
INMIGRANTES EN PATERAS Y CAYUCOS POR ISLAS. AÑO 2006

ISLAS	I	II	III	IV	V	VI	VI	VIII	IX	X	XI	XII	TOTAL
GRAN CANARIA	261	555	760	97	343	522	325	779	984	366	354	118	5.464
FUERTEVENTURA	178	108	145	153	232	298	277	54	293	222	192	117	2.269
LANZAROTE	17	0	0	15	15	36	0	111	99	290	161	78	822
TENERIFE	172	450	1.137	349	3.345	564	1.238	4.503	4.616	540	521	840	18.275
LA GOMERA	49	0	0	78	398	0	544	1.047	867	0	0	155	3.138
EL HIERRO	0	0	78	0	304	53	0	587	573	72	99	125	1.891
LA PALMA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	677	1.113	2.120	692	4.637	1.473	2.384	7.081	7.432	1.490	1.327	1.433	31.859

Fuente: Delegación del Gobierno en Canarias. Año 2008

CUADRO Nº 5
EMBARCACIONES REGISTRADAS POR ISLAS. AÑO 2006

ISLAS	I	II	III	IV	V	VI	VI	VIII	IX	X	XI	XII	TOTAL
GRAN CANARIA	12	18	22	3	11	14	5	16	26	14	17	6	164
FUERTEVENTURA	5	3	4	4	6	8	7	3	8	6	6	4	64
LANZAROTE	2	0	0	2	1	2	0	10	6	15	16	5	59
TENERIFE	5	12	24	7	45	9	17	40	54	8	8	10	239
LA GOMERA	1	0	0	1	8	0	6	11	9	0	0	2	38
EL HIERRO	0	0	2	0	4	1	0	7	6	2	1	1	24
LA PALMA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	25	33	52	17	75	34	35	87	109	45	48	28	588

Fuente: Delegación del Gobierno en Canarias. Año 2008

2.1. Macrocentros de retención de emergencia.

En el mes de marzo de 2006 se adoptó una medida de emergencia para la acogida de los miles de africanos que habían llegado en cayuco en escasas semanas y que desbordaban todos los recintos de retención del Archipiélago. Tenerife sentía ahora la misma situación de saturación que vivieron las islas de Fuerteventura o Gran Canaria en los primeros años del milenio, aunque en mayor medida, porque las cifras se multiplicaban.

El Gobierno central acudió al Ejército para que instalara, de un día para otro, un centro de acogida temporal en Tenerife, en el campamento militar en Las Raíces, muy cerca del aeropuerto de Los Rodeos, donde los soldados colocaron hileras de carpas, que servían como centro de retención provisional. El Ejército convocó a la prensa a presenciar las tareas. En una explanada de tierra aparecieron al cabo de pocas horas tiendas de campaña

de distintos tamaños. Muchas con literas, otras con mesas y tabloneros a modo de comedor, varias con duchas y aseos e, incluso, un lugar para recibir el catering de la comida y lavar los platos. Ese día calentaba el sol en Las Raíces, pero estaba en el aire la pregunta de qué pasaría en los días de lluvia o de intenso frío en esa zona norte de la isla.

En el verano de 2006 llegaron a vivir en este campamento 3.000 personas al mismo tiempo, haciendo turnos en largas filas para usar cualquiera de las dependencias comunes, como el comedor o los aseos.

Al poco tiempo se instaló un campamento similar en otro acuartelamiento militar, en La Isleta (Gran Canaria).

Esto motivó que organizaciones defensoras de los derechos humanos denunciaran que en los centros de retención “se violan derechos fundamentales”⁶. En concreto, señalan que la suma de informes que denuncian las condiciones de los centros de internamiento y la falta de respeto a los derechos fundamentales “es abrumadora”.

Entre las violaciones de derechos, Amnistía Internacional apunta⁷:

-Secretismo y falta de transparencia respecto a lo que pasa en esos centros, porque las ONG no tienen acceso a entrar a ellos y entrevistar a los extranjeros detenidos, excepto en raras ocasiones, pese a lo que indica el artículo 6.2 de la orden de 22 de febrero de 2009.

-Arbitrariedad de las autoridades del centro, con posibilidad de emplear la fuerza física para establecer la normalidad, sin obligación de notificar al juez (salvo infracción penal).

-Falta de intérpretes y de asistencia jurídica, lo que produce una absoluta indefensión del interno.

-Falta de mecanismos e información sobre el ejercicio del derecho de asilo.

⁶ Asociación Pro Derechos Humanos de Andalucía “Centros de Retención e Internamiento en España”, octubre 2008, página 7.

⁷ Silveira, Héctor: “Los centros de Internamiento y el Estado de Derecho”, <http://www.ub.es/ospdh/hsilveira/silveira-centrosinternamiento.pdf>. Amnistía Internacional, “Los derechos de los extranjeros que llegan a las islas Canarias”, junio 2006.

-Deficientes condiciones de vida: hacinamiento y falta de espacio o de aire, malas condiciones de salubridad, entre otras.

-Régimen de visitas arbitrario. Los guardias sólo dan un cupo de visitas por día para el conjunto de todos los detenidos.

-Deficiente asistencia sanitaria. Por ejemplo, Médicos del Mundo denunció, en noviembre de 2007, que se expulsa desde Canarias a inmigrantes enfermos, sin la garantía de que vayan a poder ser asistidos en sus países de origen, como jóvenes diabéticos, que no tienen acceso a la insulina en África.

Por su parte, otra entidad defensora de los derechos, Asociación Pro Derechos Humanos de Andalucía, realiza un exhaustivo estudio sobre los centros de retención de emergencia en Canarias:

TENERIFE. El CIE de Hoya Fría (Tenerife), con una capacidad de 328 plazas, habilitó una carpa exterior para 1.000 personas, “y la Subdelegación del Gobierno en la provincia tinerfeña dice oficialmente que el centro de Hoya Fría tiene capacidad para 1.321 personas”. Señala que es una moderna instalación, muy funcional pero con pocas comodidades “y, como tal, sirve de modelo para otros CIE”. Pero, “de todas formas, el 1 de diciembre de 2006 moría un inmigrante de Gambia de 19 años, presuntamente por falta de atención médica tras su llegada en un cayuco y en julio de 2008, dos inmigrantes senegaleses lograron salir del centro tras saltar una valla y el perímetro de seguridad”.

LANZAROTE. Los inmigrantes “suelen ser internados en la vieja terminal del aeropuerto, con capacidad para 200 personas”. Apunta que el Ministerio de Interior tenía prevista la creación de un CIE en el antiguo polvorín del Morro de Güime, que lleva quince años abandonado, con una dotación de 2.707.964 euros para 2006, pero lo impidió la oposición de los partidos en el Congreso a ceder este espacio. En abril de ese año, el Cabildo de Lanzarote llegó a un acuerdo con el Ayuntamiento de Teguiise para construir el centro de retención en Tahíche, en la parte trasera de la cárcel de esa localidad, en un terreno insular de 10.000 metros cuadrados. Sin

embargo, el proyecto no salió adelante porque, el 26 de junio de 2006, el Parlamento canario se opuso, con los votos en contra del PP y CC y la Cámara regional solicitó la construcción de un “pequeño centro de tránsito”.

FUERTEVENTURA. El centro de El Matorral, en Fuerteventura, es el más grande de la Unión Europea, con capacidad para albergar a 1.200 personas, aunque su capacidad nominal es de 1.080 camas. En septiembre de 2006 se produjo un motín en el que varios inmigrantes resultaron heridos a consecuencia de la intervención policial. Al mes siguiente, se protagonizó otro incidente similar cuando algunos senegaleses se amotinaron al negarse a ser identificados para evitar la deportación.

El Comité de Libertades Civiles, Justicia y Asuntos Internos del Parlamento Europeo promovió una investigación, en junio de 2007, sobre la situación de los centros de internamiento en España, entre los que figura este de Fuerteventura. La redactora del informe, Sara Prestianni, detalla el hacinamiento y el maltrato que sufren los retenidos en El Matorral, donde “los inmigrantes hablan de violencia física por parte de la policía, golpes de porra a quien se sale de la fila obligatoria durante la distribución de la comida...”⁸.

LAS PALMAS. El centro de Barranco Seco, con 168 plazas, fue motivo de una denuncia ante la relatora especial de la ONU, por el hecho de que algunos inmigrantes sólo tenían tres minutos a la semana para hablar con el abogado y desconocían en estado de sus expedientes. También la Memoria de la Fiscalía General del Estado, hecha pública en septiembre de 2008, pone de manifiesto que el centro “necesita importantes reformas organizativas y de acondicionamiento, porque está obsoleto y no está preparado para albergar a la amalgama de internos con situaciones dispares a la que da cabida”.

2.2. Centros de Internamiento “no oficiales” en Canarias.

⁸ Prestianni, Sara, Informe “El infierno de los sin techo en el reino de España”, en el marco de la investigación promovida por el Parlamento Europeo, <http://www.rebellion.org/noticia.php?id=69258>

La APDHA también indica que organizaciones humanitarias han denunciado “de forma reiterada” los espacios improvisados habilitados por el Gobierno, muchas veces en condiciones bastantes lamentables”. La asociación andaluza critica que en 2006, “de forma improvisada se fueron habilitando espacios para *amontonar* africanos” y, en septiembre de 2006, “llegaron a 14.000 los inmigrantes en los CIE: 4.000 en La Gomera, 1.500 en El Hierro, 1.800 en la Comisaría de Tenerife Sur, 3.000 en Las Raíces, 1.400 en Hoya Fría y unos 1.600 en El Matorral”.

2.3. Con GPS dirigido al sur de Tenerife.

La evolución de la trayectoria de la inmigración clandestina desde África a Canarias alcanza un hito cuando las expediciones de los cayucos incorporan tecnología punta para llegar al destino con éxito, como un Global Positioning System (GPS) y también teléfonos vía satélite, que no pierden cobertura en el mar, con los que mantienen contacto con el punto de destino, mediante compatriotas residentes en las Islas, que les informan del estado de la mar y de la vigilancia de las costas canarias, entre otros datos de interés.

En septiembre de 2008 es ya una práctica frecuente en todos los cayucos y pateras que salen desde África llevar un GPS con las coordenadas a un determinado lugar de la costa española, casi todos dirigidos al sur de Tenerife⁹.

Los cayucos incorporan un GPS y un teléfono vía satélite, pero los inmigrantes tiran ambos utensilios al mar antes de llegar a tierra, porque saben que este material es analizado por la Policía, así como los motores o la brújula. De esta forma no se pueden identificar los contactos que han mantenido durante el viaje. También se deshacen del GPS, para que no se pueda confirmar lo que se sabe en África: que se compran en unos grandes almacenes de informática de Canarias.

⁹ *El Día*, 22 de julio de 2008, “Los cayucos salen de Mauritania con el GPS dirigido al sur de Tenerife”, página 25.

Actas – II Congreso Internacional Latina de Comunicación Social – Universidad La Laguna, diciembre de 2010

La vigilancia española que “pateaba” los puertos mauritanos comprobaron con sus propios ojos que los GPS llegaban al país africano en las bolsas del conocido comercio en el que habían sido adquiridos -Media Markt- en Gran Canaria (la primera isla en la que se instalaron esos grandes almacenes), aunque después eran revendidos en Senegal o Mauritania.

Lo curioso es que la Policía y la Guardia Civil han constatado desde hace años que la procedencia de los motores y también de los demás utensilios tecnológicos de los cayucos se fabrican específicamente para África en países asiáticos, pero se comercializan a través de Canarias y no se ha detenido a nadie como colaborador de la inmigración clandestina.

La prensa nacional recogía el 12 de octubre de 2008 el testimonio de un inmigrante argelino que llegó a Murcia en una expedición en patera: “Utilizamos un GPS. Una persona de Mostaganem nos introdujo las coordenadas en el GPS desde su cibercafé. Pero se rompió en alta mar y un barco de la Armada española nos recogió y nos condujo hasta Cartagena”. Esta fue parte de la declaración del joven argelino de 22 años, Medjoub A. ante los funcionarios policiales.

El mes de septiembre de 2008 acabó con un saldo de 5.500 personas llegadas en cayuco al Archipiélago, la mayoría al sur de Tenerife, y, una de las expediciones alcanzó la playa de Los Gigantes, una zona de acantilados al noroeste de la isla. Era el 16 de septiembre y fue un pescador de Santiago del Teide el que avistó la barca con los subsaharianos a bordo a primera hora de la mañana.

El hotel Los Gigantes cedió el desayuno (café con leche, sándwiches y fruta) para que los inmigrantes pudieran tomar algo caliente y de alimento.

La obsesión por la seguridad crecía de año en año, pero no disuadía a los candidatos a emigrar de forma clandestina. Al contrario, ingeniaban fórmulas para evitar la vigilancia costera y partir desde alta mar. Para ello, los inmigrantes se valían de grandes barcos pesqueros extranjeros (rusos y coreanos), que faenaban en la zona, para salir del puerto simulando tareas de pesca y subirse al cayuco que esperaba en alta mar, fuera del alcance de las patrulleras. La tripulación de estos barcos también cobraba un “peaje”.

La prioridad seguía estando en la vigilancia. Según un informe aprobado ese mes por la Eurocámara, y defendido por el ponente socialista Javier Moreno, las operaciones de Frontex debían ser permanentes en las zonas de “alto riesgo”. Además, el documento pedía un sistema de patrullas conjuntas sin interrupción en el tiempo en esas zonas, especialmente en las fronteras marítimas. El presupuesto de Frontex en 2008 ascendió a 70 millones de euros y el Parlamento Europeo aprobó que para el siguiente año fuera de 80 millones.

En la primavera de 2006 se comenzaron a construir cayucos en Casamance (Senegal), de 25 y de 30 metros de largo, por cuatro de ancho, provistos de dos motores de gran potencia, con la única finalidad de trasladar a africanos hasta Canarias. La flota de los existentes en los puertos para la pesca había quedado mermada por el centenar de expediciones que habían salido hacia Canarias. Los que se fabricaban tenían capacidad para albergar a casi 200 personas, algo que parecía descabellado para el pensamiento, pero que se pudo comprobar meses más tarde con la llegada del “supercayuco”.

Quedaba de manifiesto que la inmigración irregular encontraba nuevos puntos de salida conforme se iban cerrando otras. Esta nueva ruta había surgido después de que se incrementara la vigilancia en las costas mauritanas, hasta tal punto que los cuatro kilómetros de playa de Nouadibú, de donde han partido decenas de cayucos, estaban tan vigilados que resultaba difícil salir de allí, aunque, a pesar de todo, alguno se escapaba.

La isla de La Palma fue la última de las siete del archipiélago canario en recibir alguna de estas expediciones. En octubre de 2007 llegó el primer cayuco o a la Isla Bonita, con 131 personas a bordo. A la población de esta isla, que contaba con un total de 86.062 habitantes en 2007¹⁰ le causaba estupor y asombro contemplar que este elevado número de personas viajaran miles de kilómetros en una embarcación de esas características, con ninguna medida de seguridad. El 5 de agosto de 2008 se produjo un golpe militar en Mauritania que acabó con el gobierno democrático del país musulmán y quedó fuera del poder el presidente Sidi Mohamed Ould Cheikh Abdallahi, que había

¹⁰ INE, según los datos del Padrón Municipal de Habitantes de 2006.

tomado el mando en marzo de 2007, en unas elecciones avaladas por la comunidad internacional.

Esa inestabilidad política provocó que el Gobierno del país se desentendiera del control de la inmigración clandestina y fue el norte de Mauritania, la zona de La Güera, el lugar de partida de los cayucos del segundo semestre de 2008.

Este “punto caliente” de salida de expediciones clandestinas se encuentra en el extremo sur del Sahara Occidental, justo a la espalda de Nuadibú. Es un territorio que se ha convertido en el centro de todo tipo de tráfico ilícitos y, lugar idóneo para los cayucos con inmigrantes. Pero, cuenta con un gran inconveniente: el Océano bate con fuerza y los vientos alisios azotan levantando la arena que se estrella contra la cara. No es una playa fácil para la entrada o salida de cualquier embarcación.

2.4. Embarcaciones de fibra de vidrio

En 2008, la pesca artesanal senegalesa se llevaba a cabo con 12.000 piraguas en todo el país, donde figuraban unos 60.000 pescadores y generaba un número similar de empleos indirectos en las comunidades pesqueras, como por ejemplo por las mujeres que se dedicaban a la transformación del pescado o los comerciantes y otros puestos de trabajo afines. La pesca artesanal senegalesa era la proveedora principal de productos pesqueros, tanto para la exportación a los mercados internacionales como para los mercados regionales y locales.

Los profesionales de la pesca artesanal se mostraban a favor de la sustitución progresiva de las piraguas tradicionales de madera por otras hechas de fibra de vidrio. Este cambio podía ser muy beneficioso para el país, que también debía afrontar un proceso de deforestación, ya que para la construcción de una gran piragua de madera es necesario talar dos grandes árboles.

Además, ese tipo de embarcación exige un mantenimiento muy costoso y frecuente, puesto que cada seis meses es preciso que los carpinteros realicen labores de reparación.

Por otra parte, las piraguas hechas de fibra de vidrio son más limpias y ligeras que las de madera y, por lo tanto, consumen menos carburante. Se trata de un factor a tener en cuenta en un momento en que el coste de los combustibles resulta elevado.

Las piraguas de fibra de vidrio están también mejor equipadas para conservar el pescado y, además, su mantenimiento es mucho más fácil. En los años 80 la pesca era el sector que más riqueza generaba en el país, pero con el paso de la pesca artesanal a la industrial, los pescadores senegaleses no tienen nada que hacer frente a los barcos extranjeros (europeos y asiáticos) que faenan allí, a lo que se une la imposibilidad de exportar el pescado que obtienen tras cruzar muchos kilómetros de litoral.

No obstante, la sustitución de las piraguas de madera por otras de fibra de vidrio resulta muy costosa para los pescadores, dado que una piragua de fibra de vidrio cuesta más del doble que una de madera. Por este motivo, las organizaciones locales de pescadores solicitaban ayudas a distintos gobiernos, a base de microcréditos, por ejemplo, con el fin de asegurar una renovación progresiva de la flota.

Los jóvenes senegaleses se preguntan ¿dónde podemos pescar?, puesto que la mayoría del mar está vendido a las grandes compañías pesqueras de otros países.

Esta es una de las razones por las que ha prosperado la inmigración clandestina entre la población adolescente, la falta de futuro en su país natal. Otro aspecto importante a tener en cuenta se refiere a la modernización que ahora se exige en la manipulación del pescado.

El problema de la higiene se debía resolver con un cambio en los comportamientos habituales del sector de pesca artesanal. La mayor parte de las personas que manipulaban el pescado a bordo de las piraguas y muchas mujeres que trabajan en el sector, así como los que trabajan en los muelles de desembarque, no estaban bien informados sobre las exigencias higiénicas.

En este sentido, las asociaciones de pescadores demandaban también sistemas de información y de formación al respecto. El hecho de que muchas de esas personas tengan un índice de alfabetización muy bajo hace que las cosas sean aún más difíciles.

Estas piraguas de fibra son las que alcanzaron las costas canarias con personas de origen subsahariano a bordo.

2.5. Web senegalesa que vendía el “viaje”

En 2006, como si de una agencia de viajes se tratara, la página web senegalaisement.com ofertaba en Internet viajes en cayuco para entrar en Europa a través de Canarias.

“Los desembarcos masivos en Canarias son una buena solución para los hombres senegaleses, especialmente para los más jóvenes”, señalaba en su inicio. Entre las explicaciones de la travesía aseguraba que, aunque podía parecer peligrosa, “en contra de lo que nos hace creer la prensa occidental, el riesgo es nulo si se respetan las condiciones de seguridad”. Alentaba a realizarla, porque, en definitiva, “la mejor solución es entrar en territorio europeo vía Islas Canarias, donde el desembarco es más fácil y el más cercano a las costas senegalesas”. Recomendaba dos vías. La primera, que un conjunto de hombres se junten para comprar un cayuco y un motor. “Un cayuco de 50 plazas con un buen motor son 450 euros, apenas 90 euros por persona, pero la gasolina, la comida y los equipamientos de seguridad hacen subir el coste individual a 150 euros”. En segundo lugar ofrecía buscar a los “facilitadores”, que suelen ser pescadores que tienen piragua. “Suelen ser más caros que si se compra el cayuco en grupo. Piden 300 euros a cada persona por el trayecto Dakar-Fuerteventura”. Y apuntaba: “el sobrecoste debería hacer pensar que la mejor solución es la primera”. Entre los detalles para conseguir el objetivo, la web precisaba los puertos de salida. “Lo ideal es planear una salida desde Saint Louis. Como hay varias fuerzas de seguridad vigilando las costas, hay que conseguir que hagan la vista gorda”. En este sentido, alertaba de que hay

diferencia entre unos cuerpos de seguridad y otros, “en cuanto a la firmeza de su voluntad de servicio”. Por ejemplo, “la misión marina senegalesa es, en principio, vigilar el espacio marítimo nacional. La armada de Senegal, bastante más honesta e íntegra, es más difícil de corromper. La policía marítima también está presente. Podéis ofrecer un pequeño soborno, puesto que esta policía está compuesta en su mayor parte por ratas, que no desprecian un soborno por cerrar los ojos”.

El autor de la web insistía en que en ningún caso deben llevar documentos encima. “No ser identificable es la clave del éxito. Los policías fascistas europeos no conocen vuestra nacionalidad, por lo tanto, no pueden expulsaros a vuestro país”. Recalcaba que nadie “debe decir cuál es su país de origen”. Continuaba: “Gracias a Cruz Roja, Amnistía Internacional y a la Liga Internacional para los Derechos Humanos, si llegáis a aguantar varios días sin desvelar vuestra identidad, vuestras posibilidades de éxito se acercan al 100%”. Con seguridad, afirmaba: “Una vez que se desembarca en Canarias estáis ya en territorio de la UE, y la circulación es libre. Podéis elegir un país para instalaros. El único riesgo es pasar 24 horas en una cárcel. Os aconsejamos que elijáis Francia o Bélgica, porque son francófonos. Varios centenares de miles de inmigrantes que han elegido este destino evolucionan sin problemas en estos dos países”. También matizaba que nada más llegar a España, “tras el desembarco, el siguiente paso es ir a un centro de asilo, donde comeréis mejor que en Senegal, e, incluso, podéis llamar por teléfono. Después, tendréis viaje gratis, pagado por Zapatero, normalmente, a Madrid”.

Por último, daba consejos para cruzar la frontera con Francia. “Si deseáis salir del país, la puerta más rápida es el tren de Montpellier y es la vía más barata. Atravesaréis la frontera, pasando sobre la colina, con numerosos controles en el tren. Pero habréis ganado y tendréis muchas posibilidades de obtener la residencia e, incluso, la nacionalidad”. No escondía que uno de los inconvenientes “es el poco confort del viaje y lo largo del camino”. Además, “es difícil encontrar trabajo sin papeles y es recomendable leer la prensa local, para saber qué país proyecta una regularización masiva para aprovechar

las ofertas. El precio está entre los 190 y los 380 euros por persona, incluidos el viaje en cayuco y 10 euros de teléfono”.

Al final, la página explicaba las zonas turísticas que ofrecía Canarias, isla por isla, detallando las playas o los monumentos que merece la pena visitar. Con este detalle se volvía a poner de relieve que, el punto de vista del hecho migratorio de los responsables del negocio en origen, distaba mucho de la realidad que vivían los inmigrantes a su llegada a la soñada Europa.

Pero, las noticias vuelan y los medios de comunicación españoles tardaron poco en hacerse eco de esta página web y en unas semanas desapareció de ella la oferta del viaje en cayuco.

2.6. El “supercayuco”

El 30 de septiembre de 2008 se acercaba a la costa de Gran Canaria un inmenso cayuco, con 229 personas a bordo, el máximo número de ocupantes registrado en este tipo de embarcaciones, cuando salió a su encuentro el buque de Salvamento Marítimo “María Zambrano”. El capitán, un aficionado a la fotografía, pudo sacar unas instantáneas magníficas del encuentro entre las dos naves. Las fotografías en alta mar, realizadas por el capitán con una cámara digital casi profesional, muestran el hacinamiento “ordenado” en el que habían realizado la travesía de cuatro días las 229 personas, que dijeron que habían partido de Senegal.

Los profesionales de salvamento realizaron el trasbordo de todos los subsaharianos sin problema y el “supercayuco” quedó abandonado a la deriva en el Atlántico.

La información recogida por la prensa, el 1 de octubre de 2008, hacía hincapié en que el cayuco “era de desproporcionadas dimensiones”, un hecho sin precedentes. Los servicios de emergencia mostraron su extrañeza ante ese cayuco, que superaba los 20 metros de eslora y era más largo que la embarcación de Salvamento Marítimo que acudió a su rescate.

Este número de personas desbordó las instalaciones de acogida. La Comisaría de Playa de Las Américas no podía dar cabida al grupo mientras se

resolvían los trámites burocráticos previos a su internamiento en el centro de retención de Hoya Fría.

La Policía instaló carpas en el aparcamiento de la Comisaría para albergar durante 72 horas a los africanos.

La falta de higiene, la carencia de medios y la precariedad fueron denunciadas por los mismos policías, a través de un sindicato.

3. LOS INCONTABLES NAUFRAGIOS

Es incalculable el número de víctimas mortales que ocasiona el fenómeno migratorio irregular. Sólo en algunas ocasiones se ha tenido constancia de las dimensiones de dicha tragedia¹¹.

Tanto la playa de Tarfaya -el litoral de la costa marroquí más cercano a Canarias- como las costas de Fuerteventura y las del sur peninsular han recibido decenas de cadáveres de inmigrantes procedentes de pateras que han naufragado en su intento de llegar a Canarias¹² y estos hechos se han convertido en la cara más amarga de la inmigración irregular.

La diferencia está en que, así como en España se ha informado de todos los naufragios registrados y de los cadáveres recuperados, en la costa africana no ha ocurrido lo mismo, por parte de las autoridades marroquíes.

El 13 de julio del año 2000, en Tarfaya, las personas que vieron la llegada de los cuerpos sin vida en el agua, al ritmo de la marea, pusieron de manifiesto que las circunstancias en las que han aparecido esos cadáveres indicaban que eran los ocupantes de una patera que partió desde las costas marroquíes hacia Canarias en las semanas anteriores.

Además, señalaron que esa expedición que partió hacia el Archipiélago estaba formada por una treintena de indocumentados, casi todos subsaharianos, junto con algún marroquí y, posiblemente, un hindú, datos que coincidieron con los cadáveres que devolvió el mar a las playas de Tarfaya.

El detonante de la amarga situación fue la presencia de uno de los cuerpos encima de una roca, bastante deteriorado. Cuando se acercaron a

¹¹ *Canarias7*, 16 de abril de 2000, en la portada: “Tres mujeres mueren ahogadas en Lanzarote al hundirse una patera”. *Canarias7*, 19 de febrero de 2000, en la portada: “15 desaparecidos al hundirse una patera que venía rumbo a Canarias”. *Canarias7*, 14 de julio de 2000, en la portada: “Mueren 14 inmigrantes que venían en patera a Canarias. La cifra de personas que han fallecido en los últimos 12 meses cuando intentaban alcanzar las costas del Archipiélago se eleva ya a 65”. *Canarias7*, jueves 16 de enero de 2003, en la portada: “Una mujer ahogada y once desaparecidos en una patera en Jandía”. *Canarias7*, 20 de enero de 2003, página 71: “Ayer fueron enterrados los nueve africanos cuyos cadáveres fueron rescatados del mar tras naufragar la barquilla en la que trataban de alcanzar las costas canarias”.

¹² *El Día*, 17 de enero de 2003: “Localizan el cadáver de otro inmigrante que desapareció en aguas de Fuerteventura”. *El Día*, 8 de septiembre de 2003, en la portada: “La Guardia Civil rescata el cadáver de un inmigrante en aguas de Fuerteventura”. *El Día*, 3 de diciembre de 2003, en la portada: “Desaparecen 15 inmigrantes en aguas canarias”.

recogerlo observaron que en los alrededores existían muchos más, flotando en pequeñas pozas de agua que se formaban en la misma orilla.

Después de comunicárselo a las autoridades marroquíes, los testigos presenciales vieron cómo trasladaban a los cadáveres sin querer facilitar información alguna.

La Delegación del Gobierno en Canarias hizo un balance de los naufragios registrados en aguas cercanas a Canarias en 2003 y señaló que como consecuencia de alguno de los siete naufragios de pateras de ese año, en los que murieron, al menos 80 personas, otros 62 inmigrantes fueron rescatados con vida del mar.

El mes de junio de 2003 fue trágico. Tal y como reflejó *Canarias 7* “Nueva tragedia en las costas canarias”, en poco más de una semana, “el vuelco de dos embarcaciones al ser abordadas por patrulleras de la Guardia Civil deja un balance de quince cadáveres recuperados y seis desaparecidos”¹³. Esa semana trágica de la historia de la inmigración en las cercanías de las costas de Fuerteventura, a sólo 800 metros del litoral de Tuineje, se registraron dos naufragios. Los detalles del suceso se repitieron: la patera volcó cuando los agentes habían comenzado a izar a la patrullera a los ciudadanos extranjeros, que se pusieron de pie a la vez, temerosos de hundirse por tener una vía de agua, según los testimonios de la Guardia Civil que los estaba rescatando.

Cayeron todos al mar menos tres. Entonces los agentes lanzaron al agua chalecos salvavidas y la lancha auxiliar, con la que consiguieron rescatar a otras tres personas. Ahí desaparecieron nueve inmigrantes subsaharianos. La Guardia Civil rastreó la zona sin éxito y en la mañana del día siguiente aparecieron dos cadáveres y otros seis por la tarde¹⁴.

Hacia poco más de una semana se había producido otro naufragio de similares características a dos millas de Fuerteventura, cuando volcó una barquilla que llevaba a 26 personas a bordo, de las cuales 11 fueron

¹³ *Canarias7*, 11 de junio 2003, página 10, con el cintillo “Nueva tragedia en las costas canarias”. En las páginas 9 y 10: “El naufragio de una patera deja otros nueve muertos en Fuerteventura. Morales exige a Madrid que <de una vez> ponga medios para controlar las pateras”. *Canarias7*, 16 de agosto de 2003, páginas 2 y 3 “Un total de 78 inmigrantes ahogados”.

¹⁴ *Canarias7*, 11 de junio de 2003, páginas 9 y 10.

rescatadas con vida, de otras seis se encontraron los cadáveres y el resto desapareció. Ya se empezó a denominar a Canarias “la costa de la muerte”.

El día 1 y 2 de agosto de 2003, también *Canarias7* dedicaba amplias páginas al fenómeno de la tragedia de los naufragios en la “costa de la muerte”, con imágenes de los cadáveres, bajo un cintillo: “el drama se repite”¹⁵.

El último día de julio de 2003 se repitió la tremenda historia. Ese día perdieron la vida 15 inmigrantes delante de la patrullera de la Guardia Civil que los iba a rescatar en el mar.

Según declararon los propios guardias civiles, “el problema está en que la patera vuelca al mínimo movimiento y, cuando se acerca la patrullera, los inmigrantes se ponen de pie a la vez y se desestabiliza la barquilla y vuelca”. Son “cascarones de nuez”, dijeron las fuentes, “pero no hay otro medio de aproximación”. Desde la Delegación del Gobierno en Canarias se explicaba que para que la patera pueda acoger a más personas se hacen más altas. Eso explica que el número medio de inmigrantes por embarcación sea de 29, cuando hace unos años llegaban unos 19.

El aumento de la capacidad confiere también mayor inestabilidad, con lo que, al menor movimiento, sus ocupantes acaban cayendo al mar.

Desde Cruz Roja¹⁶ se insistió en la necesidad de contar con lanchas neumáticas para actuaciones de rescate, como las que funcionan en la zona de Tarifa y como lo aconseja el protocolo de Salvamento.

“Interior dice que las patrulleras de la Guardia Civil no son idóneas para rescatar pateras”, indica un informe del Ministerio de Interior al que tuvo acceso esta doctoranda, con fecha del 3 de septiembre de 2003.

Ese ministerio argumentaba que las patrulleras de la Guardia Civil no reunían seguridad para rescatar y embarcar a los ocupantes de las pateras en alta mar, debido a que no habían sido construidas para esa función.

El escrito, dirigido al teniente coronel, primer jefe de la Comandancia

¹⁵ *Canarias7*, 2 de agosto de 2003, portada y páginas 2 y 3. *Canarias7*, 1 de agosto, página 3.

¹⁶ *Canarias7*, 12 de junio de 2003, en la portada: “Cruz Roja denuncia que las patrulleras no sirven para salvar a inmigrantes. Su presidente en Fuerteventura, Gerardo Mesa, recuerda que el ministro del Interior se había comprometido a dotar a la Isla de recursos de salvamento”.

de la Guardia Civil de Santa Cruz de Tenerife, recordaba que, excepcionalmente, en las patrulleras medias, como la que trabajaba en esos momentos en Fuerteventura, podría subir a bordo un máximo de 12 pasajeros. Precisa que esa cifra “podría incrementarse en situaciones de emergencia, aunque sin llegar a superar ciertas limitaciones que pudieran poner en peligro su estabilidad”.

En concreto, las recomendaciones señalan que el número de pasajeros de las embarcaciones de la Guardia Civil no debían sobrepasar los 25 ó 30, lo que contrasta con las imágenes de la llegada de la patrullera al muelle, con la cubierta sobrecargada de personas.

El primero de los consejos que indica Interior es que la Guardia Civil debe solicitar el apoyo de Salvamento Marítimo para interceptar las pateras, “cumpliendo las condiciones impuestas por el Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes, mediante el apoyo de la embarcación auxiliar, cuando las circunstancias lo permitan”.

El protocolo de salvamento en el mar aconseja que los transbordos de una embarcación a otra se realicen con la ayuda de la zodiac de apoyo, con el fin de trasladar a los pasajeros de uno en uno, aunque la operación de rescate lleve horas.

En el caso de las pateras, durante años se estuvo realizando el traslado en directo, desde la patera hasta la patrullera, con el peligro que eso conlleva.

Como ya hemos apuntado antes, una de las causas de las muertes en la tarea de trasladar a los miembros de la expedición desde su precaria embarcación hasta la de la Guardia Civil era que todos los africanos se ponían de pie a la vez y se desestabilizaba su patera, cayendo al mar. Al ser los naufragos un elevado número de personas, en ocasiones no eran suficientes los salvavidas lanzados por los agentes y contemplaban con espanto que los inmigrantes se hundían sin remedio. A esto se suma que la mayoría de los africanos no saben nadar y en pocos segundos desaparecen en el Atlántico.

Además, los que hacían la travesía desde África hasta Canarias traían varias prendas de ropa en el cuerpo, lo que hacía más difícil que pudieran

moverse en el agua, tanto por el peso de la ropa mojada, como por la dificultad para agitar los brazos y las piernas en su intento de subir a la superficie. Tuvo que pasar más de un año, después de que ocurrieran tantos naufragios al lado mismo de la patrullera, para que la Guardia Civil contara con la ayuda y el apoyo de Salvamento Marítimo para remolcar las embarcaciones o realizar los transbordos de los inmigrantes con más facilidad, debido a que las embarcaciones de Salvamento tienen una estructura más adecuada para izar a las personas desde otra embarcación.

Pero, la vigilancia de la Agencia de Fronteras Exteriores de la Unión Europea (Frontex) en Mauritania y Senegal no pudo evitar que, en 2007 se recuperaran 66 cadáveres y que el número de desaparecidos se fijara en 514, según los datos recabados por la propia agencia.

El 22 de septiembre de 2008, el Gobierno de España anunció que eran 180 los inmigrantes muertos en el mar desde 2004, pero, en ese año, las asociaciones que trabajan con inmigrantes calcularon que los muertos superaban los 350.

Uno de los naufragios que aglutinó más portadas en la Prensa de Canarias fue el del 15 de febrero de 2009, en la costa de Los Cocoteros (Lanzarote)¹⁷.

En el juicio celebrado en Las Palmas el 18 de mayo de 2010 se juzgaba a tres inmigrantes acusados de la muerte por imprudencia de 25 niños que viajaban en esa patera. Se trataba de dos supuestos patrones de la embarcación (Youssef H. y Mohamed S. B.), además del imputado como alto responsable en Marruecos de organizar decenas de viajes hacia Canarias cobrando a cambio dinero, el marroquí Brahim J.

Los tres negaron tener responsabilidad alguna ni vinculación con redes mafiosas de ningún tipo y dijeron ser miembros de la expedición.

¹⁷ *El Día*, 16 de febrero de 2009, en portada y en la página 22: “Cuatro muertos y veinte desaparecidos al volcar una patera cerca de Lanzarote”. *El Día*, 7 de marzo de 2009, página 16: “La Gendarmería marroquí vio partir la patera que naufragó en Lanzarote”. *El Día*, 10 de marzo de 2009, página 21: “Países subsaharianos culpan a España del naufragio de la patera de Lanzarote”. *El Día*, 3 de marzo de 2009, página 21: “El patrón de la patera de Lanzarote había sido expulsado en 5 ocasiones”. *El Día*, 19 de febrero de 2009, página 23: “La tragedia de Lanzarote llega África, pero no frena la salida de menores”. *El Día*, 17 de febrero de 2009, en portada y en la página 21: “Canarias llora la tragedia de la patera que naufragó en aguas de Lanzarote”.

Salvo B. J., que fue detenido en junio de 2009 cerca de Lanzarote cuando guiaba él mismo otra patera, meses después de la tragedia.

Los otros dos aseguraron que habían entrado en Canarias en varias ocasiones y otras tantas expulsados. Dijeron que cada viaje les había supuesto un desembolso de entre 300 ó 600 euros. La Fiscalía rechazó esta versión, apoyándose en las declaraciones de algunos testigos.

CUADRO N° 6

**MUERTOS Y DESAPARECIDOS EN AGUAS PRÓXIMAS A CANARIAS ENTRE 1999
Y 2009**

Año	Mes y día	Lugar	Fallecidos/Desaparecidos
1999	Marzo	Haría	3 muertos
1999	26 julio	Morro Jable	12 muertos
2001	30 mayo	2 millas de Gran Tarajal	15 desaparecidos al volcar la patera cuando la Guardia Civil se disponía a realizar el rescate
2001	19 agosto	Las Salinas (Fuerteventura)	2 muertos y 1 desaparecido
2001	23 agosto	Isla de Lobos	9 muertos
2001	11 septiembre	Playa Los Leandros	1 muerto (posible patrón)
2001	12 octubre	Barranco Mal Paso (Tuineje)	1 muerto
2001	25 noviembre	Pozo Negro (Fuerteventura)	1 muerto (patrón)
2001	28 noviembre	La Oliva (Corralejo)	1 muerto
2002	24 abril	Los Ancones (Lanzarote)	12 muertos
2002	19 junio	La Mareta (Lanzarote)	4 muertos

Actas – II Congreso Internacional Latina de Comunicación
Social – Universidad La Laguna, diciembre de 2010

2002	10 julio	2 millas del Faro de la Entallada (Fuerteventura)	1 muerto
2002	10 septiembre	La Lajita (Fuerteventura)	1 muerto
2003	15 enero	Barranco Mal Nombre (Fuerteventura)	9 muertos y 5 desaparecidos
2003	10 junio	800 metros El Hamed (Fuerteventura)	7 muertos y 2 desaparecidos
2003	21 julio	Barranco La Torre Antigua	2 muertos
2003	31 julio	Aguas de Fuerteventura	15 inmigrantes desaparecen en el mar al volcar su patera al ser rescatados. 13 salen con vida del naufragio
2003	2 diciembre	22 millas Gran Tarajal (Fuerteventura)	15 desaparecidos al zozobrar su patera al sur de la costa de Fuerteventura
2003	14 diciembre	Las Salinas (Fuerteventura)	1 muerto
2004	16 enero	Fuerteventura	16 personas fallecen y 3 desaparecen al hundirse su patera cerca de la costa
2004	17 abril	Fuerteventura	16 ahogados, entre ellos un

Actas – II Congreso Internacional Latina de Comunicación Social – Universidad La Laguna, diciembre de 2010

			bebé de nueve meses, tras naufragar 2 pateras. 46 personas lograron llegar a tierra
2004	13 agosto	Fuerteventura	32 desaparecidos al naufragar la patera. 1 muerto y 6 rescatados por la Guardia Civil
2004	28 noviembre	Fuerteventura	2 muertos y 14 desaparecidos al volcar la patera a 5 millas de Pozo Negro
2005	1 octubre	Fuerteventura	3 muertos y 14 desaparecidos al naufragar la patera en la que viajaban, junto a otras 16 personas
2005	29 noviembre	Gran Canaria	6 subsaharianos muertos en un naufragio a 240 millas de la isla por el fuerte oleaje ocasionado por la tormenta "Delta". Otros 26 sobrevivieron y 14 desaparecieron
2006	6 marzo	Aguas del Sahara Occidental	45 inmigrantes mueren ahogados al naufragar dos pateras rumbo a Canarias
2006	15 marzo	400 millas de Canarias y 70 de Mauritania	El buque "Esperanza del Mar" recupera 25 cadáveres. Iban equipados

Actas – II Congreso Internacional Latina de Comunicación Social – Universidad La Laguna, diciembre de 2010

			con chalecos salvavidas. Uno llevaba un GPS
2006	3 abril	Norte de Mauritania	32 muertos
2006	Julio	20 kilómetros de El Aaiún (Marruecos)	28 cadáveres
2006	Agosto	Aguas del Sahara Occidental	19 muertos al explotar una bombona de gas en su patera
2006	Agosto	Costa de Mauritania	28 muertos
2006	27 noviembre	Aguas del Sahara Occidental	14 muertos, 17 desaparecidos y 13 supervivientes
2006	Diciembre	Aguas de Senegal	22 personas mueren de frío en un cayuco que había salido de Casamance (Senegal)
2007	19 julio	97 millas al sur de Tenerife	50 desaparecidos, 3 cadáveres y 48 vivos. Salvamento choca con el cayuco en un rescate difícil
2007	Octubre	Aguas internacionales	56 personas mueren al quedarse sin gasolina. El patrón, único superviviente, es rescatado por el pesquero “Tiburón”
2008	Agosto	La Marina Real marroquí	6 muertos

		encuentra una patera con 6 cadáveres	
2008	4 septiembre	Naufragio de un cayuco en la costa de Gran Canaria	14 muertos
2009	2 febrero	Cayuco a Gran Canaria	3 muertos
2009	15 febrero	Costa de Los Cocoteros (Lanzarote)	La patera en la que viajaban 32 personas vuelca al chocar con una roca a 20 metros de la costa. Un surfista rescata con vida a seis. Mueren 25, la mitad, menores de edad
2009	12 julio	Cayuco a El Hierro	1 muerto
2009	31 de agosto	Patera a Tenerife	1 muerto

Fuente: Elaboración propia con datos de la APDHA y Delegación del Gobierno en Canarias, año 2010

La Asociación pro Derechos Humanos de Andalucía (APDHA)¹⁸ ha realizado un exhaustivo seguimiento de las víctimas por la inmigración clandestina y cifró en 289 los inmigrantes muertos en el año 2004 en las travesías desde África “al intentar encontrar un futuro digno”, según puso de manifiesto el presidente de la asociación, Rafael Lara, quien advirtió que era más que probable que la cifra total de víctimas superase las 500 personas y explicó que se trataría de la cifra más alta de muertos de los diez años anteriores, un fenómeno migratorio que “tiene raíces profundas y complejas ancladas en las desigualdades y en el foso Norte-Sur”, señaló Lara.

¹⁸ Rafael Lara señaló en rueda de prensa, el 20 de enero de 2010, en Cádiz, que el informe se elaboró a partir de los equipos de esta ONG desplazados a Marruecos, organizaciones marroquíes e informes oficiales.

Definió el balance de víctimas de 2004 como “abrumador”, con 137 muertos en las costas canarias, 25 en las andaluzas, 8 en Ceuta y Melilla, 117 en Marruecos y Sahara y otros dos en distintos lugares.

Los datos registrados por la Delegación del Gobierno en Canarias indican que en 2004 fueron 83 los cadáveres recuperados tras los naufragios.

Uno de los momentos más peligrosos era precisamente el de la interceptación de la patera, por la propia filosofía del SIVE, de interceptación temprana, “que además se realiza con lanchas y medios no adecuados para el salvamento y el rescate”, precisó Lara.

También perecieron muchos en los momentos iniciales, es decir, cuando la expedición salía.

Durante los ocho años anteriores, la APDHA constató que no menos de 1.400 personas han muerto en la emigración clandestina: “una estimación nada exagerada que puede elevar la cifra hasta las 2.500 ó 3.000”.

El año de más muertes fue 2004, cuando más se reivindicó la eficacia del SIVE, lo que llevó a Lara a afirmar que “será la eficacia de convertir nuestras aguas en un gran cementerio” y, por el contrario, “el año con menos muertos fue en 1999, en el que se recogieron 66 cadáveres y entonces no existía el SIVE”. Ese año, en las costas canarias perecieron 15 personas.

Una de las consecuencias de la política de cierre de fronteras, según la APDHA, era la aparición de “campamentos de fortuna”, cercanos a las fronteras de Ceuta y Melilla y en zonas de Marruecos, en los que miles de personas se concentran esperando la posibilidad de cruzar el mar hacia Europa.

Existían al menos cinco en distintas zonas de Marruecos: Oujda, en la frontera con Argelia; Monte Gurugú, en Melilla; Benyunes, en la frontera de Ceuta; Mesnada, en Tánger; El Aaiún y Dejla, en el Sahara, donde miles de personas (también mujeres embarazadas y niños) malviven sin alimentos ni techo, bajo la lluvia, el frío o el calor, sin atención sanitaria y teniendo que hervir el agua contaminada.

La APDHA refleja “la complejidad y multiplicidad de los factores que animan a la emigración. Al igual que lo son los que la dificultan, desaniman o

impiden. Como hemos dicho en otras ocasiones, las migraciones son de todo menos simples y ordenadas”¹⁹. Este es un buen análisis del fenómeno.

También en 2004, pero en esta ocasión en Túnez sucedió un naufragio que merece la pena recoger. Las autoridades tunecinas informaron el día 4 de octubre de 2004 del hundimiento de un barco que transportaba a 75 inmigrantes irregulares (70 marroquíes y 5 tunecinos) en aguas del país magrebí, lo que provocó al menos la muerte de 22 personas, mientras que otras 42 se dieron por desaparecidas. El drama se produjo en aguas de la provincia de Sousse, (120 kilómetros al sur de Túnez capital), una hora después de que zarpara el barco desde la playa de Chott Mariem, entre las ciudades de Hergla y Puerto El Kantaoui, con rumbo a Italia. Según las primeras investigaciones y algunos testigos, todo pareció indicar que el naufragio del barco fue provocado por una sobrecarga²⁰.

Las autoridades informaron que los inmigrantes marroquíes entraron todos legalmente en territorio tunecino y formaban parte de un numeroso grupo de 280 personas que proyectaban alcanzar Italia de forma irregular. Según el periódico “Tunis-Hebdo”, la policía tunecina detuvo ese fin de semana a unos 200 de estos inmigrantes cerca de la ciudad de Nabeul, a 50 kilómetros al sur de la capital. Ese naufragio fue uno de los más trágicos conocidos en Túnez desde junio de 2003, cuando más de 200 inmigrantes en situación administrativa irregular, la mayoría subsaharianos, murieron ahogados en el hundimiento de un barco que transportaba a 20 personas y había zarpado del litoral tunecino, cerca de Sfax (a 240 kilómetros al sur de Túnez), rumbo a Italia. Las autoridades italianas protestaron ante sus homólogas tunecinas y libias, a las que pidieron un mayor control de sus costas y más represión contra las mafias de la inmigración clandestina.

En cuanto al litoral peninsular, el 25 de octubre de 2003 naufragó una patera en la costa de Rota. Llevaba 58 inmigrantes en busca de una vida mejor. Doce de esos cuerpos fueron enterrados el 13 de octubre del año siguiente, 2004, cuando, cansados de esperar, el alcalde del municipio gaditano, Alfonso Rojas, llegó a un acuerdo con el juez que llevaba el caso

¹⁹ Informe “*Derechos Humanos en la Frontera Sur*”, página 3. APDHA, Sevilla 2010. www.apdha.org.

²⁰ Agencia Colpisa, 4 de octubre de 2004.

para que se inhumaran los cadáveres si no aparecía ningún familiar.

“Naufragio de Rota. 25-10-2003. Rota 05”. Esa era la leyenda que rezaba en las lápidas de esa docena de cadáveres que el día 13 de octubre de 2004 recibieron sepultura en un sepelio oficiado por el imán de la mezquita Al-Houda de Algeciras. Este suceso es digno de mención, por ser hasta ese momento la mayor tragedia conocida cerca de las costas españolas, debido al elevado número de muertos en un naufragio, y porque volvió a aparecer en la Prensa, concretamente en *El País*, cuatro años más tarde²¹, para denunciar que, la ausencia de acusación particular impidió buscar responsabilidades por la muerte de estos 37 africanos.

Ese diario recogía en 2007, en una crónica, que, cinco de los inmigrantes rescatados vivos del mar, cuentan que viajaban 58 en la patera que había partido de la costa de Marruecos, pero que un golpe de mar les hizo volcar a tan solo 200 metros de la costa de Cádiz. A los pocos días comienzan a llegar los cadáveres a las playas gaditanas y la bahía de Cádiz se convierte en un cementerio. Cinco cadáveres en descomposición llegan a la Base Naval de Rota. Otros cinco a una playa del Puerto de Santa María, a varios kilómetros del naufragio. Tres son recogidos por la Guardia Civil flotando en el agua. Así, hasta 37.

Tal y como señala el rotativo:

“A las 19:09 horas, un carguero fondeado en la entrada de la bahía de Cádiz da aviso de que un bote precario y con dificultades enfila el puerto. La Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo y Seguridad Marítima (Sasemar) pide a la Guardia Civil una embarcación para ir a rescatarlos. No hay ninguna disponible, están averiadas... Cuando salen, a las 20:01 horas, ya no ven la patera en el agua. A las diez de esa noche, la Guardia Civil encuentra los restos del naufragio en la playa y creen que los inmigrantes han llegado a la costa y han huido al interior. Se suspende la operación de rescate... Desde el momento en que se empiezan a recuperar cadáveres se abre una investigación penal en el Juzgado de

²¹ *El País*, 11 de agosto de 2007, página 20: “Olvidados y sin explicaciones. La ausencia de acusación particular impidió buscar responsabilidades por la muerte de 37 inmigrantes que naufragaron en Rota”.

Instrucción número 1 de Rota... El 5 de febrero de 2004 el juez archiva la causa. La Asociación pro Derechos Humanos de Andalucía (APHDA), por aquel entonces la más activa en defensa de que se depuren responsabilidades y se indemnice a las víctimas, no se presentó como acusación particular... Las familias de los muertos son campesinos muy pobres del norte de Marruecos. En el pueblo de Hansala, de donde procedían 12 de los fallecidos, se enteran de la tragedia cinco días después por una llamada de un superviviente. Nadie se presenta en la causa como acusación en su nombre para exigir indemnizaciones”.

Pero, esta triste historia sacó a la luz la solidaridad del pueblo de Rota. Meses después, un grupo de vecinos decidió trasladarse a Hansala para entrevistarse con las familias de las víctimas. Allí comprobaron la pobreza de esa población y las necesidades de los hogares. Los familiares de los difuntos les relataron que habían emigrado los mejores de cada casa, con el fin de poder enviar remesas desde España.

Esos vecinos de Rota pusieron en marcha una cadena de proyectos de desarrollo en esa paupérrima población. Construyeron una escuela, un centro de salud y pozos para obtener agua que ayudaran a fertilizar la tierra.

En abril de 2010, un reportaje de Televisión Española dio a conocer al mundo el avance de estas iniciativas y los testimonios de las familias de los fallecidos. Con un total de 25.000 euros se habían abierto caminos para que todo el pueblo sobreviviera de la agricultura. Los niños ya veían un futuro próspero en su zona natal y no soñaban con emigrar como única salida. El reportaje ponía como contraste que Frontex empleaba 85 millones de euros en vigilar las costas, sin ningún resultado positivo para la población.

En 2005, la APDHA constató la muerte de 368 inmigrantes en el intento de llegar en patera a España, de los que 226 correspondían a Canarias²².

Sin embargo, los datos difundidos por la Delegación del Gobierno en Canarias reflejan que en ese año fueron 37 los inmigrantes que perdieron la

²² Informe APDHA, de 20 de enero de 2006, presentado en rueda de prensa en Cádiz por el presidente de la ONG, Rafael Lara.

vida en las expediciones que llegaron a las Islas.

Las cifras dadas a conocer por la APDHA eran las más elevadas hasta esa fecha y las muertes habían ocurrido porque las travesías que realizaban los inmigrantes eran cada vez más difíciles y las pateras iban sobrecargadas.

Del total, según la asociación, 117 fallecieron en las costas marroquíes y 98 en la ruta de Andalucía. La mayoría (267) eran de origen subsahariano. Los magrebíes muertos fueron 85 y, por primera vez, se detectó la llegada de pateras sólo con inmigrantes saharauis, de los que 16 murieron en los naufragios de 2005.

3.1. Los cayucos que nunca llegaron

El año 2006 arrojó unas cifras de fallecidos en los cayucos que alertaron a la comunidad internacional. Hubo que esperar a que murieran, al menos 1.167 personas en las travesías²³ para reconocer la tragedia que viven los náufragos que se embarcan en una expedición clandestina.

Sin embargo, este número de muertos sólo cuenta a las víctimas de las que existe registro, pero es imposible conocer el número exacto. Otras fuentes, entre ellas Cruz Roja Internacional, aseguran que las personas que se quedaron en el camino en 2006 pueden alcanzar las 7.000.

Estas pérdidas humanas se dieron a conocer, entre otros, por Yaye Bayem, una madre senegalesa que perdió a su único hijo, Alioune, en una travesía en cayuco, el 26 de marzo de 2006. El joven murió ahogado en el naufragio de la embarcación con la que trataba de llegar a Canarias. Con él, además, viajaban otras 80 personas. Ninguno sobrevivió. Esta noticia cambió por completo la vida de Yaye Bayem y la de su pequeño pueblo, la aldea Thiaroye Sur Mer, lugar natal de la mayor parte de los fallecidos. Algunas familias llegaron a perder hasta cuatro hijos. Con la tristeza que inundó a este pueblo de pescadores, situado a 20 kilómetros de Dakar (Senegal), llegaron los problemas económicos. Los que habían muerto habían invertido todo con la ilusión de recuperarlo cuando llegaran a Europa. Además, eran los más fuertes

²³ Datos registrados por la Asociación Pro Derechos Humanos de Andalucía (APDH-A) en su informe “Derechos Humanos en la Frontera Sur 2006”, páginas 33 a 43.

de la familia y la fuente de ingresos para sus hogares, como era el caso de Yaye Bayem, quien, para salir adelante y ayudar a sus vecinos fundó la Asociación de Madres y Viudas de Cayucos.

“Un día me dije: basta de llorar. Tenemos que salir adelante y buscar cómo sobrevivir”, explicó esta africana en Tenerife, donde acudió acompañada de CEAR, dentro de la gira que realizó por España para sensibilizar sobre los problemas que genera la emigración clandestina, dar a conocer la tragedia de las expediciones en cayuco y poner de manifiesto que es necesario abrir las puertas a la inmigración regular, algo que es prácticamente imposible en Senegal. Su asociación congregó en un año a 550 familias con la misma problemática y su casa pasó a ser el punto de encuentro de las mujeres que buscan consuelo y ayuda ante la desgracia de haber perdido al hijo o al marido en las travesías.

Esta asociación tiene claro que el futuro de Senegal tiene que construirse con los brazos de su población joven. Además, entre sus objetivos está denunciar a los “organizadores” de las travesías. En un año logró desenmascarar a cinco “pasadores”, que fueron a prisión.

Las repatriaciones o los datos de los muertos disuaden a muy pocas personas de su empeño por salir de forma clandestina. Junto a unos pocos que no quieren oír hablar de ir a Europa, muchos candidatos prefieren intentarlo alentados por las historias que conocen con final feliz. Este hecho es el aliciente para subirse a un cayuco. Sabían que los que progresaban eran los que se iban fuera. Parece que la desgraciada realidad que perciben los africanos de los países subsaharianos es que la única opción real de mejora es echarse al mar como náufragos y esperar un milagro.

3.2 Muertos que viajan en cayuco

“El panorama que nos encontramos fue dantesco, horroroso. Había siete cadáveres que llevaban una semana muertos, junto con un superviviente que se encontraba grave. Llevaban 20 días a la deriva en el mar”, explicó el

patrón del “Tiburón III”, José María Abreu, tras rescatar un cayuco en aguas de Cabo Verde, a 360 millas al oeste de la costa de Senegal, con 7 cadáveres y un superviviente, quien dio que además habían muerto otras 49 personas, que habían sido arrojadas al mar. Precisó que habían salido de Nouadibú (Mauritania) 20 días antes, pero se habían quedado sin agua. El suceso ocurrió el 24 de octubre de 2007 y volvía a quedar de manifiesto la tragedia de los naufragos en el Atlántico.

Los barcos españoles que faenan en aguas africanas se han encontrado con cayucos en más de una ocasión, pero el testimonio del patrón del “Tiburón III” resulta sobrecogedor.

En el mismo mes se conoció otra catástrofe humanitaria, cuando unas 150 personas murieron ahogadas durante una travesía frustrada a Canarias.

Las noticias de llegada de cayucos con fallecidos entre sus ocupantes se incrementaron en 2008, hasta llegar a nueve ocasiones. Siempre la triste noticia en la portada de los medios de comunicación de Canarias.

Las personas de Cruz Roja, de Salvamento o las Fuerzas de Seguridad del Estado que acudían a prestar los primeros auxilios a los ocupantes del cayuco se quedaban atónitos ante el panorama: personas muertas en el fondo de la embarcación, mezcladas con ropa mojada, semicubiertas de agua sucia y, en muchos casos, ni los ocupantes de la barquilla lo sabían, sino que los cadáveres eran descubiertos tras el desembarco de los vivos.

Si embargo, a la policía le resultaba difícil sacar información veraz a los integrantes de esas expediciones.

El 14 de mayo de 2009 se celebró un juicio, en la Audiencia Provincial de Las Palmas, contra los presuntos patrones de un cayuco que llegó a Gran Canaria el 3 de septiembre de 2008 con 13 muertos y 59 vivos.

Según declaró la Guardia Civil, muchos de los supervivientes relataron en primera instancia que el supuesto «gran capitán» de la embarcación, el senegalés Moumar D., de gran complexión física, no sólo mantenía en orden a bordo con férrea disciplina y atizando varazos a los que daban muestras de inquietud, sino que incluso mató a dos de ellos a cuchilladas y los lanzó por la borda.

Actas – II Congreso Internacional Latina de Comunicación Social – Universidad La Laguna, diciembre de 2010

En la prueba testifical, donde se leyeron las declaraciones de los inmigrantes (ya repatriados) se evidenció que la mayoría de ellos se había desdicho de sus iniciales palabras. Algunos admitiendo incluso que tenían miedo a represalias. El fiscal dijo que, aunque no había pruebas de ello, sospechaba que era cierto.

Al acabar la vista, el fiscal Ernesto Vieira dijo que la Audiencia Provincial de Las Palmas había dejado visto para sentencia «uno de los episodios más graves en la historia del flujo de pateras hacia Canarias». Los 13 inmigrantes habían fallecido de frío y deshidratación.

La vista no sólo retrató la crudeza de aquel viaje como prueba de resistencia, sino que planteó serias dudas sobre el trato que los supuestos patrones de la embarcación brindaban a los desgraciados pasajeros.

CUADRO Nº 7

INMIGRANTES QUE LLEGARON MUERTOS EN LOS CAYUCOS. AÑO 2008

Año 2008	Lugar de llegada	Número de vivos	Número de muertos
12 de enero	Cayuco a Los Cristianos	88	3
5 de marzo	Cayuco a Los Cristianos	56	2
25 de mayo	Cayuco a Gran Canaria	68	3
17 de junio	Cayuco a Los Cristianos	82	7
11 de julio	Cayuco a La Gomera	59	7 muertos y once en mal estado
25 de julio	Cayuco a La Gomera	79	1
3 de septiembre	Cayuco a Gran Canaria	59 vivos	14

Actas – II Congreso Internacional Latina de Comunicación
Social – Universidad La Laguna, diciembre de 2010

6 de septiembre	Cayuco a La Gomera	117	1
18 de octubre	Cayuco a Gran Canaria	93	1
29 de octubre	Cayuco a La Gomera	126	3
10 de noviembre	Cayuco a El Hierro	123	4
6 de diciembre	Cayuco a Gran Canaria	66	1
TOTAL			47

CUADRO N° 8

INMIGRANTES QUE LLEGARON MUERTOS EN LOS CAYUCOS. AÑO 2009

Año 2009	Lugar de llegada	Número de vivos	Número de muertos
2 de febrero	Cayuco a Gran Canaria	74	3
15 de febrero	Patera a Lanzarote	6	25 (16 menores)
12 de julio	Cayuco a El Hierro	68	1
31 de agosto	Patera a Tenerife	5	1
TOTAL			30

Fuente: Elaboración propia

4. EL “GUANTANAMITO” EN MAURITANIA

“De octubre de 2006 a junio de 2008, seis mil setecientas cuarenta y cinco personas han pasado por el centro de retención de Mauritania, es decir,

unos trescientos al mes como promedio”²⁴. El artículo de Zoe Lamazou explica que a medio camino entre África del oeste y el Magreb, Nouadhibú está considerado como un punto de partida privilegiado, porque “la sección mauritana Nouakchott-Nouadhibú de la carretera transahariana que une Senegal con Marruecos, finalizada en 2004, sigue estimulando los movimientos migratorios hacia el puerto, donde las industrias pesquera y minera -desde principios de los años 50- atraen a los trabajadores subsaharianos”.

El autor precisa que fue en 2006 cuando España, “en respuesta al aumento repentino de los de los desembarcos clandestinos, reactivó un acuerdo de readmisión firmado con Mauritania tres años antes (con el Gobierno del Partido Popular), por el que cualquier persona que presuntamente haya pasado por territorio mauritano para llegar ilegalmente a Canarias, obligatoriamente será reenviada a Nuakchott o a Nouadhibú”.

La situación se hizo crítica y el 7 de mayo de 2009, la Comisión Española de Ayuda al Refugiado (CEAR) exigió el cierre “inmediato” del centro de detención de inmigrantes de Mauritania conocido con el nombre de “guantanamo”, porque sus condiciones actuales “suponen una amenaza contra la integridad física y psicológica de las personas sometidas a procedimientos de repatriación”, según ponía de manifiesto un informe elaborado por encargo del Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación de España. En el documento, CEAR realiza una descripción de las instalaciones y servicios de la antigua escuela a la que eran trasladados los inmigrantes repatriados desde España para ser enviados a otro país africano, así como los detenidos por la policía mauritana acusados de intentar emigrar ilegalmente a Europa y también los que eran sorprendidos por las patrulleras a bordo de pateras o cayucos.

Entre sus conclusiones destaca que los inmigrantes allí retenidos viven en condiciones de “hacinamiento extremo” en las celdas, viejas aulas de ventanas selladas y “ventilación insuficiente”, que en sus 40 metros cuadrados acogen entre 15 y 17 camastros o literas “desnudas”, donde

²⁴ Un “Guantánamo” en Mauritania, artículo de Zoe Lamazou, *Le Monde Diplomatique*, Enero de 2009.

permanecen 2 horas al día porque no se les permite realizar más actividad que caminar los 60 metros que les separan de las letrinas.

El informe precisa que la atención sanitaria en el centro se reduce a un “pequeño y básico” dispensario con material para realizar “pequeñas curas” y algunos medicamentos. Indica que los retenidos no son visitados por un médico, sino por un enfermero “sin que se lleve a cabo ningún otro tipo de reconocimiento o exploración” y, en caso de hospitalización, es Cruz Roja Española -con fondos propios- quien se hace cargo del enfermo.

Además de las circunstancias en que se encuentran los inmigrantes, CEAR pone el acento en “la ausencia de una regulación desarrollada y coherente de las migraciones en Mauritania, lo que se refleja de una manera directa en la identificación y carencia de base jurídica del centro de Nouadibú”.

En concreto, ninguna de las personas retenidas que entrevistó CEAR contaba con una resolución escrita de ningún tipo como justificación de su internamiento, igual que la organización no encontró “indicio alguno de asistencia de abogado o intérprete, ni en el momento de la detención, ni en la comparecencia ante la comisaría de policía, ni tampoco durante su estancia en el centro”.

Según ese documento, los retenidos suelen permanecer allí entre 3 y 15 días, hasta que se reúnen las suficientes personas para llenar un microbús que les traslade hasta la frontera. Ese viaje se suele realizar de noche y las personas no tienen información sobre cómo o cuándo se efectúan los traslados. Son derivados a los puntos fronterizos de Rosso y Gogui, a unas doce y veinte horas de distancia por carretera, respectivamente.

CEAR responsabiliza al Gobierno español de la deplorable situación de “guantanamo” porque, “tenía que haber ligado los acuerdos firmados con Mauritania en materia de inmigración a la exigencia y control del respeto de los derechos humanos”.

“Lo que pedimos al Gobierno español es el cierre del centro, además de por imperativo moral, porque no reúne los requisitos y, por otro lado, pedimos que en la cooperación en materia migratoria se condicione la puesta

Actas – II Congreso Internacional Latina de Comunicación Social – Universidad La Laguna, diciembre de 2010

en marcha de los acuerdos a que se cumplan una serie de requisitos básicos. Para ello proponemos mecanismos de certificación en materia de derechos humanos”, tal y como explicó el 7 de mayo de 2009 el portavoz de CEAR, Mauricio Valiente.

5. VIGILANCIA Y CONTROL DE FRONTERAS. FRONTEX

La vigilancia de Frontex tenía como principal objetivo evitar las tragedias que padecen los naufragos que se lanzan a la travesía clandestina desde África hasta Europa.

El balance²⁵ que hizo la Guardia Civil española sobre Frontex al finalizar el año 2007 se resume en que la agencia europea había destinado en el primer año y medio de funcionamiento 12 millones de euros al despliegue de vigilancia en África y había interceptado en la costa africana 12.864 inmigrantes y 155 embarcaciones desde el 11 de agosto de 2006 hasta el 31 de diciembre de 2007.

En cuanto a las repatriaciones, el mismo documento precisa que en 2006 se realizaron 7.214, de los casi 32.000 que llegaron en cayuco, y en 2007 ascendieron a 9.467, de los 18.000 africanos que alcanzaron las costas.

Pero, a pesar de esa vigilancia, con tan noble objetivo, nadie pudo poner puertas al mar y siguieron saliendo expediciones.

A finales de 2008, Frontex realizó un balance de sus operaciones en la costa africana con el siguiente resultado: 5.400 inmigrantes habían sido devueltos a la costa africana por haber iniciado la travesía hacia Canarias.

La Agencia señalaba que la operación “Hera” había conseguido frenar al 39% de los inmigrantes que buscaban la salida clandestina en cayuco. Las autoridades senegalesas y mauritanas permitían que las patrullas conjuntas entre España y Mauritania o Senegal convencieran a los inmigrantes a volver a la costa de donde habían partido, si eran detectadas dentro de ciertos límites.

Tras el golpe de Estado del 6 de agosto de 2008 que quitó del poder de Mauritania al presidente Sidi Ould Cheikh Abdallai, la Comisión Europea suspendió la ayuda humanitaria al país africano, por un importe de 156 millones de euros.

Ese mismo año, un estudio precisaba: “Los organizadores de los viajes en cayuco obtienen más de cien mil euros por cada expedición”, según el

²⁵ Balance de la lucha contra la inmigración ilegal. Año 2007. Ministerio de Interior. Gobierno de España. www.mir.es.

estudio realizado por Francisco Javier Vélez, comandante de la Guardia Civil y jefe de Organización del Centro de Coordinación Regional de Canarias, publicado en el boletín del Real Instituto Elcano²⁶.

En este estudio se detalla que Las mafias obtienen un beneficio de unos 106.900 euros por cada uno de los cayucos que parten desde las costas del África Subsahariana (Mauritania o Senegal) con destino a Canarias con un centenar de personas, lo que ha generado que los traficantes de personas ganaran 75 millones de euros en 2006 con esta actividad, por ser ese año el de máximas llegadas hasta la fecha.

Según el informe, los organizadores perciben unos 135.000 euros por la venta de los pasajes, pero el coste del viaje se cifra en 28.100 euros. De ahí la ganancia que les queda a los traficantes.

Estos datos están incluidos en un estudio sobre la inmigración ilegal realizado por Francisco Javier Vélez Alcalde, comandante de la Guardia Civil y jefe de Planes y Organización del Centro de Coordinación Regional de Canarias, publicado en el último boletín del Real Instituto Elcano.

Vélez recalca que la causa de que tantas personas se suban a un cayuco es "la desigualdad de oportunidades en ambas orillas del Atlántico y del Mediterráneo", y añade que la lucha contra este tipo de inmigración clandestina "está generando importantes gastos para Europa y un especial esfuerzo económico, material y humano a la Administración española".

El documento señala que el precio cobrado a cada pasajero "oscila entre los 600 euros sin estar asegurado el viaje y sin proporcionar al inmigrante apoyo logístico alguno y los 900 euros para las salidas garantizadas y en las que se incluye el apoyo logístico completo" y vestuario adecuado (impermeables) para el trayecto.

Las estimaciones realizadas por los oficiales de enlace de la Guardia Civil en Mauritania, Senegal y Cabo Verde, recogidas en este estudio, indican que el precio del cayuco en la reventa oscila entre los 6.000 y los 12.000 euros dependiendo de su tamaño, y que la reventa de los motores para las embarcaciones se cifra en torno a los 1.800 euros.

²⁶ www.realinstitutoelcano.org/wps/portal/rielcano/Radio/prensa2008.

Además, "el combustible necesario para la travesía desde las costas de Mauritania tiene un precio de unos 1.000 euros, contando con un consumo total de unos 1.800 litros de combustible".

Indica que el sueldo de cada uno de los tres patrones que embarcan en cada cayuco oscila entre 300 y 500 euros, aunque a veces estas labores se hacen a cambio de no pagar el viaje hasta llegar al destino.

En el documento también se detalla que sólo en el año 2006 fueron 609 los cayucos que alcanzaron las costas canarias. No obstante, matiza que el número de embarcaciones con inmigrantes descendió en 2007.

En este sentido, el comandante de la Guardia Civil achaca esa disminución, entre otros motivos, "al despliegue policial en aguas de los países africanos con medios del Ministerio del Interior de España y de la Agencia Europea Frontex, así como el esfuerzo policial y de la Administración española en materia de repatriaciones y el aumento de la cooperación policial en África". El documento concreta que un total de 2.887 personas fueron detenidas en Marruecos, Mauritania, Senegal y Guinea Bissau entre agosto de 2006 y finales de noviembre de 2007.

Por otro lado, "la excelente cooperación con Mauritania, Marruecos, Senegal, Guinea Bissau y Cabo Verde ha permitido la detención en origen de 2.500 integrantes de organizaciones mafiosas desde el comienzo de Frontex, en agosto de 2006", tal y como precisa el informe de 2008.

El comandante Vélez añade que el coste en los casos de los viajes en patera desde el Sáhara Occidental hasta Canarias oscila entre los 800 y los 1.000 euros para inmigrantes de origen subsahariano y asiático, y entre 400 y 600 euros para los marroquíes. En el caso de que la salida sea en un barco pesquero, el precio asciende a los 1.800 euros. Indica que estos grupos criminales, que se enriquecen vendiendo "billetes" a aquellos inmigrantes que quieren llegar a Europa, "operan en connivencia con algunas autoridades locales o aprovechándose de su despreocupación".

Destaca que la mayoría de las personas que deciden realizar este viaje han tenido que pasar "largos y penosos itinerarios por tierra, que pueden

durar meses" hasta llegar a algún punto de embarque en las costas de Guinea Conakry, Mauritania, Senegal, Gambia o del Sáhara occidental.

Especifica que la vía marítima no representa la principal puerta de entrada a España, aunque es la que más riesgo humanitario entraña, ya que pueden perder la vida durante la travesía, que en algunos casos puede superar las 1.000 millas náuticas.

La Agencia Europa Press hacía público el de mayo de 2009 el siguiente titular: "Las mafias de inmigrantes irregulares han ganado 2.000 millones de euros" (en los últimos 10 años), según los datos de una encuesta realizada en Senegal y Marruecos, a través del proyecto europeo Infomigra, que lidera la Generalitat Valenciana y que fue hecho público por la Consejería de Inmigración y Ciudadanía de esa comunidad.

La encuesta recabó algunos datos significativos, como el precio del viaje en patera o cayuco, "que oscila entre los 500 y los 3.000 euros".

El mismo documento revela que el 90% de los ciudadanos senegaleses considera la emigración como la solución a sus problemas. Asimismo, los familiares de los que emigran tienen una opinión positiva del proceso migratorio para escapar de la falta de medios y acceso a recursos y servicios. Concreta que más de la mitad de los entrevistados tiene familiares viviendo en el extranjero.

La abundante y continua vigilancia en las costas de Senegal y Mauritania desplazó las salidas clandestinas a Gambia²⁷, limítrofe con Senegal. Los candidatos que esperaban en Senegal para realizar la travesía pasaban al país lindero aprovechando que el río Gambia es navegable y estaba muy transitado por la pesca del langostino. Así burlaron el dispositivo de Frontex los cayucos que llegaron a Canarias tras el verano de 2009, todos con menores a bordo²⁸.

²⁷ *El Día*, 19 de septiembre de 2009, "Los candidatos a salir en cayuco pasan de Senegal a Gambia por el gran río", página 23. *El Día*, 7 de febrero de 2009, "La vigilancia en Gambia no evita que en Senegal esperen 200 para salir en cayuco", página 23.

²⁸ *El Día*, 15 de septiembre de 2009, "La falta de vigilancia convierte a Gambia en el punto de salida de los cayucos", página 16. *El Día*, 17 de septiembre de 2009, "El último cayuco también salió de Gambia con 24 niños entre sus 65 ocupantes", página 16.

Esta ruta entraña más peligro aún. Los responsables de la embarcación salían de Gambia en línea recta, hasta adentrarse en el océano, para no ser vistos por la Guardia Civil que estaba presente en Senegal y Mauritania.

En 2008 se cumplían 14 años de la llegada de la primera patera a las costas canarias, pero, aunque suene a paradoja, los inmigrantes que estrenaban una isla siempre pagaban la novatada: no había medios humanos ni materiales a su disposición. Algunas islas como El Hierro, La Palma o La Gomera no contaban ni siquiera con un servicio de Cruz Roja y mucho menos con un centro de acogida para los recién llegados, sin contar con los problemas que generó su atención médica. Como ya ocurriera años antes en las islas orientales, a partir de 2005 en las islas occidentales, los acontecimientos y las desgracias iban por delante de las soluciones.

El control de las fronteras ha sido la máxima prioridad de los gobiernos europeos. En 2009, Frontex gastó 88,8 millones, de los que 35 millones se dedicaron a operaciones en el mar. La operación “Hera” se completó con el sistema “Sea Horse Network”, una red de comunicación vía satélite entre España, Portugal, Mauritania, Senegal y Cabo Verde, a la que se incorporaron Marruecos, Gambia y Guinea Bissau²⁹.

Como el SIVE, el moderno sistema también está liderado por la Guardia Civil en su sede de Gran Canaria y está financiado por la UE, con una dotación inicial de más de 6 millones de euros. El centro de coordinador, en Canarias, intercambia información con las oficinas de Dakar (Senegal), Praia (Cabo Verde), Nuadibú y Nuackchot (Mauritania) y Lisboa, todas ellas apoyadas en una plataforma técnica instalada en Madrid.

En 2009, el SIVE, que ya estaba presente en Andalucía, Canarias, y Ceuta, se implementó en Murcia y en la Comunidad Valenciana, con un gasto total de 15,4 millones en su instalación.

5.1. SIVE en la provincia tinerfeña

²⁹ *El Día*, 7 de enero de 2009, “Canarias ya espía los cayucos a través del satélite, junto con 4 países africanos”, página 18.

El Sistema Integral de Vigilancia Exterior (SIVE) fijo se inauguró en Tenerife el 19 de diciembre de 2008, como siempre, tarde, cuando ya se habían registrado 48 muertos, sólo ese año. La desgracia es que, a pesar de su anuncio como medio para ayudar al rescate de las embarcaciones clandestinas, el moderno sistema tampoco pudo evitar el fallecimiento de otras 30 personas en 2009.

Los radares de Tenerife se instalaron en algunos faros del sur de la isla (Punta Abona y Punta Rasca) y en Hoya Fría, con una capacidad de controlar las aguas de Tenerife, La Gomera y El Hierro. Todas las islas de la provincia occidental menos La Palma. Con ellos, Canarias contaba ya con 16 estaciones sensoras, las primeras en Fuerteventura, después en Lanzarote y Gran Canaria y, por último, en las islas occidentales. En todos los casos, siempre por detrás de los acontecimientos.

La trayectoria de la inmigración muestra que las expediciones han ido por delante y los sistemas de vigilancia, control y ayuda, a remolque.

En el año 2000 se “blindó” la costa sur peninsular con estaciones sensoras del SIVE, 23 en total, repartidas entre Cádiz, Málaga, Granada, Almería, Huelva y Ceuta. Este fue uno de los principales motivos del fluido tráfico de pateras hacia Canarias.

El SIVE comenzó a funcionar en Fuerteventura en marzo de 2004, cuatro años después de la constante llegada de expediciones clandestinas a la costa de la isla majorera.

Entonces, esta vigilancia desplazó las pateras a otras islas de la provincia oriental, donde también se colocaron los radares.

En 2005, Canarias contaba ya con 11 torres de vigilancia. En Lanzarote entraron en funcionamiento en enero de 2007 y, el SIVE se inauguró en Las Palmas en noviembre de 2007.

La Guardia Civil es la encargada de recibir los datos de los radares. En cuarteles de la Benemérita de Fuerteventura, Lanzarote, Las Palmas y Tenerife hay salas de control para la recepción de esas señales.

Tras el repunte en el número de embarcaciones experimentado en el año 2006 y la llegada de expediciones clandestinas a islas como El Hierro, ese

año, el Ministerio de Interior se comprometió a dotar de SIVE a las islas occidentales.

Mientras tramitaba la instalación del SIVE fijo, la Delegación del Gobierno en Canarias anunció, en febrero de 2006, que Tenerife contaría con un radar móvil del SIVE para detectar a los cayucos en el agua. Se trataba de una estación sensora instalada en un camión, que se averió a los pocos meses de ponerse en marcha. El camión estuvo hasta noviembre de 2007 aparcado en el cuartel principal de la Guardia Civil de Playa de Las Américas (sur de Tenerife). Esto explicaba que los cayucos que se acercaban a Tenerife durante ese tiempo llegaran a la costa sin ser vistos. Según explicó la Guardia Civil, el radar móvil tuvo un coste de 1.174.000 euros.

Por las Islas entraron 49.029 personas de forma irregular a través del mar desde 2005 hasta 2008, según datos del Ministerio de Interior, mientras que, en el mismo período, por El Estrecho se registró la llegada de 19.989 personas en expediciones clandestinas. Es decir, el 71% de los inmigrantes logró llegar a España por Canarias.

La vigilancia de radares estaba completa en todo el Archipiélago en el año 2009.

El 17 de septiembre llegó el último cayuco de ese año a las Islas, concretamente a Gran Canaria, con 90 africanos a bordo.

Después de esa fecha se registró la llegada de cuatro pateras, la última el 9 de octubre de 2009. Se cerró el año sin sumar más datos.

La APDHA recuerda, en su informe de 2010, que la creciente “militarización de las fronteras africanas están provocando graves sufrimientos y violaciones de derechos en las mismas. Para la APDHA, el respeto a los derechos humanos en todo momento y lugar, por supuesto también en las fronteras, no puede dejar de cumplirse utilizando la excusa de los controles migratorios. Y entre entres derechos, se encuentra sin duda, el derecho a salir y regresar al propio país, tal como recoge el art. 13.2 de la Declaración Universal”³⁰.

³⁰ APDHA, “Los Derechos...” Opus cit., página 3

5.2. Invisibilidad de los inmigrantes

Hay que destacar que sólo un pequeñísimo número de los adultos de esas expediciones clandestinas se ha quedado en Canarias, puesto que casi la totalidad de ellas fueron derivadas a la Península y, desde 2006, miles de ellos repatriados.

Si algo caracteriza a las personas que llegan en patera o cayuco es su “invisibilidad” y su anonimato para la sociedad que ha presenciado su llegada por los medios de comunicación.

Lejos quedan los saludos y conversaciones entre los ocupantes de las barquillas y los vecinos que salían a su encuentro en las primeras llegadas a Fuerteventura, allá por los años 90 del siglo XX. O las excursiones organizadas para los retenidos en el centro grancanario de Miller Bajo, alguna de ellas cubiertas ampliamente por la prensa³¹.

Salvo los cayucos que han llegado a la costa por sus propios medios, alguno de ellos a una playa llena de personas, a plena luz del día, como el de La Tejita³² (Tenerife), donde los lugareños les facilitaron ropa de abrigo y alimentos, fotografías que dieron la vuelta al mundo poniendo de manifiesto la solidaridad del pueblo canario, el contacto con los ocupantes de las barquillas ha estado vetado para cualquier ciudadano.

Son las Fuerzas de Seguridad del Estado quienes custodian celosamente a los africanos en todo momento, llegando, incluso, a poner trabas a los gráficos de los medios que se acercaban un poco para sacar buenas instantáneas de la llegada de los naufragos.

La policía forma un amplio cerco de seguridad en el puerto que recibe la expedición y traslada a los africanos hasta los centros de retención, sin permitir que nadie hable con ellos.

Después, en los CIE quedan totalmente aislados, pues es un lugar inaccesible para los periodistas.

³¹ *Canarias*7, 18 de julio de 2000, “Los africanos acogidos en Millar Bajo se van de excursión” (doble página, con seis fotografías).

³² *El Día*, 31 de julio de 2006, “Las costas tinerfeñas son *testigo* de la llegada de 205 inmigrantes clandestinos” página 24.

Para colmo, el Ministerio de Interior ni siquiera informa de las salidas del CIE, bien sean hacia la Península o hacia su país de origen, en el caso de las repatriaciones. Los inmigrantes salen de los recintos de internamiento sin que nadie de fuera tenga conocimiento de ello, y lo hacen, casi siempre, en horas de madrugada, en coches policiales, furgonetas o autobuses, desde el interior del centro para ir directamente al aeropuerto, desde donde parten en aviones ATR de color blanco, propiedad del Gobierno español, denominados por la jerga policial como “ángeles custodios”.

5.3. La crisis frena las salidas

Entre las razones que explican la drástica disminución de pateras y cayucos se baraja la crisis económica que azota Europa desde el año 2008. Pero a ello hay que sumar que en los países más cercanos a Canarias se ha elevado un poco la tasa de empleo, lo que ha producido algo de bonanza.

Precisamente por la crisis mundial, muchos africanos han vuelto a su lugar de origen y han sido ágiles en crear empleo y expectativas de trabajo.

También destaca que los que venden el negocio ya no tienen el argumento de que en Europa se encuentra trabajo, porque la crisis ha dejado a miles de personas en el paro. Además, los inmigrantes que habían logrado salir adelante en España tampoco están en condiciones de enviar dinero a los candidatos de los cayucos, como había sucedido en años anteriores.

La crisis económica también frenó las salidas de cayucos por falta de motores, porque los organizadores tenían serios problemas para comprarlos, debido a que su precio subió en 2009 y se vendían a un elevado coste que rondaba los 27.000 euros³³. Una de las vías de abastecimiento de los motores era a través de Canarias, donde, indirectamente, los responsables de las travesías tenían contactos. Los motores, fabricados en países asiáticos específicamente para África, se comercializan en Canarias, donde se embalan

³³ *El Día*, 11 de septiembre de 2009, “Los cayucos no zarpan por falta de motores que se envían desde Canarias”, página 19.

y envían al vecino continente, aunque salen con la excusa de destinarse a barcos de pesca.

La llegada de pateras y cayucos a Canarias en 2009, con 2.264 personas, se sitúa en los niveles del año 2000, lo que supone una gran caída respecto a los años anteriores.

Tanto desde el Gobierno de España como desde Europa se ha hecho hincapié en que la disminución de las expediciones clandestinas por mar se debe a la intensificación del control de las fronteras marítimas. Esta ha sido una política llevada a cabo con la colaboración creciente de los países africanos y el impulso de la externalización del control de las fronteras, apoyada y financiada por la Unión Europea.

En 2009 se puso en marcha el segundo Plan África (2009-2012). A diferencia del primero (2006-2008), el vigente enuncia objetivos en torno a la protección de los derechos humanos, la integración del enfoque de género y las acciones para garantizar la sostenibilidad medioambiental y la adaptación al cambio climático. Se habla también de apoyo a la democracia, de construcción de la paz y de la seguridad, así como de lucha contra la pobreza y de desarrollo económico.

El 1 de Abril de 2009, Canarias acogió una cumbre entre España y los 15 países de África occidental (la mayoría de ellos países emisores o de tránsito de los inmigrantes que llegan a las Islas) para coordinar las políticas públicas destinadas a gestionar de forma más eficaz la lucha contra la inmigración irregular. Para fortalecer las instituciones públicas de estos países se puso a su disposición un fondo dotado con 10 millones de euros creado desde la Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (Aecid), dependiente del Ministerio de Asuntos Exteriores.

Entre los países de mayor interés para los objetivos del gobierno español se destacan Mauritania, Senegal, Cabo Verde, Gambia y Níger.

Y, España siguió con su proceder habitual: en julio de 2008 regaló tres aviones de vigilancia marítima C-212 a Mauritania, Senegal y Cabo Verde, con el propósito de que las autoridades de esos países “rastrearán” el mar en busca de cayucos con inmigrantes, para obligarles a dar la vuelta.

Esos obsequios se sumaban a las ocho patrulleras (cuatro a Mauritania y otras cuatro a Senegal), vehículos todoterreno y material de campaña.

De esta forma, el bloqueo del Atlántico desplazó a los inmigrantes hacia Libia, Italia o Malta.

El freno o el desplazamiento no marca el final de las migraciones, sólo un cambio más en este fenómeno humano.