



POLICY PAPER **REFORMAR LA GOBERNANZA DE LA MOVILIDAD EN ÁFRICA OCCIDENTAL**

POLICY PAPER 2/2025

Instituto Español de Análisis Migratorio

RESUMEN EJECUTIVO

El objetivo de este policy paper es proponer un marco de acción común para transformar la migración irregular en movilidad ordenada a lo largo del eje Senegal-Mali-Mauritania-Europa, integrando en su enfoque de la dignidad humana, las realidades económicas y las necesidades de protección. El documento forma parte de una serie de trabajos del Instituto Español de Análisis Migratorio (IEAM) y es el resultado de un taller de inteligencia colectiva celebrado en Dakar, que reunió a investigadores, representantes gubernamentales, organizaciones internacionales y humanitarias, actores comunitarios, el sector privado y las diásporas. El objetivo del ejercicio era consolidar un diagnóstico compartido, identificar los puntos de vigilancia a corto plazo y formular recomendaciones y proyectos piloto operativos.

El diagnóstico se inscribe en un contexto de reactivación de la ruta atlántica como vía de acceso principal a la UE, con un repunte de las llegadas a las Canarias desde 2023-2024 y una diversificación de los perfiles (jóvenes, mujeres, niños, nuevos países de origen). No obstante, en 2025, la preeminencia de las salidas de Argelia hacia España sigue siendo, no obstante, significativa. En este panorama en recomposición, la gobernanza de la movilidad adolece menos de una falta de textos que de un déficit de coherencia en la aplicación, de un bilateralismo fragmentador y de efectos de desplazamiento que desvían las rutas hacia otras zonas —a veces más peligrosas— sin reducir los factores estructurales de las salidas.

MENSAJES ESTRATÉGICOS

- **Soberanía mediante la coherencia regional:** establecer una coordinación pragmática centrada en los efectos transfronterizos, con el fin de preservar la buena vecindad, las economías fronterizas y la estabilidad local; centrarse prioritariamente en las redes delictivas (y no en las personas) mediante una cooperación judicial reforzada, y reducir la extorsión en los puestos de control como condición para la eficacia.
- **La diáspora y el arraigo comunitario como puente de confianza:** conectar a las asociaciones de la diáspora, los municipios y los actores comunitarios en las zonas de origen para difundir información fiable, apoyar la tutoría y la inversión, reforzar las alternativas locales y fomentar los retornos sostenibles respaldados por el entorno socioeconómico.
- **Anclar la implementación a nivel territorial:** articular mejor la oferta y la demanda a través de empresas, ayuntamientos y servicios descentralizados, para alinear perfiles, puestos, requisitos consulares y trayectorias viables.
- **Hacer que la movilidad regular sea creíble y accesible:** reformar las prácticas consulares (previsibilidad, transparencia, comunicación, reducción de plazos) y reducir el espacio que se deja a los intermediarios fraudulentos.
- **Datos para tomar decisiones realistas y anticipar las rutas:** institucionalizar una triangulación sistemática y crear un mecanismo de seguimiento ligero con informes periódicos compartidas entre los países de la región.

1. Introducción

1.1 Contexto y metodología

El objetivo de este policy paper es proponer un marco de acción compartido para transformar la migración irregular en movilidad ordenada y segura a lo largo del eje Senegal-Malí-Mauritania-Europa, conciliando la dignidad humana, las realidades económicas y las necesidades de protección. El documento se basa en un taller celebrado en el Centro de Altos Estudios de Defensa y Seguridad (CHEDS) en Dakar, el 23 de septiembre, en formato de «inteligencia colectiva», bajo la regla de Chatham House, que reunió a investigadores, representantes gubernamentales, organizaciones internacionales y humanitarias, actores comunitarios, el sector privado y las diásporas. El objetivo del ejercicio era elaborar conjuntamente un diagnóstico actualizado, identificar los puntos que requieren vigilancia a corto plazo y acordar recomendaciones y proyectos piloto de movilidad ordenada y respetuosa con los derechos.

Los intercambios convergieron en una serie de proyectos prioritarios: desarrollo de vías legales y circulares (empleo, reconocimiento de competencias), refuerzo de la coordinación y la protección a lo largo del corredor Senegal-Malí-Mauritania (libre circulación, control, derechos), escenario de necesidades y riesgos, mayor papel de las colectividades locales y los mecanismos transfronterizos, prevención local contra las redes de trata y la desinformación, y movilización de las diásporas para la inversión, las competencias y la información fiable.

El diagnóstico se inscribe en un contexto de reactivación de la ruta atlántica de África Occidental como vía de acceso principal a la UE, con un marcado aumento de las llegadas a las Islas Canarias desde 2023-2024 y una diversificación de los perfiles (jóvenes, mujeres, niños, nuevos países de origen). En lo que respecta a la ruta atlántica, las salidas se han intensificado a lo largo de las costas de Senegal y Mauritania, mientras que los nacionales malienses constituyen la nacionalidad más representada. Sin embargo, en 2025, las salidas desde Argelia hacia España han tenido un peso significativo.

2. Balance de la situación, tendencias recientes y necesidades prioritarias

La geografía de la movilidad en África Occidental se ha reconfigurado. Tras una década en la que el eje central del Sahel (Malí-Níger-Libia) concentraba la mayor parte de las rutas hacia las costas mediterráneas, la ruta atlántica se ha impuesto como paso principal hacia la Unión Europea, con un claro repunte de las llegadas a las Islas Canarias desde 2023-2024 y una diversificación de los perfiles en movimiento (jóvenes, mujeres, niños, nuevos países de origen).

Fuentes mauritanas señalan que un número considerable de nacionales sudaneses, que pasaron por Libia y fueron expulsadas por las autoridades, se encuentran ahora en Mauritania con la intención de partir desde las costas mauritanas o marroquíes. Esta

trayectoria ilustra un cambio impulsado por la escasa eficacia de las respuestas diseñadas hace diez años y que siguen vigentes hoy en día, a pesar de sus conocidos efectos sobre los derechos humanos. La ruta atlántica también tiene un alto coste humano: según los datos de Caminando Fronteras, se produjo un fuerte aumento en 2024 y, posteriormente, entre enero y mayo de 2025, se registraron 1482 víctimas en el eje atlántico occidental, con una letalidad especialmente marcada en las salidas desde Mauritania. Estas cifras ponen de manifiesto una realidad paradójica: si bien 2025 muestra un descenso relativo con respecto a los picos de 2023-2024, el retroceso apunta a ser solo coyuntural, debido al aumento de los controles, sin alterar los factores estructurales que determinan las salidas.

Las motivaciones para partir van más allá de la simple búsqueda de protección. El factor socioeconómico sigue siendo determinante. Una parte importante de las salidas está relacionada con la situación de los adultos jóvenes, especialmente entre 25 y 35 años, a veces titulados, a menudo subempleados o encerrados en el sector informal. La presión social actúa como amplificador: la partida puede valorarse como una prueba de valentía, de asunción de riesgos, de capacidad para «arreglárselas», o como una inversión colectiva en beneficio de la familia. En el contexto senegalés, la crisis de la pesca artesanal parece ser un motor concreto de las salidas desde los puertos pesqueros – centros como Dionewar y Niodior –, a pesar de que la percepción del riesgo sigue siendo elevada.

En este contexto, la falta de oportunidades locales no solo se traduce en pobreza, sino también en un sentimiento de injusticia, de degradación y de estancamiento. Para comprender el fenómeno es necesario salir del prisma estrictamente «África-Europa». Los desplazamientos intraafricanos constituyen la base principal: movilidad laboral, migraciones estacionales, desplazamientos urbanos, trayectorias hacia polos económicos regionales. Ejes como Malí-Costa de Marfil, Burkina Faso-Costa de Marfil o las movilidades hacia África Central (Congo, Gabón) se inscriben en lógicas antiguas. Cualquier fragilización de estos movimientos –a través de controles arbitrarios, tensiones diplomáticas o exigencias documentales incoherentes– produce un impacto inmediato en las economías fronterizas, los mercados, las cadenas de suministro y la cohesión social.

3. De La Valeta (2015) a 2024-2025: una década de externalización y recomposición

La Cumbre de La Valeta consolidó un enfoque euroafricano destinado a «regular» la migración mediante una combinación de palancas: lucha contra las redes, cooperación en materia de retornos, refuerzo de las fronteras y tratamiento de las causas profundas. De hecho, la década siguiente fue testigo del auge de un modelo en el que el control de las rutas y la reducción de las llegadas de emigrantes irregulares se convirtieron en objetivos prioritarios, respaldados por instrumentos financieros y operativos.

Esta trayectoria ha marcado profundamente el espacio de África Occidental: ha reconfigurado el papel de los países de tránsito, ha transformado a algunas administraciones en socios operativos de control y ha desplazado el debate de una lógica de movilidad ordenada a una lógica de contención. Esta transformación no ha sido neutra: ha afectado a las relaciones diplomáticas, a la percepción de las fuerzas de seguridad y a los equilibrios socioeconómicos transfronterizos.

El periodo 2024-2025 ilustra una intensificación. Se han celebrado importantes negociaciones sobre la ruta atlántica, con especial atención a Senegal y Mauritania. En el caso de Mauritania, en marzo de 2024 se anunció una asociación migratoria con un paquete financiero de 210 millones de euros, destinado a reforzar la gestión de las fronteras y las migraciones, la lucha contra el paso y las redes, así como las dimensiones de seguridad, ayuda a los refugiados, apoyo a las comunidades de acogida, inversiones, infraestructuras y creación de empleo. La estructura financiera asociada se presentó como una combinación de apoyo presupuestario, acciones en materia de migración/desplazamiento forzoso, cooperación en materia de seguridad, inversión para el empleo y asistencia humanitaria. Más allá del anuncio, un aspecto esencial es su carácter acumulativo: esta asociación se inscribe en la continuidad de las ayudas financieras, técnicas y operativas ya desplegadas, destinadas a mejorar la vigilancia de las fronteras y la gestión migratoria, al tiempo que se apoyan determinados dispositivos humanitarios y de protección.

Esta configuración produce un efecto político inmediato: aumenta la presión sobre un país clave, reconfigura las rutas y crea externalidades en los países vecinos. A partir de ese momento, cualquier enfoque estrictamente bilateral se vuelve estructuralmente inestable: lo que se «gana» en un punto se desplaza a otro, a veces hacia trayectorias más peligrosas.

4. Respuesta de seguridad, adaptación de las redes y persistencia de la ruta atlántica

Las tendencias actuales se caracterizan por un refuerzo de la respuesta de seguridad en los países de tránsito. El ligero descenso observado recientemente en las salidas no es señal de una inflexión duradera, sino el efecto inmediato de un refuerzo puntual de la acción de seguridad. Las patrullas interceptan algunos cayucos, devuelven a las personas a tierra y producen, a corto plazo, una ralentización visible. Sin embargo, este esfuerzo exige importantes medios logísticos para los países de tránsito y parece poco probable que pueda mantenerse si sigue aumentando el número de llegadas a Mauritania. Tan pronto como disminuye la presión por parte de las autoridades mauritanas, las travesías se reanudan.

La experiencia reciente demuestra que la criminalización de determinadas rutas las hace más peligrosas sin lograr conseguir enminarlas, ya que las redes se adaptan rápidamente. Agadez se ha convertido en diferentes momentos en un importante centro de operaciones, antes y después de las fases de endurecimiento legislativo en 2023; tras la supresión de la ley que criminalizaba la migración irregular de 2015 en Níger, a

pesar de que se esperaba un enorme aumento de las salidas, las políticas libias y argelinas y el temor a ser abandonado en el desierto constituyen ahora un factor de desviación hacia el Atlántico. Esto demuestra lo difícil que resulta predecir qué rutas se utilizarán y cómo, ya que hay múltiples razones por las que una ruta se utiliza más que otra.

La ruta marítima conserva un atractivo propio, a pesar de los acuerdos con Senegal y Mauritania, debido a la experiencia de los capitanes de cayucos, capaces de bordear las costas antes de hacerse a la mar para alcanzar las aguas cercanas a las Canarias en unas pocas decenas de horas. Esta habilidad de los capitanes, combinada con la presión de los factores socioeconómicos, sugiere que se seguirá utilizando el eje atlántico, aunque las cifras fluctúen debido a los controles. Por ejemplo, aunque los controles en Senegal y Mauritania han impedido la salida de embarcaciones, los capitanes de las embarcaciones tienen una gran experiencia en la navegación costera y se adaptan para salir desde un país más lejano. Desde Gambia o el Banco de Arguin, saben dónde navegar a lo largo de la costa, cuándo hacerse a la mar y cuándo regresar, hasta la zona del cabo Timiris o el cabo Blanco-Nuadibú. Allí aceleran y en 48 horas llegarán a aguas canarias.

El refuerzo de la seguridad se presenta a menudo como una respuesta inmediata a imperativos políticos. Sin embargo, se caracteriza por tres limitaciones recurrentes.

- La primera limitación es la sostenibilidad. Mantener una presión elevada requiere considerables recursos humanos, logísticos y financieros. En contextos en los que las fronteras son extensas y las capacidades administrativas desiguales, la presión no puede ser continua. Se vuelve intermitente, creando períodos de aparente descenso y luego de recuperación. Esta intermitencia alimenta una volatilidad que aumenta los riesgos, ya que las trayectorias se vuelven más impredecibles y más dependientes de los intermediarios.
- La segunda limitación es la generación de abusos. Los repetidos controles en las carreteras, las redadas, las detenciones y los requisitos documentales pueden degenerar en extorsión, maltrato o arbitrariedad, especialmente cuando los mecanismos de supervisión y denuncia son débiles. Esta realidad tiene un coste estratégico: degrada la legitimidad de las instituciones, alimenta un sentimiento de injusticia y alimenta las tensiones comunitarias y diplomáticas.
- La tercera limitación es el efecto sobre las relaciones entre Estados. Cuando la externalización transforma un país de tránsito en una barrera, puede desencadenar reacciones de reciprocidad, tensiones políticas y perturbaciones económicas, especialmente cuando las comunidades comerciales transfronterizas se ven afectadas por medidas administrativas repentina. Este fenómeno debilita la buena vecindad, que es esencial para la estabilidad regional.

Por último, el hecho de centrarse prioritariamente en los migrantes en lugar de en las redes delictivas crea una paradoja: las personas se convierten en objeto de coacción, mientras que la economía del paso se refuerza, se profesionaliza y se desplaza. Una estrategia eficaz exige lo contrario: hacer que el tráfico sea más arriesgado y menos rentable, al tiempo que se hace más creíble y accesible la movilidad regular.

5. Ausencia de postura de África Occidental: superposición de normas, bilateralismo y fragmentación

La gobernanza regional de la movilidad adolece menos de una ausencia de textos que de una ausencia de postura común y de coherencia en la ejecución. Existen marcos: instrumentos de libre circulación, acuerdos bilaterales históricos, prácticas de buena vecindad, acuerdos administrativos y usos consolidados. El problema radica en su superposición y su aplicación desigual, que crean un entorno normativo «por niveles» en el que el derecho formal, las rutinas administrativas y la práctica en materia de seguridad no convergen. Esta incoherencia se vive a diario en las carreteras y las fronteras: controles repetidos, solicitudes de documentación variables según los puntos de paso, márgenes de interpretación amplios y decisiones que dependen del contexto político del momento. En un sistema así, la movilidad se convierte menos en una cuestión de estatus claro que en una cuestión de negociación permanente con la administración y sus intermediarios, lo que conlleva, mecánicamente, un mayor riesgo de arbitrariedad y extorsión.

El caso de Senegal ilustra cómo la práctica puede estabilizar un equilibrio de buena vecindad incluso cuando la documentación es imperfecta. Una política no escrita, pero estructurante, consiste en no proceder a la detención por el mero hecho de carecer de permiso de residencia, salvo cuando existe una infracción conexa. En otras palabras, la irregularidad administrativa, considerada de forma aislada, no conduce automáticamente a la privación de libertad, sino que se trata como una cuestión de gestión administrativa, en una lógica de acogida y de relaciones de vecindad. Este tipo de práctica, cuando se comprende y se comparte, reduce las tensiones diplomáticas, limita la arbitrariedad y protege las economías transfronterizas. Cuando se ignora, se contradice o se abandona bajo presión, el efecto es inmediato: aumento de los controles coercitivos, multiplicación de los incidentes y percepción de una ruptura del contrato social regional.

Este punto es fundamental para la gobernanza: muestra que la coherencia regional no depende únicamente de los textos, sino de doctrinas administrativas y prácticas armonizadas. El reto, para una postura de África Occidental consiste precisamente en transformar estas prácticas en una orientación común –tanto política como operativa– compartida en esencia por los Estados, de manera que puedan resistir los cambios políticos y las presiones externas. Sin este mínimo común, las normas se convierten en instrumentos variables, movilizados según las necesidades del momento, y el espacio regional pierde su previsibilidad.

Esta superposición y las costumbres produce un efecto estratégico importante: debilita la capacidad de la región para hablar con una sola voz y garantizar sus propios intereses. En lugares donde las economías fronterizas y la circulación de mano de obra son vitales, la imprevisibilidad normativa desestabiliza los mercados, pesa sobre las cadenas de suministro y alimenta las tensiones entre comunidades. A medio plazo, y sobre todo teniendo en cuenta la salida de Mali, Níger y Burkina Faso de la CEDEAO, la inseguridad administrativa en torno a la circulación puede tener un coste político más elevado que

los beneficios aparentes de determinados dispositivos de control: la movilidad regional no es un «flujo residual», sino un pilar económico y social. En consecuencia, cualquier política que perturbe estas circulaciones sin mecanismos de compensación ni coordinación regional produce efectos secundarios: retroceso de los intercambios, tensiones identitarias y auge de una economía informal más difícil de gobernar.

La falta de una postura común también se refleja en la relación con Europa. Cuando la negociación se lleva a cabo país por país, cada Estado se convierte en un caso aislado. Esta arquitectura favorece la competencia y la fragmentación: los programas se diseñan y aplican como si cada país constituyera un sistema cerrado, mientras que las rutas, las redes, los mercados y las comunidades transfronterizas forman un conjunto interconectado. Cuanto más se «cierra» un país, más se traslada la presión a otros espacios; y cuanto más se limita la cooperación al ámbito bilateral, más se debilita la capacidad de la región para estabilizar colectivamente las rutas y prevenir los efectos dominó.

Una postura común de África Occidental no significa una uniformidad total ni una política migratoria integral inmediatamente armonizada. Puede comenzar con una coordinación mínima, pragmática y orientada a los resultados: principios compartidos sobre el tratamiento administrativo, mecanismos de gestión de incidentes diplomáticos y de seguridad, y concertación sobre los efectos transfronterizos de las operaciones de control. Sin esta base, la región seguirá siendo estructuralmente vulnerable a los ciclos de desplazamiento de las rutas, al auge de las redes delictivas y a las tensiones bilaterales que ello conlleva.

Otro factor de fragmentación reside en la capacidad de eludir las cláusulas u orientaciones rechazadas a nivel político mediante acuerdos técnicos. Cuando un gobierno rechaza explícitamente determinados compromisos en un convenio, puede quedar una vía alternativa: firmar, directamente con las fuerzas de seguridad (policía, gendarmería) o con agencias operativas, acuerdos relativos al refuerzo de capacidades, equipamiento, formación, intercambio de información o apoyo a operaciones. Este mecanismo modifica el equilibrio interno de la decisión pública: lo que no se ha aceptado a nivel político puede reaparecer en forma de cooperación técnica, con efectos concretos idénticos (o más potentes), pero con una trazabilidad democrática más débil. La composición de las delegaciones de negociación y revisión corresponde con el tema que se debate, el resultado está mecánicamente sesgado.

Por último, en lo que respecta a la aplicación, un programa de movilidad regular puede estar «bien diseñado» sobre el papel, pero fracasar en la práctica si no concilia de manera realista la oferta y la demanda. Cuando la selección de perfiles se define de manera demasiado ministerial o centralizada y está desconectada de las necesidades reales sobre el terreno, las candidaturas acaban sin ajustarse ni a los puestos disponibles ni a los requisitos consulares. El resultado es previsible: denegación de visados, retrasos, abandonos y, en última instancia, una sensación de fracaso. De ahí la necesidad de un enfoque más cercano a la realidad, menos centralizado y más arraigado

a nivel territorial, basado en diagnósticos locales y en la participación de actores como empresas, cámaras profesionales, ayuntamientos y servicios descentralizados. Este enfoque permite alinear la selección con los puestos vacantes reales, las condiciones de contratación verificables y las trayectorias viables, lo que aumenta la satisfacción de las partes implicadas y refuerza la credibilidad del programa.

6. Europa: Vías regulares, visados y movilidad: la palanca realista

La política migratoria europea se desarrolla en un contexto en el que la percepción pública tiene un gran peso. La vía regular se percibe hoy en día como inaccesible para gran parte de las personas susceptibles de emigrar. Los requisitos documentales y bancarios, los plazos, los costes indirectos generan una anticipación del rechazo. Reintroducir la credibilidad pasa por una lógica de circulación más que de instalación. La movilidad—venir, trabajar, estudiar, visitar, marcharse, volver— reduce el incentivo de «quedarse a toda costa» y disminuye la ventaja comparativa de las redes criminales. Puede aplicarse a través de programas sectoriales (trabajo estacional, formación, estancias) y dispositivos de movilidad profesional. El reto no es abrir sin condiciones, sino hacer que la alternativa sea creíble, comprensible y accesible. Por ejemplo, en octubre de 2025, noventa y cinco trabajadores temporeros partieron de Dakar con destino a España, donde permanecerán durante nueve meses, en el marco del programa de migración circular que une Senegal y España..

La cuestión de las vías legales no se limita a los visados de corta duración o a los programas estacionales. También incluye los programas de intercambio académico y movilidad educativa. Sin embargo, una parte significativa de estas oportunidades está infroutilizada, no por falta de oferta, sino por falta de capacidad de absorción institucional: dificultades para preparar los expedientes, debilidad de los equipos administrativos en algunas universidades, asimetría de la información y complejidad de los procedimientos. El programa Erasmus se citó como ejemplo de un potencial ampliamente disponible pero insuficientemente movilizado: se mencionó un presupuesto de aproximadamente 570 millones de euros para el África subsahariana con la idea de un importante aumento en el futuro. Los fondos existen, pero el acceso efectivo depende de la capacidad de las instituciones para presentar candidaturas, crear asociaciones, garantizar la movilidad y acompañar a los participantes. Cuando esta capacidad es escasa, los beneficios se concentran en una minoría (a menudo perfiles ya conectados) y el dispositivo no produce el efecto esperado.

Una dimensión que a menudo se descuida es la movilidad turística y de negocios. Facilitar la circulación por motivos culturales, deportivos, comerciales o turísticos puede producir un efecto de apaciguamiento y reequilibrio simbólico, al tiempo que genera beneficios económicos. En ausencia de estas vías, la movilidad se convierte en un privilegio percibido como asimétrico y la relación euroafricana se endurece.

Por último, la cuestión del asilo no puede dissociarse del acceso a las vías regulares. Cuando el asilo se convierte en la única puerta de entrada posible a la regularidad, se

utiliza como instrumento por defecto, lo que debilita el sistema de protección y crea trayectorias administrativas que no se ajustan a las intenciones iniciales. Diversificar las vías regulares reduce esta distorsión.

7. Síntesis de las recomendaciones operacionales y conclusiones

- **Soberanía mediante la coherencia regional:** La prioridad es construir una coordinación pragmática, centrada en los efectos transfronterizos. Esta coordinación debe tener un objetivo concreto: evitar que el control migratorio destruya la buena vecindad, las economías fronterizas y la estabilidad local. La lucha contra la economía criminal debe centrarse en las redes. Sin cooperación judicial, los traficantes de personas disfrutan de una ventaja estructural: la evasión mediante el cruce de fronteras. Por último, la gobernanza interna debe integrar mecanismos de supervisión: reducir la extorsión y la arbitrariedad en los puntos de control no es un complemento moral, es una condición para la eficacia. Un control percibido como injusto debilita al Estado y aumenta la dependencia de las redes.
- **Reequilibrar la cooperación y hacer que la movilidad regular sea alcanzable:** Hacer que las vías regulares sean accesibles exige una reforma de la práctica consular: previsibilidad, transparencia, comunicación, reducción de los plazos y disminución del espacio dejado a los intermediarios fraudulentos. Los programas de movilidad sectorial deben dimensionarse para llegar más allá de las élites, de lo contrario seguirán siendo simbólicos y sin impacto en la irregularidad. Por último, Europa debe abordar la cuestión del discurso: una política sostenible no puede depender de una emoción mediática permanente, debe ser una política de Estado. Esto implica reforzar la articulación entre el objetivo de control de los flujos y las necesidades de mano de obra relacionadas con los cambios demográficos y económicos.
- **Datos para decisiones realistas y anticipación de rutas:** La mejora de la política pública no pasa por “contar lo invisible” con exactitud, sino por construir una base de evidencia suficientemente robusta para decidir y corregir a tiempo. Para ello, conviene institucionalizar una triangulación sistemática: datos de llegadas y rescates, información local (puertos, comunidades costeras, transporte), análisis cualitativo (perfiles, motivaciones, cambios de ruta) y observación operativa anclado en las comunidades de origen y de tránsito (señales tempranas sobre puntos de salida y métodos de las redes). El objetivo debe ser crear un mecanismo ligero de seguimiento con informes periódicos y alertas tempranas compartidas entre Senegal, Mauritania y Malí, de modo que las medidas se ajusten con rapidez, se anticipen desplazamientos de rutas y se prioricen palancas eficaces (movilidad regular, cooperación judicial, protección y reducción de riesgos) en lugar de respuestas reactivas dictadas por percepciones o urgencias mediáticas.

- **Diáspora y anclaje comunitario como puente de confianza:** La diáspora puede contribuir de forma útil cuando se la entiende como un puente de confianza entre instituciones y comunidades de origen. La recomendación es estructurar un dispositivo que conecte a asociaciones de diáspora con municipios y actores comunitarios en zonas de salida para sostener un anclaje comunitario real: información fiable sobre riesgos y opciones regulares, mentoría para itinerarios de formación y empleo, y apoyo a proyectos colectivos que reduzcan la presión social de “tener que partir”. El valor añadido no está en campañas abstractas, sino en redes concretas: acompañar decisiones familiares, reforzar alternativas locales (por ejemplo, reconversión y diversificación en comunidades costeras afectadas), y facilitar retornos que no recaigan sólo sobre el individuo, sino sobre un entorno que absorba y valore competencias, evitando que el retorno se convierta en un paréntesis antes de un nuevo intento.

La ruta atlántica ha vuelto a convertirse en un eje central hacia Europa y su evolución reciente muestra un patrón constante: las medidas de control pueden generar descensos temporales, pero no eliminan los motores de fondo ni frenan la adaptación de las redes; más bien desplazan puntos de salida y aumentan la vulnerabilidad cuando la movilidad se vuelve más clandestina. Por eso, la respuesta sostenible no puede depender de reacciones puntuales ni de acuerdos aislados, sino de una gobernanza compartida que combine tres elementos: coordinación regional mínima para evitar desplazamientos y tensiones entre vecinos, estándares comunes que reduzcan abusos y restauren previsibilidad, y vías regulares/circulares creíbles que ofrezcan alternativas reales (incluidas educativas y de competencias). Este enfoque no pretende impedir la movilidad, ya que esta forma parte integrante del modo de vida de la región, al igual que en otros lugares, pero puede reducir la mortalidad, limitar el poder de las redes de tráfico y proteger tanto la estabilidad local como las economías transfronterizas y la dignidad de las personas.

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@team.es

Agradecemos sinceramente a los participantes en el taller, así como a las instituciones que representan, por el tiempo que nos han dedicado y por su valiosa contribución a la revisión de este policy paper.



info@team.es

team.es