



POLICY PAPER
RUTA ATLÁNTICA, SAHEL Y CANARIAS
DE LA CONTENCIÓN DE LAS SALIDAS A UNA GOBERNANZA ANTICIPATORIA DE LA MIGRACIÓN
REDUCIR LAS VULNERABILIDADES, ATACAR LAS ECONOMÍAS CRIMINALES Y HACER CREÍBLES LAS ALTERNATIVAS REGULARES

Informe 5/2026

Instituto Español de Análisis Migratorio (IEAM), en colaboración con el Gobierno de Canarias



Resumen ejecutivo

Este Policy Paper propone orientaciones estratégicas y operativas para reforzar la coherencia de las respuestas públicas frente a las dinámicas migratorias que vinculan el Sahel, África Occidental y las islas Canarias. Se basa en los intercambios de un taller de inteligencia colectiva organizado en Gran Canaria, que reunió a representantes institucionales, fuerzas de seguridad, organizaciones internacionales, actores humanitarios, organizaciones de la sociedad civil, investigadores, representantes europeos y africanos, así como expertos en rutas migratorias, protección, criminalidad organizada y cooperación al desarrollo.

El diagnóstico compartido es claro: la ruta atlántica no puede entenderse ni gestionarse como un fenómeno estrictamente marítimo, ni como una crisis exclusivamente canaria, española o europea. Constituye la expresión visible de un sistema regional mucho más amplio, estructurado por los conflictos, la inseguridad, las transformaciones socioeconómicas, las aspiraciones de la juventud, las dinámicas familiares, las redes de diáspora, las políticas de visados, la cooperación en materia de seguridad, las economías informales y los mecanismos de facilitación ilícita.

Los debates subrayaron que la reciente disminución de las llegadas visibles a Canarias no significa necesariamente una reducción de la presión migratoria. Varios participantes describieron una situación de contención, suspensión y algún desplace más que una transformación estructural. Las salidas desde ciertos puntos históricos se han visto limitadas por el refuerzo de los controles en Senegal y Mauritania, pero los factores de salida persisten. Las rutas se desplazan hacia zonas más meridionales, en particular Gambia, Guinea o Guinea-Bisáu, mientras que algunos candidatos a la migración permanecen a la espera en zonas mineras, agrícolas, urbanas o fronterizas.

Esta reconfiguración conlleva un riesgo mayor: cuando las políticas públicas se centran exclusivamente en la reducción de los flujos visibles, pueden desplazar los itinerarios, aumentar los costes del viaje, reforzar la dependencia de los intermediarios y aumentar la vulnerabilidad de las personas en movimiento. La experiencia de Níger, mencionada en varias ocasiones, ilustra este mecanismo: la criminalización de la migración irregular en países de origen y tránsito no suprime necesariamente los movimientos, sino que los hace más clandestinos, menos visibles y más peligrosos.

El papel de las economías criminales y de las redes de facilitación constituyó uno de los ejes centrales del taller. Los intercambios pusieron de manifiesto una profesionalización progresiva de ciertos segmentos del sistema: reducción de los tiempos de espera, uso de grupos cerrados de WhatsApp, pagos por etapas, recurso creciente al dinero móvil (mobile money), fragmentación de las compras de combustible, transbordos en pequeñas embarcaciones hacia barcos más grandes, diferenciación entre perfiles de migrantes y perfiles de facilitadores, así como diversificación de las nacionalidades, de las mujeres y de los menores presentes en ciertas rutas.

Esta profesionalización no siempre implica la existencia de estructuras criminales jerárquicas comparables a mafias clásicas. Refleja más bien la rápida adaptación de un ecosistema de facilitación a un entorno de control más arriesgado.

El caso maliense ocupa un lugar central en este análisis. Las movilidades malienses no pueden reducirse a una decisión individual o económica. Se inscriben en lógicas familiares, comunitarias e históricas. El deterioro de la seguridad, los desplazamientos internos, la pérdida de medios de subsistencia, los retornos difíciles, la presión social y la debilidad de las perspectivas locales crean una situación en la que la salida puede parecer una opción racional, incluso cuando es peligrosa. Para muchos jóvenes, la elección ya no se plantea entre seguridad y riesgo, sino entre dos incertidumbres: quedarse sin perspectivas o partir a pesar del peligro. Cabe destacar que las dinámicas de conflicto en Malí, con las regiones meridionales de Kayes y Sikasso cada vez más afectadas por las operaciones del GSI, hacen que centros de migración históricamente tradicionales se encuentren sometidos a una presión de conflicto creciente.

El Policy Paper defiende, por tanto, un enfoque integrado: una estrategia duradera debe reducir simultáneamente la rentabilidad de las economías criminales, garantizar una continuidad de la protección a lo largo de los corredores, reforzar las posibilidades de movilidad legal y circular, invertir en formación y empleo a nivel territorial, involucrar a las familias y a las diásporas, proteger específicamente a las mujeres y a los menores, y anticipar los efectos no intencionados de los acuerdos migratorios.

Las islas Canarias pueden desempeñar un papel estratégico en esta arquitectura. En primera línea de la ruta atlántica, disponen de una valiosa experiencia operativa, institucional y humanitaria. Su posición geográfica y política les permite convertirse en una plataforma de diálogo, anticipación, cooperación descentralizada y producción de conocimiento entre Europa, España y África Occidental.

Mensajes estratégicos

1. Pasar de la reducción de los flujos visibles a la reducción de los peligros para las personas en movimiento.

Una disminución de las llegadas no significa necesariamente una disminución de las salidas, de la demanda migratoria o del riesgo. No se trata de identificar unas supuestas «causas profundas», sino de construir un diagnóstico más completo y holístico que permita anticipar y mitigar los efectos no intencionados de las políticas de contención, y reconstruir, en la medida de lo posible, salvaguardas para quienes decidan partir a pesar de todo. Los indicadores deben integrar las interceptaciones, las desapariciones, los desplazamientos de rutas, los costes, las violencias, los perfiles de las personas en movimiento y las vulnerabilidades acumulativas.

2. Atacar la rentabilidad de las economías criminales en lugar de a las personas migrantes.

La evidencia disponible sugiere que, hasta la fecha, los enfoques de justicia penal en Senegal y otros países han sido indiscriminados, arrastrando hacia el sistema judicial a actores de bajo nivel, a personas migrantes y a otros con vínculos muy limitados con el ecosistema de facilitación. La respuesta penal debe, por el contrario, priorizar a los organizadores, los intermediarios financieros, las redes logísticas y los actores responsables de las formas más peligrosas de facilitación, en lugar de centrarse únicamente en las figuras visibles o periféricas del paso.

3. Construir una capacidad de anticipación por corredor.

Las rutas migratorias funcionan como un sistema regional integrado. Los cambios de precio, de medios de pago, de puntos de salida, de perfiles, de mensajes digitales, de presencia de mujeres o de menores, y de violencia entre redes deben analizarse como indicadores de alerta temprana que señalan transformaciones en el ecosistema de facilitación, junto con los cambios de daños asociados a dichas transformaciones.

4. Hacer que la movilidad regular sea creíble, accesible y recíproca.

Las vías legales no pueden ser meramente simbólicas. Los visados, la movilidad circular, la formación profesional, la movilidad académica, la movilidad turística y profesional deben ser previsibles, comprensibles y estar conectados a las necesidades reales de los territorios de origen y de destino.

5. Reequilibrar la cooperación migratoria en torno al desarrollo territorial, la protección y la confianza.

Las asociaciones deben superar la lógica de la contención. Deben apoyar a los gobiernos locales, las economías territoriales, las familias, las diásporas, la formación, la reintegración, la gobernanza local y la lucha contra la corrupción.

6. Reforzar la implicación de Canarias en los procesos nacionales y europeos de gestión migratoria.

Canarias no debe limitarse a un papel de territorio receptor u observador. Su experiencia operativa y humanitaria de primera línea debe traducirse en una presencia estable en los espacios de decisión nacionales y europeos donde se define la política migratoria: mecanismos de coordinación con el Gobierno central, participación en los diálogos migratorios de la Unión Europea con terceros países, y su representación en los foros donde se negocian los acuerdos que afectan directamente a la ruta atlántica.

1. Introducción

1.1 Un momento estratégico para Canarias, España, Europa y África Occidental

Las islas Canarias se encuentran en primera línea de la frontera sur de Europa. Sin embargo, el fenómeno migratorio que llega al archipiélago no comienza en el océano Atlántico. Toma forma mucho antes: en las familias, en los territorios, en las economías locales, en las zonas de conflicto, en las redes sociales, en los dispositivos de cooperación, en los imaginarios de éxito y en los sistemas de movilidad regional africanos.

La ruta atlántica hacia Canarias sigue siendo una de las rutas migratorias más peligrosas del mundo. Sin embargo, sigue siendo relativamente poco conocida en gran parte de Europa. Las personas que la utilizan suelen ser plenamente conscientes del riesgo. Pero cuando faltan alternativas viables, el peligro deja de funcionar como elemento disuasorio: se convierte en un coste que algunas personas consideran que deben asumir.

Esta realidad sitúa a Canarias en una posición particular. Lo que ocurre en Canarias no es únicamente un desafío canario; es un asunto europeo y africano. Conciernen a la gobernanza de la movilidad, la cooperación con los países de origen y de tránsito, la protección de las personas vulnerables, la lucha contra las redes criminales, las políticas de desarrollo, la diplomacia migratoria y la capacidad colectiva de anticipar las transformaciones de las rutas.

EL taller organizado en Gran Canaria se inscribe en este contexto. Su objetivo era superar las respuestas fragmentadas y construir un diagnóstico compartido entre actores institucionales, operativos, humanitarios, académicos y africanos. La finalidad no era producir una simple discusión, sino recoger elementos analíticos y operativos capaces de alimentar una política pública más coherente.

1.2 Metodología

Este Policy Paper se basa en los intercambios de un taller de inteligencia colectiva realizado bajo la regla de Chatham House. Las ideas se presentan, por tanto, sin atribución individual, con el fin de preservar la libertad de expresión de los participantes.

El taller reunió a un conjunto diverso de actores: Gobierno de Canarias, representantes europeos, representantes de fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado, sistema de Naciones Unidas, organizaciones humanitarias, ONGs, sociedad civil, universidad, expertos del Sahel, representantes africanos, actores de terreno, especialistas en criminalidad organizada, incluida la Iniciativa Global contra la Delincuencia Organizada Transnacional (GI-TOC), y analistas de rutas migratorias.

El formato adoptado buscaba cruzar cuatro tipos de conocimiento:

- El conocimiento institucional y diplomático;
- La experiencia operativa de las fuerzas de seguridad y de los actores de protección;
- La experiencia de terreno procedente de los países de origen y de tránsito;
- El análisis académico y estratégico de las dinámicas migratorias.

El análisis se estructura en torno a tres principios:

- **Fidelidad analítica:** recoger las convergencias, tensiones y puntos de debate expresados durante el taller, sin personalizar las intervenciones.
- **Lectura sistémica:** entender la ruta atlántica como un segmento de un sistema regional de movilidad que conecta África Occidental, el Sahel, el Magreb, el Atlántico y Europa.
- **Orientación operativa:** transformar las constataciones en recomendaciones útiles para las instituciones europeas, españolas, canarias, africanas e internacionales.

2. La ruta atlántica como sistema regional de movilidad

2.1 Una ruta visible, pero movilidades mayoritariamente intraafricanas

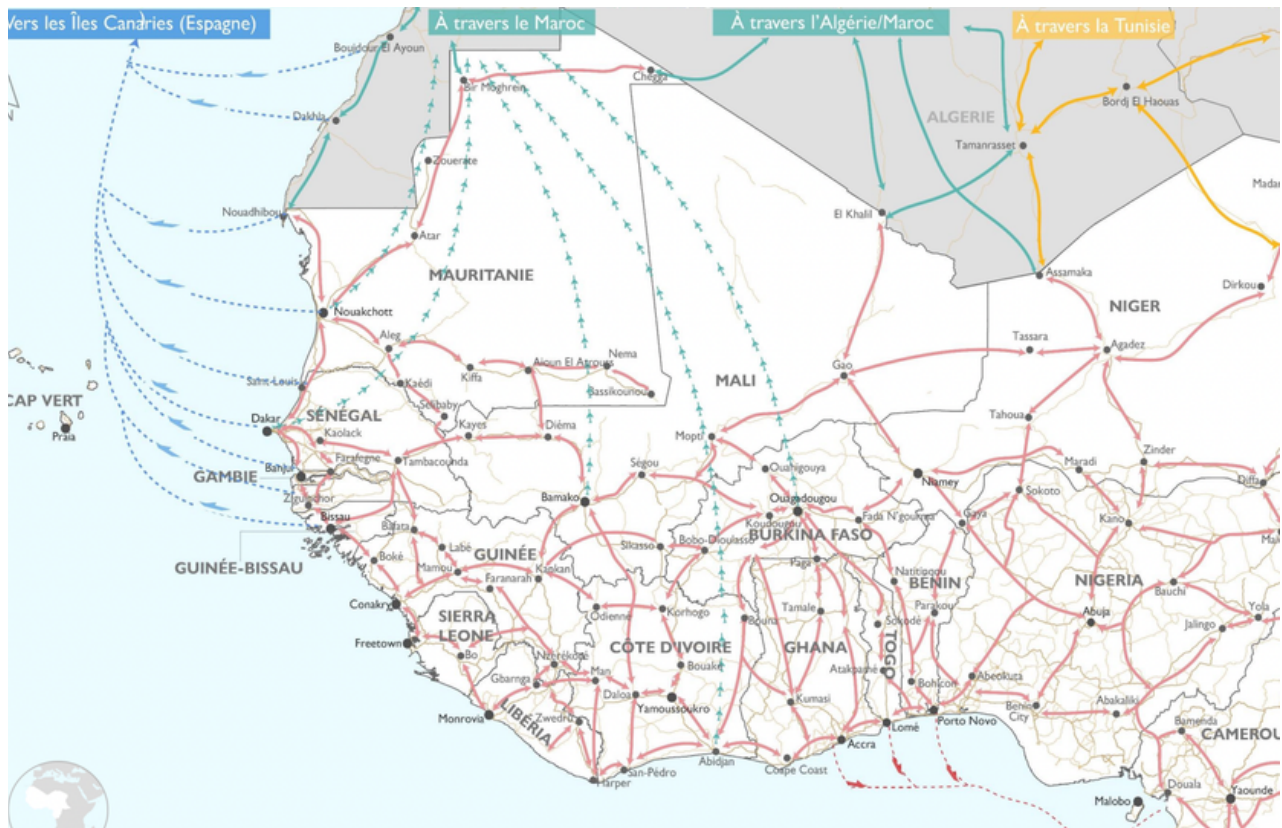
Una de las primeras enseñanzas del taller es la necesidad de superar una lectura eurocéntrica de las movilidades africanas. Los desplazamientos desde África Occidental y el Sahel no se orientan principalmente hacia Europa. La mayoría de las movilidades son intraafricanas: movilidades estacionales, desplazamientos laborales, migración hacia las ciudades, circulación hacia zonas mineras, agrícolas o comerciales, movimientos hacia países vecinos, trayectorias de refugio y desplazamientos internos.

La ruta hacia Canarias constituye, por tanto, solo una parte de un sistema mucho más amplio. Esta aclaración es esencial. Si Europa solo presta atención a lo que llega a sus fronteras, corre el riesgo de comprender mal las dinámicas profundas que estructuran la movilidad en la región.

Algunos países a menudo calificados de «países de tránsito» son también países de destino, de instalación, de trabajo y de movilidad circular. Se mencionaron a este respecto Mauritania, Níger o Libia. Antes de su colapso, Libia representaba para numerosos africanos un espacio de trabajo temporal: se iba, se trabajaba y luego se regresaba. Cuando ese espacio se deterioró, parte de las movilidades se redirigió hacia rutas más peligrosas.

La misma lógica se aplica a Mauritania o a Níger. Tratarlos únicamente como barreras de tránsito puede producir efectos contraproducentes: expulsar o precarizar a personas que podrían haber trabajado allí, circulado legalmente o construido una trayectoria regional puede empujarlas hacia rutas marítimas más arriesgadas.

Una cartografía de los principales corredores migratorios permite visualizar esta lógica sistémica, poniendo de relieve los principales puntos de salida, las rutas saharianas y los corredores secundarios de la ruta atlántica, en particular el corredor Malí-Mauritania-Senegal, así como los itinerarios emergentes hacia Gambia, Guinea y Guinea-Bisáu.



Organización Internacional para las Migraciones (OIM), noviembre de 2025. DTM África Occidental y Central – Cartografía regional de la movilidad (junio de 2025).

2.2 Contención, suspensión e invisibilización

Los debates convergieron hacia una idea central: **la ruta atlántica parece hoy más contenida que resuelta**. La disminución de las llegadas registradas a Canarias no significa que la demanda migratoria haya desaparecido. Una proporción creciente de las salidas está siendo interceptada cerca de las costas de África Occidental, antes de alcanzar aguas europeas, por lo que estos casos nunca llegan a contabilizarse en las «cifras de llegadas», un indicador que a menudo se utiliza de manera excesivamente simplista como medida del movimiento migratorio. La disminución de las llegadas puede reflejar, por tanto, un refuerzo de las interceptaciones, una espera prolongada en ciertos territorios, un desplazamiento hacia otros puntos de salida o una invisibilización creciente de los trayectos.

La expresión «mercado en suspenso» permite describir esta situación. Aunque muchas redes se han visto debilitadas, no están necesariamente desmanteladas. Los candidatos a la salida no desaparecen. Los factores económicos, de seguridad, familiares y simbólicos permanecen. Los candidatos a la salida no desaparecen. Los factores económicos, de seguridad, familiares y simbólicos permanecen. Pero el ecosistema espera, se recompone o se desplaza.

Varios indicios respaldan esta lectura:

- Los precios del paso no parecen haber bajado de manera significativa;
- Algunas redes siguen activas, pero modifican sus puntos de operación;
- Hay personas que esperan en zonas mineras, agrícolas, urbanas o fronterizas;
- La presión migratoria sigue siendo perceptible a través de las interceptaciones;
- Las rutas se desplazan hacia zonas menos vigiladas;
- Algunas nacionalidades tradicionalmente asociadas a la ruta atlántica están adquiriendo una presencia creciente en otras rutas migratorias, especialmente en la del Mediterráneo occidental*;
- El número de fallecidos y de travesías fracasadas parece haber aumentado, en un contexto de escasez de capitanes experimentados, lo que refuerza aún más las limitaciones de las cifras de llegadas como indicador fiable de la magnitud real del fenómeno;
- Algunas nacionalidades destacadas en la ruta atlántica son cada vez más visibles en otras rutas migratorias, en particular la del Mediterráneo occidental.

Un elemento de debate importante concierne a la distinción entre invisibilidad y suspensión. Ambas dinámicas pueden coexistir. Una parte de los movimientos puede reducirse efectivamente a corto plazo por los controles; otra puede simplemente volverse menos visible a los ojos de las autoridades europeas. Esta distinción pone de manifiesto los límites de una lectura de las dinámicas migratorias basada principalmente en las «cifras de llegadas», que no siempre permite captar las salidas frustradas, las movilidades que se recomponen o las trayectorias que quedan fuera de los mecanismos de observación.

*Aumento notable de las llegadas de malienses y guineanos que parten desde Marruecos o Argelia hacia la España peninsular en 2025 y 2026. Los movimientos migratorios a través del Mediterráneo occidental se mantienen en niveles muy inferiores a los registrados anteriormente en la ruta atlántica, aunque la tendencia apunta al alza.

2.3 El desplazamiento de las rutas como efecto estructural de las políticas fragmentadas

La experiencia de Níger se ha utilizado como advertencia. A partir de 2015, el refuerzo de la cooperación europea y la criminalización de ciertas formas de movilidad transformaron las rutas saharianas. Los ejes antes conocidos, visibles y relativamente organizados se desplazaron hacia itinerarios clandestinos, más alejados de los pueblos, menos accesibles para el socorro y más expuestos a grupos armados, bandidos y abusos.

La consecuencia no fue la desaparición de la movilidad, sino su clandestinización. Las personas siguieron desplazándose, pero en condiciones más peligrosas. Las redes informales y criminales ganaron importancia, precisamente porque las rutas regulares o toleradas resultaban cada vez más difíciles de utilizar.

Esta lógica puede reproducirse en la ruta atlántica. Cuando los controles se refuerzan en Mauritania y en el norte de Senegal, las salidas pueden desplazarse hacia Gambia, Guinea o Guinea-Bisáu. Aparecen trayectos más largos, con travesías más arriesgadas y una mayor dependencia de los intermediarios.

En resumen: el desplazamiento de las rutas

- Las rutas migratorias funcionan como un sistema integrado.
- Cerrar o endurecer un segmento modifica los incentivos en todo el corredor.
- Los efectos recurrentes son: desplazamiento geográfico, aumento de los costes, alargamiento de los trayectos y transferencia de los riesgos hacia las personas en movimiento.

3. Malí, Sahel y dinámicas familiares de la movilidad

3.1 Malí como país clave para comprender la ruta atlántica

Malí ocupó un lugar central en los intercambios. Las movildades malienses se inscriben en una combinación de factores estructurales y coyunturales: inseguridad, desplazamientos internos, pobreza, crisis alimentaria, pérdida de medios de subsistencia, presiones familiares, historia migratoria y deterioro de las perspectivas económicas.

En regiones del norte, centro y sur del país, la presencia de grupos armados como el GSIM (Grupo de Apoyo al Islam y los Musulmanes) vinculado a Al Qaeda en el Magreb (AQMI) y las organizaciones afiliadas a Daesh ha transformado profundamente las dinámicas locales. Estos grupos controlan ciertas zonas rurales, imponen sistemas de fiscalidad sobre las poblaciones y las actividades económicas, y son responsables de múltiples desplazamientos forzados. La economía de la minería artesanal de oro (MAPE: Minería Artesanal y de Pequeña Escala) constituye también un asunto central de control territorial y de financiación, que contribuye a la intensificación de los conflictos.

Más allá de este papel en la financiación del conflicto, la MAPE constituye igualmente un medio de subsistencia económico clave para numerosas comunidades, y sus emplazamientos funcionan a menudo como etapas dentro de los propios trayectos migratorios, donde los candidatos a la migración trabajan temporalmente para reunir los fondos necesarios para financiar la salida. Estas dinámicas se acompañan de un debilitamiento generalizado de las infraestructuras sociales y económicas: cierre de escuelas, destrucción o abandono de mercados rurales y colapso de las actividades agrícolas y comerciales. Las familias abandonan así sus pueblos, pierden sus casas, sus tierras o sus fuentes de ingresos, y se desplazan primero hacia centros urbanos — Gao, Tombuctú, Ménaka, Bamako— y luego, a veces, hacia países vecinos como Mauritania, Senegal, Argelia, Níger o Costa de Marfil.

Las cifras disponibles permiten dimensionar la magnitud de las dinámicas de movilidad interna y de vulnerabilidad en Mali. Según datos recientes de UNHCR y de la DTM/OIM, el país cuenta con más de 414.000 desplazados internos, además de más de 153.000 retornados internos en los últimos tres años y cerca de 88.800 retornados antiguos refugiados. A estas dinámicas se suma una situación humanitaria muy deteriorada: en 2026, 5,1 millones de personas necesitan asistencia humanitaria en Mali, mientras que el PAM estima que 1,6 millones se enfrentan a inseguridad alimentaria aguda. Los participantes también subrayaron la importancia de Mali en las rutas hacia Europa: en la ruta atlántica occidental hacia Canarias, los malienses representaban, a 30 de abril de 2026, 17,4% de las llegadas, lo que los situaba entre las principales nacionalidades registradas en esta ruta. En 2024, esta proporción era aún más elevada: los nacionales malienses representaban cerca del 29 % de las llegadas registradas en la ruta atlántica occidental hacia Canarias, con 13.530 llegadas, confirmando el peso significativo de los flujos procedentes de Malí en esta vía de acceso hacia Europa.

La ruta atlántica no es, por tanto, siempre el punto de partida de la migración. Puede convertirse en la etapa final de una cadena de vulnerabilidades.

3.2 La migración como decisión familiar y comunitaria

En varios contextos de África Occidental, la migración no es una decisión estrictamente individual. Suele ser familiar y comunitaria. Una familia puede vender bienes, movilizar recursos, contraer deudas u organizar colectivamente la salida de un joven. Este se convierte entonces en portador de esperanza, apoyo financiero potencial y símbolo de un éxito esperado.

Esta dimensión es esencial para comprender la persistencia de las salidas a pesar de los riesgos. El joven que se marcha no lleva solo su propio proyecto; también lleva la inversión y las expectativas de un grupo familiar. Esto explica también la dificultad de los retornos. Volver sin haber tenido éxito puede vivirse como un fracaso social, no solo para la persona, sino para toda la familia que la apoyó.

Las redes sociales y la diáspora amplifican esta dinámica. Difunden imágenes de éxito, relatos de oportunidades y signos visibles de ascenso social. Pero a menudo invisibilizan la precariedad administrativa, la deuda, las discriminaciones, las condiciones de trabajo, la soledad o las expulsiones.

3.3 La elección entre dos incertidumbres

Uno de los mensajes más contundentes del taller puede formularse así: para muchos jóvenes, la elección ya no es entre seguridad y peligro, sino entre dos formas de incertidumbre. Por un lado, la incertidumbre de quedarse en un territorio donde el empleo, la seguridad, la formación y las perspectivas de futuro son escasas. Por otro, la incertidumbre de una salida peligrosa, costosa y potencialmente mortal. En este contexto, la migración puede aparecer como un riesgo racional.

Esta observación obliga a repensar las políticas de disuasión. Decir a los jóvenes que la ruta es peligrosa no basta. Muchos ya lo saben. **Para que el riesgo vuelva a ser disuasorio, es necesario que exista una alternativa creíble:** empleo, formación, movilidad legal, seguridad local, acceso a los servicios, reconocimiento social y posibilidad de construir un futuro sin partir.

4. Economías criminales, redes de facilitación y señales de alerta

4.1 Una profesionalización progresiva de las redes

Los intercambios pusieron de manifiesto una transformación de ciertos segmentos de las redes de facilitación. La presión de seguridad aumenta los riesgos para los traficantes, los capitanes y los intermediarios. En este contexto, los actores menos organizados pueden desaparecer o retirarse, mientras que los más resilientes se vuelven más profesionales.

Esta profesionalización no debe confundirse con la existencia de grandes estructuras mafiosas centralizadas. En numerosos casos, los actores todavía se perciben a sí mismos como pescadores, transportistas o facilitadores locales. Sin embargo, el sistema en su conjunto se vuelve más eficaz, más clandestino y más coordinado.

Los indicadores debatidos incluyen:

- Reducción de los tiempos de espera en los puntos de salida;
- Organización de salidas casi inmediatas;
- Transbordos en pequeñas embarcaciones hacia barcos más grandes;
- Sistemas de billetes o de pago por etapas;
- Grupos cerrados de WhatsApp para organizar las salidas;
- Cambios frecuentes de teléfono;
- Compras de combustible fragmentadas;
- Recurso al dinero móvil (mobile money);
- Menor visibilidad de las concentraciones previas a la salida;
- Diferenciación creciente entre migrantes, facilitadores, capitanes y coordinadores.

Esta evolución aumenta la dificultad de la intervención pública. Las redes se adaptan, cambian de lugar, fragmentan las tareas y reducen su exposición.

4.2 Precios, pagos y redes digitales como indicadores estratégicos

El precio del paso constituye un indicador esencial. Si la demanda migratoria disminuyera realmente, los precios tenderían a bajar. Su mantenimiento sugiere que la demanda sigue activa, aunque las salidas visibles estén temporalmente contenidas.

La modalidad de pago también es estratégica. El uso de servicios de dinero móvil, de pagos fraccionados y de transferencias transnacionales abre vías de investigación financiera. Seguir el dinero puede permitir identificar a los coordinadores, los intermediarios, los beneficiarios económicos y los circuitos de reinversión.

Las redes sociales constituyen otro espacio clave. Facebook, Telegram, WhatsApp, TikTok, Instagram y YouTube desempeñan un papel creciente en la construcción de las aspiraciones migratorias, al difundir relatos de éxito, minimizar los riesgos y contribuir a la formación de un imaginario migratorio transnacional. También se utilizan para informar sobre las rutas, identificar puntos de salida, poner en contacto a los candidatos a la salida con facilitadores y acceder a distintas formas de asistencia.

Más allá de la fase de preparación, las herramientas digitales desempeñan un papel operativo a lo largo de todo el trayecto migratorio. El teléfono inteligente se convierte en una herramienta central que permite seguir itinerarios, recibir información en tiempo real, entrar en contacto con redes de ayuda mutua y, en algunos casos, recibir o transferir dinero mediante servicios de dinero móvil. Constituye así una infraestructura esencial de la movilidad contemporánea.

Los mensajes que circulan por estas plataformas —a menudo en lenguas locales o en árabe—, así como las variaciones de precios, los relatos sobre las condiciones del paso y la información sobre los puntos de salida, deben integrarse en los dispositivos de alerta temprana.

Indicadores a seguir

Precio del paso; modalidades de pago; uso del dinero móvil; presencia de mujeres y menores; nuevos puntos de salida; perfiles de los capitanes; duración de la espera; mensajes digitales; violencias contra los migrantes; violencias entre redes; niveles de endeudamiento; interceptaciones; desapariciones; retornos forzados o voluntarios.

4.3 Distinguir los roles en el ecosistema de facilitación

No todas las personas detenidas como «traficantes» ocupan el mismo lugar en la economía del paso. Algunas pueden ser organizadores centrales; otras, capitanes, reclutadores, intermediarios financieros, transportistas, pescadores, miembros de comunidades costeras o actores periféricos. Una política penal eficaz debe distinguir estos roles. Si las persecuciones se centran únicamente en las figuras visibles, las cadenas financieras y decisorias permanecen intactas. La respuesta debe atacar la rentabilidad del sistema, sus coordinadores y las prácticas que producen más daño.

Debe prestarse una atención particular a las formas agravadas de facilitación: embarcaciones sobrecargadas, barcos en mal estado, falta de combustible suficiente, motores insuficientes, ausencia de material de seguridad o salidas organizadas en condiciones manifiestamente letales. Al actuar sobre estos factores, las políticas públicas pueden contribuir a modificar progresivamente el funcionamiento del mercado de la facilitación, reduciendo la rentabilidad de las prácticas más peligrosas.

4.4 No destruir las economías locales sin alternativas

Otro punto central concierne a las economías locales. En varios territorios, las economías formales e informales están estrechamente vinculadas. El transporte, la pesca, la acogida, la restauración, la logística, la reparación, la minería artesanal o el comercio fronterizo pueden estar conectados, directa o indirectamente, con las movilidades.

Criminalizar o cerrar bruscamente estas actividades sin alternativa puede producir un efecto contrario al buscado: precarización de las comunidades, desplazamiento hacia economías ilícitas, aumento del resentimiento y refuerzo de las redes criminales. Se mencionó el ejemplo de Agadez: cuando las actividades vinculadas a la movilidad se criminalizan sin una reconversión económica sólida, familias y comunidades enteras pierden sus fuentes de ingresos. La misma lógica puede aplicarse a la pesca artesanal, a la minería de oro informal o a ciertos servicios fronterizos.

La respuesta no debe ser, por tanto, únicamente represiva. Debe incluir la formalización progresiva, la reducción de daños, la diversificación económica y alternativas realistas.

5. Protección, género, infancia y retorno

5.1 La información como herramienta de protección

Las campañas de sensibilización centradas únicamente en la peligrosidad de las rutas tienen una eficacia limitada. Muchas personas ya conocen el riesgo. **El problema no es la falta de información sobre el peligro, sino la falta de alternativas creíbles.**

La información debe concebirse, por tanto, como una herramienta de protección, no como propaganda disuasoria. Debe ser fiable, concreta, contextualizada y transmitida por actores de confianza: antiguos migrantes, líderes comunitarios, docentes, autoridades religiosas, actores locales, asociaciones de la diáspora, organizaciones de terreno.

Esta información debe versar sobre los riesgos reales, pero también sobre los derechos, las posibilidades de estancia legal en los países de tránsito, las opciones de formación, los mecanismos de protección, los riesgos de explotación, los trámites administrativos y las alternativas existentes.

5.2 Desvincular la ayuda humanitaria del retorno

Los debates subrayaron el riesgo de condicionar la ayuda humanitaria al retorno voluntario. Cuando la ayuda solo es accesible si una persona acepta regresar, sus opciones de protección se reducen.

En algunos países de tránsito, en particular en el espacio de África Occidental, algunas personas pueden tener derecho a circular, residir o trabajar, pero no disponen de la información o el acompañamiento necesarios para ejercer esos derechos. La ayuda humanitaria debería poder apoyar varias trayectorias: retorno, integración local, protección, movilidad regular o estabilización temporal.

5.3 Mujeres migrantes: una vulnerabilidad específica

En los últimos años se ha observado un aumento del número de mujeres y niñas entre ciertas llegadas, una tendencia identificada como preocupante. Las mujeres y las niñas están expuestas a formas específicas de violencia y explotación durante el trayecto y tras la llegada.

Los riesgos mencionados no se refieren únicamente a la explotación sexual. Los matrimonios forzados, la dependencia de un hombre que ya ha llegado, la explotación doméstica, la violencia de género, la trata y las situaciones de coacción familiar deben integrarse en el análisis

La identificación de la edad de las mujeres jóvenes también puede ser más compleja que en el caso de los hombres, lo que plantea desafíos en materia de protección de las menores. Los mecanismos de acogida, evaluación, orientación y seguimiento deben integrar, por tanto, un enfoque de género más robusto.

5.4 Infancia migrante: no confundir ausencia física y ausencia familiar

La situación de los niños, niñas y adolescentes migrantes, acompañados o no acompañados, constituyó una preocupación mayor. El sistema de protección canario está sometido a una presión considerable, en particular debido al número de menores bajo tutela.

Sin embargo, es necesario revisar el vocabulario y las categorías utilizadas. Muchos menores llamados «no acompañados» cuentan en realidad con referentes familiares: padres, tíos, hermanos, miembros de la comunidad. La separación física no implica necesariamente abandono. En ciertos contextos de conflicto o de pobreza extrema, la familia puede considerar la salida del menor como una medida de protección.

Esta realidad no reduce la responsabilidad de protección de los Estados de acogida. Al contrario, exige integrar a las familias en el análisis, el acompañamiento y, cuando sea posible y deseable, en las soluciones duraderas.

La documentación de los menores y de los jóvenes adultos se identificó como una buena práctica esencial. Acceder a documentos, a un estatus, a formación y al mercado laboral puede transformar radicalmente las trayectorias de vida y reducir la exclusión.

5.5 El retorno como momento social, no como simple operación administrativa

El retorno no debe concebirse como una operación logística o administrativa. Constituye un momento humano, familiar y social extremadamente sensible.

Las personas que regresan pueden hacerlo endeudadas, traumatizadas, avergonzadas o percibidas como personas que han fracasado. **Cuando la familia ha invertido en la salida, el retorno sin éxito puede ser difícilmente aceptado. Esto puede explicar que algunas familias se opongan al retorno, incluso cuando la persona migrante se encuentra en situación de calle o de vulnerabilidad en Europa.**

Los programas de retorno y reintegración deben, por tanto, combinar:

- Acompañamiento económico;
- Apoyo psicosocial;
- Mediación familiar;
- Inserción comunitaria;
- Diversificación de las actividades generadoras de ingresos;
- Seguimiento en el tiempo;
- Implicación de las colectividades locales y de la diáspora.

Un proyecto individual de reintegración puede fracasar si toda la presión familiar recae sobre él. La diversificación de las fuentes de ingresos, por ejemplo combinando actividad profesional y actividad agrícola, puede mejorar la sostenibilidad del retorno.

6. Cooperación, desarrollo territorial y movilidad regular

6.1 El enfoque en la seguridad es necesario, pero no reduce los factores de salida

Las fuerzas de seguridad desempeñan un papel importante en la prevención de salidas peligrosas, la lucha contra las redes y la coordinación del rescate. La cooperación policial, la Guardia Civil, la Policía Nacional, los dispositivos de inteligencia, las investigaciones conjuntas y la cooperación con los países de origen y de tránsito son indispensables. El caso español ofrece ejemplos especialmente relevantes en la ruta atlántica: en Senegal, España mantiene desde hace años un despliegue operativo de Guardia Civil y Policía Nacional que trabaja con las fuerzas senegalesas en patrullajes conjuntos, vigilancia marítima y terrestre, intercambio de información y apoyo técnico. La cooperación con Senegal permitió, según Interior, más de 5.100 interceptaciones y 126 embarcaciones en 2025, y una fuerte reducción de las salidas desde las costas senegalesas hacia Canarias.

Mauritania constituye otro ejemplo central, por su papel en la gestión de la ruta atlántica y en la lucha contra las mafias de tráfico de personas, reconocida por el Ministerio del Interior español como una cooperación clave en seguridad y migración.

Sin embargo, la seguridad no aborda las causas profundas. Puede contener temporalmente una ruta, dismantelar ciertas redes o impedir salidas inmediatas. Pero no crea empleo, no reduce la presión familiar, no estabiliza los territorios ni hace accesible la movilidad regular.

Una estrategia duradera debe, por tanto, articular seguridad, desarrollo, protección, gobernanza y movilidad legal.

6.2 Territorializar la cooperación

La cooperación al desarrollo debe ser más territorial. Las necesidades no son abstractas. En algunas localidades, la prioridad puede ser la formación en instalación y mantenimiento de paneles solares. En otros lugares, el riego, la fontanería, la electricidad, la construcción, la agricultura, la transformación alimentaria, la hostelería o el turismo pueden ser más pertinentes.

Los proyectos deben partir de las necesidades reales de los territorios y del sector privado local. Formar a jóvenes sin salida profesional genera frustración. En cambio, los programas contruidos con las empresas, las colectividades locales, las cámaras profesionales y los servicios descentralizados pueden crear trayectorias creíbles.

La cooperación también debe evitar los proyectos concebidos desde el exterior, con recetas estandarizadas. Los actores locales no siempre piden más dinero; a menudo piden competencias, socios técnicos, acompañamiento y reconocimiento de sus prioridades.

El Gobierno de Canarias impulsa ya varias iniciativas de cooperación descentralizada que ilustran este enfoque territorial y pueden servir de base para su ampliación. El Balón de la Esperanza utiliza el deporte como herramienta de integración e información sobre los riesgos de la migración irregular entre jóvenes de África Occidental. Tierra Firme acompaña proyectos de desarrollo agrícola y comunitario en zonas de origen de las movilidades hacia Canarias. Estas iniciativas, de escala aún limitada, muestran el tipo de cooperación de proximidad que podría reforzarse y replicarse en otros territorios del corredor.

6.3 Movilidad circular: una alternativa, pero no una herramienta utilitarista

La movilidad circular puede constituir una alternativa creíble cuando permite trabajar, formarse, volver, partir de nuevo y mantener vínculos regulares entre territorios. Puede reducir la presión de la irregularidad si las personas saben que podrán circular legalmente. Pero esta movilidad no debe pensarse únicamente a partir de las necesidades del mercado laboral europeo. Si se percibe como un mecanismo consistente en traer trabajadores durante unos meses para luego enviarlos de vuelta, corre el riesgo de ser vivida como instrumental por los socios africanos.

Una movilidad circular equilibrada debe incluir:

- Preparación antes de la salida;
- Información clara sobre los derechos y las obligaciones;
- Acompañamiento durante la estancia;
- Reconocimiento de las competencias;
- Posibilidad de un retorno valorizado;
- Vínculo con el desarrollo local;
- Beneficios para las personas, las familias, los países de origen y los países de destino.

6.4 Visados, asilo y credibilidad de las vías legales

Las vías legales a veces existen sobre el papel, pero siguen siendo difíciles de utilizar. Los procedimientos de visado suelen ser largos, costosos e inciertos. Incluso perfiles cualificados, como académicos invitados a eventos, pueden encontrar grandes dificultades para obtener un visado.

Esta situación envía un mensaje muy fuerte a las poblaciones: **la movilidad legal se percibe como inaccesible**. Cuando las vías regulares parecen cerradas, las redes informales ganan atractivo.

La credibilidad de las alternativas pasa, por tanto, por una reforma de las prácticas consulares: transparencia, reducción de los plazos, mejor comunicación, acompañamiento de los expedientes, lucha contra los intermediarios fraudulentos y apertura de vías adaptadas a las realidades económicas, académicas, familiares y profesionales.

7. Gobernanza regional y efectos no intencionados

7.1 Los límites del bilateralismo

Los acuerdos bilaterales pueden producir resultados rápidos, pero no bastan para estabilizar un sistema regional. Cuando un país refuerza sus controles, la presión puede desplazarse hacia otro. Una mejora local puede así crear un problema regional.

La ruta atlántica debe pensarse como un corredor interconectado: Malí, Senegal, Mauritania, Gambia, Guinea, Guinea-Bisáu, Marruecos, Argelia, Níger y Europa interactúan directa o indirectamente. Las políticas estrictamente bilaterales corren el riesgo de ignorar estas interdependencias.

Es necesaria una coordinación regional mínima para anticipar los desplazamientos de rutas, evitar las tensiones diplomáticas, proteger las economías fronterizas y preservar la buena vecindad.

7.2 Externalidades negativas de los acuerdos migratorios

Los acuerdos de control migratorio pueden producir efectos no intencionados: tensiones diplomáticas, expulsiones contestadas, deterioro de las relaciones entre comunidades, cierre de actividades económicas, refuerzo de la corrupción, aumento de la clandestinidad o desplazamiento hacia rutas más peligrosas.

Se mencionó como ejemplo las tensiones vinculadas a las expulsiones desde Mauritania hacia Malí. Una decisión concebida para responder a una presión migratoria hacia Europa puede afectar a las relaciones regionales africanas. Cada acuerdo migratorio debería, por tanto, someterse a un análisis de impacto regional y a una lógica de «no causar daño».

Principio de no causar daño aplicado a las políticas migratorias

Antes de poner en marcha un acuerdo o un programa de control, conviene evaluar sus posibles efectos sobre las rutas, las economías locales, las relaciones diplomáticas, las comunidades fronterizas, la corrupción, las redes criminales y la protección de las personas.

7.3 Lucha contra la corrupción y gobernanza de las fronteras

La corrupción es un elemento estructurante de numerosas dinámicas de movilidad irregular. Los puntos de control informales, los pagos arbitrarios, las exigencias documentales incoherentes y las prácticas de extorsión debilitan la legitimidad de los Estados y refuerzan la dependencia de los intermediarios.

La cooperación en materia de gestión de fronteras no puede, por tanto, limitarse a proporcionar equipos, bases de datos o formaciones técnicas. Debe incluir:

- Supervisión interna independiente;
- Mecanismos de denuncia;
- Auditorías periódicas;
- Rotación del personal expuesto;
- Sanciones disciplinarias efectivas;
- Formación en derechos de las personas en movimiento;
- Clarificación de las cadenas de responsabilidad.

8. Recomendaciones operativas

Las siguientes recomendaciones se jerarquizan según tres criterios: la prioridad (grado de urgencia en relación con el diagnóstico), el impacto esperado (magnitud de los efectos sobre las vulnerabilidades identificadas) y la viabilidad temporal (corto, medio o largo plazo).

Prioridad 1 – Construir una capacidad de anticipación en la ruta atlántica

Prioridad: alta | Impacto esperado: alto | Viabilidad: corto a medio plazo

Crear un mecanismo de alerta temprana por corredor.

Este mecanismo debería seguir los puntos de salida, los precios, las modalidades de pago, los perfiles de las personas, las violencias, los mensajes digitales, las interceptaciones, las desapariciones, los itinerarios secundarios y los cambios de nacionalidad.

Asociar a actores institucionales y actores de terreno.

Los datos de seguridad deben cruzarse con los de las organizaciones internacionales, ONG locales, asociaciones de migrantes, diásporas, universidades, comunidades costeras y actores humanitarios.

Utilizar Canarias como plataforma de análisis estratégico.

Debido a su posición geográfica y a su experiencia, Canarias puede convertirse en un espacio de producción de conocimiento, coordinación y anticipación entre Europa y África Occidental.

Prioridad 2 – Reducir la rentabilidad de las redes de facilitación

Prioridad: alta | Impacto esperado: alto | Viabilidad: medio plazo

Desarrollar investigaciones financieras transnacionales.

Las investigaciones deben seguir los circuitos de pago, incluidos el dinero móvil, los pagos fraccionados, los beneficiarios económicos, las reinversiones logísticas y los intermediarios.

Distinguir los roles dentro de las redes.

Las políticas penales deben diferenciar entre organizadores, capitanes, reclutadores, transportistas, pescadores, intermediarios financieros y actores periféricos.

Atacar prioritariamente las prácticas más peligrosas.

Las sanciones deberían centrarse en los actores responsables de salidas en condiciones letales: sobrecarga, barcos en mal estado, combustible insuficiente, ausencia de motores o ausencia de seguridad mínima.

Vigilar los espacios digitales de reclutamiento.

Las plataformas públicas y semicerradas deben analizarse como espacios de captación, desinformación, fijación de precios y modificación de las rutas.

Prioridad 3 – Territorializar la cooperación y la reintegración

Prioridad: media | Impacto esperado: medio a alto | Viabilidad: medio a largo plazo

Financiar formaciones conectadas a las necesidades locales.

Los sectores prioritarios deben identificarse localmente: energía solar, riego, agricultura, construcción, fontanería, electricidad, turismo, hostelería, transformación alimentaria.

Implicar al sector privado desde la concepción de los programas.

La formación debe responder a empleos reales. Las empresas locales deben participar en la definición de los perfiles, las prácticas y la inserción laboral.

Concebir la reintegración como un proceso familiar y comunitario.

Los programas de retorno deben incluir mediación familiar, acompañamiento psicosocial, diversificación económica y seguimiento en el tiempo.

Movilizar a la diáspora como puente de confianza.

La diáspora puede apoyar la información fiable, la mentoría, la inversión productiva, la transmisión de competencias y el acompañamiento de los retornos.

Prioridad 4 – Reforzar la coherencia regional

Prioridad: media | Impacto esperado: medio | Viabilidad: largo plazo

Inscribir los acuerdos bilaterales en una lectura regional.

Cada acuerdo debería evaluarse según sus efectos sobre los países vecinos, las rutas alternativas, las economías fronterizas y las relaciones diplomáticas.

Integrar una cláusula de evaluación de los efectos no intencionados.

Se debería incluir indicadores sobre el desplazamiento de las rutas, la protección, la corrupción, las tensiones comunitarias y los riesgos humanitarios.

Apoyar la gobernanza de la libre circulación regional.

Los Estados africanos y los socios internacionales deben reducir las prácticas arbitrarias en las fronteras, clarificar los derechos de circulación y reforzar los mecanismos de denuncia contra la extorsión.

Prioridad 5 – Reforzar la protección a lo largo de los corredores

Prioridad: alta | Impacto esperado: alto | Viabilidad: corto plazo

Desarrollar puntos de información fiables y no coercitivos.

Estos dispositivos deben estar a cargo de actores de confianza, en particular sociedad civil local, antiguos migrantes, diáspora, líderes comunitarios, docentes y autoridades religiosas.

Desvincular la ayuda humanitaria del retorno.

La ayuda no debería limitarse a las personas que aceptan el retorno voluntario. Debe apoyar también la integración local, la estabilización temporal, la protección o el acceso a los derechos.

Establecer un seguimiento específico de las mujeres y las niñas.

Los dispositivos deben integrar los riesgos de trata, matrimonios forzados, explotación doméstica, explotación sexual, violencia de género y dependencia económica.

Repensar la acogida de los menores junto con sus familias.

Los sistemas de protección deben reconocer que muchos menores cuentan con referentes familiares y que la salida puede ser interpretada por la familia como una estrategia de protección.

Prioridad 6 – Hacer de la movilidad regular una alternativa creíble

Prioridad: media a alta | Impacto esperado: alto, pero diferido | Viabilidad: medio a largo plazo

Reformar las prácticas de visado.

Los procedimientos deben volverse más previsibles, transparentes, rápidos y comprensibles, con el fin de reducir la dependencia de las redes informales.

Desarrollar programas de movilidad circular equilibrados.

Estos programas deben incluir formación, acompañamiento, retorno valorizado, reconocimiento de competencias y beneficios para los territorios de origen.

Reforzar la movilidad académica, profesional, cultural y de negocios.

La movilidad no debe reducirse al trabajo estacional. Los intercambios universitarios, empresariales, deportivos, culturales y turísticos pueden contribuir a reequilibrar la relación euroafricana.

9. Conclusión

La ruta atlántica hacia Canarias no es una anomalía aislada. Es la expresión visible de un sistema regional de movilidad atravesado por la inseguridad, las aspiraciones sociales, las economías informales, las dinámicas familiares, las políticas europeas, las redes criminales y los límites de las vías regulares.

Las políticas centradas únicamente en la reducción de las llegadas visibles pueden producir resultados inmediatos, pero no transforman las causas profundas. Pueden desplazar las rutas, aumentar los riesgos, reforzar a los intermediarios e invisibilizar las vulnerabilidades.

Una estrategia duradera debe cambiar de escala y de objetivo. No se trata solo de reducir los flujos, sino de reducir las vulnerabilidades, hacer las rutas menos mortales, disminuir la rentabilidad de las economías criminales, reforzar las alternativas locales, hacer creíble la movilidad regular y anclar la cooperación en la confianza.

Canarias puede desempeñar un papel central en esta transformación. Su experiencia en primera línea, su proximidad con África Occidental, su capacidad de diálogo y su interés por la cooperación descentralizada la convierten en un actor estratégico para pasar de una lógica de reacción a una lógica de anticipación.

ACERCA DE LOS AUTORES

Beatriz de León Cobo

Directora del Instituto Español de Análisis Migratorio (IEAM)

Directora del Foro de Diálogo Sahel- Europa (UFV)

Doctoranda en Sociología (Université de la Sorbonne)

beatriz.deleoncobo@ieam.es

Agradecemos sinceramente a los participantes del taller, así como a las instituciones que representan, por el tiempo dedicado a este proceso y por sus valiosas contribuciones a la revisión de este Policy Paper.



© Instituto Español de Análisis Migratorio (IEAM). Todos los derechos reservados.

Cualquier reproducción, difusión o uso comercial de este documento requiere autorización previa de los editores.

Referencia recomendada:

DE LEÓN COBO, B. (2026), Policy Paper « Ruta atlántica, Sahel y Canarias: de la contención de las salidas a una gobernanza anticipatoria de la migración – reducir las vulnerabilidades, atacar las economías criminales y hacer creíbles las alternativas regulares », Policy Paper 5/2026, Instituto Español de Análisis Migratorio (IEAM).