

MIGRACIÓN SENEGAL–CANARIAS: SECURITIZACIÓN, NECROPOLÍTICA Y RESILIENCIA EN EL CONTEXTO TRANSNACIONAL

SENEGAL–CANARY ISLANDS MIGRATION: SECURITIZATION, NECROPOLITICS, AND RESILIENCE IN THE TRANSNATIONAL CONTEXT

Claudia González Nieves

Universidad de La Laguna, Santa Cruz de Tenerife, España

cgonzani@ull.edu.es

ORCID ID: <https://orcid.org/0009-0004-5359-6300>

Recibido: junio de 2025

Aceptado: octubre de 2025

Palabras clave: migración senegalesa, necropolítica, securitización, resiliencia, seguridad humana

Keywords: senegalese migration, necropolitics, securitization, resilience, human security

Resumen: Este artículo analiza la migración irregular desde Senegal hacia Canarias a través del prisma de la securitización, la necropolítica y la resiliencia migrante. Explora las causas estructurales (económicas, sociales y climáticas) que impulsan la migración, analiza críticamente las políticas europeas de contención y sus efectos sobre la mortalidad en la ruta atlántica, y subraya la agencia de los migrantes mediante estrategias comunitarias y redes de apoyo. Finalmente, propone un enfoque alternativo basado en la seguridad humana y la justicia social, que supere la lógica punitiva y reconozca los derechos y la dignidad de las personas migrantes.

Abstract: This article analyzes irregular migration from Senegal to the Canary Islands through the lens of securitization, necropolitics, and migrant resilience. It explores the structural causes (economic, social, and climatic) that drive migration, critically examines European containment policies and their effects on mortality along the Atlantic route, and highlights migrants' agency through community strategies and support networks. Finally, it proposes an alternative approach based on human security and social justice, one that moves beyond the punitive logic and recognizes the rights and dignity of migrants.

(Artículo cofinanciado por la Agencia Canaria de Investigación, Innovación y Sociedad de la Información de la Consejería de Universidades, Ciencia e Innovación y Cultura y por el Fondo Social Europeo Plus (FSE+) Programa Operativo Integrado de Canarias 2021-2027, Eje 3 Tema Prioritario 74 (85%). Referencia contrato: FPI2024010247)

1. Introducción

La migración irregular desde Senegal hacia las Islas Canarias, conocida como la ruta atlántica, aparece en las dos últimas décadas como uno de los fenómenos más complejos y de alto riesgo del contexto migratorio euro-africano. Constituye un trayecto de gran peligrosidad, marcado por travesías marítimas prolongadas en embarcaciones precarias, que ha producido miles de muertes en el mar. En 2024, alrededor de 46.800 personas lograron arribar de forma irregular al archipiélago canario, alcanzando máximos históricos. Paralelamente, más de 2.200 migrantes fallecieron en rutas hacia Europa durante ese año (principalmente en el Mediterráneo) según estimaciones de organismos humanitarios (European Council on Refugees and Exiles, 2025). Estas cifras reflejan la dimensión humanitaria de la problemática. Con ellas, surgen interrogantes académicos y éticos relevantes sobre las causas de estos flujos, las respuestas de las políticas migratorias así como las implicaciones en materia de derechos humanos.

Este trabajo se distingue de los estudios previos sobre la ruta Senegal-Canarias al articular en un mismo marco teórico las nociones de securitización, necropolítica y resiliencia. Desde esta convergencia

conceptual, se examina cómo las políticas europeas de control fronterizo configuran patrones de vulnerabilidad y elevada mortalidad, a la vez que posibilitan formas de agencia y resistencia dentro de las comunidades migrantes. A diferencia de investigaciones centradas en la externalización o la gestión securitaria (Gabrielli, 2017; Dudek & Pestano, 2019; Monreal Gainza & Paredes, 2021), este artículo combina un análisis teórico y empírico actualizado sobre la ruta atlántica, incorporando dimensiones poco atendidas como las prácticas religioso-comunitarias de preparación del viaje, la resignificación del retorno y la brecha vigilancia-rescate como dispositivo necropolítico, y traduce los resultados en propuestas de política basadas en la seguridad humana y la justicia social.

Metodológicamente, el artículo adopta un diseño deliberadamente interdisciplinar porque la ruta Senegal-Canarias se sitúa en la intersección entre la seguridad internacional, la filosofía política de la violencia, la sociología de las migraciones y los estudios ambientales. Se combina una revisión conceptual con análisis documental y triangulación de datos secundarios procedentes de literatura académica, informes institucionales y de ONG especializadas, estadísticas oficiales y periodismo con fuentes trazables. Esta integración permite conectar conceptualmente las prácticas de control, el aumento de la mortalidad y las estrategias de resiliencia, lo cual refuerza la validez explicativa de los hallazgos y fundamenta la propuesta normativa basada en la seguridad humana.

Desde la teoría de la securitización (Buzan, Wæver & de Wilde, 1998) es examinada la manera en que la migración ha sido planteada como un asunto de seguridad

nacional, justificando la adopción de medidas extraordinarias. A su vez, la teoría de la necropolítica de Achille Mbembe (2011) establece un marco para entender cómo el poder soberano decide sobre la vida y la muerte de poblaciones migrantes, ya sea mediante la violencia directa o la inacción ante su sufrimiento. En efecto, tal como explica Mbembe, la hipótesis central de su obra *Necropolítica* es que “la soberanía reside ampliamente en el poder de decidir quién puede vivir y quién debe morir” (Mbembe, 2011: 19). Complementariamente, el paradigma de la seguridad humana (Acevedo-Navas *et al.*, 2022) orienta la discusión hacia la primacía de la protección de las personas por encima de la seguridad territorial, enfatizando la cuestión de los derechos humanos y del desarrollo humano en el fenómeno migratorio.

En primer lugar, exploraremos el contexto histórico y los factores estructurales que explican el origen de estos flujos migratorios: la trayectoria histórica de la emigración senegalesa, los factores económicos, sociales y medioambientales que impulsan la salida, y el impacto de las políticas internacionales (acuerdos pesqueros, control fronterizo externalizado, etc.) en la configuración de la ruta atlántica. Seguidamente, serán analizadas las políticas de securitización y la necropolítica en las fronteras. Se presentarán las definiciones de estos conceptos, acompañadas de ejemplos concretos que ilustran cómo las respuestas europeas –fundamentalmente, durante la denominada crisis de los cayucos de 2006 y en la actualidad– ha prevalecido un enfoque de contención, asociado a mayores riesgos y efectos adversos para las personas migrantes. En tercer lugar, diversas estrategias de resiliencia serán examinadas, así como el rol de las redes migratorias des-

plegadas por los migrantes senegaleses. Veremos cómo los migrantes enfrentan los peligros asociados a la migración y en qué medidas las redes familiares y comunitarias facilitan el viaje. A su vez, abordaremos las narrativas de éxito y de fracaso que acompañan sus decisiones. Por último, sintetizaremos los hallazgos hechos y aportaremos determinadas recomendaciones para promover una perspectiva migratoria que se alinee con la seguridad humana, que documente la precarización de los migrantes, y que priorice los derechos de éstos.

El objetivo central no es únicamente comprender las causas y dinámicas que motivan la migración senegalesa hacia Canarias, sino también evaluar la eficacia de las políticas actuales y examinar sus implicaciones normativas. En última instancia, se invita a replantear la gestión de la movilidad humana adoptando una óptica de justicia social y de seguridad humana –entendida ésta como la protección de las personas ante amenazas a su supervivencia, sustento y libertad– frente al paradigma dominante de la Europa fortaleza (Satrústegui Sanz, 2024).

2. Orígenes y dinámicas de la emigración senegalesa: Factores históricos y estructurales

En primer lugar, resulta esencial situar la migración senegalesa hacia Canarias en un contexto histórico más amplio y analizar los factores estructurales que la impulsan. Generalmente, la decisión de emigrar no es únicamente individual, sino que responde a un cúmulo de condicionantes tanto de carácter socio-histórico

como económico y ambiental. En el caso de Senegal, existe una larga tradición migratoria que se remonta al período colonial, y que ha ido transformándose según los cambios locales y globales.

Durante gran parte del siglo XX, la emigración senegalesa se orientó sobre todo hacia Francia. Esto se debió esencialmente al hecho de que Francia es una antigua potencia colonial, y que la migración se vio favorecida por los lazos político-administrativos y la demanda de mano de obra en la metrópoli (por ejemplo, en construcción e industria). Miles de senegaleses sirvieron incluso en el ejército francés o migraron para trabajos después de la Segunda Guerra Mundial. Por ejemplo, tanto en París como en Marsella establecieron comunidades (Beauchemin *et al.*, 2013). Estas experiencias dejaron una huella cultural: migrar a Europa llegó a asociarse con progreso y ascenso social. De este modo, muchas familias comenzaron a estimarlo como un rito de iniciación (Jabardo, 2021).

Como analizan Baizán y González-Ferrer (2016), a partir de las décadas de 1980 y 1990, se produjo una diversificación de destinos migratorios. Francia endureció sus políticas migratorias y restringió la entrada de trabajadores. Esto acarrió a una redirección de los flujos senegaleses hacia países del sur de Europa emergentes como nuevos polos de atracción: Italia (particularmente a finales de los 80) y España (en los 90). El boom de sectores como la agricultura intensiva, la construcción y el turismo en España e Italia ofrecía oportunidades laborales para migrantes africanos en empleos con menos requisitos de formación. En este contexto, España, que hasta ese momento era más bien un país de emigración, empezó

a recibir crecientes contingentes de senegaleses: primero, vía rutas terrestres o aéreas (muchos ingresaban con visados de turista que luego sobrepasaban) y luego, de forma progresiva, a través de rutas marítimas (Baizán & González-Ferrer, 2016).

La ruta atlántica hacia Canarias surgió como alternativa destacada durante los años 2000. Dudek y Pestano (2019) explican que en los 90 ya hubo determinados intentos esporádicos de llegar en pateras a las islas, pero el cierre más estricto de otras vías (como la ruta del Mediterráneo vía el Estrecho de Gibraltar o las fronteras de Ceuta/Melilla, reforzadas a partir de 2001-2003) desplazó la presión migratoria hacia el Atlántico. Concretamente, el año 2006 constituyó un hito: la llamada crisis de los cayucos. En efecto, en este año, más de 30.000 migrantes irregulares (en su mayoría senegaleses) desembarcaron en Canarias, aprovechando la relativa desatención inicial de esa frontera marítima. Muchos partieron desde las costas de Senegal y Mauritania en cayucos. A veces navegaban cerca de 1.500 km mar adentro. El impacto mediático de esas llegadas masivas fue enorme. Generó alarma social en España, propagando la percepción de una invasión migratoria por el flanco atlántico (Dudek & Pestano, 2019).

Tras 2006, a partir de nuevas medidas de control (que analizaremos más adelante), la cifra anual de entradas cayó drásticamente. Ahora bien, la ruta atlántica nunca desapareció del todo. Al contrario, como muestra el informe de Garver-Affeldt y Seaman (2021), a partir de 2019, resurgió con fuerza, en paralelo a cambios en otras rutas y a la persistencia de factores estructurales en los países de origen. De este modo, la historia de la migración senegalesa presenta un evidente patrón

de adaptación a las oportunidades y obstáculos: desde la migración colonial hacia Francia hasta la diversificación hacia nuevos destinos europeos, y desde vías relativamente seguras (visados, rutas terrestres) hacia recorridos marítimos cada vez más peligrosos conforme las políticas restrictivas fueron cerrando las puertas tradicionales (Garver-Affeldt & Seaman, 2021).

Senegal es un país con niveles elevados de pobreza y con un crecimiento demográfico fuerte que tensiona el mercado laboral (Baizán & González-Ferrer, 2016). Cada año, decenas de miles de jóvenes ingresan a la fuerza de trabajo encontrando perspectivas muy limitadas, pues el desempleo es muy importante. Muchos individuos se ven impulsados a buscar salidas en la ciudad o en el extranjero precisamente por la gran falta de oportunidades, particularmente en las zonas rurales. Si bien en su momento determinadas regiones del norte y del centro de país presentaban prosperidad en la agricultura del cacahuete, la reestructuración económica desde los años 80 —que incluyó programas de ajuste estructural— redujo de manera drástica las opciones de empleo formal (Baizán & González-Ferrer, 2016). A partir de ello, la emigración emergió como una posible válvula de escape y una estrategia de sustento familiar. De este modo, la migración se convirtió en sinónimo de oportunidad para muchos jóvenes. En lugar de continuar con un futuro precario en su localidad de origen, optaron por invertir sus limitados recursos en un pasaje migratorio, motivados por la posibilidad de ser prósperos en Europa (Baizán & González-Ferrer, 2016). Les guiaba también el deseo de poder ayudar a sus familiares a través del uso de remesas. No es casual que Senegal recibiese en 2023

cerca de 3.000 millones de dólares en remesas (casi 9–10% del PIB), lo que alivia en parte la economía de miles de hogares (TheGlobalEconomy.com, 2023).

Un factor económico crucial vinculado a la migración ha sido la crisis en el sector pesquero tradicional. La sobreexplotación de la pesca costera por flotas industriales extranjeras y los acuerdos pesqueros internacionales desiguales han mermado los caladeros locales. En este contexto, la reconfiguración del sector y la gobernanza del recurso —con el peso creciente de la pesca industrial y los acuerdos de acceso— han afectado de manera particular a comunidades artesanales como Saint-Louis/Guet Ndar, en interacción con shocks climáticos y cambios costeros que empujan estrategias de movilidad intra e interregional (Zickgraf, 2022; Stilwell *et al.*, 2010). Un gran número de comunidades senegalesas han visto reducido su sustento. Muchos jóvenes pescadores, expertos en navegación, decidieron emplear sus piraguas para transportar migrantes hacia Canarias como nueva fuente de ingresos. De esta forma, comunidades pesqueras gravemente afectadas se vieron involucradas en la ruta migratoria —ya sea organizando viajes o embarcándose directamente en busca de nuevos medios de vida en destinos lejanos— (Binet *et al.*, 2012). Como sintetiza Sakho (2018), estas salidas desde barrios pesqueros de ciudades litorales ponen de relieve a una comunidad “doblemente afectada por los efectos perversos de la globalización” —la urbanización y una economía marítima de depredación de los recursos pesqueros por parte de multinacionales—, lo que contribuye a la expansión de las travesías en cayuco hacia España, resumidas localmente en el lema “Barça ou barsakh” (Sakho, 2018). En esta línea, a partir

del estudio del Lago Retba (Lac Rose), un enclave salinero y turístico situado en la periferia de Dakar, Sow muestra cómo las transformaciones ambientales y la reconfiguración económica han erosionado medios de vida y activado movi­lidades laborales y migratorias como estrategias de adaptación, reforzando la lectura estructural de estas partidas (Sow, 2012).

Junto a los factores económicos, encontramos cada vez más factores ambientales derivados del cambio climático. Estos agravan la vulnerabilidad de la población rural en Senegal y añaden presión migratoria. Situado en la franja del Sahel y con una extensa costa baja, está altamente expuesto tanto a la sequía en el interior como a la erosión e inundaciones en el litoral. La agricultura de subsistencia se ve profundamente afectada por fenómenos como la reducción de precipitaciones y la mayor variabilidad climática. Estudios climáticos señalan que la temporada de lluvias en Senegal se ha acortado y los episodios de sequía severa son más frecuentes desde finales del siglo XX (Giraldo Osorio, J. D., & García-Galiano, S. G., 2010). Esto ha ocasionado pérdidas de cosechas y una desertificación parcial en zonas del norte y este del país (The World Bank, 2009; FAO, 2021). Por ejemplo, en la cuenca del río Senegal, agricultores han visto cómo la salinización de los suelos inutiliza campos tradicionalmente fértiles (The World Bank, 2009; Mafaranga, 2010). Al mismo tiempo, en la zona costera septentrional (Saint-Louis y alrededores) el ascenso del nivel del mar y las tormentas intensas han destruido aldeas pesqueras enteras (Kane, 2023). Por ejemplo, en la Langue de Barbarie (Guet Ndar, Ndar Toute y Gokhou Mbath) las inundaciones y marejadas destruyeron más de 100 viviendas y forzaron la reubicación de más

de 300 familias (más de 3.200 personas), alojadas con familias de acogida o en los campamentos de Khar Yalla y Gazeille, y posteriormente en un nuevo asentamiento temporal en Diougop, a unos 10 km (UNOPS, 2020). En la comunidad de Bargny (a 40 km de Dakar), una líder local explica que los jóvenes de Bargny, sin tierras que cultivar ni pesca que explotar, “se van a Europa a buscar trabajo... algunos han muerto en el mar” (Hufstader, 2023). Tales ejemplos evidencian los desplazamientos internos (del litoral hacia el interior, del campo a la ciudad) provocados por el cambio climático. Estos desplazamientos a menudo son el prelude de la migración internacional cuando las ciudades tampoco logran absorber a los desplazados. En definitiva, la degradación ambiental actúa como multiplicador de la pobreza y de la presión migratoria. Para ciertos jóvenes, la emigración ya no se concibe como una búsqueda de prosperidad, sino que se entiende como una estrategia de adaptación ante un entorno ecológico con condiciones cada vez más adversas (Zickgraf, 2022; Human Rights Watch, 2025).

En síntesis, las causas estructurales de la emigración senegalesa combinan factores económicos (pobreza, desempleo, crisis de recursos), sociales (dinámicas familiares y comunitarias que promueven la migración) e incluso ambientales (impactos del cambio climático). Sumados a la existencia de redes migratorias consolidadas y a la atracción que ejercen las diásporas exitosas, estos factores explican en gran medida por qué miles de senegaleses continúan emprendiendo peligrosas travesías hacia Europa pese a la presencia de los riesgos.

Entendido este contexto de expulsión y atracción, pasemos a constatar qué respuestas han dado las instituciones al fenómeno migratorio en la ruta Senegal-Canarias. Para ello, el siguiente análisis será efectuado en dos pasos: primero, se delimitará el marco de obligaciones y políticas de la UE aplicable a la ruta Senegal-Canarias; después, se analizará el enfoque securitario y su deriva necropolítica.

3. Respuestas institucionales en la ruta Senegal-Canarias: marco de la UE, securitización y necropolítica

3.1. Marco de obligaciones y políticas de la UE aplicable a la ruta Senegal-Canarias

La Carta de los Derechos Fundamentales de la UE (2012) impone, entre otros, la dignidad humana, el derecho a la vida, la prohibición de tratos inhumanos o degradantes, el derecho de asilo y la prohibición de expulsiones colectivas/no devolución (arts. 1, 2, 4, 18 y 19) (Unión Europea, 2012). En la vigilancia marítima coordinada por Frontex, el Reglamento 656/2014 obliga a respetar el SAR y la no devolución con evaluación individual y estándares equivalentes cuando haya cooperación con terceros países. Además, el Reglamento 2019/1896 refuerza las salvaguardas creando el Responsable de Derechos Fundamentales, la red de monitores de derechos fundamentales y un mecanismo de quejas; y exige que los acuerdos de estatuto con terceros países garanticen el pleno respeto de los derechos fundamentales y prevean un mecanismo de queja.

Sin embargo, en el corredor Senegal-Canarias afloran brechas de efectividad de ese umbral: por un lado, episodios como el rescate el 21 de junio de 2024, a 440 millas al sur de Tenerife, de 68 personas —con al menos cinco cadáveres a bordo y otra muerte posterior— realizado por un crucero tras el aviso de un mercante y con coordinación posterior de Salvamento Marítimo, evidencian la dependencia de medios no especializados y las dificultades para activar y coordinar eficazmente el SAR en alta mar y asegurar un desembarco rápido en lugar seguro, justo el plano que el Reglamento (UE) 656/2014 busca ordenar (Fumero, 2024). Por otro lado, tragedias como el naufragio del 21 de junio de 2023 frente al Sáhara Occidental —una neumática avistada por medios españoles cuyo rescate se demoró en torno a doce horas, con al menos 37 personas fallecidas— han sido descritas por la prensa internacional como fruto de avisos no atendidos y demoras en la respuesta, interpelando de lleno la obligación de prevenir la “brecha vigilancia-rescate” en esta ruta (Fernández, 2023).

La jurisprudencia del TJUE acota la práctica administrativa: en *Sea-Watch* (C-14/21 y C-15/21) admite inspecciones y detenciones portuarias de buques SAR solo ante indicios serios y concretos, sin convertirlas en barreras encubiertas al acceso a puerto seguro (TJUE, 2022); en *Comisión Europea contra Hungría* (C-808/18) se subraya que el acceso efectivo al procedimiento de asilo y la no devolución no pueden erosionarse por razones de orden público (TJUE, 2020); y en *Jawo* (C-163/17) prohíbe transferencias si existe riesgo real de tratos inhumanos, incluida la pobreza material extrema, imponiendo un examen individualizado (TJUE, 2019). La lógica protectora de estas sentencias

se proyecta sobre la Ruta Canaria: aunque Sea-Watch versa sobre detenciones portuarias en el Mediterráneo, su núcleo —no convertir potestades administrativas en barreras al lugar seguro— ayuda a leer prácticas funcionalmente equivalentes en el Atlántico —como el caso, hoy judicializado, de la neumática que aguardó unas 10 horas un rescate al sur de Gran Canaria— donde la obligación es facilitar, y no obstaculizar, el acceso a protección y auxilio (Efe, 2024). En la garantía de acceso al sistema de protección de menores, la Fiscalía y los tribunales han señalado retrasos y dificultades de menores recién llegados para acceder de inmediato al sistema de protección (esperas de uno a tres días en dependencias policiales por falta de plazas), lo que desnaturaliza el estándar de acceso efectivo que el TJUE exige (RTVC, 2024). Y, en clave Jawo, la saturación de la acogida en las islas ha obligado al Tribunal Supremo a ordenar la derivación de menores solicitantes de asilo al sistema estatal —orden reiterada recientemente—, mientras que dos centros para menores en Canarias fueron cerrados judicialmente por indicios de malos tratos: señales internas de riesgo de tratos inhumanos que exigen examen individualizado y medidas correctoras antes de cualquier traslado (Martín, 2025).

En coherencia con estas obligaciones, el Plan de Acción renovado de la UE contra el tráfico ilícito de migrantes 2021–2025 subraya que todas las medidas deben garantizar “la plena protección de los derechos fundamentales de los migrantes” (Comisión Europea, 2021), especialmente de las personas vulnerables, lo que implica una aplicación conforme al derecho de asilo y al principio de no devolución. En particular, Mitsilegas advierte que la externalización del control hacia terceros

países entraña riesgos específicos para la no devolución y el acceso al procedimiento, por lo que la cooperación debe someterse a un control estricto de equivalencia de garantías (Mitsilegas, 2020). En el caso específico de la ruta Senegal–Canarias, la cooperación operativa con terceros Estados (por ejemplo, en labores de vigilancia e interceptación) debe supe- ditarse a la verificación de garantías equivalentes y a la prohibición de devolución indirecta. De lo contrario, la externalización puede traducirse en desvíos o retenciones contrarios a los derechos humanos (Unión Europea, 2012; Parlamento Europeo y Consejo, 2014; Mitsilegas, 2020). La política de externalización aplicada en Senegal lo evidencia: España y Senegal han reforzado la cooperación operativa —con despliegue permanente de efectivos españoles, entrega de drones y cooperación policial—, y el Parlamento Europeo ha debatido un acuerdo de estatuto para Frontex en Senegal, advirtiendo que cualquier despliegue debe ir blindado por cláusulas fuertes de derechos fundamentales y mecanismos de quejas conforme al Reglamento 2019/1896 (Interior, 2023; Parlamento Europeo, 2024).

Sobre el terreno, la Marina de Senegal intercepta regularmente cayucos que se dirigen a Canarias (Bastmeijer, 2025) —por ejemplo, 112 personas frente a Dakar el 16 de septiembre de 2025 (RTVC, 2025) y 201 en el delta del Saloum el 10 de julio del mismo año (Bautista, 2025)—, operaciones de contención en origen que solo serían compatibles con el marco de la UE si garantizan evaluación individual, acceso efectivo a protección y prohibición de devolución indirecta tras la interceptación.

3.2. Securitización y externalización del control en la ruta Senegal–Canarias

A la luz de este marco, el enfoque de securitización ha predominado en la gestión de la ruta Senegal–Canarias. En el sentido de la teoría de las Relaciones Internacionales, implica transformar un asunto (en este caso, la migración) en un problema de seguridad que supone una amenaza al Estado, de modo que se justifique así la adopción de medidas excepcionales (Gabrielli, 2017). En la práctica, la Unión Europea y sus Estados miembros han enmarcado la migración irregular como un desafío a la soberanía territorial y al orden público. A menudo, la han equiparado con amenazas como el terrorismo o el crimen organizado. Políticas orientadas casi exclusivamente a contener y disuadir los flujos migratorios han sido sustentadas por este discurso securitario. Como explica Gabrielli (2017), “esta externalización se construye a través de la delegación del control de los flujos migratorios hacia los principales países de tránsito, para crear una “zona tampón” alrededor de la UE y supuestamente disuadir la migración” (Gabrielli, 2017: 128). En clave teórica, De Genova (2016) caracteriza este giro como parte de la crisis del régimen fronterizo europeo, donde la externalización y el refuerzo de controles expanden y multiplican las fronteras en un espacio extendido de control (De Genova, 2016). Desde esa perspectiva, el dispositivo de contención no elimina la movilidad: la redirige y la estratifica, produciendo precariedad e irregularidad como efectos sistémicos del propio régimen (De Genova, 2016). Como sintetiza el autor: “la ‘irregularidad’ migrante es un rasgo regular y previsible

del funcionamiento rutinario y sistemático de los regímenes de control fronterizo y migratorio” (De Genova, 2016: 12).

Mbembe señala que estas estrategias de control, cuando conllevan la exposición deliberada de ciertas poblaciones a la muerte, adquieren un carácter necropolítico (Mbembe, 2011). No se trata únicamente de la violencia directa del Estado, sino también de crear condiciones que pueden contribuir a la normalización de la mortalidad en determinadas poblaciones. Aplicado al ámbito migratorio, hablamos de políticas que pueden producir elevados niveles de riesgo y mortalidad como efecto disuasorio (Cuttitta, 2017). Esto puede tomar dos formas distintas: o bien mediante la acción (por ejemplo, con el uso de la fuerza letal en las fronteras) o mediante la inacción y el abandono (por ejemplo, negarse a rescatar naufragos o desviar a los migrantes hacia rutas mortíferas). En este sentido, Cuttitta advierte que “el Mediterráneo aparece cada vez más como un espacio despolitizado, sugiriendo una visión gestonaria-tecnocrática de la frontera: un espacio “privado de agencia humana” (Cuttitta, 2017: 5), en el que los acontecimientos, incluidas las muertes en la frontera, pueden fácilmente naturalizarse y conectarse con registros del destino y por tanto ser sistemáticamente despolitizados (Cuttitta, 2017). Además, el propio autor señala que “una verdadera preocupación humanitaria [...] puede acabar sirviendo a los intereses del control fronterizo, convirtiendo una operación de búsqueda y rescate en una devolución forzada” (Cuttitta, 2017: 14), lo que muestra cómo incluso las prácticas aparentemente orientadas a salvar vidas pueden ser funcionales a lógicas necropolíticas cuando contribuyen a reforzar la exclusión y el abandono.

Se observan manifestaciones de esta lógica en la ruta hacia Canarias. Los migrantes han sido desviados hacia opciones más arriesgadas puesto que las autoridades europeas han optado por un endurecimiento de los controles en las vías más seguras. Cuando han tomado esta decisión, lo han hecho en un contexto en el que era previsible un aumento de la mortalidad. De hecho, la elevada letalidad de la ruta atlántica es bien conocida. En efecto, Justo (2022) expone que “el camino del migrante africano es, en miles de casos, un camino hacia la muerte. Y es un camino nada arbitrario”. Pese a ello, las políticas no han variado de forma sustancial para ofrecer alternativas más seguras. Por tanto, se observa una tolerancia estructural a los niveles de mortalidad en la ruta. Este patrón constituye una forma de necropolítica por omisión: el océano termina operando como una barrera de alto riesgo. En otras palabras, la respuesta insuficiente ante el peligro funciona también como mecanismo de disuasión.

En 2006, la denominada crisis de los cayucos marcó un antes y un después: la llegada de más de 30.000 migrantes fue presentada como una urgencia que debía contenerse (Dudek & Pestano, 2019). Dudek y Pestano (2019) explican que la respuesta por parte de España priorizó el refuerzo del control fronterizo y activó operaciones de Frontex (HERA I y HERA II), que incluyeron el envío de expertos y de medios de vigilancia aero-marítima para apoyar la identificación de personas y la vigilancia en alta mar en torno a Canarias. Paralelamente, España aceleró la firma y ejecución de acuerdos de repatriación con países de origen y tránsito en África occidental en el marco del Plan África. Se abrieron y se adaptaron con carácter urgente centros de internamiento

en Canarias —entre ellos una antigua terminal en Fuerteventura y una antigua prisión en Tenerife— bajo responsabilidad del Estado. Como señalan Dudek y Pestano, “el 21 de mayo de 2006, en medio de la crisis de los cayucos, el Gobierno de Canarias solicitó al Gobierno de España ‘blindar la costa’ y, en respuesta, España solicitó un fondo de emergencia a la Unión Europea” (Dudek & Pestano, 2019: 94). Estas medidas buscaban impedir las llegadas e impulsar los retornos. Al mismo tiempo, el refuerzo del control en Ceuta, Melilla y el Estrecho de Gibraltar desplazó los flujos hacia la ruta atlántica en cayuco, en la que, a bordo de embarcaciones con frecuencia sobrecargadas, las personas migrantes afrontan hipotermia, deshidratación y enfermedades (Dudek & Pestano, 2019).

En el corto plazo, este conjunto de acciones logró una reducción de las llegadas. En efecto, en 2007 y en 2008 cayeron de forma drástica los desembarcos en Canarias (aproximadamente 12.000 y 9.000 llegadas respectivamente, frente a las 31.678 de 2006) (El País, 2008). Ahora bien, lejos de solucionar el fenómeno, estas políticas contribuyeron a un desplazamiento y, en parte, a un agravamiento. En efecto, “siempre que se cierra una ruta, otra más peligrosa se activa” (Monreal Gainza & Paredes, 2021: 8). Como señala Aragall Flaqué (2021), “la contención en un corredor concreto desvía los flujos hacia otros y determina por dónde se intentará cruzar el Mediterráneo”. Ante esta situación, la ruta se diversificó con numerosos puntos de salida a lo largo de la costa de África Occidental, en particular en Marruecos, el Sáhara Occidental, Mauritania y Senegal, y ocasionalmente en Gambia. Son recorridos que en algunos casos superan los 1.500 kilómetros.

Las travesías duran entre 24 y 48 horas cuando parten, por ejemplo, de Tarfaya; mientras que desde Mbour pueden prolongarse hasta 11 o 12 días (Monreal Gainza & Paredes, 2021).

Con el tiempo, las presiones estructurales volvieron a manifestarse. En 2019-2020, ante el bloqueo de la ruta libia y el impacto de la pandemia, la ruta atlántica resurgió (Monreal Gainza & Paredes, 2021). La Comisión Española de Ayuda al Refugiado evidencia la falta de preparación de las autoridades españolas frente a esta situación: “Pese a los continuos informes que apuntaban a un crecimiento de las llegadas por la ruta atlántica durante el año 2020 [...], las autoridades competentes no se prepararon para dar una respuesta adecuada” (Monreal Gainza & Paredes, 2021: 27). Esta falta de acción efectiva demuestra que las políticas de mano dura simplemente empujan la migración hacia la clandestinidad y el peligro, sin disminuir su volumen. De hecho, en 2023-2024, en Canarias, tuvo lugar un nuevo aumento de llegadas —casi 40.000 en 2023 y más de 46.000 en 2024— superando incluso las cifras de 2006 (Vega, 2025). La comparación de estas fechas evidencia limitaciones persistentes en las políticas de securitización, las cuales han ocasionado un aumento de la mortalidad en la ruta (Monreal Gainza & Paredes, 2021).

Organizaciones como Caminando Fronteras han denunciado que en muchas ocasiones las autoridades tardan en responder —o directamente no responden— a las llamadas de auxilio de embarcaciones en peligro en el Atlántico, incluso cuando su posición es conocida (EuroMed Rights/AlgoRace, 2024). El informe de EuroMed Rights y AlgoRace muestra que “la responsabilidad de la Guardia Civil

en la coordinación de las operaciones y la autorización a Salvamento Marítimo para llevar a cabo operaciones de rescate ha suscitado críticas considerables [...] advirtiéndole que este enfoque podría afectar negativamente los derechos de las personas migrantes y poner en riesgo sus vidas” (EuroMed Rights/AlgoRace, 2024: 35). Es frecuente que la inversión tecnológica se oriente más hacia tareas de vigilancia y contención que hacia la protección de la vida humana. Tal como advierte el informe:

Las evidencias sugieren que estas herramientas “autónomas”, utilizadas no solo en España, sino también en Italia y Grecia, refuerzan los mecanismos de contención violenta destinados a detectar y expulsar migrantes (EuroMed Rights y AlgoRace, 2024: 22).

Tecnologías de vigilancia avanzada, como el Sistema Integrado de Vigilancia Exterior (SIVE) con radares y cámaras, o la plataforma EUROSUR de monitoreo satelital, permiten detectar casi en tiempo real los cayucos que zarpan (Jiménez, 2025). Ahora bien, la existencia de un avistamiento no permite garantizar un rescate: con mar brava o múltiples incidencias simultáneas, muchas veces los recursos de Salvamento Marítimo no son suficientes y se producen retrasos fatales (Vega, 2023). Tal y como recuerda Vargas (2024), “muchos cuerpos desaparecen para siempre en el Atlántico. Son “náufragos invisibles”. El resultado es un Mediterráneo y un Atlántico con elevada mortalidad, en el que decenas de cuerpos quedan a la deriva cada semana.

Otra característica de la necropolítica fronteriza es la normalización del sufrimiento prolongado de los migrantes como elemento disuasorio. Cabe resaltar que no

importan únicamente aquellos que mueren, sino también aquellos a quienes se expone a condiciones de vida muy precarias en detención o en campamentos. Es el caso de los miles de jóvenes varados en las costas de Mauritania o Marruecos buscando la oportunidad de llegar a Canarias a merced de redes criminales; así como el de quienes logran llegar a Canarias pero quedan encerrados en instalaciones saturadas, a veces durante meses, sin ninguna forma de certidumbre jurídica sobre su futuro. En efecto, el Defensor del Pueblo de España describió las condiciones de los centros de acogida canarios (especialmente para menores no acompañados) como “penosas y desprovistas de expectativas” (Agencias / Canarias Ahora, 2024), mostrándose conmovido por el hacinamiento y la falta de horizontes de vida para los migrantes. En una visita al centro de menores de Hoya Fría (Tenerife), afirmó que “están ahí sin expectativas. Era para unos pocos días, llevan más de dos meses ahí y no hay horizonte hacia donde puedan ir” (Agencias / Canarias Ahora, 2024). La carencia de garantías efectivas y la permanencia durante meses en un limbo administrativo sitúan a estas personas en situaciones de exclusión prolongada y vulnerabilidad extrema. Ahora bien, ¿cómo reaccionan y se adaptan los propios migrantes senegaleses frente a estas condiciones adversas? A continuación, examinaremos las estrategias de resiliencia y agencia que despliegan los migrantes en su búsqueda de un futuro mejor.

4. Resiliencia y redes en la migración senegalesa: Adaptación y agencia en el viaje transatlántico

A pesar del endurecimiento de las fronteras y de los riesgos extremos, los migrantes senegaleses continúan emprendiendo el viaje hacia Canarias, demostrando una notable resiliencia y capacidad de agencia. Lejos de ser víctimas pasivas de las circunstancias, ponen en práctica diversos recursos, conocimientos y tácticas para incrementar sus posibilidades de éxito. Entender estas estrategias permite tener una visión completa y humanizada del fenómeno migratorio.

Las condiciones de la ruta atlántica constituyen un gran desafío: los migrantes emprenden travesías de más de una semana en un océano que se caracteriza por un oleaje intenso, fuertes corrientes y ausencia de puntos de auxilio. Conscientes de ello, los migrantes y sus comunidades han desarrollado determinadas formas específicas de preparación y de adaptación. Una táctica común es viajar en grupos organizados donde al menos algunos miembros dispongan de experiencia náutica (Choplin & Lombard, 2008). Encontramos estudios, como el de Choplin y Lombard (2008), que documentan que en la ruta atlántica hacia Canarias suelen viajar pescadores o marineros senegaleses experimentados, quienes actúan como patrones improvisados de las embarcaciones. Su experiencia náutica y conocimiento del océano (incluida la orientación nocturna por las estrellas) mejora las probabilidades de alcanzar las islas con éxito. Choplin y Lombard (2008) muestran que pescadores mauritanos y

senegaleses radicados en puertos como Nouadhibou ejercían clandestinamente como barqueros pasafronteras en los cayucos dirigidos a Canarias, aprovechando su larga práctica en el mar para hacer posibles estos peligrosos trayectos.

Otra estrategia muy común consiste en realizar determinados rituales de protección antes de la partida. En Senegal, prácticas religiosas sincréticas llevan a muchos migrantes a encomendarse mediante rezos islámicos especiales o amuletos confeccionados por líderes espirituales conocidos como marabouts. Es lo que ilustran Deshingkar, P. y Gueye, D.D. (2022) cuando hablan de las prácticas religiosas que acompañan el proceso migratorio:

Esto incluye pedir ofrendas: un gallo o una cabra que se sacrifica para preparar una comida para la comunidad con el fin de ganar buena fortuna a través de buenas acciones. El marabout puede escribir versículos del Sagrado Corán y colocarlos alrededor del cuello, la cintura y los brazos, insertados en “gris-gris”, que son un tipo de amuleto Vudú popular en África Occidental. (Deshingkar & Gueye, 2022: 46).

También aportan el testimonio de Boubacar, joven de diecisiete años que cuenta cómo tuvo que efectuar sacrificios antes de emprender el trayecto migratorio porque dos marabouts le aconsejaron hacerlo:

Creo que tengo una buena oportunidad de tener éxito porque fui a ver a dos Marabouts. Ambos me dijeron lo mismo sobre este viaje; que tendré éxito si soy paciente durante el viaje. Me han pedido que haga sacrificios (tres colas rojas más dos pollos blancos que daré a dos desconocidos) y debo ofrecer agua como sacrificio el día de mi partida. Así que, todo lo que queda para el éxito de mi viaje depende de la fuerza divina (Deshingkar & Gueye, 2022: 47).

La travesía suele realizarse con agua y comida limitadas, con exposición prolongada al sol y al salitre, mareos intensos y deshidratación; muchas personas carecen de experiencia marítima o no saben nadar, y a bordo no hay acceso a primeros auxilios (Garver-Affeldt & Seaman, 2021). Se trata, además, de viajes que pueden durar varios días o incluso semanas, y las embarcaciones pueden no transportar provisiones suficientes, de modo que la adaptación en ruta —apoyada en lo que cada grupo logra coordinar sobre la marcha— resulta determinante (Black, 2021).

Además, la incorporación de elementos tecnológicos también interviene como rol fundamental. Muchos viajeros llevan teléfonos móviles resistentes al agua o GPS portátiles, que han salvado vidas al permitir pedir auxilio o corregir el rumbo. Recientemente, un elemento que ha facilitado la comunicación durante el viaje ha sido la difusión de WhatsApp entre las comunidades senegalesas. Existen grupos en los que las familias comparten información meteorológica o contactos de emergencia, y los migrantes en el cayuco pueden enviar su ubicación cuando vislumbran tierra. Es lo que ilustra Ennaji (2021) cuando argumenta que “el teléfono es también, quizás por encima de todo, un vínculo reconfortante con los parientes que quedaron en casa”, y los migrantes “se mantienen informados de las condiciones del viaje a través de mensajes y fotos que se intercambian por WhatsApp, Messenger, Telegram o Facebook.” Además, algunos continúan el viaje “utilizando aplicaciones de navegación como el GPS o Google Maps” (Ennaji, 2021). Este uso del teléfono demuestra cómo la tecnología, aunque limitada en esas circunstancias, se ha convertido en

un recurso integrado en la estrategia de migración.

Las redes sociales de apoyo constituyen quizá el pilar central de la resiliencia migrante senegalesa. Rara vez un migrante que se dirige a Canarias actúa en total soledad; por el contrario, suele estar arropado por una amplia gama de parientes, amigos y conocidos tanto en origen como en destino. Esta solidaridad se enraiza en la fuerte cohesión social de la cultura senegalesa, donde la noción de *teranga* (hospitalidad y apoyo mutuo) está muy arraigada. La migración deviene un proyecto colectivo, puesto que el éxito de uno es el éxito de todos (Rodríguez, 2021).

En la práctica, estas redes proveen apoyo financiero, información valiosa sobre rutas o contactos en el exterior, e incluso apoyo logístico en cada etapa del viaje. Por ejemplo, es común que migrantes senegaleses pasen por casas de compatriotas durante el trayecto por África Occidental, donde reciben tanto alojamiento como orientación. Al llegar a Canarias o a la península ibérica, es común que tengan algún conocido o hermano de la comunidad que los acoge inicialmente: “en su caso, conocía a un senegalés que llevaba años asentado en Almería, en cuya casa vivían unas treinta personas a las que acogía temporalmente” (Rodríguez, 2021: 26).

En síntesis, las redes sociales hacen posible la migración senegalesa. Constituyen un mecanismo relevante de resiliencia comunitaria frente a las barreras que son impuestas de forma externa. Como explican los teóricos de las migraciones en red, cada migrante que triunfa refuerza la red y allana el camino a futuros migrantes. “Cada vez que vuelven compran casas nuevas y eso es una motivación para el

resto”, afirmaba Mohamed Diop, un joven entrevistado por Rodríguez, que explicaba cómo “el hecho de ver que la gente se va y triunfa, y tú, sin embargo, que eres más inteligente que ellos, sigues aquí, es muy frustrante” (Rodríguez, 2021: 32). Esto es muy evidente en el corredor Senegal–Canarias, en el que la existencia de comunidades asentadas en España retroalimenta nuevos flujos. Cada historia de éxito se difunde y anima a otros a intentarlo, reduciendo la incertidumbre gracias al conocimiento colectivo acumulado.

5. Narrativas de éxito y fracaso: resignificación del viaje

La migración internacional en la sociedad senegalesa frecuentemente se encuentra envuelta en narrativas de éxito o de fracaso rotundo. Empezar el viaje hacia Europa se asocia con la esperanza de un futuro mejor tanto para el migrante como para toda su familia, que deposita en el migrante sus ilusiones y sus recursos. Por ello, cuando la realidad encontrada en la travesía no cumple con las expectativas y el migrante debe regresar con las manos vacías, suele desencadenarse una profunda sensación de vergüenza y de remordimiento por no haber estado a la altura de lo esperado (Carlos, 2024). En Senegal, la vuelta sin éxito se vive socialmente como un fracaso de carácter individual y colectivo. La comunidad percibe que ha fallado el migrante y, junto a él, también lo ha hecho su familia. Concretamente, la figura de la madre suele sentirse señalada por la derrota del hijo que partió, dado el fuerte involucramiento familiar en el proyecto migratorio. Tal como muestra el informe publicado por Alianza por la Solidaridad

(2021), centrado en las voces de mujeres en movimiento en Senegal, muchas mujeres migrantes que retornan se enfrentan a un gran estigma social que tiene consecuencias inmediatas y, por consiguiente, optan por la invisibilidad para evitar las miradas y los comentarios de reproche a las que se las somete. Algunas mujeres que vuelven deciden ni siquiera retornar a su aldea de origen, quedándose en centros urbanos donde pueden “fundirse en la masa y volverse más anónimas” (Alianza por la Solidaridad, 2021: 60). Tanto mujeres migrantes como hombres migrantes que retornan intentan escapar a la vergüenza pública que acompaña el haber tenido que retornar, especialmente cuando su familia invirtió dinero en el viaje fallido. Incluso quienes regresan a casa suelen aislarse. Por ejemplo, en Thiaroye-sur-Mer, un barrio costero con larga historia migratoria, se narran casos de jóvenes que tras deportaciones evitaban salir durante el día (Carlos, 2024). Un joven senegalés llamado El-Hadj, tras su segundo intento frustrado de llegar a Europa, confesó lo siguiente:

Quando volví a Senegal tras mi segundo intento, la vergüenza me abrumó hasta tal punto que, durante dos meses, solo volvía al pueblo por la noche para dormir, evitando así cualquier encuentro, y por la mañana salía del pueblo para esconderme, cuenta El Hadj. Aquí espera, frustrado por no poder salir al mar porque esa mañana está demasiado agitado. (Carlos, 2024).

Como su madre había financiado parte de su viaje y él había retornado endeudado y sin haber podido cumplir la promesa de ayudar a su familia, sentía que cargaba con una deuda moral y económica. Esta situación le llevó a hundirse en una depresión ante lo que él veía como un doble fracaso migratorio:

La gente me mira con dureza y hay muchos rumores. Mucha gente me dice que me he ido a despilfarrar el dinero de mi madre. Me siento culpable porque he causado mucho estrés a mi madre. Tuvo un derrame cerebral y parte de su cuerpo está paralizado (Carlos, 2024).

Otro caso que la periodista Jimena Carlos presenta en su artículo (2024) es el de Moustapha Diouf, quien tras ser deportado desde Canarias en 2006 se encontró con una fría recepción en casa: “Mi mujer estaba decepcionada de verme de nuevo y se marchó. Esperaba que me quedara en Europa para mandarle dinero” (Carlos, 2024). Este rechazo familiar provocó que decidiera pasarse meses encerrado, sin querer salir ni contar detalles de su deportación debido a la vergüenza que suponía el haber vuelto.

La situación de El-Hadj y Moustapha no es aislada. Así lo explica Aminata Assis, terapeuta del proyecto House of Hope en Dakar, que brinda apoyo psicosocial a migrantes repatriados (Iborra, Y. S., *et al.*, 2019). Esta carga emocional en muchos casos se acompaña de ese temor persistente al qué dirán, que dificulta su reinserción social y laboral.

Frente a la narrativa dominante que equipara el retorno con el fracaso, han surgido alternativas para transformar esta percepción negativa en una narrativa de resiliencia y de aprendizaje. Un gran porcentaje de migrantes retornados demuestran una capacidad notable de sobreponerse a la adversidad y están transformando sus experiencias en un motor de cambio. Un ejemplo elocuente es el del propio Moustapha Diouf, quien, tras su dura experiencia, decidió fundar en 2007 la Association des Jeunes Repatriés para apoyar a otros deportados en Thiaroye-sur-Mer (Ibo-

rra, Y. S., *et al.*, 2019). Mediante esta y otras iniciativas comunitarias, los propios retornados se organizan para ayudarse mutuamente. De este modo, comparten recursos, orientación y solidaridad entre quienes han experimentado el mismo proceso. Estas asociaciones constituyen una valiosa alternativa, aunque todavía enfrentan el desinterés social general, puesto que al fin y al cabo, su mera existencia visibiliza esa realidad incómoda del retorno que muchos prefieren ignorar.

Otorgarles una mayor visibilidad, poner el foco en la situación de los migrantes y garantizarles un buen respaldo podría contribuir a normalizar el regreso. El objetivo es hacer ver que el retorno también forma parte del ciclo migratorio. Contar con apoyo institucional es muy importante para la reintegración. En efecto, por ejemplo, programas de acompañamiento psicológico y capacitación profesional –por parte de ONG, organizaciones internacionales o del propio Estado– pueden mitigar el impacto del fracaso y potenciar las habilidades que el migrante adquirió en su proyecto migratorio. Con ello, se buscaría reencauzar la trayectoria de estas personas, tratando de ayudarlas lo mejor posible a elaborar su duelo migratorio y a construir nuevos proyectos de vida en casa.

Asimismo, otro criterio que puede servir para cambiar la narrativa es la sensibilización social. Sería conveniente abrir espacios de diálogo en las comunidades de origen para que se pueda hablar sin tabúes y se fomente la empatía hacia aquel conjunto de migrantes retornados. Las burlas y los reproches han de ser sustituidos por la comprensión de que la migración va asociada a determinados riesgos, y que no siempre depende de la voluntad o de la valía personal del migrante. Hay

iniciativas artísticas y mediáticas que contribuyen a ayudar en este sentido. Es el caso de la reciente serie fotoperiodística ya mencionada que exploró las historias de varios retornados senegaleses destacando que los sueños aún les impulsan y esa “fuerza interior sigue brillando” (Carlos, 2024) en ellos pese a todo lo que han vivenciado.

Conviene poner freno al silenciamiento epistémico al que se somete a estas personas migrantes retornadas. De manera prioritaria, se les ha de dar voz a través de la adopción de una perspectiva constructiva que resalte ante todo la valentía, la perseverancia y las lecciones aprendidas en el camino, en lugar de únicamente centrarse en el resultado económico. Es útil visibilizar los relatos de estos migrantes que, tras volver sin haber podido establecerse en Europa, han encontrado formas de seguir adelante –ya sea retomando antiguos oficios, emprendiendo pequeños negocios con las escasas ganancias traídas o involucrándose en proyectos comunitarios–.

En suma, para poder romper el estigma que recae sobre los migrantes senegaleses retornados sin el éxito esperado, conviene llevar a cabo una redefinición de lo que entendemos por éxito migratorio. Se trata de ir más allá de la dicotomía simplista entre triunfar en el extranjero o fracasar al volver, y, de este modo, reconocer el valor intrínseco del esfuerzo migratorio y del aprendizaje que éste conlleva. Independientemente del resultado, cada migrante que arriesga su vida en su búsqueda de un futuro mejor demuestra claramente un gran coraje y una auténtica capacidad de lucha. Resituar sus historias bajo una luz de resiliencia significa constatar que cuando regresan también

pueden contribuir a sus comunidades de origen con nuevas perspectivas, habilidades o determinación renovada. Con el apoyo adecuado, la persona migrante retornada puede pasar de ser percibida como una carga o una vergüenza a ser considerada una agente de cambio en su entorno. Pasamos así del fracaso a la esperanza reconstruida, de la estigmatización al reconocimiento de la resiliencia y el aprendizaje que surgen incluso de los viajes más difíciles.

6. Conclusión

A lo largo de este análisis, se han examinado diferentes dimensiones de la migración senegalesa hacia Canarias. En primer lugar, se identificó qué factores estructurales económicos, sociales y ambientales en Senegal actúan como motores de la emigración: el desempleo masivo y la falta de oportunidades para la juventud, la presión demográfica sobre los recursos limitados, el impacto de las políticas económicas internacionales y las crecientes amenazas ligadas al cambio climático. Estos factores, junto con la existencia de redes migratorias consolidadas, explican la persistencia de los flujos migratorios pese a los riesgos (Baizán & González-Ferrer, 2016; Enríquez-de-Salamanca, 2022). Seguidamente, la respuesta política dominante de la UE fue analizada. Constatamos cómo ésta se caracteriza por la securitización y la externalización del control migratorio. En lugar de reducir los flujos, estas políticas lo que han hecho es desviar las rutas hacia itinerarios de alta peligrosidad (Dudek & Pestano, 2019; Gabrielli, 2017). De este modo, han configurado dinámicas necropolíticas en las fronteras. Finalmente, abordamos las tácticas de resistencia y

supervivencia que son empleadas por los migrantes senegaleses. Analizamos desde la preparación comunitaria del viaje y el empleo de conocimientos tradicionales y tecnológicos en la travesía, hasta el apoyo recíproco a través de redes familiares y la elaboración de narrativas culturales que normalizan la migración. Estas estrategias evidencian cómo los migrantes senegaleses presentan una gran capacidad de agencia ante las condiciones adversas. Por consiguiente, echan por tierra la concepción que los presenta como víctimas pasivas.

A la luz de lo anterior, resulta necesario llevar a cabo un replanteamiento de las políticas migratorias actuales, tanto por eficacia como por ética. Propongo adoptar un enfoque alternativo que, en contraposición al paradigma securitario vigente, se centre en la seguridad humana y en el respeto de los derechos de los migrantes. Este cambio implica varias líneas de acción concretas. Primeramente, es necesario reconocer la agencia de los migrantes. Conviene situarlos en el centro de las soluciones. En efecto, los Estados y las sociedades europeas deben dejar de tratarlos como amenazas, números o cargas, y verlos como actores legítimos que contribuyen y participan en nuestras sociedades. En términos prácticos, esto implica incluir la voz de las personas migrantes y sus comunidades en el diseño de políticas y contrarrestar narrativas alarmistas reconociendo sus aportes económicos y culturales (Acevedo-Navas *et al.*, 2022).

En segundo lugar, debemos abordar las causas estructurales en su origen. Si siguen manteniéndose los factores de expulsión, la migración irregular desde Senegal no va a disminuir. La UE y los gobiernos africanos han de colaborar en

programas de desarrollo sostenible en las regiones que presenten mayor emigración. Esto incluye inversión en creación de empleo local (infraestructura, agricultura resiliente, industrias ligeras), apoyo a la educación y capacitación de la juventud, promoción de oportunidades para mujeres y colectivos vulnerables y protección de la justicia climática. Asimismo, resulta crucial revisar y renegociar los acuerdos internacionales desiguales que incrementan la pobreza. Por ejemplo, un caso emblemático son los tratados pesqueros entre Senegal y la Unión Europea. La reformulación de estos tratados debería buscar un equilibrio entre la actividad de las flotas extranjeras y la protección de la pesca artesanal, asegurando que las comunidades locales conserven su medio de vida (Enríquez-de-Salamanca, 2022). Una cooperación internacional más justa mitigaría la necesidad de emigrar por desesperación.

En tercer lugar, conviene revisar las políticas migratorias en destino para orientarlas hacia principios de humanidad y legalidad. La lógica militarizada podría sustituirse por una gestión civil y humanitaria de la movilidad. En este marco, ampliar las vías legales y seguras para migrar aparece como una estrategia central: por ejemplo, mediante el establecimiento de cuotas laborales en sectores con déficit de mano de obra en Europa accesibles a nacionales de países con alta migración irregular; la agilización y abaratamiento de los visados de reunificación familiar; o la creación de visados humanitarios y corredores específicos para personas que huyen de conflictos o desastres climáticos (Espaliú, 2020). Paralelamente, reforzar los sistemas de protección internacional permitiría garantizar que toda persona migrante tenga la posibilidad de solicitar asilo u otras formas

de protección si cumple los requisitos, en condiciones de justicia y acogida dignas. También podría valorarse el fortalecimiento de los medios de búsqueda y rescate en las rutas migratorias, así como la coordinación de una operación permanente de salvamento en el Atlántico, similar a la reclamada en el Mediterráneo. Finalmente, los marcos legales habrían de reforzarse para la protección de la vida y para la prevención de prácticas contrarias a los derechos humanos, como las devoluciones en caliente, las detenciones prolongadas sin debido proceso o la negación de asistencia humanitaria en frontera.

En suma, la ruta Senegal-Canarias se entiende cabalmente si se leen juntos tres planos: la securitización, que desplaza y hace más letales los recorridos; la necropolítica, que normaliza la exposición a la muerte; y la resiliencia migrante, que reorganiza tácticas y sentidos de la movilidad. A partir del marco de la UE, se ponen de relieve brechas entre obligaciones y práctica, que se agrandan cuando la gestión se externaliza. De ahí se desprende una agenda posible: operaciones de búsqueda y rescate como regla, derivación pronta a un lugar seguro, trazabilidad de derechos en toda cooperación con terceros países y vías regulares que reduzcan la presión sobre la ruta. Mirar desde la seguridad humana es reconocer que la movilidad senegalesa es una realidad social estructural y un ámbito de responsabilidad compartida entre África y Europa.

Bibliografía

- Acevedo-Navas, C., Ballesteros-Betancur, V., & Nieto, M. A. C. (2022). "Seguridad humana y seguridad multidimensional, su enfoque y utilidad para proteger los derechos humanos". *Revista Científica General José María Córdova*, 20(40), 1105–1127. <https://doi.org/10.21830/19006586.1081>
- Agencias / Canarias Ahora. (19 de julio de 2024). El Defensor del Pueblo, "conmocionado" tras visitar un centro para menores migrantes en Canarias: "Están ahí sin expectativas". *ElDiario.es*. https://www.eldiario.es/canariasahora/migraciones/defensor-pueblo-ve-dolor-acogida-menores-migrantes-canarias-expectativas_1_11535869.html
- Alianza por la Solidaridad. (2021). *Senegal: Territorio de migraciones. Voces de mujeres africanas en movimiento*. <https://www.alianzaporlasolidaridad.org/casos/senegal-territorio-de-migraciones-voces-de-mujeres-africanas-en-movimiento>
- Aragall Flaqué, X. (29 de abril de 2021). Canarias: gestión local y de emergencia para unos flujos migratorios entre continentes. *Política Exterior*. <https://www.politicaexterior.com/articulo/canarias-gestion-local-y-de-emergencia-para-unos-flujos-migratorios-entre-continentes/>
- Baizán, P., & González-Ferrer, A. (2016). "What drives Senegalese migration to Europe? The role of economic restructuring, labor demand, and the multiplier effect of networks." *Demographic Research*, 35(13), 339–380. <https://doi.org/10.4054/DemRes.2016.35.13>
- Bastmeijer, J. (6 de octubre de 2025). A bordo del buque senegalés que rescata migrantes que tratan de alcanzar Canarias: "Estamos encontrando muchos menos barcos de migrantes que el año pasado". *El País*. <https://elpais.com/planeta-futuro/2025-10-06/a-bordo-del-buque-senegales-que-rescata-migrantes-que-tratan-de-alcanzar-canarias-estamos-encontrando-muchos-menos-barcos-de-migrantes-que-el-ano-pasado.html>
- Bautista, L. (10 de julio de 2025). Senegal localiza a más de 200 migrantes que se preparaban para cruzar la Ruta Canaria. *ABC Canarias*. <https://www.abc.es/espana/canarias/senegal-localiza-200-migrantes-preparaban-cruzar-ruta-20250710103658-nt.html?ref=https%3A%2F%2Fwww.abc.es%2Fespana%2Fcanarias%2Fsenegal-localiza-200-migrantes-preparaban-cruzar-ruta-20250710103658-nt.html>
- Beauchemin, C., Sakho, P., Schoumaker, B., & Flahaux, M.-L. (2013). *New patterns of migration between Senegal and Europe* (Informe n° 21). MAFE. <https://www.migrationinstitute.org/publications/new-patterns-of-migration-between-senegal-and-europe>
- Binet, T., Failler, P., & Thorpe, A. (2012). "Migration of Senegalese fishers: A case for regional approach to management". *Maritime Studies*, 11(1), 1. <https://link.springer.com/article/10.1186/2212-9790-11-1>
- Black, J. (2021). *Maritime migration to Europe: Focus on the Overseas Route to the Canary Islands*. International Organization for Migration.
- Buzan, B., Wæver, O., & de Wilde, J. (1998). *Security: A New Framework for Analysis*. Boulder: Lynne Rienner Publishers.
- Carlos, J. (1 de febrero de 2024). "El retorno" a Senegal: trayectos de vida y vuelta de antiguos migrantes. *Equal Times*. <https://www.equaltimes.org/el-retorno-a-senegal-trayectos-de>
- Choplin, A. & Lombard, J. (2008). "Migrations et recompositions spatiales en Mauritanie: «Nouadhibou du monde»". Ville

de transit... et après ?”. *Afrique contemporaine*, 228(4), 151–170. <https://doi.org/10.3917/afco.228.0151>

Comisión Europea. (2021). *Plan de Acción renovado de la UE contra el Tráfico Ilícito de Migrantes (2021-2025)* (COM(2021) 591 final). Bruselas. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=CELEX:52021DC0591>

Cuttitta, P. (2017). “Repolicization through Search and Rescue? Humanitarian NGOs and migration management in the Central Mediterranean”. *Geopolitics*, 23(3), 632–660.

De Genova, N. P. (2016). “The “Crisis” of the European Border Regime: Towards a Marxist Theory of Borders”. *International Socialism*, (150), 31–54.

Deshingkar, P., & Gueye, D. D. (2022). “It’s a Journey That Only God Knows: Understanding Irregular Migration In Senegal Through a Religious Lens”. En J. K. Teye (Ed.), *Migration in West Africa* (pp. 35–55). Legon: IMISCOE Research Series. https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-030-97322-3_3

Dudek, C. M., & Pestano, C. (2019). “Canaries in a coal mine: The cayuco migrant crisis and the europeanization of migration policy”. *Revista Española de Ciencia Política*, (49), 85–106. <https://recyt.fecyt.es/index.php/recp/article/view/62943>

El País (30 de diciembre de 2008). El número de inmigrantes llegados a Canarias desciende un 28%. *El País*. https://elpais.com/elpais/2008/12/30/actualidad/1230628623_850215.html

Ennaji, M. (2021). “El teléfono móvil, la brújula imprescindible de los migrantes”. *El Correo de la UNESCO*, 2021(4), 20–21.

Enríquez-de-Salamanca, Á. (2022). “Influence of climate change, overfishing and COVID-19 on irregular migration in West Africa”. *Climate and Development*.

<https://doi.org/10.1080/17565529.2022.2076644>

Espaliú Berdud, C. (2020). “Seguridad vs. Dignidad Humana: la crisis migratoria llama a las puertas de la Fortaleza Europa”. *Revista de Estudios en Seguridad Internacional*, 6(1), i–v. <https://doi.org/10.18847/1.11.1>

EuroMed Rights, & AlgoRace. (2024). *Tecnología digital para el control migratorio en la frontera sur de España*.

European Council on Refugees and Exiles. (23 de enero de 2025). ATLANTIC ROUTE and SPAIN: Record number of arrivals on Canary Islands in 2024 – New NGO report reveals shocking scale of deaths on maritime routes to Spain – Central government and Canary Islands reach agreement on distribution of unaccompanied minors – Balearic Islands government considers requesting assistance from Frontex. *ECRE*. <https://ecre.org/atlantic-route-and-spain-record-number-of-arrivals-on-canary-islands-in-2024>

Fernández, S. (21 de junio de 2023). 37 inmigrantes muertos, entre ellos dos niños, en un naufragio tras 12 horas suplicando el rescate. *Canarias7*. <https://www.canarias7.es/politica/muere-bebe-hundirse-zodiac-cerca-canarias-20230621144921-nt.html>

Food and Agriculture Organization of the United Nations (FAO). (6 de diciembre de 2021). *Land Degradation: Act Now for a Fertile Future*. FAO. <https://www.fao.org/in-action/saga/news-and-events/news/news-detail/d%C3%A9gradation-des-terres--agir-maintenant-pour-un-futur-fertile-2/en>

Fumero, T. (21 de junio de 2024). Un crucero rescata a 68 migrantes con cinco cadáveres a bordo al sur de Tenerife. *DiariodeAvisos*. <https://diariodeavisos.elespanol.com/2024/06/un-crucero-res>

cata-a-68-migrantes-con-cinco-cadaveres-a-bordo-al-sur-de-tenerife/

Gabrielli, L. (2017). "La externalización de las políticas migratorias europeas hacia África". *Anuario CIDOB de la Inmigración*.

Garver-Affeldt, J., & Seaman, M. (2021). *A Gateway Re-opens: The growing popularity of the Atlantic route, as told by those who risk it*. Mixed Migration Centre.

Giraldo Osorio, J. D., & García-Galiano, S. G. (2010). Análisis de impactos del cambio climático en sequías monzónicas en la cuenca del río Senegal (África Occidental). *Congreso Nacional del Medio Ambiente (CONAMA 2010)*. <https://www.researchgate.net/publication/264870059>

Hufstader, C. (20 de octubre de 2023). Communities hit by climate change on the coast of Senegal. *Oxfam America*. <https://www.oxfamamerica.org/explore/stories/communities-hit-by-climate-change-on-the-coast-of-senegal/>

Human Rights Watch (2025). "Waiting for God": Flood Displacement and Planned Relocation of Fisherfolk in Saint-Louis, Senegal. Human Rights Watch.

Iborra, Y. S., França, J., & Calvo, S. (18 de diciembre de 2019). La "vergüenza" de volver: Los deportados luchan contra el estigma del "fracaso" en Senegal. *elDiario.es*. https://www.eldiario.es/desalambre/deportados-senegaleses-luchan-estigma-fracaso_1_1162548.html

Interior. (30 de octubre de 2023). Grande-Marlaska fortalece en Senegal la cooperación en la lucha contra las mafias de tráfico hacia Canarias. *La Moncloa*. <https://www.lamoncloa.gob.es/serviciosdeprensa/notasprensa/interior/paginas/2023/301023-marlaska-senegal-mafias.aspx>

Jabardo, M. (2021). "Nuevas perspectivas para pensar la inmigración senegalesa". *afkar/ideas*. European Institute of the Mediterranean.

Jiménez Leube, F. J. (14 de junio de 2025). *La red invisible que vela por el mar español: Sistema Integrado de Vigilancia Exterior, SIVE*. Bit. <https://bit.coit.es/sistema-integrado-de-vigilancia-exterior-sive/>

Justo, A. (28 de junio de 2022). La necropolítica o cómo dirigir a la muerte a las personas africanas. *elDiario.es*. https://www.eldiario.es/canariasahora/canarias-opina/necropolitica-dirigir-muerte-personas-africanas_132_9126651.html

Kane, C. (2023). "Prevalence of the vulnerability to coastal erosion: Case study of Saint-Louis city". *The Egyptian Journal of Environmental Change*, 15(1), 27–38.

Mafaranga, H. (13 de noviembre de 2020). Sea Level Rise May Erode Development in Africa. *Eos*. <https://eos.org/articles/sea-level-rise-may-erode-development-in-africa>

Martín, M. (28 de julio de 2025). La cara oculta de la ONG de protección de menores investigada en Canarias: "Aquí, si te contestan mal, les puedes dar una hostia". *El País*. <https://elpais.com/espana/2025-07-28/la-cara-oculta-de-la-ong-de-proteccion-de-menores-investigada-en-canarias-aqui-si-te-contestan-mal-les-puedes-dar-una-hostia.html>

Mbembe, A. (2011). *Necropolítica: Seguido de Sobre el gobierno privado indirecto* (E. Falomir Archambault, Trad. y ed.). España: Melusina.

Mitsilegas, V. (2020). "Cartografía de la externalización del control migratorio. Ideas a partir del régimen de la UE sobre tráfico ilícito de migrantes". *Revista Española de Derecho Europeo*, 73-74, 23-64. https://doi.org/10.37417/REDE/num73-74_2020_504

Monreal Gainza, B., & Paredes, C. (2021). *Migración en Canarias: La emergencia previsible* (E. Galán, P. Favieres, J. C.

- Lorenzo & T. Santana, Coords.). Comisión Española de Ayuda al Refugiado (CEAR).
- Parlamento Europeo. (2024). *Informe sobre la Recomendación del Parlamento Europeo a la Comisión sobre las negociaciones en curso relativas a un acuerdo sobre el estatuto en lo que respecta a las actividades operativas llevadas a cabo por la Agencia Europea de la Guardia de Fronteras y Costas (Frontex) en Senegal* (A9-0032/2024; 2023/2086(INI)). https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-9-2024-0032_ES.html
- Parlamento Europeo y Consejo. (2014). Reglamento (UE) 656/2014 por el que se establecen normas para la vigilancia de las fronteras marítimas exteriores... *DOUE*, L 189, 93–107. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/es/ALL/?uri=CELEX:32014R0656>
- Parlamento Europeo y Consejo. (2019). Reglamento (UE) 2019/1896 sobre la Guardia Europea de Fronteras y Costas y por el que se derogan los Reglamentos (UE) n.º 1052/2013 y (UE) 2016/1624. *DOUE*, L 295, 1–131. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/es/ALL/?uri=CELEX:32019R1896>
- Rodríguez, N. (2021). “Factores de la migración clandestina de Senegal hacia Canarias”. *El Foco* (9).
- RTVC. (17 de septiembre de 2025). Pescadores de Senegal localizan un cayuco en la costa de Dakar sin motor y a la deriva. RTVC. <https://rtvc.es/cayuco-dakar-17-septiembre-2025/>
- RTVC / EFE. (9 de octubre de 2024). La Fiscalía dice que Canarias incumplió el deber de “atención inmediata” a 24 menores migrantes. *RTVC / EFE*. <https://rtvc.es/la-fiscalia-explica-su-rechazo-al-protocolo-de-menores-migrantes/>
- Sakho, P. (2018). “La migration sénégalaise, des réponses territorialisées à la mondialisation”, en A. Turco y L. Camara (eds.), *Culture della migrazione, immaginari migratori, pratiche della mobilità*. Franco Angeli Edizioni.
- Satrústegui Sanz, P. (2024). *Análisis y estudio de la gestión migratoria en las Islas Canarias: Desafíos y propuestas de mejora*. Facultad de Ciencias Humanas y Sociales, Universidad Pontificia Comillas.
- Sow, P. (2012). *Uncertainties and conflicting environmental adaptation strategies in the region of the Pink Lake, Senegal: Incertitudes et stratégies litigeuses d'adaptation de l'environnement dans la région du Lac Rose, Sénégal* (Informe n.º 101). Center for Development Research (ZEF).
- Stilwell, J., Samba, A., Failler, P., Laloë, F. (2010). “Sustainable development consequences of European Union participation in Senegal’s Marine Fishery”. *Marine Policy*, 34(3), 616-623. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2009.11.012>
- TheGlobalEconomy.com (2023). Senegal: Remittances. TheGlobalEconomy.com. <https://www.theglobaleconomy.com/Senegal/Remittances/>
- The World Bank. (2009). *Project Appraisal Document on a Proposed Grant from the Global Environment Facility Trust Fund in the Amount of US\$4.8 million to the Republic of Senegal for a Sustainable Land Management Project* (Informe n.º. 48904-SN). The World Bank.
- Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE). (2019). *Asunto C-163/17, Jawo*. Sentencia de 19 de marzo de 2019. <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=211803&doclang=ES>
- Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE). (2020). *Asunto C-808/18, Comisión Europa contra Hungría*. Sentencia de 17 de diciembre de 2020. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:62018CJ0808>

Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE). (2022). *Asuntos acumulados C-14/21 y C-15/21, Sea-Watch*. Sentencia de 1 de agosto de 2022.

Unión Europea. (2012). *Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea*. DOUE, C 326, 391–412. <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-Z-2012-70012>

United Nations Office for Project Services. (25 de noviembre de 2020). *Después de las tormentas*. UNOPS. <https://www.unops.org/news-and-stories/stories/after-the-storms>

Vargas, N. G. (27 de marzo de 2024). El año más letal para las personas migrantes en la ruta canaria se cobró al menos 959 vidas en 2023. *elDiario.es*. https://www.eldiario.es/canariasahora/migraciones/ano-letal-personas-migrantes-ruta-canaria-cobro-959-vidas-2023_1_11247945.html

Vega, G. (21 de junio de 2023). Mueren al menos dos personas al naufragar una zódiac a 162 kilómetros de Gran Canaria tras esperar 10 horas su rescate. *El País*. <https://elpais.com/espana/2023-06-21/muere-un-menor-al-naufragar-una-zodiac-a-162-kilometros-de-gran-canaria-tras-esperar-10-horas-su-rescate.html>

Vega, G. (2 de enero de 2025). Canarias cierra 2024 con el mayor número de migrantes llegados de su historia. *El País*. <https://elpais.com/espana/2025-01-02/canarias-cierra-2024-con-el-mayor-numero-de-migrantes-llegados-de-su-historia.html>

Zickgraf, C. (2022) “Relational (im) mobilities: a case study of Senegalese coastal fishing populations”. *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 48(14), 3450-3467. <https://doi.org/10.1080/1369183X.2022.2066263>

