



Facultad de Ciencias Políticas, Sociales y de la Comunicación

**Trabajo de Fin de Grado
Grado en Periodismo**

Emigración e inmigración irregular en Canarias

**Noelia Guerra Fumero
Leila Halil Rodríguez
Kevin Yanes González**

Tutor: Dr. Julio Antonio Yanes Mesa

**Curso académico
2019-2020**

Resumen

La migración es un fenómeno mundial que está muy presente en la sociedad. En la década de los años 40 y años 50, el archipiélago canario fue protagonista de las salidas clandestinas de Canarias hacia Venezuela en barcos fantasma debido a la situación que vivía España por la posguerra y la dictadura franquista. Sin embargo, desde hace 15 años, las Islas han recibido grandes flujos migratorios irregulares por vía marítima procedentes, principalmente, del continente africano, lo que ha provocado que sea una de las Comunidades Autónomas con mayor recepción de inmigrantes. Esta migración crece con el paso de los años por la hambruna, la pobreza, los conflictos bélicos o la situación política de los países de África, consiguiendo que cada vez más sean los subsaharianos los que vean la emigración como la única opción para buscar mejores condiciones de vida. A pesar de que el contexto en el que se han desarrollado los dos procesos migratorios es diferente, este trabajo no solo estudia las diferencias entre la emigración Canarias-Venezuela y África-Canarias, sino también las similitudes que presentan. Para ello, nos hemos basado en las vivencias de dos emigrantes que han formado parte de ambos fenómenos: Martín Hernández, emigrante canario y Bouba, emigrante maliense. Sus relatos nos han permitido analizar ambas épocas, compararlas y exponer los resultados obtenidos.

Abstract

Migration is a global phenomenon that is very present in our society. During 40's and 50's, Canary archipelago witnessed clandestine trips from the islands to Venezuela in ghost ships because of Spain's postwar and Franco dictatorship. However, for 15 years, Canary Islands have received large irregular migratory flows by sea coming, mostly, from Africa, what has turned this region into one of the Spanish areas with the highest reception of immigrants. This migration grows in time because of starvation, poorness, wars or politics in different African countries, making sub-Saharan citizens believe that emigration is their only choice to find a better life. Despite both process have been developed under different contexts, this study not only analyses the differences between Canary Islands-Venezuela migration and Africa-Canary Islands migration, but also their similarities. For this, we have based this project in two emigrant life lessons: Martín Hernández, Canarian emigrant, and Bouba, Malian emigrant. Their stories have let us study both periods of time, compare them and expose the obtained results.

Palabras clave: emigración irregular, inmigración irregular, autarquía franquista, tiempo presente, flujos migratorios, Canarias, África, Venezuela.

Keywords: illegal emigration, illegal immigration, Francoist autarchy, present time, migratory flows, Canary Islands, Africa, Venezuela.

Índice

Introducción	3
1. Antecedentes	3
2. Justificación	4
3. Objetivos	5
4. Fuentes y metodología	6
Capítulo I: La emigración clandestina Canarias-Venezuela	8
1. Barcos Fantasma	11
2. El viaje de Martín	14
2.1. La travesía y la vida a bordo	17
2.2. La llegada a Venezuela	20
2.3. La estancia en Venezuela	23
2.4. El regreso a Canarias	24
Capítulo II: La emigración irregular África-Canarias	28
1. Las rutas África - Canarias	33
2. Medios de transporte empleados y preparación del viaje	37
3. El viaje de Bouba	39
3.1. La travesía y la vida a bordo	42
3.2. La llegada a Canarias y su estancia	43
3.3. La vida actual de Bouba	46
Conclusiones y reflexión final	47
Bibliografía	50
Anexo	54

Introducción

1. Antecedentes

La migración es ese movimiento de población que consiste en dejar el lugar de residencia para establecerse en otro país o región, generalmente, por causas económicas o sociales. Y es un término al que ya estamos muy acostumbrados, porque a lo largo de la historia nos hemos encontrado con varios movimientos migratorios, ya sean regulares o irregulares. Aunque solo entre el 10% y el 15% de la población migrante vive en un estatus irregular, es decir, ingresa o vive en un país del que no es ciudadano, violando sus leyes y regulaciones de inmigración, según afirma el artículo *Migración irregular: causas, tipos y dimensiones regionales*, de Stephen Castles, es una situación bastante preocupante.

Sin embargo, el término migración es difícil de definir, ya que algunas personas que entran legalmente al país se tornan irregulares al quedarse más de lo permitido o al trabajar sin permiso, mientras otras tratan de cumplir los criterios y buscan adecuarse a las leyes sin conseguirlo plenamente por diversas razones. Por eso, el estudio aclara que es más exacto ver a los migrantes como personas que entran y salen del estatus irregular y que se sitúan en un punto entre la regularidad y la irregularidad y viceversa.

Uno de los tantos movimientos migratorios que se dieron hace años nos toca de cerca, pues fueron muchos los canarios que emigraron irregularmente a América debido a las depresiones económicas y consecuentes ruinas de los cultivos de los isleños. Así, entre el siglo XVI y XVII Cuba, Puerto Rico y Venezuela fueron los principales países receptores de personas procedentes de Canarias hasta la independencia de los países americanos. Tras la proclamación de la independencia, Cuba demanda mano de obra para crear una economía más competitiva. La población canaria en plena crisis vinícola aprovechó esa oportunidad por lo que, Cuba se posiciona como principal receptor de isleños. Esta situación cambia en 1831 cuando el Congreso de Venezuela decide promover la inmigración canaria para relanzar su agricultura.

Ahora una de las mayores oleadas migratorias que se produce entre el mar Mediterráneo y el océano Atlántico nos coge de lleno. Es el caso de las oleadas migratorias procedentes de países del Magreb y del África Occidental (Malí, Senegal, Gambia, Costa de Marfil, etc.). Estos flujos migratorios han seguido una lógica de migración económica cuya meta ha sido llegar a países del sur de Europa, donde los mercados laborales han tenido una creciente demanda de mano de obra y han permitido la regularización de sus papeles por la vía del empleo. También, el vínculo de las redes transnacionales ha distribuido esta inmigración hacia países del centro de Europa, haciendo de los países del sur del continente una puerta de entrada.

Las migraciones internacionales son procesos históricos que se han convertido en un fenómeno global como consecuencia de los rápidos cambios económicos, políticos, socioculturales y medioambientales, así como de los acelerados crecimientos de población, la existencia de guerras y de conflictos. Todo ello ha provocado un cambio en las características de los flujos migratorios, en su composición y en la diversificación de los destinos en los últimos cinco siglos. ¿Existen diferencias y similitudes entre la migración de Canarias a Venezuela y de África a Canarias? ¿Qué ha hecho que Canarias sea ahora receptora de inmigrantes irregulares y unos años atrás su población emigrara de forma irregular?

2. Justificación

En la actualidad, muchos españoles rechazan la entrada de inmigrantes irregulares olvidándose de que en su día también lo fueron. Concretamente la población de Canarias emigró, al margen de la ley, a finales de los años 40 del siglo XX y la década de los 50 a Venezuela en busca de oportunidades laborales y de vivir nuevas aventuras. Estos viajaron en barcos fantasma, pequeños veleros y pesqueros que emprendían la hazaña de cruzar el Atlántico para llegar a su destino, Venezuela. Sin embargo, desde hace 15 años, Canarias es una gran receptora de personas que emigran irregularmente de África para encontrar una mejor vida en el archipiélago. Por eso, analizar y comparar ambos procesos migratorios a través de dos relatos y de información académica revelará las diferencias y similitudes políticas, económicas y sociales que llevaron y están llevando a las personas a abandonar su país de origen.

Hay numerosas investigaciones que tratan las corrientes migratorias de canarios hacia otras naciones, analizando la situación del país en el periodo abordado y los motivos que los llevaron a emigrar de manera irregular. Aunque hemos encontrado menos publicaciones centradas en la recepción de africanos en Canarias y en España en general,¹ las que encontramos son noticias o reportajes de emigrantes y, en gran medida, hacen referencia a la llegada de pateras² o a la llamada crisis de los cayucos.³

Y dada la importancia que ha tenido y tiene la migración, creemos que sigue existiendo un cierto desconocimiento sobre el tema e incluso que la sociedad continúa confundida en cuanto a la terminología. Tampoco tenemos constancia de la existencia de estudios centrados en la comparación de los procesos migratorios abordados en

¹SEGURA CLAVELL, JOSÉ (2016). *Inmigración irregular por vía marítima. Canarias: una experiencia*. Ediciones Idea, Santa Cruz de Tenerife.

²Diccionario de la Real Academia: Embarcación pequeña de fondo plano, sin quilla, utilizada para el transporte de inmigrantes ilegales.

³Diccionario de la Real Academia: Embarcación india de una pieza, más pequeña que la canoa, con el fondo plano y sin quilla, que se gobierna y mueve con el canaleta.

este trabajo. Por ello, consideramos que nuestra investigación puede ayudar a que tengamos una mejor concepción de este conjunto de personas.

Las diferentes etapas acontecidas a lo largo de la historia de España son necesarias para entender por qué se vieron los canarios en la necesidad de emigrar de manera irregular en busca de mejores oportunidades de vida, dejando atrás las dificultades y los cambios en la estructura económica de las Islas. Asimismo, analizar las causas y consecuencias de la emigración irregular africana, junto al desarrollo del continente y su historia más contemporánea nos permitirá entender por qué llegan miles de inmigrantes a nuestras costas.

El interés de nuestro trabajo surge ante la intención de obtener un mejor conocimiento sobre el tema que abordamos, así como en hacer ver que estos fenómenos se dan porque existe una necesidad, que no pretende generar malestar en la sociedad.

Tenemos como finalidad la de conocer más sobre el trasfondo de ambas situaciones, pero también la intención de concienciar a las personas de que todas tienen el mismo derecho a tener unas dignas condiciones de vida, y lo pretendemos lograr a través del testimonio de los dos protagonistas de nuestro trabajo: Martín Hernández Rivero, tinerfeño que emigró clandestinamente a Venezuela y Bouba,⁴ emigrante ilegal que huyó de Malí y viajó en patera hasta Canarias.

3. Objetivos

El objetivo general que perseguimos con este estudio es el de comparar la emigración irregular de canarios a Venezuela con la actual inmigración ilegal de africanos a Canarias. Buscamos conocer por qué se produjo y se produce cada una de las emigraciones irregulares y encontrar sus similitudes y sus diferencias, ya sea en cuestiones políticas, sociales o económicas. Para alcanzar el objetivo final partimos de la realización de dos entrevistas a dos personas, una de Canarias y otra de Malí, que emigraron clandestinamente de su país natal. El relato de cada uno está acompañado de información académica que explica los aspectos generales de la emigración irregular del momento. Para realizar este trabajo nos hemos basado en las siguientes preguntas, que nos han servido para elaborar la investigación:

- ¿Qué significa el término «emigración»?
- ¿Qué significa el término «emigración irregular»?
- ¿Por qué se producen los polos de expulsión?

⁴El protagonista de esta entrevista, por motivos personales, ha pedido que su apellido permanezca en el anonimato.

- ¿Por qué se producen los polos de atracción?
- ¿Cuál es el perfil de las personas que deciden emigrar irregularmente?
- ¿Por qué las personas que emigran de manera irregular se decantan por un país y no por otro?
- ¿Por qué sentimos la llegada de migrantes a nuestra ciudad como un desafío?
- ¿Cómo debe actuar el Estado Miembro ante la llegada de inmigrantes?
- ¿Es ahora, en el siglo XXI, mayor el número de emigrantes irregulares?

4. Fuentes y metodología

Nos hemos basado en el testimonio de las fuentes orales a las que hemos entrevistado con el fin de contextualizar y contrastar la información obtenida en las entrevistas y lo hemos acompañado con diversas referencias bibliográficas como libros, tesis doctorales, artículos y otros documentos. Además, hemos contado con el conocimiento de nuestro tutor D. Julio Antonio Yanes Mesa, que nos ha servido de gran ayuda para el desarrollo de este trabajo.

Hemos comenzado por la fase de documentación, revisando las publicaciones que se han hecho sobre la emigración e inmigración irregular en Canarias, con el fin de documentarnos sobre los procesos migratorios que han afectado o afectan a las Islas Canarias y obtener así un mejor conocimiento, saber contextualizarlos y lograr un buen desarrollo de la investigación.

Dado que el periodo en el que se dio la mayor oleada migratoria canaria fue entre 1947 y 1952, hemos querido buscar el testimonio de una fuente oral que hubiera emigrado irregularmente a Venezuela para conocer la historia de primera mano y, luego, compararla con los relatos de aquella época y con la situación que vive actualmente el continente africano. Por esto último, también vemos necesario contar con el testimonio de un africano que haya emigrado irregularmente a Canarias de manera clandestina.

Así, los dos protagonistas de esta investigación son Martín y Bouba, que nos han servido para establecer un análisis comparativo de sus situaciones y de las investigaciones publicadas. Martín ha sido elegido por ser un buen ejemplo de la emigración canaria clandestina de finales de los años 40, emigrando en el ESTRELLA POLAR, uno de los barcos que más protagonismo adquiere en las publicaciones analizadas. Asimismo, se ha escogido a Bouba por el relato de su experiencia, tanto por su vida en Malí, el proceso previo a emigrar irregularmente y los obstáculos en la travesía, como por su llegada a Canarias. Bouba ha preferido mantener su anonimato

y no nos ha facilitado sus apellidos ni algunos detalles del motivo por el que tuvo que huir de su país.

Las entrevistas llevadas a cabo no tenían un mínimo ni un máximo de preguntas. Simplemente hemos querido que nos contasen su historia y a medida que nos iban relatando sus experiencias, les hacíamos nuevas preguntas que aclarasen determinadas cuestiones con el objetivo de que el contenido quedase bien explicado.

Del mismo modo, hemos empleado una metodología histórica, pues hacer un recorrido a lo largo de la historia nos ha ayudado a conocer los motivos que ocasionaron estos dos movimientos migratorios, así como a comprender el contexto de las épocas en las que se ha producido la emigración irregular de Canarias a Venezuela y de África a Canarias. Esta a su vez, se ha relacionado con la metodología descriptiva, ya que nos permitía analizar las características de la población, sus condiciones y sus facilidades o dificultades para emigrar de manera irregular y/o para llegar al país de destino. También se ha hecho un estudio longitudinal de vida basado en las entrevistas abordadas porque se observan los cambios en la vida de las personas, lo que nos ha servido para comparar las dos situaciones y ver las similitudes y/o diferencias. Una vez realizado, se han expuesto los resultados del estudio longitudinal.

Capítulo I

La emigración clandestina Canarias-Venezuela

Las particularidades fiscales y el régimen comercial librecambista hicieron de Canarias una comunidad con una economía abierta y especializada en la agroexportación y en los servicios portuarios, con los que se obtenían las divisas requeridas para adquirir en otros países aquellos productos que no se podían producir en las Islas. La situación económica del archipiélago canario cambia radicalmente tras la Guerra Civil siendo la posguerra un periodo caracterizado por el hambre y la escasez.

Con la llegada de los soldados, que habían partido a la guerra y que debían incorporarse de nuevo a la estructura productiva, comienza una etapa de declive de la economía canaria, de la que no sale hasta los años 60. Llega así la autarquía a España, sistema económico basado en un fuerte proteccionismo arancelario que buscaba que el país se abasteciera de sus propios recursos, maximizando así la sustitución de importaciones y obligando a todos los sectores a recurrir al mercado peninsular.⁵

Canarias sufrió una gran transformación en su modelo económico a pesar de que, por su localización y aislamiento, se permitiera a las autoridades locales tener autonomía para adaptar la legislación. Debido a que los isleños no podían recurrir a los precios asequibles de los mercados internacionales se perdieron los beneficios de los Puertos Francos. Esto supuso un aumento del paro en los puertos canarios y a su vez, la agricultura de las Islas Canarias entró en crisis. Hasta que las exportaciones no empezaron a restablecerse, ya terminada la Segunda Guerra Mundial, que es cuando se empieza a apreciar una ligera recuperación,⁶ los mercados tuvieron que reasignar los recursos destinados al cultivo de plátanos, tomates y papas hacia las producciones locales cerealísticas y de huerta.⁷

El poder adquisitivo de los trabajadores se redujo de manera considerable, siendo más grave para aquellos cuya labor estaba vinculada al comercio internacional. Sus

⁵GUERRA PALMERO, RICARDO ALBERTO (2007). «La larga posguerra en Canarias. Notas socioeconómicas», en *Cuadernos del Ateneo*, núm. 23, La Laguna. Recuperado de <https://mdc.ulpgc.es/utills/getfile/collection/cateneo/id/414/filename/730.pdf>

⁶LEÓN ÁLVAREZ, AARÓN (2014). *El Franquismo en Canarias. Actas del Encuentro de Historia sobre la Segunda República en Canarias*. Le Canarien Ediciones, La Orotava.

⁷GUERRA PALMERO, RICARDO ALBERTO, LEÓN ÁLVAREZ, AARON (2013). «La implantación y las consecuencias de la autarquía en Canarias (1936-1960)», Universidad de La Laguna. Recuperado de https://www.academia.edu/5226775/La_implantaci%C3%B3n_y_las_consecuencias_de_la_autarqu%C3%ADa_en_Canarias_1936-1960

ingresos no se movieron de forma paralela a los precios de los productos. Por tanto, el alza de los precios, la escasez de los alimentos, el estraperlo y la corrupción llevaron a la mayoría de la población canaria a la pobreza extrema.

El retroceso de la actividad urbana generó un elevado paro que el sector primario no pudo absorber y que la precariedad de las instituciones insulares y locales no pudo «parchear» con subsidios y obras públicas.

La emigración irregular a Venezuela se reactivó a partir del crac del 29, que cerró las puertas a la migración de Cuba. Aunque esta estuvo interrumpida entre 1936 y 1946, quedando limitada a algunos prófugos políticos, prácticamente la única salida posible estaba en el exterior.⁸ A partir de 1948, España impuso la normativa antiemigratoria que, junto a las restricciones de los países receptores, frenaba la migración, «frenaba, pero no impedía», porque se dieron salidas clandestinas. Fue en 1947 cuando se inauguró la etapa de migración clandestina, con la llegada a Venezuela del velero EMILIO, que coincidió con una etapa de bonanza que creó un «efecto llamada» desde Venezuela y un periodo de carestía en Canarias.⁹

Los veleros, los motoveleros y los buques se convirtieron en el medio para partir, principalmente, hacia Venezuela. Se les conoce más como barcos fantasma, ya que era muy difícil cuantificar correctamente cuántas personas se embarcaron en ellos y salieron de las Islas, pero también se les conoce así porque hubo veleros que desaparecieron. Solían llegar a puertos venezolanos tras un promedio de cuarenta días de viaje en los que sus pasajeros, según la descripción dada por los periódicos *El Día* y *La Tarde*,¹⁰ presentaban un aspecto desastroso y «verdaderamente fantasmagórico».

Hay que tener en cuenta que la emigración era clandestina por partida doble. Por un lado, en España la emigración irregular coincidió con la instauración del régimen franquista y Franco dictó una ley que impedía salir a los ciudadanos del país. Por otro, Venezuela, con Rómulo Gallegos en el poder, no reconocía al régimen franquista como gobierno legítimo y no lo hizo hasta abril de 1949. Por eso, es en 1952 cuando se legaliza la emigración irregular porque, en este año, Venezuela reconoce la dictadura franquista y junto a las facilidades, tanto administrativas como materiales, para la realización de los viajes que permitió el gobierno español, se pone fin a la clandestinidad. Además, la «carta de llamada», una especie de contrato de trabajo

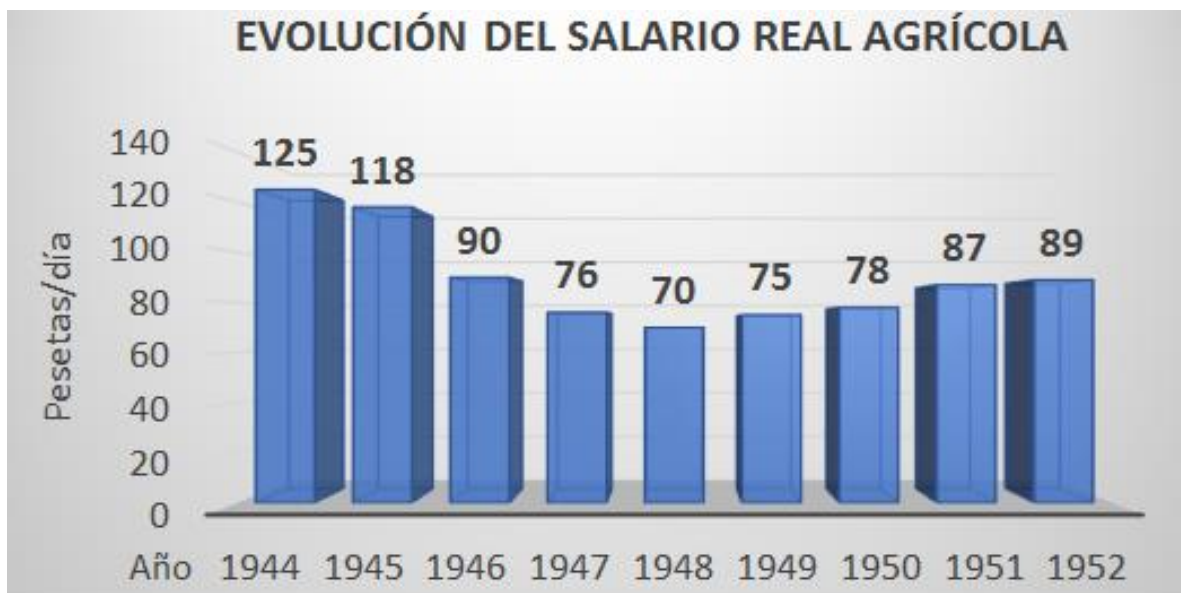
⁸HERNÁNDEZ GONZÁLEZ, MANUEL (2008). «La emigración canaria a Venezuela en el siglo XIX. La emigración reciente», en *Revista Bienmesabe*, núm. 198, Las Palmas.

⁹MAROTO BLANCO, JOSÉ MANUEL, LÓPEZ FERNÁNDEZ, ROSALÍA (2018). «La emigración canaria a Venezuela durante la década de los sesenta: una aproximación de la llegada al país latinoamericano a partir de la historia oral», en *Revista Simbiótica*, núm. 1, Universidad Federal de Espíritu Santo, Brasil.

¹⁰RODRÍGUEZ MARTÍN, NÉSTOR (1988). *La emigración clandestina de La Provincia de Santa Cruz de Tenerife a Venezuela en los años cuarenta y cincuenta del siglo XX: la aventura de los barcos fantasma*. Aula de Cultura del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife, Tenerife.

indispensable para poder emigrar legalmente era más fácil de conseguir por parte de quienes querían emigrar, debido a la cantidad de canarios que ya residían en el país de destino.¹¹ Así, entre 1950 y 1960 salieron de las Islas más de 61.000 personas, cuando en el primer año la población total no superaba los 800.000 habitantes. No obstante, el coste del billete fue el principal obstáculo para emigrar de manera irregular.

Este éxodo se compuso mayoritariamente de agricultores, pero no de braceros,¹² pues debido a los salarios que podemos ver reflejados en el siguiente gráfico les era imposible reunir suficiente dinero para comprar el billete.



Fuente: NUEZ YÁNEZ, JUAN SEBASTIÁN (2005). *El mercado mundial de plátanos y las empresas productoras Canarias, 1870-2000*. Asociación de Organizaciones de Productores de Plátanos de Canarias, España. Elaboración propia

La guerra civil española no solo afectó a la agricultura, sino también a la pesca porque a pesar de haber experimentado una reciente expansión económica en los años veinte, en los años treinta el sector pesquero canario mantenía un cierto retraso en relación con sus homónimos del resto de España. El banco pesquero canario-sahariano¹³ carecía de cámaras frigoríficas donde conservar el pescado, por lo que, para poder prolongar sus temporadas de pesca en aguas africanas, los veleros canarios no tenían otra opción que practicar la escasamente lucrativa pesca «al

¹¹MAROTO BLANCO, JOSÉ MANUEL, LÓPEZ FERNÁNDEZ, ROSALÍA (2018). «La emigración canaria a ...», op. cit.

¹²Diccionario de la Real Academia: jornalero no cualificado que trabaja en el campo.

¹³YANES MESA, JULIO (1999). *La gran depresión en Canarias*. Centro de la Cultura Popular Canaria, Tenerife.

salado». ¹⁴ Solo de manera marginal y con restricciones en las capturas, algún que otro buque canario ensayó la pesca de altura «al fresco». ¹⁵

Por otro lado, los útiles de los pescadores de bajura se reducían a unas cuantas barcas, a las redes y a aparejos rudimentarios. A pesar de tener pocos medios y de no llevar a cabo procedimientos modernos, conseguían surtir las factorías de enlatado con las variedades que se demandaban: atún, caballa y bonito.

1. Barcos Fantasma

Fueron muchos los veleros dedicados a faenas pesqueras que protagonizaron una aventura clandestina rumbo a Venezuela durante la década de los años 40 y 50. ¹⁶ Unos cuantos zarparon desde Canarias y la inmensa mayoría lo hicieron desde las islas capitalinas.

Unos no pudieron iniciar su ruta porque nada más partir los barcos se encontraban en mal estado, como fue el caso de EL SAN JOSÉ, que zarpó de La Palma en 1949 con 27 personas a bordo, y tuvo que poner fin a la travesía en La Gomera; otros veleros fueron capturados cuando se dirigían a Dakar para provisionarse. Muchos navíos fueron comprados por perseguidos políticos como, por ejemplo, LA CARLOTA, el barco pesquero de 20 metros de eslora y siete de manga que zarpó desde El Chorrillo, en Tenerife, con un total de 228 personas. Tuvo que parar en Teno para provisionarse, lugar donde desembarcaron 27 personas por no querer continuar. Zarparon un 16 de agosto de 1948 para llegar a Venezuela el 23 de septiembre de ese año. En cambio, otros tantos barcos fueron robados, como es el caso de EL PAULINO, barco pesquero considerado iniciador de los viajes clandestinos, que se dedicaba al transporte entre los puertos palmeros y entre La Palma y Tenerife. Fue robado en la noche del seis de diciembre de 1937 por su maquinista y un familiar, ambos exiliados políticos. Con la intención de llegar a Venezuela tuvieron que ir a Dakar por no tener combustible y fueron detenidos en alta mar por la armada española.

No obstante, destaca la situación que vivieron los pasajeros del velero EL AMÉRICA pues tras un chivatazo a la guardia civil de que iban a emigrar irregularmente, esta

¹⁴Como nos ha comentado el profesor Julio Yanes Mesa: «es el pescado que se pescaba en la costa africana que se salaba -se le ponía sal- para su conservación».

¹⁵PRELLEZO, RAÚL (2010): «Flota de Altura al Fresco en el Contexto del Marco Legislativo Español», en *Revista de Investigación Marítima*, vol.3, núm.17, Universidad de Investigación Marina de Tecnalia, España: la pesca que se realiza en aguas marítimas alejadas de la costa, donde el pescado se descarga refrigerado, es decir, ni salado ni congelado.

¹⁶La emigración clandestina de los barcos fantasma finalizó en 1960 con el barco de los Yugoslavos. RODRÍGUEZ MARTÍN, NÉSTOR (1988). *La emigración clandestina...*, op. cit.

dio con ellos y empezó a dispararles. Dejaron los víveres en tierra y se echaron a nadar hasta el navío. Llegaron a La Guaira a los 59 días, pero el velero fue incautado y los pasajeros retenidos durante tres días a bordo (solo quedaban en libertad si conseguían la documentación necesaria en un mes).

Todos los barcos menos uno eran veleros dedicados a las faenas pesqueras o barcos de cabotaje en los mares de Canarias y zonas del banco de pesca canario-sahariano. El único que no cumplía estas características fue el yate BENAHOARE, que zarpó de La Palma el 21 de abril de 1950. Con un motor que impulsaba el barco a una velocidad de 7 millas por hora, una goleta de 22 metros de eslora, tres de manga y 5,35 de puntal, hizo la ruta más corta del momento. En 21 días llegaron a La Guaira y los pasajeros fueron enviados a la cárcel de La Orchila por 50 días, excepto el patrón y los tripulantes que fueron repatriados a España.¹⁷

En cuanto a la travesía, esta fue diferente en función de las condiciones del barco en el que viajaran, del organizador del viaje, de las mareas y de si navegaban a motor, a vela o con ambos. Por ejemplo, EL EMILIO contaba con vela y máquina de carbón, la cual se estropeó en medio de la travesía coincidiendo con que los alimentos estaban a punto de agotarse. Por suerte, se encontraron con un buque que les suministró lo necesario. Tardaron 49 días (zarparon el ocho de agosto de 1946) en llegar hasta el puerto de La Guaira, donde los pasajeros fueron tratados como refugiados políticos y dotados de la documentación necesaria. También hay que destacar la travesía de EL SATURNINO, de 16 metros de eslora, 4,5 de manga y con vela. Zarpó de Lanzarote, con parada en El Hierro, rumbo a Venezuela el 18 de octubre de 1949. Con 81 personas a bordo, llegó a los 86 días a Cayena, Guyana, donde desembarcaron algunos de los pasajeros que no quisieron continuar la travesía. El mal estado de su vela y la escasez de víveres hicieron de la travesía toda una odisea.

A diferencia de EL SATURNINO, EL NUEVO TEIDE, el navío que más personas trasladó (286 personas) y el de mayores dimensiones, con vela y motor funcionando perfectamente, logró tener una buena travesía y llegar a los 29 días de zarpar a La Guaira. Aunque aquí los pasajeros fueron detenidos durante 12 días hasta que legalizaron su estancia en Venezuela, el patrón y seis de tripulación fueron devueltos a España y encarcelados. También EL TELÉMAGO, el velero de 27 metros de eslora y seis de manga y uno de los más conocidos, zarpó desde Valle Gran Rey, en La Gomera en agosto de 1950 con 178 pasajeros que pagaron entre 3.000 y 5.000 pesetas de la época. Llegaron a La Guaira a los 38 días de haber partido y luego fueron trasladados a la isla de Orchila, en Venezuela.

Algunos de los barcos fantasma contaron con la guía experta de un patrón con suficiente bagaje en cuanto a conocimientos de navegación, manejo del barco y rutas

¹⁷RODRÍGUEZ MARTÍN, NÉSTOR (1988). *La emigración clandestina...*, op. cit.

a seguir. Fue la suerte de los pasajeros del ESTRELLA POLAR quienes viajaban con Agustín Barreto al mando, un hombre de avanzada edad, con muchos años de experiencia acostumbrado a viajar a Cuba.¹⁸ Esta situación no era la habitual, pues lo más frecuente era que el capitán fuera un pescador de bajura y analfabeto o que fueran personas sin experiencia en navegación.

“Estrella Polar” Un viaje clandestino Canarias-Venezuela recoge que los pasajeros del ESTRELLA POLAR afirmaban que Agustín Barreto iba bien preparado, con instrumentos de navegación necesarios: «se guió con la estrella polar para alinear el compás hasta que en cierto punto cambió el rumbo y empezó a dirigirse hacia el sur».

Además, el barco contaba con una vela y un pequeño motor. Este era antiguo, de unos 30 o 40 años, tenía un único pistón y había que calentarlo para que funcionara. El motor se averió por primera vez pasados los primeros ocho días de travesía. La culata o cabeza del motor se partió, pero pudieron solucionarlo gracias a Juan José, un soldador que se encargó de sustituir esta pieza por otra que tenían de repuesto. Juan José tuvo que encargarse varias veces de esta misma avería a lo largo del trayecto hacia Venezuela.

Si bien el barco contaba con una vela de lona blanca en mesana, no fue suficiente para ayudarse con el viento. Durante el camino fueron cosiendo más velas gracias a la iniciativa de Tomás «Chispa», un carpintero que también emigraba irregularmente.

Los primeros viajes fueron preparados por perseguidos políticos que se disponían a emigrar irregularmente. Estos hablaban con el dueño del barco que necesitaban para la travesía, negociaban el precio de compra del navío y formulaban, verbalmente, un contrato que a ninguna de las partes les interesaba romper.

Se contactaba de manera sigilosa con el capitán y con las personas que se encontraban comprometidas por su ideología y que querían emigrar irregularmente y, al mismo tiempo, con campesinos sin significación política, pero deseosos de emprender esta aventura clandestina. Cuando se contaba con el número de personas suficientes se entregaba una cantidad de dinero y se comenzaban los preparativos. Algunos campesinos, en vez de aportar el dinero del pasaje, entregaban unos sacos de papas, un cerdo o una cabra. Pasado diez, once o doce días, lo que normalmente tardaba un barco en sus faenas de pesca, el dueño ponía en conocimiento de las autoridades el robo de su barco.¹⁹

Años más tarde, aunque siguieron existiendo los viajes políticos, predominaban en su mayoría los viajes organizados por el robo de barcos, por parte de alguno de los

¹⁸GARCÍA LUIS, RICARDO (1995). *“Estrella Polar” Un viaje clandestino Canarias-Venezuela*. Baile del Sol, Tegueste.

¹⁹RODRÍGUEZ MARTÍN, NÉSTOR (1988). *La emigración clandestina...*, op. cit.

tripulantes u organizaciones de compañeros no políticos que deseaban emigrar irregularmente a Venezuela.

En las expediciones a cargo de perseguidos políticos, a pesar de que el número de emigrantes irregulares superaba la capacidad normal del barco, no se producía el amontonamiento humano a bordo, típico de los otros viajes.

Asimismo, los peligros que podría conllevar la travesía eran conocidos por todos los emigrantes irregulares, incluso eran conscientes de la actitud que estaban tomando las autoridades venezolanas. Aun así, tenían la certeza de que iban a conseguirlo. Por si fuera poco, en ocasiones, contaban con la ayuda de las autoridades policiales que desviaban la atención de la guardia civil hacia lugares lejanos al punto donde se realizaba el embarque. Pese a ello, algunos barcos fantasmas tuvieron encuentros con los cuerpos policiales.

No obstante, el viaje del ESTRELLA POLAR no fue organizado por ninguna de estas razones mencionadas. Jaime Suárez, dueño del barco pesquero, compró esta embarcación a Eulogio Jiménez, lo reformó en Santiago del Teide y decidió emprender la aventura clandestina. Según Martín Hernández:

«Jaime era una persona emprendedora que no le gustaba depender de nadie, arregló el barco y decidió poner rumbo Venezuela. Los que nos planteamos navegar con él éramos personas que buscábamos mejores oportunidades a pesar de que teníamos una vida privilegiada respecto a las demás familias».

2. El viaje de Martín

Martín Hernández Rivero, un señor de 88 años ligado al sector pesquero, realizó uno de estos viajes clandestinos. Con tan solo 17 años emigró en el ESTRELLA POLAR a Venezuela en 1948. Aunque venía de una familia que contaba con recursos suficientes para subsistir, no dejaban de reconocer la situación que estaba viviendo Canarias y sus familias.

«En Canarias había familias que lo pasaban bastante mal, pero nosotros vivíamos en el sur de Tenerife, alrededor de la playa y tuvimos una vida más o menos buena. Se dio la situación de partir para Venezuela como vía de escape, lo que no quiere decir que yo quisiera escapar, solo aproveché la situación. Tenía 17 años cuando marché y me apunté por mi padre. No tenía miedo a la aventura».

Como Martín, miles de personas sufrieron la posguerra española. España, debido a la Guerra Civil y a la posterior Guerra Mundial, pasó por grandes cambios a nivel político y social, años en los que el movimiento migratorio quedó prácticamente interrumpido. Debido a ello, al acabar este periodo, en las décadas de los años 40 y 50 tuvo lugar la mayor corriente migratoria de Canarias a Venezuela.

De entre las personas que emigraron de manera irregular se pueden distinguir tres tipos de emigración: la organizada por los perseguidos políticos, por aquellos con una situación económica deficiente y por los desertores del ejército. Paralelamente, se produjo la emigración ilícita de polizones hacia Venezuela en barcos extranjeros.

Dos de estos tres tipos de emigración irregular los podemos encontrar en el ESTRELLA POLAR que zarpó desde Playa San Juan, en el sur de Tenerife, con escala en San Sebastián de La Gomera, hacia Venezuela. Muchos de los que viajaron en el barco pensaban en mejorar su futuro o en huir del hambre de la posguerra, la cual se había visto agravada por una grave sequía y por «los peores años de pesca» que recordaban los pasajeros más viejos. Otros, especialmente los gomeros, tenían familiares procesados por cuestiones políticas tras el golpe de Estado del general Franco.²⁰

El barco partió de Tenerife la noche del siete de octubre de 1948, con 32 pasajeros a bordo (seis de tripulación que viajaban gratis y 26 pasajeros que pagaron 8.000 pesetas). Todos viajaban indocumentados salvo dos pasajeros de los cuales no hay datos, pero según recoge *“Estrella Polar” Un viaje clandestino Canarias-Venezuela*, probablemente fueran perseguidos políticos. Algunos, como Martín, solo disponían de la cartilla marina, un documento de identidad que usaban los pescadores de la época.

«El grupo que salíamos de Tenerife tuvimos que ir a San Sebastián de la Gomera, a El Cabrito, a recoger al resto de personas, aprovechando las primeras fiestas de San Sebastián de La Gomera que se celebraban después de la Guerra Civil. Al llegar al Cabrito, Jaime dijo que el barco estaba muy cargado y hubo muchas personas que se quedaron en tierra por falta de espacio».

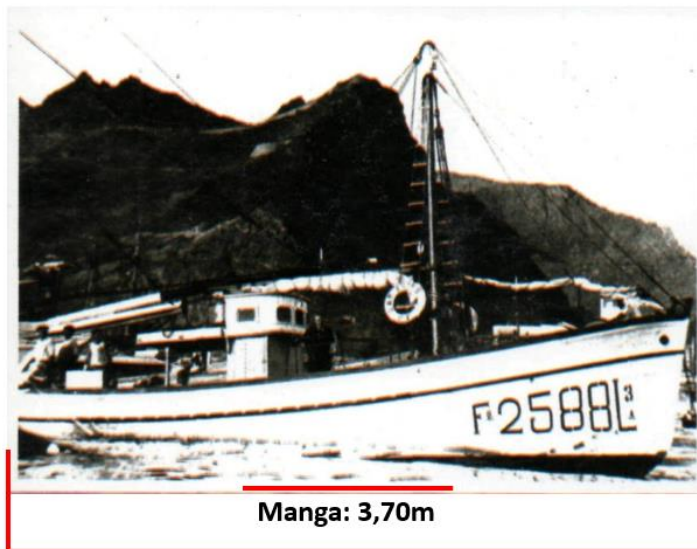
Sin embargo, esta afirmación de Martín se contradice con los testimonios de los pasajeros del ESTRELLA POLAR, recogidos en el libro de Ricardo García Luis mencionado anteriormente:

²⁰GARCÍA LUIS, RICARDO (1995). *“Estrella Polar”*...,op. cit.

«Los emigrantes gomeros recibieron la noticia de que debían embarcar mediante un telegrama. A mitad de fiesta fueron a buscar sus propiedades y la comida que tenían que llevar al barco y se dirigieron a Roque Bermejo. Hubo cuatro personas que al ver el barco decidieron no embarcar porque subirse era «ir a buscar la muerte»».

Probablemente ese miedo se debiera a las dimensiones del barco que podemos observar en la siguiente imagen y a que fue construido con fines pesqueros.

Dimensiones Estrella Polar



Manga: 3,70m

Eslora: 13,50m

**Puntal:
1,70m**

Fuente: GARCÍA, RICARDO (1995). *“Estrella Polar” Un viaje clandestino Canarias-Venezuela* de Ricardo García. Elaboración Propia

Información del ESTRELLA POLAR

Dirección Local de Navegación y Pesca Marítima de Santa Cruz de Tenerife		
Nombre actual: ESTRELLA POLAR		
Folio: 2588	Lista: 3 ^a	Año de inscripción: 1948
Clase: Lancha	Motor: 16 caballos con vela	
Armador: Eulogio Jiménez León y Jaime Suárez García	Domicilio: Guía de Isora, Playa de San Juan	
Valor del buque: 50 000 pesetas		
Tonelaje: 19,90		
Material Casco: Madera	Fecha de construcción: 4 de marzo de 1948	

Fuente: Elaboración propia

ESTRELLA POLAR zarpó de La Gomera rumbo Venezuela a las 03:00 de la mañana del ocho de octubre de 1948, pasando por El Hierro. La travesía duró un total de 32 días, un poco lenta debido a las condiciones del mar y a los dos temporales²¹ con los que se encontraron. Tardaron siete días en llegar a Cabo Verde, dos más de lo previsto por el capitán.

2.1. La travesía y la vida a bordo

ESTRELLA POLAR, igual que casi todas las embarcaciones de la época, era un barco pesquero no destinado al transporte de viajeros. Además, el número de personas que acogió a bordo superó en gran proporción la capacidad normal del barco, lo que dificultaba el descanso de los pasajeros: «La bodega del barco ESTRELLA POLAR se acondicionó para que durmiéramos ahí», añade Martín. Sin embargo, en el resto de las embarcaciones optaron por dormir con las extremidades encogidas, descansando sobre el cuerpo de alguno de sus compañeros o sobre tablas, paja o sacos vacíos.²²

Por otro lado, los alimentos llevados a bordo eran comprados o entregados por algunos pasajeros a cambio del pasaje. Normalmente, los que tenían acceso a ellos eran los tripulantes, que se encargaban de repartirlos. Otras personas optaron por llevar consigo alimentos para su consumo individual y/o repartirlo en grupo.

²¹GARCÍA LUIS, RICARDO (1995.) “*Estrella Polar*”...,op. cit.

²²RODRÍGUEZ MARTÍN, NÉSTOR (1988). *La emigración clandestina*...,op. cit.

Las provisiones por excelencia de los emigrantes clandestinos fueron el gofio y las papas, por durar en perfecto estado durante mucho tiempo y por presentar innumerables maneras de ser consumidas. El gofio quedaba bastante salado, porque se amasaba con mitad de agua de mar y mitad de agua dulce, para no gastar esta última. Luego, se podían encontrar otros productos como los fideos, las judías, el aceite, el chocolate o el café. Los viajeros del ESTRELLA POLAR admiten que en comparación con otros barcos clandestinos ellos iban muy preparados en cuanto a comida y que incluso comían pescado. Martín comenta que «en el Atlántico hay bandadas de peces voladores que caían en el barco. Y en el tramo de Trinidad y Tobago a Venezuela podíamos pescar doradas».

Así, entre los alimentos que iban en el ESTRELLA POLAR se encontraban galletas, pan tostado, latas de atún, sacos de papas, chocolate, dos cerdos, almendras, gofios, 17 bidones de agua, dos bidones de aceite, higos pasados, botellas de coñac, un garrafón de vinagre y un garrafón de vino.²³ A parte, contaban con puros y con 17 bidones de gasolina para todo el trayecto hasta Venezuela.

La falta de agua fue uno de los principales problemas al que tuvieron que enfrentarse las expediciones clandestinas. Se racionó a un ¼ litros por persona al día y no fue suficiente. De no ser por la ayuda de buques encontrados en la ruta, de autoridades o de puertos insulares o continentales, hubieran llegado a Venezuela sin agua.²⁴ En cambio, ESTRELLA POLAR tuvo que parar en una de las islas de la Guayana británica:

«Comida no nos faltó en todo el viaje, pero agua sí. Así que entramos en una de las islas de la Guayana inglesa, antes de llegar a Trinidad, para reponer agua y de paso inspeccionarla, pero nos vieron unos negros que se acercaron en cayuco y tuvimos que irnos desde que rellenamos el agua».

En cuanto a la asistencia médica, las diversas investigaciones realizadas, como *La Emigración Clandestina de la provincia de Santa Cruz de Tenerife a Venezuela en la década de los años 40 y 50. La aventura de los barcos fantasmas* de Néstor Rodríguez, solo registran datos de dos médicos que partieron clandestinamente a Venezuela, ambos a bordo de LA CARLOTA, pero poco podían hacer debido a la escasez de medios existentes. En las expediciones solo había esparadrapos, alcohol, yodo y aspirinas, elementos cuya efectividad se reducía a tratar un rasguño o un dolor de cabeza. Algunos optaron por el agua del mar como cura.

²³ GARCÍA LUIS, RICARDO (1995). “*Estrella Polar*”...,op. cit.

²⁴RODRÍGUEZ MARTÍN, NÉSTOR (1988). *La emigración clandestina*...,op. cit.

También hubo problemas con la higiene (algunos pasajeros tenían piojos) porque no podían bañarse. Así que, según las declaraciones de los emigrantes irregulares del ESTRELLA POLAR, metían la ropa dentro de un bidón de agua salada caliente y se rapaban la cabeza para acabar con el problema de los piojos, aunque con el miedo de ser confundidos con presos que se hubieran escapado de alguna prisión. Para la travesía pudieron llevar mudas de ropa que era necesaria para cambiarse mientras lavaban con agua salada la sucia y esperaban a que se secara.

La convivencia era dura y más aún en travesías tan largas. Por eso, existieron varias situaciones de conflicto y motines a bordo. El más representativo fue el que sucedió a bordo del ARROYO, en 1950. Un pasajero palmero movilizó a los pasajeros y a la tripulación para ponerlos en contra del patrón, débil de carácter y escaso de conocimientos, pasando a ser el nuevo capitán y llevando el barco en perfecto estado hasta su destino. Otras veces, capitán y tripulación se vieron obligados a manejar las armas, no para reprimir un motín, sino para imponer orden ante una situación grave.²⁵

Quizás la mayor característica de la vida a bordo estaba constituida por la monotonía. Los entretenimientos durante la travesía fueron pocos. El más corriente estuvo constituido por el juego de cartas o el tres en raya poniendo garbanzos en línea recta. Martín asegura que la convivencia en el ESTRELLA POLAR fue buena:

«Jugábamos a la baraja, nos distribuíamos las faenas del barco... solo hubo un problema de pelea entre dos pasajeros. Es más, en la época en la que fuimos nosotros, en octubre, hacía buen tiempo, los alisios nos llevaron bien hasta nuestro destino».

Además, los pasajeros debían ejercer de tripulación debido a que el barco en el que navegaban no tenía luces. Cada noche dos personas hacían guardia en proa y otras dos en popa para vigilar que ningún barco fuera directo en su dirección y pudieran chocar contra ellos.

Sin embargo, y según testimonios recogidos en *“Estrella Polar” Un viaje clandestino Canarias-Venezuela*, sí hubo más problemas. Varios pasajeros de esta embarcación declararon haber visto a Martín y al hijo del capitán robar comida de la bodega del barco. Se comentó entre quienes habían sido testigo del hurto y se decidió no comentarlo para no generar un nuevo conflicto a bordo.

²⁵RODRÍGUEZ MARTÍN, NÉSTOR (1988). *La emigración clandestina...*, op. cit.

2.2. La Llegada a Venezuela

El ESTRELLA POLAR tardó 27 días en llegar hasta Trinidad y Tobago, pasaron por Isla de Margarita y después fondearon en La Sabana, como podemos ver en el siguiente mapa, pero todos los barcos clandestinos hacia Venezuela tenían como destino el puerto de La Guaira, el más importante de la República. La intención de los emigrantes canarios del ESTRELLA POLAR era conseguir que la policía enviara una lancha que los remolcara hasta dicho puerto.²⁶

«Tardamos unos días en llegar a La Guaira, porque en Trinidad ya los motores del barco no funcionaban. Llegamos a la zona continental de Venezuela que llamaban La Sabana, donde siempre había una lancha de resguardo nacional debido al contrabando».



Fuente: Elaboración propia

Según lo recogido en el libro de Ricardo García Luis, dos de los canarios fueron a tierra, hablaron con la policía y permanecieron en comisaría mientras unos agentes registraban el barco. Ese día es el que se toma de referencia para su llegada clandestina a Venezuela, el 8 de noviembre de 1948. Los dos pasajeros que llevaban documentación, de los cuales no hay datos y de los que se sospecha que eran perseguidos políticos, fueron llevados a tierra y los demás compañeros de viaje no

²⁶GARCÍA LUIS, RICARDO (1995). *“Estrella Polar”...*, op. cit.

supieron más de ellos. El resto cree que permanecieron fondeados en La Guaira casi el mismo tiempo que estuvieron navegando.

En el siglo XX, Venezuela había alcanzado un capitalismo propio, es decir, tuvo verdadera independencia a la hora de participar a nivel internacional. Comienza una etapa en la que prima la modernidad y en la que se instaura un capitalismo rentístico por el que se entiende que la economía nacional está insertada dentro de un mercado mundial y desarrollado. Venezuela, bajo este nuevo sistema económico, siendo propietaria de su suelo y subsuelo de herencia española, dejó en manos de terceros la explotación de sus recursos, principalmente sal, oro y petróleo. Estos productos se los quedaba el Estado al que se le había dado la concesión de explotación a cambio de que invirtiera dinero en el país. Así, la renta proveniente de otros países se empleó en impulsar un desarrollo capitalista en la sociedad.

Las exportaciones de petróleo pasaron a ser un contribuyente fundamental de la economía del país y en 1926 ya era el principal recurso nacional dando como resultado la buena apreciación del bolívar. De hecho, después del llamado Reventón del Barroso II en 1928, cuando se demuestra la gran magnitud de los yacimientos petroleros del país y la consecuente expansión de la producción, Venezuela solo tenía por delante a Estados Unidos como primera potencia petrolera.

Para 1930 el PIB era cinco veces más grande que el de 1920 y, entre 1920 y 1976 el crecimiento promedio interanual del PIB por habitante de Venezuela fue de 3,9%, uno de los más altos del mundo. Los buenos resultados que daba el petróleo junto a la Gran Depresión del capitalismo de 1929 llevaron al sector del café prácticamente a la bancarrota y acabaron con la Venezuela tradicionalmente agraria.²⁷

El presidente de Venezuela en 1948 era Rómulo Gallegos, escritor y humanista democrático que había asumido la presidencia tras ganar las elecciones de diciembre de 1947. El gobernante no quiso reconocer el régimen de Franco, pero pese a esto permanecía abierta la Embajada de la República Española de Caracas desde 1945.²⁸ Este organismo era el encargado de dotar de pasaportes provisionales a los emigrantes que pedían asilo en Venezuela.²⁹

A la par que el ESTRELLA POLAR llegaba a Venezuela, en el país se produjo un cambio que afectaría a la emigración clandestina procedente de Canarias. Tuvo lugar un golpe de Estado que hizo que cayera el gobierno de Rómulo Gallegos y que subiera al poder el teniente coronel Delgado Chalbaud, quien tenía como segundo al mando a otro militar, Marcos Pérez Jiménez. El gobierno de Rómulo Gallegos solo permaneció en el poder entre febrero y marzo de 1948 y se considera que cayó debido

²⁷SPIRITTO, FERNANDO, STRAKA, TOMÁS (1995). *La economía venezolana en el siglo XX*. Cedice Libertad, Caracas.

²⁸GARCÍA LUIS, RICARDO (1995). *“Estrella Polar”...*, op. cit.

²⁹SPIRITTO, FERNANDO, STRAKA, TOMÁS (1995). *La economía venezolana...*, op. cit.

a las disputas con la oposición, a los distanciamientos dentro del partido y al descontento de las petroleras extranjeras ante la actitud proteccionista del político.

«En esta época y en un principio, Venezuela acogió bien a los emigrantes clandestinos, porque eran exiliados políticos que huían del franquismo. Sin embargo, a última hora, el gobierno venezolano empezó a adoptar medidas, pero he de decir que a nosotros nos recibieron bien y nos presentaron en extranjería».

Durante el mandato de Delgado Chalbaud, que muere en un atentado el 13 de noviembre de 1950, y en la de su sucesor, Pérez Jiménez, pocos emigrantes irregulares escaparon de pasar 40 días, como mínimo, en los establecimientos penitenciarios de Guasina o de La Orchila, mientras las tripulaciones eran repatriadas a España o confinadas durante largos meses en las cárceles de El Dorado.³⁰ Una vez cumplida la estadía en la prisión, los emigrantes clandestinos pasaban por el Departamento de Extranjería para legalizar su situación en el país.

«Aunque llegamos justo en el momento adecuado, en el que ya empezaban a enviar a los emigrantes a la prisión, nos pusieron en cuarentena en el barco y salíamos todos los días a la oficina de extranjería hasta que nos dieran la documentación provisional. Fue la primera semana de diciembre cuando nos permitieron sacar la Cédula de Identidad, pero válida por tres meses».

Tras cumplirse los tres meses desde que obtenían la documentación provisional, les daban 48 horas para abandonar el país, pero había otra alternativa: podían ir como turistas a Curazao, isla holandesa situada en el Caribe, donde se quedaban unos días hasta que consiguieran un permiso que les permitiera entrar a Venezuela como residentes.

«Al primero al que le llegó la carta para abandonar el país fue al motorista del barco. Este la cogió, se presentó en el consul de Curazao, porque en Venezuela todavía no había consul y dijo que se volvía a España. Los demás permanecemos en Curazao cuando nos llegó la misma carta. Además, un palmero, que viajó con nosotros, trató de arreglarnos los papeles a través de un yerno que era coronel en Venezuela, para poder pedir la entrada al país como residentes. A nosotros nos valió haber estado tres meses trabajando cuando obtuvimos el permiso provisional, porque nos permitió desplazarnos sin problemas a la isla holandesa y alquilar habitación en una pensión hasta que pudiésemos entrar legalmente en Venezuela. Todavía está escrita la fecha en mi pasaporte de cuando entré ilegalmente».

³⁰RODRÍGUEZ MARTÍN, NÉSTOR (1988). *La emigración clandestina...*, op. cit.

2.3. La estancia en Venezuela

Los inmigrantes ilegales tuvieron que empezar a buscarse la vida en el nuevo país. De entrada, decidieron vivir en el barco con esperanza de encontrar trabajo en el muelle. Sin embargo, con el tiempo algunos decidieron trasladarse a zonas del interior del país y otros a Caracas. Estos últimos fueron hasta el distrito de Sarría, donde se acogía a muchos inmigrantes, se les daba tres comidas diarias y se les permitía dormir en unos barracones hasta que pudieran poner en regla sus papeles y encontraran trabajo.

«Los canarios que estaban en Venezuela se ayudaban entre ellos», explica Martín. En su caso, el padre del expresidente del Cabildo de Tenerife, Carlos Alonso, le ayudó a conseguir su primer trabajo en una churrería en El Silencio, la zona más nueva de la Caracas de la época:

«La churrería pertenecía a un español peninsular que tenía tres churrerías en total. Yo trabajaba en la que se encontraba en el bar La Princesa, en un rincón. La bolsa de churros salía 12 bolívares. A mí me daban 10 bolívares y todos los churros que quisiera, y yo con eso y los churros comía, cenaba y ahorraba dinero».

Cuando Martín obtuvo la residencia consiguió un puesto de trabajo como portuario en La Guaira gracias a que en aquel momento había mucho movimiento por la importación de fruta procedente de Estados Unidos:

«Los venezolanos en esa época no eran muy trabajadores y en los muelles se conseguía fácilmente trabajo porque venían muchos barcos. Nos pagaban bien. Si trabajábamos hasta las 11 teníamos un sueldo básico de 18 bolívares. En cambio, por la noche, te subían un cuarto más, y si era después desde la medianoche hasta por la mañana, te pagaban el doble, igual que los domingos o días festivos. Era más de lo que podías ganar en Canarias».

En unos tres meses Martín tenía dinero suficiente para poder empezar a ser independiente y, a diferencia de otros canarios, no tuvo que simultanear varios empleos. Mientras trabajaba en el puerto, el nuevo gobierno venezolano empezó a tomar medidas respecto a la inmigración y mantiene el recuerdo de ver barcos siendo remolcados por una lancha hacia mar adentro:

«Fue así con todos los barcos llegados desde ese entonces. Después eran enviados a El Dorado o a Guasina. Cuando esto sucedía, yo me iba por si se equivocaban conmigo y me trasladaban a las penitenciarías, como hicieron, sobre todo, con los inmigrantes del Telémaco».

Ya legalizada la emigración, en los años 50, el hermano de Martín, Luis Hernández, emigró a Venezuela. En colaboración con algunos trabajadores del puerto, ambos decidieron formar una empresa dedicada a la compra y venta de pescado. Este era un campo que conocía bien por sus raíces familiares, quienes en Canarias se dedicaban a la pesca:

«En la empresa que montamos en Venezuela, un grupo se dedicó a la venta de pescado de escamos como mero, perca y cherne, y el gomero y yo nos dedicamos a la venta de atún. Era una buena época de atún. Teníamos un camión que lo cargábamos de pescado según llegaba el barco de pescar. Además, nos avisaban de cuándo iba a llegar el siguiente para que estuviésemos listos y volver a cargar el camión. Nos funcionó bastante bien».

Martín emigró a Venezuela en 1948, se casó, tuvo hijos y vivió allí durante aproximadamente 20 años en los que nunca se nacionalizó. En este periodo de tiempo, los empleados y los socios de su empresa se dedicaban a ir y volver entre Venezuela y Canarias:

«Íbamos y volvíamos como si fueran unas vacaciones que pasábamos en Canarias, en nuestros respectivos turnos. Además, cobrábamos lo mismo que si estuviésemos trabajando y, en relación con Canarias, los bolívares estaban muy bien, al hacer el cambio de moneda aumentaba porque valía mucho más».

2.4. El regreso a Canarias

En su regreso a Canarias, y al igual que cuando llegó a Venezuela, le invadió la sensación de encontrarse en una tierra extraña en la que no tienes relaciones y en la que tienes que empezar una vida nueva:

«Al principio, cuando decidí instalarme en Canarias definitivamente, después de haber realizado varios viajes en mi periodo vacacional, echaba de menos Venezuela. Con los años ya no. Yo me fui a Venezuela joven, hice mis amistades allá, formé mi familia y tenía mis relaciones de negocios. Parecía que era nuestra tierra y uno tiene que volver a adaptarse».

Los isleños que decidieron regresar a Canarias volvieron con recursos económicos suficientes como para rehacer sus vidas, aunque en los años 60, en pleno aperturismo franquista, la economía del archipiélago había cambiado mucho.

La autarquía había dejado a la población canaria sumida en la pobreza debido al desempleo y a la pérdida de poder adquisitivo. Las políticas durante los años de posguerra se centraron en reforzar el alzamiento del nuevo régimen y no en mejorar la vida de las personas y, como consecuencia, la emigración irregular fue masiva.

Dadas las circunstancias económicas que atravesaban las Islas, la emigración clandestina alivió la vida de los familiares de los emigrantes irregulares quienes, en su mayoría, se encontraban inmersos en una situación complicada.³¹ Por otra parte, la llegada de inmigrantes no supuso un problema para los venezolanos, de hecho, el propio Martín explica que la relación era muy buena. Venezuela se vio provista de agricultores con mucho conocimiento lo que contribuyó favorablemente al sector.

En 1959 las políticas del régimen franquista cambian radicalmente para implementar los Planes de Especialización y Liberación. Estos suponían el abandono de la autarquía y, por tanto, un respiro para las familias isleñas que mejorarían sus condiciones de vida volviendo a tener la libertad comercial de antaño. Sin embargo, la reapertura de los años 60 no fue un retorno absoluto a la situación previa a la guerra civil española, pero tenían más autonomía para abastecerse en mercados extranjeros,³² aumentó el empleo e incrementó el salario derivado de la competencia intersectorial por la mano de obra y por la aplicación de la Ley de 24 de abril de 1958 sobre convenios colectivos sindicales.³³

Los grandes cambios en la economía se reflejaron en la asalarización de los canarios que pasó del 53,3% en 1969 al 71,3% en 1975. Esto se traduce en trabajadores con jornales cada vez más dignos y un crecimiento en la renta de los pensionistas, quienes duplicaron el crecimiento general y que en 1973 percibieron casi el 10% del total.

La reapertura al mercado mundial de la economía canaria relanzó el comercio exterior, las exportaciones sufrieron una rápida expansión y los productos agrícolas recobraron su protagonismo y, esta vez, no únicamente en el mercado extranjero. Los plátanos se vendían cada vez más en el mercado nacional y el tomate canario tuvo que competir con la producción del Levante, aunque mantuvo sus ventas en Europa. La positiva trayectoria del comercio exterior se estancaría en los primeros años de la década como consecuencia del impacto de la crisis económica internacional.³⁴

³¹LEÓN ÁLVAREZ, AARÓN (2014). *El Franquismo en Canarias...*, op. cit.

³²LEÓN ÁLVAREZ, AARÓN (2014). *El Franquismo en Canarias...*, op. cit.

³³Ley de 24 de abril, sobre convenios colectivos sindicales. Boletín Oficial del Estado, 24 de abril de 1958, núm. 99.

³⁴LEÓN ÁLVAREZ, AARÓN (2014). *El Franquismo en Canarias...*, op. cit.

Martín Hernández y su hermano volvieron a Canarias con la intención de comprar alguna finca en la que pudiesen cultivar plátanos. Anteriormente, los hermanos Hernández ya habían comprado el edificio Benavides en la calle Benavides, Santa Cruz de Tenerife (Tenerife) y, una vez instalados nuevamente en el Archipiélago, compraron un terreno en Fonsalía, situado en el actual muelle que se quiere emplear para traslados directos con La Gomera. En cuanto a la empresa que formaron en Venezuela, se la vendieron a un gomero, que en la actualidad vive en Miami y se sigue dedicando a la compra y venta de pescado.

«El Estado español daba unos créditos para los plátanos. Te daban diez años para pagar, entre los cuales, en cinco años no pagabas nada. Nosotros aprovechamos estos años para trabajar y conseguir beneficios».

Martín explica que las solicitudes de préstamos agrícolas se cerraban en la época en la que el gobierno consideraba que había mucha producción de plátano y que, al terminar este periodo de tiempo, volvían a admitir nuevas solicitudes. Para conseguir las ayudas del régimen debieron presentar un proyecto avalado por un ingeniero agrónomo. Era necesario que detallaran cómo iba a ser la finca y cómo iban a llevar a cabo la producción debido a que la zona de Fonsalía era totalmente de piedra volcánica.

«Una vez nos lo aprobaron, usamos la finca para plantar plátanos, tomates... Aún seguimos teniendo algún terreno y la finca la lleva una sobrina mía. Luego, compramos en los Maremos donde montamos un almacén de empaquetado, que ya no está, y exportábamos los paquetes a Inglaterra. Allí, teníamos una oficina y a cargo de ella estaba Isidro Castro. También exportamos a Holanda y teníamos un socio holandés. Aunque ya no esté la empaquetadora, los edificios están protegidos y no se pueden tirar».

La recuperación de la orientación librecambista del modelo económico isleño trajo consigo un cambio en la estructura productiva de Canarias, ya que ahora sería el sector servicios el que dominaría la economía, motivado por el auge del turismo, que terminaría convirtiéndose en el motor económico de las Islas. No se trataba de una rama de actividad nueva puesto que, desde finales del siglo XIX, había aparecido un incipiente sector turístico gracias al incremento del tráfico marítimo y de las campañas publicitarias que resaltaban las virtudes del clima de las Islas.

Los menos de 100.000 turistas que se recibían en 1960 se convirtieron en más de dos millones en 1975. En apenas una década, Canarias pasó de ser una economía agroexportadora para convertirse en suministradora de servicios turísticos al mercado internacional. Se produjo un importante crecimiento de la oferta: de los

aproximadamente dos centenares de establecimientos hoteleros existentes a comienzos de 1960 pasaron a 400 a mediados de los setenta. Durante este periodo, el número de plazas de alojamiento se multiplicaron por 75, pasando de unas 2.400 en 1960 a unas 179.000 en 1973.³⁵

Con la llegada del turismo a las Islas, el sector de la agricultura empieza a tener mayor valor para Martín y su hermano:

«La mano de obra se iba para el turismo y se nos hacía difícil cultivar. Tenía que ir a buscar a los trabajadores a sus casas para ver si querían venir a trabajar en la empaquetadora de tomates. Teníamos contratada a una persona que le pagábamos para que nos trajera gente que quisiera trabajar en nuestra empresa. Antes daba mucho trabajo, ahora ya no hay nadie».

El personal que requerían era más para recoger los cultivos que para el trabajo en la empaquetadora debido a los nuevos sistemas de maquinaria creados en la península y que clasificaban el producto sin tener que hacerse de manera manual.

«Aun así, contábamos con treinta y pico mujeres que venían de madrugada, estaban hasta las dos de la tarde en el campo y luego, se repartían el trabajo en la empaquetadora hasta las cuatro de la tarde. Además, le dábamos fruta a Isidro Castro para que la exportara a Inglaterra».

Así, muchos emigrantes clandestinos acabaron residiendo en Caracas y otros tantos volvieron a Canarias con mayor esperanza de que la situación en las Islas hubiese mejorado y pudieran encontrar trabajo o formar sus propios negocios, tal y como hicieron Martín y Luis.

³⁵LEÓN ÁLVAREZ, AARÓN (2014). *El Franquismo en Canarias...*, op. cit.

Capítulo II

La emigración irregular África-Canarias

El archipiélago canario experimentó un desarrollo económico con el auge del turismo y el crecimiento del sector agroexportador a partir de los años 70.³⁶ Este paradigma económico, junto con la integración de España en la Unión Europea en 1985, determinó un cambio en la pauta migratoria: los canarios dejaron de pertenecer a una región de la que debían irse para poder subsistir, para empezar a formar parte de un importante centro de conexión con Europa, África y América, por su situación geográfica y estratégica.

Durante la década de 1980, Canarias fue la comunidad autónoma con mayor crecimiento poblacional debido al mantenimiento de unas tasas de natalidad relativamente altas y al aumento de la inmigración legal. A su vez, a finales de los años 90, las Islas alcanzaron la cifra de 68.848 residentes extranjeros, por lo que los movimientos migratorios contribuyeron, notablemente, al ascenso demográfico.³⁷

En cambio, no se registra inmigración ilegal hasta el 28 de agosto de 1994. Llegó a Fuerteventura, al pueblo pesquero de Las Salinas del Carmen, una pequeña barca de madera impulsada por un motor de gasolina. A bordo iban dos jóvenes saharauis que se guiaron por la luz del Faro de La Entallada, cuyos destellos son visibles en noches claras desde el Sáhara Occidental y Tarfaya. Tardaron menos de 24 horas en recorrer los casi 90 kilómetros que separan en línea recta el litoral de Fuerteventura con el continente africano.³⁸ Su viaje inauguró la ruta migratoria irregular hacia Canarias y abrió un nuevo camino hacia Europa. Tras estos dos jóvenes, llegaron ese mismo año otros ocho inmigrantes dando comienzo al goteo de pateras que, procedentes de diferentes lugares de la costa marroquí, vulneraron el sistema de seguridad y control policial, administrativo y sanitario de España.

A principio del nuevo siglo empezó a aumentar el número de pateras que arribaban a las costas de las islas más orientales del archipiélago canario. Ya desde el gobierno de José María Aznar se comenzaron a tomar decisiones con la intención de localizar dichas embarcaciones y dar un temprano salvamento de los pasajeros. Es entonces cuando se instalan unos radares que, ubicados en puntos del litoral de la provincia de Cádiz, detectaban las barcas y permitían a los medios marítimos ofrecer auxilio. Los

³⁶MARTÍN RUIZ, JUAN FRANCISCO (2004). «El modelo migratorio de Canarias en el contexto español: el proceso inmigratorio actual, en XV Coloquio de historia canario-americana», Universidad de La Laguna, Tenerife.

³⁷Institución del Diputado del Común (2001). Estudio sobre la inmigración irregular proveniente del Magreb y el África Subsahariana en la provincia de Las Palmas. Recuperado de <http://www.datosdelanzarote.com>

³⁸RODRÍGUEZ, ROSA (2014). «Hace 20 años que llegó la primera patera a Canarias» en Canarias 7, España.

ciudadanos comenzaron a familiarizarse con la terminología SIVE, acrónimo de Servicio de Vigilancia del Estrecho.³⁹

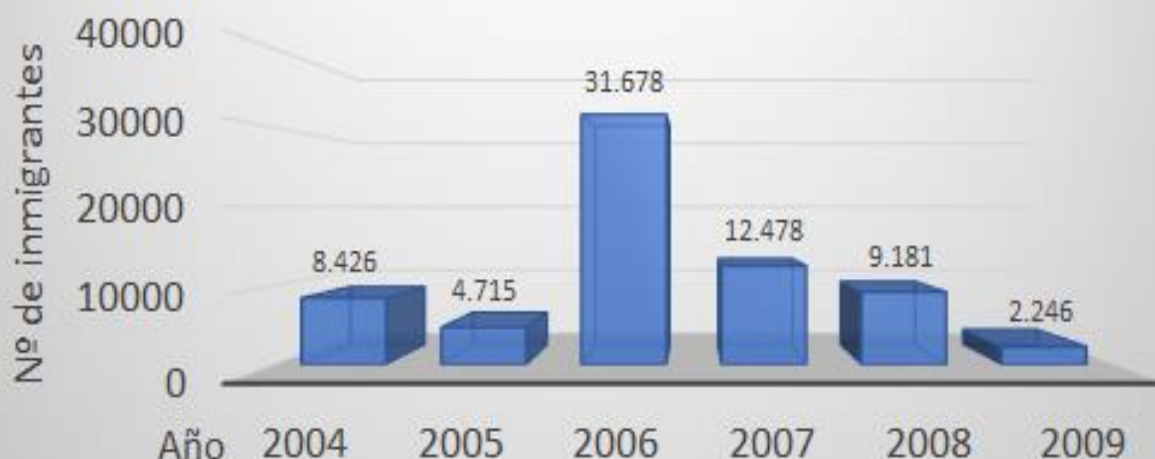
A partir del año 2004, comienzan a aparecer otro tipo de embarcaciones. Se trataba de «barcos chatarra», eran de mayor tamaño y podían transportar a un mayor número de personas desde lugares más lejanos. En abril de este mismo año, José Segura Clavell resultó elegido como diputado por la provincia de Santa Cruz de Tenerife y, a propuesta del expresidente del gobierno José Luis Rodríguez Zapatero, el Consejo de Ministros lo nombró delegado del Gobierno en Canarias. Segura Clavell permaneció en primera línea de actuación de un fenómeno social que removió a los españoles, quienes pasaban de no conocer el término «cayuco» a ser conscientes de que más de un centenar de personas se jugaban la vida en un viaje de diez o más días. En su libro *Inmigración irregular por vía marítima, Canarias: una experiencia* afirma:

«Sabíamos que detrás de ese fenómeno, el de la inmigración clandestina por vía marítima, hay un drama humano de colosales dimensiones. Que estábamos ante un fenómeno de migración histórica que, como todas, obedece a desequilibrios sociales, económicos, demográficos o políticos en los países de origen».

Durante su mandato tuvo que afrontar el periodo de inmigración irregular más difícil: pues entre 2004 y 2007 se registraron los peores datos del fenómeno conocido como «la crisis de los cayucos». Los cayucos zarpaban de diversos puntos de Mauritania o Senegal llevando un número variable de personas a bordo que, en ocasiones, llegaba a superar el centenar y lo podemos comprobar en los siguientes gráficos.

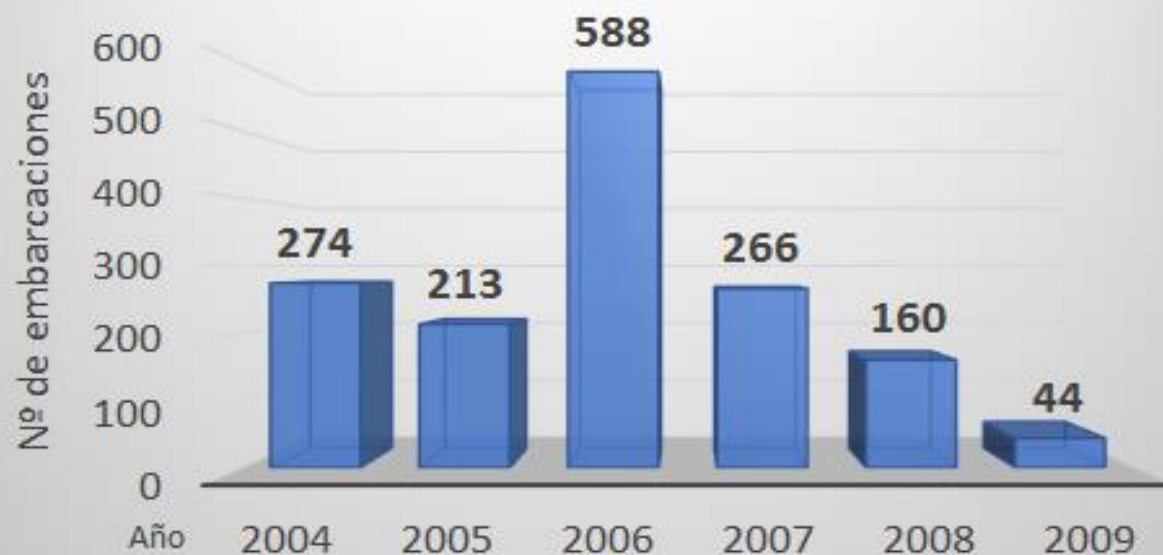
³⁹SEGURA CLAVELL, JOSÉ (2016). *Inmigración irregular...*, op. cit.

INMIGRANTES POR VÍA MARÍTIMA



Fuente: Ministerio del Interior (2007). Balance de la lucha contra la inmigración legal en 2006. Interior repatrió a 99.445 inmigrantes en 2006. Elaboración propia

EMBARCACIONES LOCALIZADAS EN CANARIAS



Fuente: MERINO ARRIBA, MARÍA ADORACIÓN (2010) «Trayectoria del fenómeno migratorio por vía marítima desde África hasta Canarias (1999 - 2009)», en *Sociedad Latina de Comunicación Social*, Tenerife. Elaboración propia

Que el flujo migratorio creciera tanto y tan de repente podría explicarse con los testimonios de los pasajeros del barco «negrero» OLOMNE. El 5 de febrero de 2005 un pescador de Santa Cruz de Tenerife alertó a las autoridades de la presencia de una embarcación, en esta viajaban 227 subsaharianos en condiciones de higiene lamentables. Los pasajeros, entre ellos mujeres y niños, declararon que llevaban 20 días alimentándose a base de agua, azúcar y caramelos y, debido a ello, 11 personas tuvieron que ser hospitalizadas.

La barca, que había conseguido llegar a 200 metros de la costa de Tajao sin ser detectada, había zarpado de Costa de Marfil el 6 de enero con dos patrones de raza blanca. Ambos les habían abandonado a su suerte con la excusa de ir en busca de comida. Se sospecha que llegaron en zodiac a Tenerife y que, al estar tan cerca del aeropuerto Internacional Reina Sofía, huyeron en avión.⁴⁰

Los inmigrantes procedentes de Costa de Marfil, Ghana, Liberia y Sierra Leona habían oído que era muy buen momento para ir a España. La noticia de que el gobierno del PSOE había abierto un periodo de regularización extraordinaria⁴¹ había llegado a África y los requisitos necesarios,⁴² que ninguno cumplía, no les hicieron cambiar de idea.

Es de destacar que este tipo de inmigración ha sido protagonizada por hombres cuya edad media no llegaba a los 30 años. Las principales razones por la que estos jóvenes se han visto motivados para dejar su país son la búsqueda de una salida de la pobreza severa y la necesidad de huir de los conflictos bélicos que vive continuamente el continente. Los africanos subsaharianos son los más afectados, muriendo a diario miles de ellos por la hambruna y la guerra, los problemas étnicos y políticos, los desastres ecológicos e incluso como consecuencia de la propia búsqueda de una oportunidad para mejorar sus vidas.⁴³

Las Islas reciben inmigrantes de todos los grupos de edad y género desde África. Generaba especial preocupación, la singularidad de la atención que requerían los menores no acompañados. En 2004 llegaron a la provincia de Las Palmas 137

⁴⁰MERINO ARRIBA, MARÍA ADORACIÓN (2010). «Trayectoria del fenómeno migratorio por vía marítima desde África hasta Canarias (1999 - 2009)», en *Sociedad Latina de Comunicación Social*, Tenerife.

⁴¹Entre el 7 de febrero y el 7 de mayo de 2005 solicitaron poner en regla sus papeles 691.655 extranjeros y fueron resueltas 688.319 solicitudes.

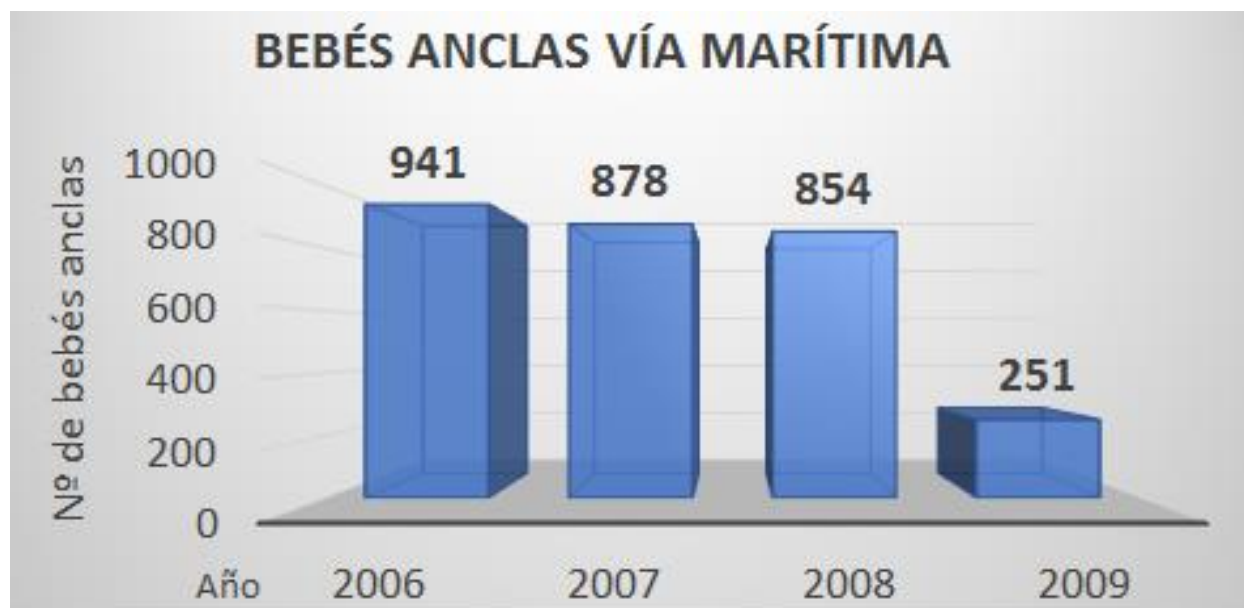
⁴²Se trataba de un certificado que acreditara el empadronamiento en España antes del 8 de agosto de 2004, un certificado de antecedentes penales y un contrato de trabajo de un mínimo de seis meses de duración eran los tres papeles clave para que la Administración española se dignara, al menos, a estudiar la solicitud de los inmigrantes. Sin embargo, el 30 de diciembre de 2004 se aprobó un nuevo Reglamento de Extranjería: ESPAÑA. Ley 4/2000, de 11 de enero, sobre Derechos y Libertades de los extranjeros en España y su integración social. Boletín Oficial del Estado, 11 de enero de 2000, núm. 10.

⁴³GUILLEN PÉREZ, MARÍA ISABEL (2011). «Análisis de la migración irregular África- Canarias», en *Miradas en Movimiento*, vol. 5, Universidad de La Laguna, Tenerife.

menores y, en 2005, se registró la llegada de 109 niños en la provincia de Santa Cruz de Tenerife.

De hecho, en 2005 se detectaron por primera vez la presencia de bebés de entre 0 y 5 años que llegaban en pateras en brazos de mujeres que resultaban no ser sus madres. No fue hasta 2008 cuando el Defensor del Pueblo reflejó en su Informe Anual la presencia de bebés con padres falsos cumpliendo la función de «salvoconducto». La fiscalía pasó a llamarlos «bebés ancla» porque su protagonismo migratorio consistía en conseguir aumentar las posibilidades de permanecer en territorio español, de manera legal, de quienes los acompañaban.⁴⁴

Entre los años 2006 y 2009 las cifras aumentaron y para la globalidad del Archipiélago fueron las que se reflejan a continuación:



Fuente: SEGURA CLAVELL, JOSÉ (2016): *Inmigración irregular por vía marítima. Canarias: una experiencia*, Ediciones Idea, Santa Cruz de Tenerife. Elaboración propia

El Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales a través del Protocolo de Menores Extranjeros No Acompañados (MENA), obligaba a llevar a cabo una serie de pruebas médicas, principalmente vinculadas al crecimiento óseo, para comprobar la edad y cerciorarse de que se trataba de un menor de edad. Posteriormente se le declaraba

⁴⁴RUIZ DEL ÁRBOL, MARUXA (2014). «¿Qué hace España por los bebés inmigrantes que llegan a cargo de ‘padres falsos’?» en eldiario.es, España.

en situación de desamparo y pasaba a ser sometido a la tutela del Gobierno de Canarias y a su internamiento en un centro de acogida.⁴⁵

A raíz de los flujos migratorios y de las causas que ocasionan estos fenómenos, los Estados potencialmente receptores de inmigrantes tienen que enfrentarse a diversas dificultades. Así, se han visto ante la necesidad de desarrollar mecanismos fundamentados en el derecho de los Estados y sus sociedades para regular su composición y, de acuerdo con la Declaración Universal de los Derechos Humanos, de rechazo a los emigrantes irregulares en la no existencia del derecho del emigrante irregular a entrar o residir en un Estado del que no es ciudadano.⁴⁶ A su vez, se ha establecido una política migratoria para el control y desarrollo de políticas de control migratorio.

Sin embargo, los países receptores de migrantes han puesto en marcha herramientas de cooperación internacional como la firma de acuerdos bilaterales con los países de origen de los inmigrantes irregulares. Mediante estos acuerdos se obtiene el compromiso de autorizar a patrullas mixtas, para la vigilancia y control de aguas territoriales y la readmisión de los extranjeros identificados como sus nacionales a cambio de compensaciones económicas y cuotas de inmigración laboral.⁴⁷ Zapatero en el prólogo de *Inmigración irregular por vía marítima. Canarias: una experiencia* explica que España, para afrontar la gran llegada de inmigrantes a Canarias, tuvo que «multiplicar medios y poner en pie una política de cooperación integral con los países africanos de origen».

1. Las rutas África - Canarias

La libre circulación en África tiene su origen en la década de los años 90 y se considera un proceso con un marcado carácter de beneficio económico. La Comunidad Económica de Estados del África Occidental (CEDEAO) trató de conseguir una «África Occidental sin fronteras»,⁴⁸ intentando eliminar los requisitos de visado, los controles de carretera en las fronteras, las costosas formalidades en los

⁴⁵SEGURA CLAVELL, JOSÉ (2016). *Inmigración irregular...*, op. cit.

⁴⁶LÓPEZ SALA, ANA MARÍA (2005). «El control de la inmigración: política fronteriza, selección del acceso e inmigración irregular», en *Revista arbor*, vol. 181, núm. 713, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, España.

⁴⁷VÉLEZ ALCALDE, FRANCISCO JAVIER (2016). *La inmigración irregular por vía marítima hacia Europa del sur. La respuesta de los Estados* (tesis doctoral). Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED), España.

⁴⁸La CEDEAO está formada por 15 países, 11 de ellos se encuentran entre los 30 países que se sitúan en los últimos puestos de desarrollo, según la ONU. La mayoría de los inmigrantes llegados a Canarias proceden de estas zonas (Senegal, Gambia, Marruecos, Malí, Guinea Bissau y Conakry...).

puestos fronterizos y la corrupción de los funcionarios.⁴⁹ Estos obstáculos junto a las crisis económicas y las guerras han puesto en peligro esta iniciativa, haciendo fracasar los intentos a favor de esta libre circulación y provocando la inmigración ilegal, sobre todo, de ciudadanos de países pertenecientes a la CEDEAO.

La migración irregular desde África ha aumentado a medida que se cerraba la ruta al mediterráneo español con la implementación del SIVE en la costa andaluza, el cierre de las vallas de Ceuta y Melilla y la negociación diplomática con Marruecos, que llevó a una mayor actividad de control fronterizo.⁵⁰ El norte de Marruecos, El Aaiún y Tarfaya, en el Sáhara Occidental, han sido los principales destinos y núcleos de concentración para poder acceder a Ceuta y Melilla o embarcar hacia la Península Ibérica y hacia las Islas Canarias.

Podemos dividir a los emigrantes irregulares en función de la ruta que emplean para llegar a Europa. Los africanos que cruzan el Estrecho o saltan la valla fronteriza para entrar en Ceuta o Melilla utilizan la ruta marítima mediterránea occidental, la más común para alcanzar el sur de España. Por otro lado, la ruta africana occidental es la que permite llegar hasta el archipiélago canario a, principalmente, emigrantes irregulares procedentes de Mauritania, Senegal, Níger, Nigeria y Malí. Quienes usaban esta última ruta, principalmente, solían arribar a las costas de Fuerteventura, Lanzarote y Gran Canaria. Posteriormente, gracias a la localización del pico de El Teide comenzaron a usarlo como guía de navegación para llegar a Tenerife y al resto de las islas más occidentales.⁵¹ Así, la ruta del escenario Atlántico es la más utilizada para la realización de este tipo de aventuras y la que trajo a Canarias a Bouba, un joven de la República de Malí de 23 años.

A su vez, en el tramo marítimo de la ruta africana occidental se puede diferenciar diversas rutas. Entre ellas destaca la ruta del Sáhara Occidental que es la ruta más corta y utilizada, mayoritariamente, por inmigrantes marroquíes y la empleada para las embarcaciones de tipo patera hacia las Islas Canarias orientales. No obstante, a veces es utilizada por migrantes de países subsaharianos, lo que implica el desplazamiento por carreteras desde su nación hasta el lugar de partida, un viaje largo y costoso. También hay que tener en cuenta la ruta mauritana de la que parten embarcaciones de tipo cayuco. Las salidas desde Mauritania comenzaron en 2005, pero esta vía actualmente está cerrada, aunque todavía es controlada.⁵² Además, los cayucos que han preferido bordear la costa desde Senegal, Gambia y Guinea hasta el Cabo Blanco, para dirigirse después hacia Gran Canaria o Tenerife, han escogido esta ruta. Pero destacan las rutas terrestres desde Mauritania hasta las ciudades

⁴⁹PÉCOUD, ANTOINE, DE GUCHTENEIRE, PAUL (2008). *Migración sin fronteras: una investigación sobre la libre circulación de personas*. Organización de las Naciones Unidas, para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO), Francia.

⁵⁰VÉLEZ ALCALDE, FRANCISCO JAVIER (2016). *La inmigración irregular...*, op. cit.

⁵¹MERINO ARRIBA, MARÍA ADORACIÓN (2010). «Trayectoria del fenómeno...», op. cit.

⁵²VÉLEZ ALCALDE, FRANCISCO JAVIER (2016). *La inmigración irregular...*, op. cit.

marroquíes como Casablanca, Rabat o Marrakech, en furgonetas, taxis o en tren, desde donde efectúan los inmigrantes sus salidas hacia nuestras costas.

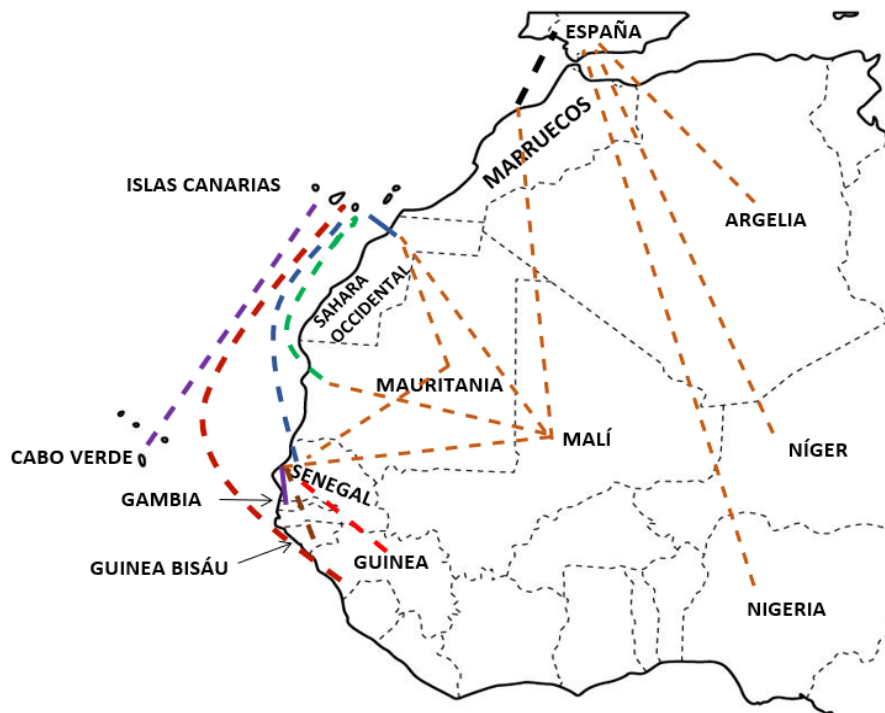
Por otro lado, se encuentra la ruta senegalesa para embarcaciones tipo cayuco procedentes de Senegal, Gambia y las Guineas, produciendo las salidas desde Dakar o la región de Casamance. Aunque algunos de estos cayucos continúan la travesía por la ruta mauritana, otros se dirigen directamente a Gran Canaria o Tenerife, intentando esquivar los despliegues policiales de FRONTEX⁵³ (Agencia Europea del Control de Fronteras Exteriores), mecanismo común de coordinación y cooperación en la vigilancia de fronteras de la Unión Europea.⁵⁴ En 2006, aumentó el flujo de inmigrantes senegaleses, quienes pagan 10.000 euros a las redes organizadoras para ser transportados hasta España. Inician su camino desde Dakar, donde los inmigrantes son instalados en camiones de mudanzas. Luego, tardan cuatro o cinco días en llegar a Mauritania, donde eligen seguir las rutas terrestres, pagan 50 euros por hospedarse en Dajla (Sáhara Occidental) y de ahí los llevan hasta Casablanca, donde son recogidos y trasladados a los bosques cerca de Nador, donde viven en situaciones deplorables hasta que logran acceder a Melilla o embarcarse hacia la Península.

La ruta del Golfo de Guinea, para embarcaciones tipo cayuco y barcos dedicados al transporte masivo de inmigrantes procedentes de Guinea Conakry y Guinea Bissau, bordean el Golfo navegando a través del canal entre Cabo Verde y Senegal. Esta junto a la ruta de Cabo Verde, utilizada para el mismo tipo de embarcaciones, son otras de las vías por las que los emigrantes irregulares llegan hasta las costas canarias y las vemos representadas a continuación:

⁵³Surge del Plan Global para la gestión de fronteras exteriores de la Unión Europea en el Consejo Europeo celebrado en Laeken en 2001.

⁵⁴SEGURA CLAVELL, JOSÉ (2016). *Inmigración irregular...*, op. cit.

RUTAS DE LA INMIGRACIÓN HACIA ESPAÑA



Fuente: VÉLEZ ALCALDE, FRANCISCO JAVIER (2016). La inmigración irregular por vía marítima hacia Europa del sur. La respuesta de los Estados (tesis doctoral). Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED), España.

Lo que caracteriza a estas rutas es su adaptabilidad, puesto que tras las políticas de control migratorio externo e interno puestas en marcha, la política de repatriaciones aplicada en virtud de los acuerdos bilaterales, la acción policial en tierra y mar y otras cooperaciones y operaciones, las rutas se han alargado de norte a sur desde 2005. Los medios y procedimientos de navegación han cambiado con los movimientos migratorios, así como los trazados y los puntos de llegada hacia lugares con menor vigilancia para que los inmigrantes irregulares tuviesen más oportunidades de llegar a su destino sin ser interceptados.

Las rutas no solo se han adaptado, sino que se han vuelto más versátiles. Durante 2012 se detectaron embarcaciones con destino Canarias dedicadas al tráfico de inmigrantes irregulares y al tráfico de drogas. Esto puso de manifiesto el doble uso de las rutas y de la actividad criminal de las redes organizadoras que eligen el tipo de actividad en función de la demanda, los beneficios que generan y los riesgos que están dispuestos a asumir.

2. Medios de transporte empleados y preparación del viaje

Son diversos los medios de transportes que se usan en la inmigración irregular África-Canarias desde la llegada de la primera patera a Fuerteventura en 1994 hasta la actualidad. El tipo de embarcación varía en función de lo que los inmigrantes están dispuestos a pagar, el riesgo que quieran asumir (dado que se exponen a condiciones inhumanas y a perder sus propias vidas) y la zona de la que quieran partir.

De esta forma, la figura del polizón es la manera tradicional de emigrar irregularmente, pero hay otras formas irregulares para llegar a las costas españolas. Este es el caso del uso de dobles fondos en vehículos,⁵⁵ la entrada con documentación falsa, la suplantación de la identidad, la entrada *kamikaze* con motocicletas y turismos, nadando y/o en flotador. Además, se usan embarcaciones semirrígidas como las zodiacs, con capacidad para entre 10 y 60 emigrantes y los pequeños barcos pesqueros, habituales en las travesías realizadas hasta España.

Sin embargo, los medios de transportes más usados y conocidos son las pateras y los cayucos, embarcaciones dedicadas a las faenas pesqueras y que, en su mayoría, son compradas o adquiridas para este tipo de actividad. Dentro de estas destacan las pateras marroquíes, unas embarcaciones pequeñas de madera de nueve metros de eslora y con capacidad para 36 personas que son utilizadas en el Mediterráneo, las pateras empleadas desde puntos del Sáhara Occidental, de mayor tamaño y con capacidad para 50 personas, y las pateras argelinas, de madera y reforzadas con fibra, son las más pequeñas y, por tanto, tienen una capacidad de entre 20 a 25 personas.

En cuanto a los cayucos, destacan los mauritanos con unos 20 metros de eslora y capacidad para 85 personas, son hechos de madera y recubiertos de fibra. Los cayucos senegaleses, por otro lado, pueden medir 30 metros de eslora y seis de manga, con capacidad para 180 personas, pero en condiciones pésimas y peligrosas. Tanto las pateras como los cayucos suelen llevar dos motores, siendo uno de reserva, y llevan combustible para realizar viajes con una duración de hasta 15 días.

Durante 2006 y 2007 empezaron a llegar a Canarias «buques nodriza» que se dedicaban a transportar cayucos e inmigrantes irregulares en su interior o a remolque. Años más tarde, en La Península, en torno a 2012, se empezaron a detectar la llegada de *toys*,⁵⁶ pero el punto de inflexión de este tipo de medio empleado para emigrar irregularmente fue en 2014, cuando se llegó a interceptar 693 hinchables.

Este proceso es una de las travesías más peligrosas y menos preparadas para las corrientes marinas. Además, debido al incremento del número de inmigrantes que viajaba en *toys*, el precio del billete subió hasta los 400 euros y los organizadores embarcaba hasta 10 personas cuando la capacidad de estas barcas hinchables es de

⁵⁵Proceso muy común en camiones embarcados en el ferry de Ceuta a Algeciras.

⁵⁶Embarcaciones hinchables de juguete.

tres personas. Lo habitual, desde 2014, es emigrar en *drop & go* donde los emigrantes irregulares son transportados en motos de agua. A pesar de ser el método más caro, garantiza un traslado más rápido y con mayores posibilidades de exitosa.⁵⁷

Este fenómeno migratorio ilegal por vía marítima desde África ha hecho que surjan grupos que han convertido la migración ilegal en un negocio que genera grandes beneficios económicos para quienes participan en la organización de esta actividad. Las mafias o grupos criminales organizados son los encargados de la preparación de estos viajes ilegales y que se benefician, entre otras cosas, de la desproporción de los costes económicos de los «pasajes» que deben pagar los que quieren emigrar de forma irregular.

Por otra parte, para realizar las travesías se requiere de la captación de los emigrantes, y como comentamos en el apartado anterior, de personas y transportes (taxi, tren, camión...) que se encarguen del traslado de los emigrantes irregulares hasta el país desde donde se va a realizar la salida; también es necesario la ocultación y alojamiento en alguna localidad próxima al punto de embarque, y su posterior transporte hasta las embarcaciones situadas en los puntos de salida para la migración ilegal. Además de contar con una embarcación para la expedición, es necesario el aprovisionamiento de suministros de agua, alimentos, un GPS para poder navegar, ropa para la travesía (es necesaria la ropa de abrigo), tener en cuenta los posibles temporales y corrientes, lonas para ocultarse y protegerse durante el viaje e, incluso, tener de contactos de funcionarios que faciliten la salida de la embarcación o que impidan su interceptación.⁵⁸ Pero lo más importante es conseguir patrones que quieran hacerse responsables de la aventura. Hasta tres o cinco patrones suelen llevar las embarcaciones, normalmente, que son contratados por las mafias y grupos organizadores de estos viajes y que suelen ser inmigrantes.

Como ejemplo de organización de una travesía en cayuco y según los cálculos de la Guardia Civil en Mauritania, Senegal y Cabo Verde, se puede estimar que: el precio de un cayuco en la reventa oscila entre los 6.000 y los 12.000 euros dependiendo de su tamaño, el precio de los motores para las embarcaciones en la reventa es de unos 1.800 euros; el combustible necesario para la travesía desde las costas de Mauritania tiene un precio de unos 1.000 euros, el sueldo de cada uno de los tres patrones que embarcan en cada cayuco está entre 300 y 500 euros, aunque a veces estas labores se realizan a cambio de no pagar el viaje.

Respecto al coste de las salidas está en torno a los 600 euros, sin estar asegurada, y los 900 euros para salidas garantizadas en los que se incluye el apoyo logístico completo y vestuario adecuado para el trayecto. En los casos de los viajes en patera desde el Sáhara Occidental, el precio oscila entre los 800 y los 1.000 euros para

⁵⁷VÉLEZ ALCALDE, FRANCISCO JAVIER (2016). *La inmigración irregular...*, op. cit.

⁵⁸VÉLEZ ALCALDE, FRANCISCO JAVIER (2008). «Pateras, cayucos y mafias transfronterizas en África: el negocio de las rutas atlánticas hacia las Islas Canarias (ARI)», en *Real Instituto Elcano*, núm. 14, España.

inmigrantes de origen subsahariano y asiático y entre 400 y 600 euros para los marroquíes. Si la salida es en barco pesquero el precio de la salida asciende a los 1.800 euros. Aparte de estas cantidades, los organizadores pagan entre 9.000 y 11.000 euros a quienes pueden garantizar la salida de embarcaciones en los diferentes países, según se recoge en *Pateras, cayucos y mafias transfronterizas en África: el negocio de las rutas atlánticas hacia las Islas Canarias (ARI)*.

Con estos datos, se estima que el beneficio económico para un grupo organizador de un viaje en cayuco de unos 25 m de eslora, equipado con dos motores, en el que se embarcan 150 personas con salida garantizada desde las costas de Mauritania hasta la Isla de Gran Canaria, sería de unos 106.900 euros, que se puede desglosar en 28.100 euros de gastos de salida para la organización y 135.000 euros de ingresos en concepto de pago de los pasajes. Según estos sencillos cálculos, en el año 2006 se habrían generado, aproximadamente, unos 75 millones de euros solo en las rutas del Atlántico sur como beneficios por la organización de viajes en «pateras» y «cayucos».

Cabe señalar que los precios de las travesías dependen del tipo de embarcación, los servicios prestados por la organización en el lugar de origen y de destino o el tipo de ruta. Por ejemplo, cruzar el Estrecho en una embarcación tipo *toy* costaría en 2015 en torno a los 100 o 140 euros por ocupante. Las embarcaciones con salida desde Nador tienen un coste de entre 400 y 1.500 euros por ocupante si es de nacionalidad marroquí y de entre 4.000 y 5.000 euros si es un subsahariano.⁵⁹

3. El viaje de Bouba

A Bouba, un maliense de 23 años, le pedían 2.500 euros por salir, desde El Aaiún hasta Lanzarote. El joven solo disponía de 700 euros y pagó 600 euros, por petición del comandante, para subirse a la patera que lo traería a Lanzarote el 31 de diciembre de 2014 a las 20:00 horas de la tarde. La travesía duró dos días cuando lo esperado es que fuera de 17 horas.

La situación económica de Bouba en su país natal, la República de Malí, era buena. Compaginaba su profesión de futbolista en La Liga de Malí con sus estudios, pero llegó un momento en el que su vida corría peligro, estaba siendo perseguido.⁶⁰ Ese fue el motivo por el que se vio obligado a abandonar su país.

Tras la Segunda Guerra Mundial 52 países de África fueron colonizados y las secuelas del comercio de esclavos y las guerrillas independentistas permanecen en

⁵⁹VÉLEZ ALCALDE, FRANCISCO JAVIER (2016). *La inmigración irregular...*, op. cit.

⁶⁰Bouba prefiere no dar detalles de su motivo de huida.

las vidas de los africanos. Daniel,⁶¹ natural de Guinea-Bisáu, se vio obligado a huir de su país a los 19 años y llegó a Canarias en el año 2000. Su padre era un militar de alto rango al que asesinaron frente a su familia y desde aquella noche no estaban a salvo. Como ellos, se encuentran miles de africanos más que, por diversas razones, intentan salir de sus países a toda costa, escogiendo de entre las distintas rutas posibles.

«Los portugueses se marcharon y 2 meses después de la independencia unos asesinos entraron en mi casa y se llevaron a mi padre de madrugada. Recuerdo ver a mi madre llorando; mi hermano, mi hermana y yo estábamos dentro de casa sin poder hacer nada. Venían con armas y nos amenazaron a todos, también me buscaban a mí porque era el hermano mayor».

El trayecto que realizan los naturales de Malí atraviesa la frontera de Senegal y/o Mauritania para llegar a localidades de estos países y a El Aaiún, Tarfaya o el Cabo Bojador en Sáhara Occidental. Aunque hay otras rutas posibles,⁶² Boubou optó por esta para llegar hasta Casablanca, tras un largo y duro viaje por carretera. Se quedó en esta localidad unos meses para conseguir dinero y poder emigrar irregularmente desde El Aaiún:

«Estuve en Casablanca un par de días y me encontré a unos chicos a los que les pedí ayuda ya que había gastado todo el dinero que tenía en el camino de Malí hasta Casablanca. Esos chicos me dieron algo de dinero y me preguntaron cuál era mi aspiración. Me ayudaron, hasta que encontrara algo mejor, por ser hermano africano».

La intención del joven maliense era pedir asilo, pero para ello, tenía que trasladarse hasta el centro de Marruecos. Al no tener suficiente dinero, Boubou preguntó, a los chicos que se habían ofrecido a ayudarlo, cómo podía conseguir un visado para ir hasta Europa. La respuesta que obtuvo fue la de subirse a una patera, lo que aquellos jóvenes entendían como «un barco seguro, con agua y seguridad que traslada a un grupo de personas con el que viajas por el mar», para poder emigrar y salvar su vida.

«Una vez en El Aaiún empecé a preguntar por la calle dónde podía encontrar la patera para ir a Europa. Un chico me dijo que estaba loco por ir preguntando eso por la calle, pero me ayudó porque me puso en contacto con un senegalés, el jefe del plan. Le conté lo que me pasaba y me dijo que me esperara a que buscara al resto de gente porque los que tienen prioridad para viajar son los que pagan más dinero. Como faltaban dos plazas

⁶¹Daniel ha sido entrevistado para poder contrastar que son habituales los ataques y persecuciones en África. Insta a que, por su seguridad, mantengamos su apellido en el anonimato.

⁶²SEGURA CLAVELL, JOSÉ (2016). *Inmigración irregular...*, op. cit.

por llenar, me dijo que le diera 600 euros y me quedara con 100 para comer. Fueron buenos conmigo».

Así, Bouba, con tan solo 17 años, zarpó en una patera en diciembre de 2014 desde El Aaiún. Podemos ver su ruta en el mapa 3. Una vez a bordo el maliense se percató de que la información que había recibido sobre la seguridad del viaje y los elementos necesarios no era verdad:

«El viaje no es nada seguro. Es mentira lo que dicen de que la comida y el agua será suficiente para toda la travesía. Nosotros, a los cinco minutos de partir, tuvimos que tirar parte de la comida y un bote de gasolina de 20 litros porque era demasiado peso para la patera y, si no lo tirábamos no podíamos continuar».



Fuente: Elaboración propia

3.1. La travesía y la vida a bordo

Dado que se trataba de una pequeña embarcación en la que iban 42 personas a bordo, ninguno acompañado por familiares y todos con el objetivo de llegar a Canarias y no quedarse en su continente, la navegación fue incómoda: «Íbamos unos sobre otros y no dormíamos».

Las travesías con decenas de personas a bordo, hacinados, sin espacio, enfrentándose a las condiciones atmosféricas y marítimas, con cayucos que tienen como sistema de propulsión únicamente un motor en la popa, normalmente tripulado por un patrón cualquiera que se guía por un GPS, suelen ser complejas. Debido a la situación por la que tienen que pasar algunas expediciones terminan en el hundimiento de los medios de transporte y consigo el de sus pasajeros. Aunque desde los inicios de la inmigración irregular África-Canarias no se ha obtenido una cantidad exacta de cuántas embarcaciones se han hundido y cuántos pasajeros han fallecido, un estudio del Centro Nacional de Inteligencia (CNI) recoge que «entre noviembre y diciembre de 2005, debieron morir de camino a Canarias entre 1.200 y 1.700 inmigrantes».⁶³

Así pues, es imposible conocer la cifra exacta de cuántas personas mueren anualmente en las travesías y por los naufragios. Además, solo se puede contabilizar el número de víctimas cuando se tiene su registro, lo que ocasiona que se tenga desconocimiento de miles de muertes. En 2006 se alcanzaron casi 7.000 fallecidos en los cayucos que alertaron a toda la comunidad internacional. Sin embargo, desde 2005 despertó especial interés en el personal de salvamento marítimo español los numerosos cayucos hundidos en las costas mauritanas y una gran cantidad de cadáveres flotando sin ser rescatados, junto a la posterior llegada masiva, en 2006, de cayucos. Esto provocó que se hiciera un seguimiento diario de las embarcaciones perdidas, de los fallecimientos, de las arribadas y que se incrementara el control hacia la inmigración.⁶⁴

Por suerte, Boubba pudo llegar sano y salvo a las costas canarias, aunque vivió de cerca la muerte cuando se quedaron sin gasolina en alta mar a los dos días de zarpar: «Pensábamos en todas las alternativas posibles para poder seguir el rumbo, pero, de repente, llegó un avión de salvamento que pasó como una hora dando vueltas sobre nosotros».

⁶³SEGURA CLAVELL, JOSÉ (2016). *Inmigración irregular...*, op. cit.

⁶⁴Cruz Roja Española (s.f.). Migraciones africanas hacia Europa. Recuperado de <https://bit.ly/2y7cfWG>

3.2. La llegada a Canarias y su estancia

El dispositivo de atención sanitaria se activa desde que se produce el aviso de avistamiento de una patera o cayuco. El Centro de Coordinación de Emergencias y Seguridad (CECOES-112) pone en marcha un operativo integrado por el Servicio Canario de Urgencias y el Centro de Coordinación Autonómico de Cruz Roja Española (CRE). Este último inicia a su vez el Equipo de Respuesta Inmediata en Emergencias (ERIE) para la ayuda humanitaria al inmigrante. Cruz Roja Española fue la institución humanitaria, de carácter voluntaria y de interés público, encargada del rescate de la patera en la que se encontraba Bouba.

«A las siete y media el barco de salvamento vino a rescatarnos cerca de Lanzarote que es por donde estábamos. Además, creo que nos perdimos cuando nos rescató el barco, porque tardamos cuatro horas en llegar a Lanzarote».

Cada equipo consta de un coordinador y, al menos, un logista, un médico, un enfermero, un mediador sociocultural y varios voluntarios. El dispositivo se despliega allí donde lleguen los inmigrantes y comienza realizando un triaje⁶⁵ básico, que determina si el inmigrante precisa asistencia sanitaria o si debe ser conducido a la carpa de abrigo y alimentos.

Todos fueron atendidos, pero especialmente dos inmigrantes que presentaban fiebre y otros síntomas habituales como suele ser la hipotermia,⁶⁶ dadas las duras condiciones de la travesía y la duración de esta.

La mayoría de los inmigrantes que llegaron entre 2005 y 2006, en pleno auge de la crisis de los cayucos, lo hicieron en buen estado de salud. El porcentaje de quienes precisaron asistencia sanitaria de cualquier tipo era bajo y esto puede deberse a que son individuos jóvenes y, en teoría, sanos. Las principales patologías que tratan *in situ* los profesionales sanitarios son la hipotermia, la hipoglucemia⁶⁷ y las erosiones,⁶⁸ mientras que, las más habituales que requieren de traslado a un hospital o centro de salud son la deshidratación, las heridas y las quemaduras.⁶⁹

La barrera idiomática y cultural es una dificultad evidente a la hora de prestar asistencia a los inmigrantes y poder hacer una anamnesis. Estos problemas de

⁶⁵Diccionario de la Real Academia: *Escoger, separar, entresacar.*

⁶⁶Diccionario de la Real Academia: *Descenso de la temperatura del cuerpo por debajo de lo normal.*

⁶⁷Diccionario de la Real Academia: *Nivel de glucosa en la sangre inferior al normal.*

⁶⁸Diccionario de la Real Academia: *Lesión superficial de la epidermis, producida por un agente externo o mecánico.*

⁶⁹MATOS CASTRO, SEBASTIÁN, PADRÓN PEÑA, MARÍA DEL PILAR (2008). *Necesidades de asistencia urgente a los inmigrantes ilegales recién llegados en cayuco a Tenerife.* Servicio de Urgencias Canario. Santa Cruz de Tenerife, España.

comunicación son resueltos principalmente por la CRE quien dispone de traductores de francés, wolof,⁷⁰ bambara⁷¹ y mandingá.⁷² «Cruz Roja nos trató muy bien y hablaban francés», afirma Bouba.

Debido a la implementación del SIVE y al aumento de salidas desde zonas del Sáhara Occidental, incrementó la aparición de cayucos que zarpaban desde la costa de Mauritania, Senegal o Gambia, cuyas travesías empezaron a durar más tiempo de lo habitual. Esto supone más horas de supervivencia, trayectos que pueden durar ocho o diez días en condiciones inhumanas y sometidos a un viaje en condiciones complicadas.⁷³

Después de ser atendidos por el operativo del CECOES-112, fueron detenidos en la comisaría lanzaroteña durante tres días para, posteriormente, ser enviados al Centro de Internamiento de Extranjeros (CIE) de Barranco Seco, durante 60 días.

«La policía contactó con el Juzgado para tramitar la orden de Expulsión de España justificando que habíamos entrado ilegalmente. Como el trámite tardaría nos repartieron entre los Centros de Internamiento de Extranjeros de Canarias, 18 nos quedamos en Canarias y al resto los enviaron a la Península».

Muchas de las pateras, cayucos y otros tipos de embarcaciones son interceptadas antes incluso de llegar a las costas canarias, especialmente desde que interviene FRONTEX, y los pasajeros son enviados a los Centros de Internamiento de Extranjeros en las Islas.⁷⁴ Debido a la falta de acuerdos con países africanos para la devolución, hasta ahora la gran parte de los inmigrantes irregulares que llegan a las Islas son trasladados desde los CIE a otras Comunidades Autónomas de España antes de que se cumpla el plazo máximo de 60 días.⁷⁵

Que sean interceptados o no también depende de la actitud tomada por los inmigrantes en las rutas, ya que la entrada de las embarcaciones que zarpan desde el Sáhara Occidental y el norte de África se produce durante la madrugada, con la finalidad de eludir los controles policiales en mar y tierra y tratando de evitar ser detenidos y sometidos a un proceso de repatriación. Esto no suele pasar con los ciudadanos de países subsaharianos, ya que usan las rutas marítimas mauritana y senegalesa buscando ser rescatados y asistidos en la mar lo antes posible sin ser

⁷⁰Lengua hablada en Senegal y Gambia.

⁷¹Conjunto de lenguas mandinga que emplean como lengua interétnica en Malí.

⁷²Lengua hablada en África Occidental.

⁷³VÉLEZ ALCALDE, FRANCISCO JAVIER (2008). «Pateras, cayucos y mafias...», op. cit.

⁷⁴GUILLEN PÉREZ, MARÍA ISABEL (2011). «Análisis de la migración ...», op. cit.

⁷⁵Ley 4/2000, de 11 de enero, sobre Derechos y Libertades de los extranjeros en España y su integración social. Boletín Oficial del Estado, 11 de enero de 2000, núm. 10. Esta ley amplía a 60 los 40 días de internamiento establecido por la Ley de Extranjería nº 4/2000.

identificados como nacionales de un país con el que España tenga un acuerdo de repatriación.⁷⁶

Bouba tenía la esperanza de poder empezar su vida desde cero al llegar a Canarias y no esperaba que lo encerraran en el CIE. Recuerda sus días en el Centro de Internamiento de Extranjeros de Barranco Seco, Gran Canaria, como si estuviera en una prisión:

«Los días eran iguales, las noches eran frías y el espacio reducido porque compartía habitación con 12 personas. Además, las ventanas no cerraban del todo y no podíamos salir pasada las doce de la noche porque cerraban con llave. Si queríamos hacer nuestras necesidades, las hacíamos en una botella de plástico, y la comida que en mejores condiciones nos servían era la sopa de sobre. Sin embargo, reconozco que no en todos los CIES les dan a las personas la comida que nos dieron a nosotros».

Su entretenimiento era jugar a fútbol con una pelota que habían hecho con calcetines y hablar con uno de los guardias de los equipos de fútbol, «después del desayuno, a primera hora de la mañana, podíamos salir al patio, aunque solo dos horas. Ahí, era cuando jugábamos. De resto, era todo lo mismo».

Una vez cumplidos los dos meses de internamiento en el CIE, periodo de tiempo en el que el Juez de Instrucción valora los expedientes de los inmigrantes, toma la decisión de expulsarlos del territorio español o dejarlos en libertad,⁷⁷ a Bouba lo liberan y entra en un centro de acogida en Vecindario, donde permanece siete meses. La Comisión Española de Ayuda al Refugiado (CEAR) es una entidad de referencia en materia de derecho de asilo y una de las principales en España. Lleva desde 1979 defendiendo el derecho de asilo y los derechos humanos, protegiendo a aquellas personas que solicitan asilo en nuestro país, promoviendo el desarrollo integral de las personas refugiadas que vienen huyendo de conflictos bélicos o de violación de DDHH, solicitantes de asilo, apátridas y migrantes con necesidad de protección internacional y/o en riesgo de exclusión social.⁷⁸ «Al salir del CIE no te dejan salir directamente a la calle, tienes que ir a un centro de acogida y yo fui a la CEAR. Durante el tiempo que estuve en esta comisión aprendí español e hice varios cursos, como uno de cocina», explica Bouba.

⁷⁶VÉLEZ ALCALDE, FRANCISCO JAVIER (2016). *La inmigración irregular...*, op. cit.

⁷⁷Centro de internamiento de extranjeros. Ministerio del interior.

⁷⁸Conócenos. Comisión Española de Ayuda al Refugiado (CEAR).

3.3. La vida actual de Bouba

Después de salir de la CEAR, Bouba hizo prácticas de cocinero en el restaurante El Churrasco, en Maspalomas, y se quedó con contrato indefinido. Sin embargo, el africano tuvo un accidente en diciembre de 2019 y lo operan de la rodilla, impidiendo que permanezca mucho tiempo de pie: «por eso, tuve que dejar el trabajo de cocinero y ahora soy conserje en uno de los centros de la CEAR». Aunque tiene mujer y un niño de 10 meses en Gran Canaria, no descarta volver a Malí desde que pueda y ver a su familia. Una familia que está preocupada por él, pero que entiende que era su única vía para salvar su vida.

Conclusiones y reflexión final

La migración es un movimiento internacional de población muy común que consiste en dejar el lugar de residencia para establecerse en otro país o región, generalmente por causas económicas o sociales. Aunque existen diferentes categorías de inmigrantes, aquellos que más preocupan son los inmigrantes irregulares, quienes se desplazan en medios precarios y de manera clandestina.

Concretamente, Canarias lleva ya unos 15 años recibiendo a miles de africanos que, hacinados en pateras o cayucos, llegan a nuestras costas en mejor o peor condiciones y tienen que ser atendidos por el Centro de Coordinación de Emergencias y Seguridad (CECOES-112). 2006 fue el año en el que archipiélago canario se convirtió en protagonista por recibir una auténtica oleada de inmigrantes ilegales en sus costas, con un total de 31.678 inmigrantes, según datos del Ministerio del Interior y de la Delegación del Gobierno de Canarias.⁷⁹ Este fenómeno migratorio ha permanecido durante los años hasta el día de hoy y, a pesar de que no nos hemos vuelto a encontrar con cifras tan altas como la de la crisis de los cayucos, se siguen recibiendo miles de inmigrantes a nuestras costas, hasta el punto de que es una de las comunidades autónomas que más inmigrantes recibe de toda España. Los datos del Ministerio del Interior⁸⁰ registrados hasta el 31 de enero de 2020 presentan una subida de 1.670%, a lo que en números se traduce en 23 embarcaciones más con respecto a las tres del año 2019 y en 708 pasajeros en realización a las 40 personas de 2019.

Muchos de los habitantes españoles protestan por esta masiva llegada de inmigrantes. Alegan motivos como el de que vienen a robarnos el trabajo o que los mantenemos con nuestros sueldos, pero lo cierto es que los inmigrantes huyen por razones que no solo tienen que ver con la economía. Las circunstancias políticas y los conflictos bélicos derivan en la necesidad de huir para encontrar mejores condiciones de vida que las que proporciona su país o incluso en la de salvar sus vidas porque, como vemos reflejado en el caso de nuestro entrevistado Bouba, estas personas en ocasiones son perseguidas en sus países natales.

A pesar de que África cuenta con unos recursos naturales, estos han sido explotados desde el fin de la Segunda Guerra Mundial por los occidentales, limitando la riqueza a una pequeña parte de la población africana privilegiada situada actualmente en el poder y en las mafias. Además, es un continente con altos índices de violencia y guerras y en el cual los derechos humanos fundamentales apenas son respetados.

⁷⁹Ministerio del Interior (2007). Balance de la lucha contra la inmigración legal en 2006. Interior repatrió a 99.445 inmigrantes en 2006. Recuperado de <http://www.interior.gob.es>

⁸⁰Ministerio del Interior (2020). Inmigración irregular 2020. Recuperado de <http://www.interior.gob.es>

La realidad es que no somos tan diferentes a los africanos. Tenemos que recordar que la emigración irregular es un proceso que puede vivir cualquiera, por ejemplo, a finales de los años 40 del siglo XX y en la década de los 50 los canarios se convirtieron en migrantes irregulares. Partían, mayoritariamente, rumbo a Venezuela en busca de mejores oportunidades, queriendo salir de la pobreza, huyendo del nuevo régimen debido a su afinidad al Partido Comunista Español o por vivir una aventura. Lo hicieron en barcos pesqueros, barcos fantasma poco cómodos y pequeños para la cantidad de personas que viajaban en él, así ocurrió con el ESTRELLA POLAR, barco en el que emigró Martín, uno de nuestros protagonistas.

Las condiciones de esta embarcación eran algo mejores que la de las actuales pateras, las cuales no proporcionan la seguridad necesaria, los alimentos suficientes o el gasoil necesario. La travesía de Canarias a Venezuela es mucho más larga que la que existe desde El Aaiún, lugar desde el que partió Bouba. Así, Martín tardó 32 días en llegar a Venezuela. Sin embargo, el viaje previsto para 17 horas de duración desde El Aaiún fue mucho más peligroso y accidentado y, por ello, tardaron dos días en llegar a las costas del archipiélago canario. La falta de alguien con buenos conocimientos de navegación aumenta los riesgos en la travesía. Bouba temió por su vida en más de una ocasión, apenas dormía y viajaba encima de otros compañeros dado el pequeño espacio de la patera.

La distancia de un país a otro no significa que se vaya a llegar antes ni en mejores condiciones, de hecho, todos los pasajeros del ESTRELLA POLAR llegaron sanos, mientras que dos personas que viajaban con Bouba tuvieron que ser atendidos de urgencia. Aunque los canarios también experimentaron problemas con la comida y, sobre todo, con el agua la situación no es comparable a la que se vive en los cayucos: una de las principales patologías que presentan es la deshidratación.

Además, no es lo mismo viajar solo, como hizo Bouba, para llegar a un país nuevo, desconocido y sin apoyo que embarcarse, como dice Martín, en «una aventura» junto a su tío y de la mano del organizador y propietario del barco, Jaime, a quien conocían.

Tampoco fueron las mismas condiciones las que encontraron al llegar a sus respectivos países de destino. En la época de Martín, con el gobierno de Rómulo Gallegos, las autoridades venezolanas permitieron la entrada de estos inmigrantes y les dieron un plazo de tiempo para regularizar la documentación necesaria para permanecer en Venezuela u obtener el certificado de residencia. Martín pudo vivir 20 años en Venezuela de manera legal, formó una familia y consiguió ser jefe de su propia empresa antes de volver a Canarias e invertir sus ahorros en un nuevo negocio. En cambio, la situación actual de los inmigrantes africanos que llegan a España es totalmente diferente. Cuando vienen son interceptados y enviados a los Centros de Internamiento de Extranjeros durante el tiempo en el que se decide si se expulsan del territorio español o se les libera. Si bien muchos canarios pasaron por la cárcel al llegar a Venezuela de manera irregular, los africanos, debido la falta de acuerdos con

sus países de origen para proceder a la devolución, son enviados a otras ciudades españolas.

Bouba llegó en plena legislatura de Mariano Rajoy. Los que tuvieron suerte fueron enviados a Centros Españoles de Ayuda al Refugiado de donde pueden salir una vez obtienen una independencia y pueden desarrollar su vida en solitario. Bouba lo ha logrado, ya tiene una familia y un trabajo en Gran Canaria. Está deseando poder volver a la República de Malí, su país natal, para poder ver a su familia, porque hoy día no ha podido, a diferencia de Martín que en su momento pudo viajar entre Canarias y Venezuela sin problema. La realidad de Bouba no es la de la mayoría de los inmigrantes, puesto que muchos no pueden regularizar su situación en España y viven en una irregularidad permanente, su destino es la exclusión o la marginalidad.

España, más en concreto el archipiélago canario, se encontraba en una situación delicada en cuanto a economía y política tras la guerra civil española. Dada la dura dictadura franquista recién establecida la población vivía las consecuencias de la represión y las secuelas de una posguerra. Con el tiempo, las Islas Canarias se recuperaron y se convirtieron en un punto de mira y de esperanza para los migrantes africanos. La emigración irregular canaria se concentró en 5 años porque hubo cambios significativos en la economía, África no ha experimentado ningún cambio que lleve a parar el proceso migratorio.

Ha sido pura coincidencia que ambos entrevistados tuvieran la misma edad cuando decidieron emigrar de manera irregular de sus respectivos países, aunque en épocas diferentes, Martín en 1948 y Bouba en 2014. También lo ha sido que ambos se encontraran bien económicamente en el momento de partir, por lo que no huyeron por cuestiones económicas ni por la situación de su país en ese momento. El objetivo tanto de Martín como de Bouba era el de llegar a salvo a su país de destino, sobrevivir a la dura travesía que suponía viajar con más pasajeros de los que cabían (Martín viajó junto a 35 personas más y Bouba junto a 41 más) y en embarcaciones destinadas al uso pesquero y no al transporte de personas.

Es ahí donde radica uno de los principales problemas de la inmigración irregular por vía marítima, el riesgo que supone emigrar hacinados y sin buenas condiciones de higiene. Miles de personas arriesgan su vida haciendo travesías atlánticas con embarcaciones artesanales en condiciones inhumanas y con la posibilidad de perder la vida. Nuestros dos entrevistados tuvieron mucha suerte, pero por desgracia no siempre ocurre así y la cifra de muertos perdidos en el mar sigue creciendo.

Bibliografía

ÁLVAREZ LEÓN, AARÓN (2015). *La institucionalización del franquismo en las Canarias occidentales (1936-1961)* (tesis doctoral). Universidad de La Laguna, Tenerife.

CASTLES, STEPHEN (2010). «Migración irregular: causas, tipos y dimensiones regionales», en *Revista Scielo*, núm. 15, Universidad de Sydney, Australia.

Centro de internamiento de extranjeros. Ministerio del interior. Recuperado de <http://www.interior.gob.es/web/servicios-al-ciudadano/extranjeria/regimen-general/centro-de-internamiento-de-extranjeros>

Conócenos. Comisión Española de Ayuda al Refugiado (CEAR). Recuperado de <https://www.cear.es/conocenos/>

Cruz Roja Española, (s.f.). Migraciones africanas hacia Europa. Recuperado de http://www.cruzroja.es/pls/portal30/docs/PAGE/CANCRE/COPY_OF_ACCIONINTERNACION/DOCUMENTACINTERNAC/DOCUTEC2013/MIGRACIONES_FINAL.PDF

Diccionario Real Academia. Recuperado de <https://dle.rae.es>

Ley 4/2000, de 11 de enero, sobre Derechos y Libertades de los extranjeros en España y su integración social. Boletín Oficial del Estado, 11 de enero de 2000, núm. 10.

Ley de 24 de abril, sobre convenios colectivos sindicales. Boletín Oficial del Estado, 24 de abril de 1958, núm. 99.

GARCÍA LUIS, RICARDO (1995). *“Estrella Polar” Un viaje clandestino Canarias-Venezuela*. Baile del Sol, Tegueste.

GUERRA PALMERO, RICARDO ALBERTO (2007). «La larga posguerra en Canarias. Notas socioeconómicas», en *Cuadernos del Ateneo*, núm. 23, La Laguna. Recuperado de <https://mdc.ulpgc.es/utills/getfile/collection/cateneo/id/414/filename/730.pdf>

GUERRA PALMERO, RICARDO ALBERTO, LEÓN ÁLVAREZ, AARON (2013). «La implantación y las consecuencias de la autarquía en Canarias (1936-1960)», Universidad de La Laguna. Recuperado de https://www.academia.edu/5226775/La_implantaci%C3%B3n_y_las_consecuencias_de_la_autarqu%C3%ADa_en_Canarias_1936-1960

GUILLEN PÉREZ, MARÍA ISABEL (2011). «Análisis de la migración irregular África-Canarias», en *Miradas en Movimiento*, vol. 5, Universidad de La Laguna, Tenerife. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4422459>

HERNÁNDEZ GONZÁLEZ, MANUEL (2008). «La emigración canaria a Venezuela en el siglo XIX. La emigración reciente», en *Revista Bienmesabe*, núm. 198, Las Palmas.

Institución del Diputado del Común (2001). Estudio sobre la inmigración irregular proveniente del Magreb y el África Subsahariana en la provincia de Las Palmas. Recuperado de <http://www.datosdelanzarote.com/Uploads/doc/20051227113208246INFORME-ESPECIAL%20INMIGRACION%20C3%93N.pdf>

LEÓN ÁLVAREZ, AARÓN (2014). *El Franquismo en Canarias. Actas del Encuentro de Historia sobre la Segunda República en Canarias*. Le Canarien Ediciones, La Orotava.

LÓPEZ SALA, ANA MARÍA (2005). «El control de la inmigración: política fronteriza, selección del acceso e inmigración irregular», en *Revista arbor*, vol. 181, núm. 713, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, España. Recuperado de <http://arbor.revistas.csic.es/index.php/arbor/article/view/440>

MAROTO BLANCO, JOSÉ MANUEL, LÓPEZ FERNÁNDEZ, ROSALÍA (2018). «La emigración canaria a Venezuela durante la década de los sesenta: una aproximación de la llegada al país latinoamericano a partir de la historia oral», en *Revista Simbiótica*, núm. 1, Universidad Federal de Espíritu Santo, Brasil.

MARTÍN RUIZ, JUAN FRANCISCO (2004). «El modelo migratorio de Canarias en el contexto español: el proceso inmigratorio actual, en XV Coloquio de historia canario-americana», Universidad de La Laguna, Tenerife. Recuperado de <https://jfmartin.webs.ull.es/Modelo%20migratorio%20de%20Canarias.pdf>

MERINO ARRIBA, MARÍA ADORACIÓN (2010). «Trayectoria del fenómeno migratorio por vía marítima desde África hasta Canarias (1999 - 2009)», en *Sociedad Latina de Comunicación Social*, Tenerife. Recuperado de http://www.revistalatinacs.org/10SLCS/actas_2010/122_Merino.pdf

Ministerio de Política Territorial y Función Pública (2012). La Guardia Civil intercepta tres pateras con 42 inmigrantes en la zona de Calblanque (Cartagena). Recuperado de https://www.mptfp.gob.es/en/portal/delegaciones_gobierno/delegaciones/murcia/actualidad/notas_de_prensa/notas/2012/09/2012_09_4.html

Ministerio del Interior (2007). Balance de la lucha contra la inmigración legal en 2006. Interior repatrió a 99.445 inmigrantes en 2006. Recuperado de http://www.interior.gob.es/noticias/detalle/-/journal_content/56_INSTANCE_1YSSI3xiWuPH/10180/1135697/

Ministerio del Interior (2016). Balance 2015 lucha contra la inmigración irregular. Recuperado de https://www.google.com/url?q=http://www.interior.gob.es/documents/10180/3066430/Balance%2B2015%2Bde%2Bla%2Blucha%2Bcontra%2Bla%2Binmigraci%25C3%25B3n%2Birregular.pdf/d67e7d4b-1cb9-4b1d-94a0-9a9ca1028f3d&sa=D&ust=1587139248863000&usq=AFQjCNELRPROrHbvKR7L2IOfu_tAhENFSg

Ministerio del Interior (2020). Inmigración irregular 2020. Recuperado de http://www.interior.gob.es/documents/10180/11335880/informe_quincenal_acumulad_o_01-01_al_31-01-2020.pdf/c34468d8-7d6f-4529-a997-15388c6f7548

NUEZ YÁNEZ, JUAN SEBASTIÁN (2005). *El mercado mundial de plátanos y las empresas productoras en Canarias, 1870-2000*. Asociación de Organizaciones de Productores de Plátanos de Canarias, España.

PÉCOUD, ANTOINE, DE GUCHTENEIRE, PAUL (2008). *Migración sin fronteras: una investigación sobre la libre circulación de personas*. Organización de las Naciones Unidas, para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO) , Francia.

PRELLEZO, RAÚL (2010). «Flota de Altura al Fresco en el Contexto del Marco Legislativo Español», en *Revista de Investigación Marítima*, vol.3, núm.17, Universidad de Investigación Marina de Tecnalia, España. Recuperado de https://www.researchgate.net/publication/228575742_La_Evolucion_de_la_Flota_de_Altura_al_Fresco_en_el_Contexto_del_Marco_Legislativo_Espanol

RODRÍGUEZ MARTÍN, NÉSTOR (1988). *La emigración clandestina de La Provincia de Santa Cruz de Tenerife a Venezuela en los años cuarenta y cincuenta del siglo XX: la aventura de los barcos fantasma*. Aula de Cultura del Excmo. Cabildo Insular de Tenerife, Tenerife.

RODRÍGUEZ ROSA (2014). «Hace 20 años que llegó la primera patera a Canarias», en *Canarias 7*, España. Recuperado de https://www.canarias7.es/hemeroteca/hace_20_anos_que_llego_la_primera_patera_a_canarias-ABCSN347135

RUIZ DEL ÁRBOL, MARUXA (2014). «¿Qué hace España por los bebés inmigrantes que llegan a cargo de ‘padres falsos’?» en *eldiario.es*, España. Recuperado de

https://www.eldiario.es/desalambre/Espana-inmigrantes-llegan-padres-falsos_0_290121614.html

SEGURA CLAVELL, JOSÉ (2016). *Inmigración irregular por vía marítima. Canarias: una experiencia*, Ediciones Idea, Santa Cruz de Tenerife.

SPIRITTO, FERNANDO, STRAKA, TOMÁS (1995). *La economía venezolana en el siglo XX*. Cedice Libertad, Caracas.

VÉLEZ ALCALDE, FRANCISCO JAVIER (2016). *La inmigración irregular por vía marítima hacia Europa del sur. La respuesta de los Estados* (tesis doctoral). Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED), España.

VÉLEZ ALCALDE, FRANCISCO JAVIER (2008). «Pateras, cayucos y mafias transfronterizas en África: el negocio de las rutas atlánticas hacia las Islas Canarias (ARI)», en *Real Instituto Elcano*, núm. 14, España.

YANES MESA, JULIO (1999). *La gran depresión en Canarias*. Centro de la Cultura Popular Canaria, Tenerife.

Anexo

Anexo 1. Entrevista a Martín Hernández Rivero (canario que emigró clandestinamente a Venezuela en 1948):

a) ¿Cómo era la situación de Canarias en su época?

La situación en Canarias depende siempre de las familias. Hay familias que lo pasaban bastante mal, pero nosotros vivíamos en el sur de Tenerife, alrededor de la playa y teníamos una vida más o menos buena. Nuestros padres lucharon para tener cosas y éramos más ricos que los demás, aunque no dejábamos de reconocer la situación de aquellas personas que lo pasaban mal. Se dio la situación de partir para Venezuela como vía de escape. Esto no quiere decir que yo quisiera escapar, sino que se dio la situación.

b) ¿En qué año y cómo fue el proceso de su marcha? Relátenos los días de travesía y los primeros días de adaptación en Venezuela.

En 1948 partimos para Venezuela en el barco ESTRELLA POLAR, organizado por Jaime Suárez García, propietario del barco. El barco se construyó en la playa de San Sebastián para los Revellinare, eran personas privilegiadas de la época. La madre de Jaime tenía una fonda en San Sebastián y le dio estudios, pero aunque no tuviera sus estudios, hay mentes privilegiadas que se definen solas. Los Lloret lo contrataron para la fábrica y se crio ahí. Hizo varias cosas y se convirtió en el empleado más importante de la fábrica, los Lloret confiaban en lo que hacía. Sin embargo, Jaime quería hacer sus cosas por su cuenta y arregló el ESTRELLA POLAR para irse a Venezuela, aunque el barco, reformado por otra persona en Santiago del Teide, no se construyó con la idea inicial de ir a Venezuela. No sé por qué Jaime quiso hacer el barco e irse a Venezuela.

c) ¿Cómo era el perfil de personas que decidieron marchar a Venezuela?

Los que se plantearon marchar a Venezuela eran personas con una vida privilegiada que buscaban mejores oportunidades. El grupo que salía de Tenerife tuvo que ir a San Sebastián de la Gomera, al Cabrito, a recoger a otras personas. Aprovechamos las fiestas de San Sebastián de La Gomera para recogerles (iban dos cochinos muertos en la cubierta del barco) y salíamos por la noche. Al llegar al Cabrito, Jaime dijo que el barco estaba muy cargado y hubo muchas personas que se quedaron en tierra porque no cabían más.

Algunos de los que iban en el barco conmigo huían porque la Guardia Civil los tenían señalados e intentaban huir para que no se supiera nada de ellos. Muchos de ellos

eran gomeros y algunos palmeros. Después de la guerra civil española, se metieron en el monte porque eran perseguidos por la Guardia Civil.

d) ¿Cuánto pagó?

Ocho mil pesetas.

e) ¿Por qué decidió irse a Venezuela?

Tenía 17 años cuando me marché. Mi familia en esa época no estaba muy mal, sino en una situación media. Mis tíos, igual. Escapábamos bien. La gente que no podía sacar el racionamiento venía a vendértelo para que les dieras algo a cambio. Yo me apunté para emigrar irregularmente por mi padre, no tenía miedo a la aventura. No estaba seguro de que fuéramos a llegar a Venezuela, pero el capitán estaba acostumbrado a hacer los viajes a Cuba.

Había dos de Santa Cruz de Tenerife que se fueron a Venezuela en nuestro barco por cuestiones políticas, conocieron a Jaime por medio de la fábrica y fueron embarcados. Pero principalmente el motivo para ir a ese país era por una cuestión económica, porque Venezuela era un país que estaba bien económicamente. Era 1948 y aún no había relaciones entre Canarias y Venezuela para los pasajes. Al principio, Venezuela acogió bien a los que se iban de Canarias para allá porque eran exiliados políticos que huían del franquismo, pero a última hora el gobierno venezolano ya no se lo tomó a bien. Cuando a mí me tocó nos recibieron bien, nos pusieron en cuarentena y todos los días nos presentaban en extranjería, hasta que nos concedieron los papeles.

Tuvimos tres meses de permiso para estar en el país. A los tres meses nos mandaban una carta diciendo que teníamos 48 horas para abandonar el país. Al primero al que le llegó fue al motorista del barco. El castellano cogió la carta y se presentó en el consulado de Curazao, porque en Venezuela todavía no había, y dijo que se volvía para España. Él no tenía muchas ganas de estar allí. Sin embargo, nosotros nos quedamos y el palmero, una persona que tenía muchas amistades en el gobierno, trató de que nos arreglaran los papeles a través de su yerno que era coronel. Cuando tuvimos que salir, por el plazo de 48 horas que nos dieron, la idea fue ir a Curazao, una isla holandesa independiente del continente holandés ubicada en el Caribe, y de ahí, pedir la entrada a Venezuela como extranjeros y entonces, después de conseguir el permiso, ya entramos como residentes a Venezuela. En Curazao nos fuimos a una pensión. En mi pasaporte todavía está escrita la fecha de cuando entré ilegalmente.

A nosotros nos valió haber estado tres meses allí y como teníamos trabajo en esos tres meses, tuvimos recursos suficientes para poder desplazarnos de un sitio a otro.

f) ¿Cómo eran las condiciones, la alimentación, etc., durante la travesía?

Éramos 32 personas en el barco, seis de tripulación que viajaban gratis y 26 pasajeros. Recogimos al resto en el Cabrito y luego salimos rumbo a Venezuela. El barco tenía un motor pequeño, pero también tenía vela. El capitán Don Agustín Barreto, que estaba acostumbrado a ir a Cuba, fue contratado por Jaime aunque no cobraba. La mayoría de la tripulación era de San Sebastián y eran trabajadores de la fábrica.

A las 00:00 horas siempre se cogía el punto norte. Se sacaba el punto en el que nos encontrábamos en altamar porque la estrella polar permite tomar la longitud y latitud exacta de nuestra ubicación.

En cuanto a la alimentación, teníamos comida de sobra: carne salada de cochinos, potajes, lentejas, judías, papas, atún, caballas para el almuerzo, conservas de la fábrica, gofio (tuvimos que botarlo de todo el que teníamos).

En cuanto a la convivencia, jugábamos a la baraja, solo hubo un problema de pelea entre dos pasajeros.

Nos distribuíamos las faenas del barco. La cocina la hacía Jaime y yo lo ayudaba. La época en la que fuimos nosotros, en octubre, hacía buen tiempo. Los alisios nos llevaron bien.

g) ¿Cómo era el barco?

Las dimensiones del barco eran 13 metros y pico. Al barco se le puso un lastre en la bodega del barco y todos dormíamos ahí, pero la navegación fue tan buena... Lo único era cuando llovía. En la parte del Ecuador caía un aguacero...

El capitán era tan viejo que cuando había que tomar la latitud y longitud, teníamos que pararnos todos y parar el motor porque no se mantenía de pie. Al parar el motor, teníamos que inyectar gasoil y arrancar y esto hacía que fuéramos más lentos.

h) Cuéntanos un poco más sobre la travesía

La travesía duró 32 días. A veces no navegábamos nada porque en el mar Caribe caían aguaceros. Comida no faltó en todo el viaje, pero agua sí. Lo que hicimos fue entrar en una isla de la Guyana inglesa, antes de entrar a Trinidad. Fue la primera que vimos y en la que atracamos, aprovechando para inspeccionarla. Había un cura español y unas personas de raza negra con cayucos que se acercaron al barco. Tuvimos que decirles que estábamos reponiendo agua, sin decirles que veníamos también a reconocer la Isla. El cura nos dijo que nos fuéramos porque esa gente era

muy rara. El motor del barco de 16 caballos empezó a fallar en Trinidad, lo que retrasó nuestra llegada a La Guaira. En esa zona, en aquella época, siempre había una lancha de resguardo nacional por el contrabando. Pasó la lancha y nos abordó, nos remolcaron y nos llevaron a la costa, llegando de manera clandestina, huyendo de la dictadura.

Llegamos a Venezuela en una época democrática, gobernada por Rómulo Gallegos. Al poco tiempo fue el golpe de estado de Pérez Jiménez, pero, sin embargo, nos favoreció porque nos permitía salir a arreglar papeles, conseguir trabajo, etc.

i) ¿Cómo fue tu vida en Venezuela?

Trabajé de portuario. Había un centro en Sarría que acogía a todos los emigrantes que no tenían a donde ir. Allí les daban las tres comidas y se podían quedar en unos barracones hasta que encontraran trabajo y arreglaran los papeles.

En La Guaira, de entrada, vivimos en el barco porque en aquella época Venezuela tenía mucho trabajo en los muelles, sobre todo, por la importación, como la fruta procedente de Estados Unidos. Como teníamos el barco era mejor quedarnos ahí, hasta conseguir la residencia. No obstante, estuvimos dos días en Sarría (Caracas). Los pasajeros que viajaron en el barco tomaron rumbos diferentes, unos se desplazaron hacia el interior, otros hacia Caracas...

El padre del expresidente del Cabildo de Tenerife estaba en Venezuela, (los canarios se ayudaban entre ellos) y como ya me conocían de Playa San Juan, cuando arreglamos los papeles, me consiguieron mi primer trabajo en una churrería en el Silencio, la zona más nueva de Caracas en aquella época. La churrería era de un español peninsular que tenía tres churrerías en total. En la que yo trabajaba se encontraba en el bar La Princesa, en un rincón. La bolsa de churros salía 12 bolívares. A mí me daban diez bolívares y todos los churros que quisiera, y yo con eso y los churros cenaba, comía y ahorraba. Después de arreglar los papeles, legal ya, me fui a trabajar de portuario a La Guaira.

Los venezolanos en esa época no eran muy trabajadores y en los muelles se conseguía fácilmente trabajo porque venían muchos barcos. Nos pagaban bien. Si trabajábamos hasta las 11 horas del día era un sueldo básico, 18 bolívares. Por la noche te subían un cuarto más, y si era después de las 00:00 horas hasta por la mañana, te pagaban el doble. Y los domingos o días festivos también, porque ningún venezolano iba a trabajar esos días. Para trabajar teníamos que apuntarnos la hora de llegada del barco al que íbamos a atender. En los tres meses, hasta que nos vino la carta, ya teníamos dinero para poder hacer cosas. No compaginé dos trabajos, a diferencia de otros compañeros que sí lo hicieron.

Después de portuario, mi hermano Luis, que llegó de manera legal a Venezuela en torno al año 50, y yo nos metimos a comprar y vender pescado, un terreno que ya conocíamos de Canarias. Montamos una empresa allá con algunos trabajadores que nos dedicábamos al muelle y decíamos de unificarnos, comprar pescado y poner precio en el mercado. Quien quiera que compre y quien no, no.

Un grupo se dedicó a la venta de escamos: mero, pargo, cherna... y el gomero y yo nos dedicamos a la venta de atún. Compramos todo el atún que llegaba al muelle. Vendíamos en el mercado con tanta facilidad... Imagínate la cantidad de atún que había en la época que llegaba el barco, nos cargaba el camión y nos avisaban cuando los barcos salían a pescar para estar listos para recogerlos luego.

En relación con Canarias, los bolívares estaban muy bien, pues al cambiar la bolsa negra, aumentaba porque valía mucho más. La relación de los canarios con los venezolanos era buena, no había problemas.

Yo vivía en una calle que en la esquina tenía un bar y una panadería. Iba con el camión del pescado (con chicharros, sardinas...) y paraba el camión en mi calle y repartía las sardinas a mis vecinos. Eso era cuando estaba yo en Venezuela, últimamente cuando ya venía a Canarias no iba para allá.

j) ¿Cómo arreglaron los papeles?

Un tal Andrés Pérez, de La Palma, tenía familia en Venezuela colocada en el ejército, porque su hija estaba casada con un coronel y era el que nos surtía la comida.

Me casé en Venezuela y estuve allí 20 años, pero iba y volvía de Venezuela a Canarias porque se formó una sociedad de isleños con lo del pescado y nos turnábamos los meses para estar un lugar u otro como si fueran vacaciones, y se cobraba lo mismo que si estuvieses trabajando allá. Hoy te toca a ti, mañana a ti y así.

k) ¿Por qué decidió volverse?

Ya tenía formada la familia en Venezuela y vine a Canarias una vez con la intención de comprar algo aquí, pero mi hermano vino primero y compramos el edificio Benavidez. Luego vine y compramos en Fonsalía, donde está el actual muelle que quieren usar para entrar de La Gomera por ser más directo, aunque siguen estando mis terrenos. En los años 60 ya había mucho movimiento económico. Esa finca la usamos para plantar plátanos, tomates... y daba bastante. Todavía no se había hecho la autopista del sur. Luego, también compramos en Los Maremos donde montamos un almacén de empaquetado, que ya se acabó, y exportábamos los paquetes a

Inglaterra. Teníamos una oficina en Inglaterra, Isidro Castro, y en Holanda teníamos un holandés que lo pusimos de socio. Esos edificios están protegidos, no se pueden tirar.

Al principio echaba de menos Venezuela, pero con los años no. Además, yo me fui joven a Venezuela, todas las relaciones estaban allá, con quien hacía negocios... Uno se relaciona allí y se queda allí y se encuentra como aquí. Igual, exactamente igual. Parecía que era nuestra tierra.

l) En Venezuela reunió el capital base para montar el negocio aquí...

La intención nuestra en esa época eran los plátanos. Cuando vinimos de Venezuela y compramos en Fonsalía había créditos del Estado para los plátanos, diez años para pagar y cinco años muertos que no pagabas nada. A partir del quinto pagabas con un interés muy bajo y entonces ahí fuimos trabajando. Te daban ayudas y así fuimos luchando.

Yo no tengo la doble nacionalidad, pero mi hermano si la mantiene. Yo nunca me nacionalicé.

m) ¿Y no te reclamaron para hacer la mili?

No, existía una ley por la cual tú te presentabas y hacías como el servicio militar allá. Te presentabas en el consulado a la edad del servicio militar, te daban tu cartilla y pedías un permiso de unos seis meses para ir a Canarias y el cónsul te dejaba. Tenías que presentarte, tenías que ir al médico de la embajada para ver si eras apto para el servicio militar o no. Tú ibas ya con tu libreta e ibas al cónsul a firmar todos los años como para que figurara que estabas aquí.

n) Supieron venir en buena época

A nosotros lo de Fuensalía nos costó un millón y pico de pesetas que traía de allá. Y tengo 40 mil metros allí y aquello estaba sembrado de plátanos.

Ya cuando me vine a Canarias tuve que saber adaptarme otra vez porque yo en Venezuela me encontraba igual que en mi casa. Cuando volví la última vez ya fue distinto porque tenía mi finca y el gobierno de Franco daba las subvenciones porque José Miguel Galván Bello, que era el presidente del Cabildo, era ingeniero agrónomo. Podíamos hacer las solicitudes y préstamos agrícolas, pero había épocas en las que si había mucho plátano te cerraban la subvención y no te la volvían a abrir. En la solicitud tenías que presentar tu proyecto con un ingeniero agrónomo para ver cómo iba a ser la finca porque esa zona era todo volcán.

o) Aquellas fincas eran todas de venezolanos, ¿no? De los caraqueños.

Sí, claro. Los caraqueños no estuvieron mucho tiempo allá en Venezuela, pero eran negroides y se quedaron con ese nombre.

p) ¿La finca la hizo transportando la tierra? Porque era volcánica.

Era puro volcán y la tierra había que traerla de la cumbre. En aquella época se buscaba la zona volcánica porque en la agricultura se necesita agua, pero que no se estanque, sino que filtre y se pierda para volver a regar. Y todavía tenemos esa finca allí. Ya más adelante cuando nos dedicamos a los tomates nos compramos otra finca en Los Maguenes y montamos nuestro empaquetado, nuestro salón.

q) ¿Cuántas mujeres trabajaban allí?

Teníamos 30 y pico mujeres. Trabajaban por la mañana hasta las 14:00 horas en el campo y de 16:00 horas en adelante en el empaquetado. La fruta se la dábamos a Isidro Castro. Los Castro tenían barcos para llevar la fruta a Inglaterra.

r) ¿La agricultura empieza a tener valor para ustedes cuando surge el turismo?

Sí, porque la mano de obra se iba para el turismo y era más difícil cultivar. Tenía que ir a casa de los trabajadores a buscarlos, a tocarles la puerta a ver si querían venir a empaquetar los tomates en el almacén. Ahora en los tomates no hay nadie y eso que daba mucho trabajo. Nosotros teníamos dos camionetas fijas para el norte que venían por la mañana y le pagábamos el transporte de ida y vuelta. Teníamos contratada a una persona y le pagábamos para que nos trajera a personas para trabajar.

s) ¿De dónde venían?

Venían del Amparo y toda esa zona. Venían de madrugada, estaban hasta las 14:00 horas y ya se iban porque el empaquetado lo hacíamos con la gente de la zona. El personal que más necesitábamos era para recoger porque después, ya con los nuevos sistemas de maquinaria de empaquetado que se hicieron en La Península, los clasificaba la máquina y no se hacía manual. Ya solo había revisoras, dos por cada lado de la cinta.

t) ¿En Venezuela ustedes se enteraban de cuando llegaban otros barcos?

Sí, además yo me acuerdo de cuando trabajaba en el muelle. Llegaban esos barcos y venía el remolcador, los amarraba y los echaba, los expulsaban. No los querían, pero si los echaban mar adentro, de la noche a la mañana siguiente los tenías allí otra vez. Esto fue hasta que empezaron a mandarlos a El Dorado, cuando prohibieron la emigración, pero al principio recibían bien a los inmigrantes. Cuando la prohibieron y llegaban los barcos yo me iba por si se equivocaban conmigo. Los enganchaban a una barra y se los llevaban a El Dorado, una isla donde estaba una de las cárceles. A Sarría los llevaban a arreglar los papeles. Por cierto, creo que el gobierno español protestó, hizo una protesta.

u) ¿A pesar de que iban clandestinos?

Sí, no sé si fue un bulo o no, pero que si no querían a los emigrantes españoles que los devolvieran todos a España y ahí se acababa el problema.

v) A la gente que iba en el Telémaco los metían en la cárcel, pero con el tiempo los soltaban.

Sí, los mandaban para el Trompillo que es parte de El Dorado. Por eso hicieron la queja del gobierno sobre eso en particular, pero lo del Telémaco fue después de nosotros.

w) ¿Qué hicieron con la empresa que tenían en Venezuela?

Vendimos la empresa. Se la dejé a un gomero que se apellidaba Noda, que hoy en día está forrado. Él vendía en Miami los atunes que cogíamos en Venezuela. Sigue viviendo allí y se sigue dedicando al pescado.

En relación con venir de allí para aquí no tuve mala suerte, me ha ido bien gracias a Dios. Tuvimos la suerte de que en esa época todavía se podían conseguir cosas buenas aquí en Canarias con poco dinero. La finca ahora la lleva una sobrina mía. Al principio cuesta...

x) ¿Ustedes fueron los pioneros en el cultivo del plátano porque no había agua?

No había agua. Y ahí fuimos luchando y luchando hasta la fecha. Había que trabajar y había facilidades en esa época.

Anexo 2. Entrevista a Bouba (inmigrante africano que emigró de manera irregular a Canarias en 2014).

a) ¿A qué edad emigró?

Tenía 17 años cuando emigré a Canarias. Ahora tengo 23 años.

b) ¿En qué año fue y de dónde emigró?

Soy de Malí, por lo que tuve que desplazarme por tierra hasta zonas del Sáhara Occidental. Allí estuve en Casablanca, pero salí del El Aaiún en diciembre de 2014 y llegué a Lanzarote el 31 de diciembre de 2014.

c) ¿En qué situación se encontraba en su país? ¿Por qué decidió emigrar de forma irregular?

En Malí no me faltaba de nada, estaba estudiando y a la vez jugando en la Liga de fútbol de Malí. Era futbolista profesional. Decidí irme de Malí (es algo muy personal), no por economía, sino porque me perseguían. Vine a salvar mi vida.

d) ¿Cómo fue su trayecto? ¿Cómo lo hizo?

Primero fui hasta Casablanca por tierra, desde Malí. En esta zona estuve un par de meses, cuatro meses en los que estuve trabajando porque me había quedado sin dinero durante el trayecto, que fue duro, costoso y largo. Al tiempo de llegar a Casablanca me encontré a unos chicos a los que les pedí ayuda. Esos chicos me ayudaron. Me dieron algo de dinero para que pudiera seguir viviendo unos días más. Además, me preguntaron que cuál era mi aspiración. Les conté lo que me pasó y por ser hermano africano decidieron ayudarme hasta encontrar algo en condiciones. Quería pedir asilo, pero los chicos me dijeron que ellos lo habían pedido desde hacía cinco años en Marruecos (donde único se puede pedir asilo) y que si quería pedirlo tenía que ir hasta allí. Como no tenía dinero suficiente les dije que quería un visado para ir a Europa, que cómo podía conseguirlo. Entonces fue cuando me dijeron que podía ir en patera. Yo no sabía qué era eso. Me explicaron que era un grupo de personas con el que contactas y viajas por mar en un barco seguro, con agua y seguridad. Insistí preguntando si era seguro y me decían que sí.

Después de estar trabajando en Casablanca y conseguir 700 euros decidí coger el dinero e irme a El Aaiún porque no podía seguir estando en territorio marroquí, los que me perseguían sabían que estaba allí. En El Aaiún empecé a preguntar por la calle dónde podía encontrar la patera para ir a Europa. Un chico me dijo que si estaba

loco por preguntar eso en la calle. Yo no sabía nada, no entendía nada. Le pedí que me ayudara. Ese chico me puso en contacto con un senegalés que era el jefe del plan, el organizador de la travesía. Le fui bastante sincero y le conté todo, que tenía problemas muy serios. Me dijo vale, espera que busque al resto de personas porque los que tienen prioridad son los que pagan más. Solo faltaban dos plazas por llenar en la patera y me pidió que le pagara 600 euros y me quedara con 100 para comer. Fueron buenos conmigo.

e) ¿Cuánto salía emigrar?

Había una cantidad fijada. Eran 2.500 euros.

f) ¿Con qué complicaciones se encontró durante la travesía?

Ahí está el problema. Me habían dicho que era un viaje seguro y que iba a poder contar con lo necesario. Es mentira lo de que tienes comida, agua y seguridad. No teníamos suficiente comida ni agua, encima tuvimos que tirar la comida y un bote de gasolina de 20 litros porque era demasiado peso para la patera y no podíamos continuar así, a los cinco minutos de partir. A los dos días, sobre las 16:00 horas nos quedamos sin gasolina. Estuvimos esperando la muerte en medio del mar. Por cierto, dos personas llegaron en estado crítico (fiebre y otros síntomas), pero fueron atendidos.

g) ¿Viajó acompañado, solo...? ¿Cuántos iban a bordo?

Viajé solo. Íbamos 42 personas a bordo, todos sin acompañantes.

h) ¿Cómo era la patera?

Un barco de plástico sin techar. Era muy pequeño para las 42 personas que íbamos en ella. Todos queríamos venir para aquí, nadie quería quedarse allí.

i) ¿Para dormir cómo hacían?

¿Dormir? De eso nada. Todos íbamos unos encima de otros. Era imposible descansar.

j) ¿Cómo salieron de esa situación?

Pensamos en todas las alternativas posibles hasta que sobrevoló alrededor nuestro un avión de salvamento. Uno de los pasajeros nos dijo que era un avión de rescate y lo tomamos por loco. El chico nos lo juraba. El avión se pasó como una hora dando vueltas por encima de nosotros y lo que estaba haciendo era esperando a que llegara Cruz Roja para que nos rescataran. Así, a las 19:30 horas, un barco de salvamento marítimo nos rescató y nos llevó hasta Lanzarote, que era la isla de la que más cerca estábamos.

k) ¿Qué pasó cuando llegaron a Lanzarote?

Llegamos el 31 de diciembre sobre las 20:00 horas a Lanzarote. Cruz Roja (nos trató muy bien y hablaban francés) nos registró y luego vino la Policía Nacional, que nos llevó a la comisaría de Lanzarote donde estuvimos tres días en los calabozos por entrar ilegalmente a España. La policía contactó con el Juzgado para tramitar la orden de expulsión de España justificando que habíamos entrado de forma ilegal al país. En lo que se iba tramitando nos enviaron al CIE, Centro de Internamiento de Extranjeros, de Barranco Seco en Gran Canaria, durante 60 días. Bueno, nos repartieron entre Canarias (18 nos quedamos aquí) y La Península (los 24 restantes). Una vez, pasados dos meses, pueden devolverte a tu país porque se firma un pacto y si no, te pueden liberar.

l) ¿Qué pasó estando dentro del CIE y después de salir de ahí?

No pensaba que me fueran a encerrar en una prisión. Tenía esperanzas de comenzar una vida mejor. Cuando llegué al CIE me dio esa impresión. Además, los días eran todos iguales, por las noches hacía mucho frío porque las ventanas no podían cerrarse del todo, no podíamos salir de nuestras habitaciones porque las cerraban con llave. Si queríamos hacer nuestras necesidades, las teníamos que hacer en una botella de plástico, y la comida, bueno, no era la peor de todas, pero lo que nos servían en mejores condiciones era la sopa de sobre, aunque reconozco que no en todos los CIE les dan a las personas la comida que nos dieron a nosotros. Solo salíamos al patio como máximo dos horas y después de desayunar a primera hora de la mañana. Aprovechábamos para jugar con una pelota que hicimos con calcetines y hablaba con uno de los guardias sobre fútbol.

Eso de que te pueden liberar una vez cumplido los dos meses en el CIE no es del todo cierto. No te dejan toda la libertad que quieras, no te meten directamente en la calle, sino que te llevan a un centro de acogida, el CEAR. Yo fui al de Vecindario, donde estuve siete meses aprendiendo español, haciendo varios cursos... Aquí, la vida fue mucho mejor. Mi integración no fue tan difícil. Solo tengo palabras de agradecimiento hacia los canarios. Me sentía como en mi país.

m) ¿Qué hiciste después de salir de la CEAR?

Como hice un curso de cocina en la CEAR, luego pude hacer las prácticas de cocina en El Churrasco, Maspalomas, y me quedé con un contrato indefinido. Pude seguir formándome como cocinero. Ahora soy cocinero, pero no trabajo de ello. Hace cuatro meses me operaron de la rodilla por un accidente y no puedo estar mucho tiempo de pie. Tuve que buscarme otro trabajo y ahora, soy conserje en uno de los centros de acogida de la CEAR.

n) ¿Tiene intenciones volver a Malí?

Por supuesto que sí, quiero volver a mi país, desde que pueda. Toda mi familia está allá, aunque aquí, en Gran Canaria, tengo a mi mujer y a mi hijo de diez meses. Todos los días hago videollamada con mi familia de Malí, económicamente no dependen de mí, pero están preocupados por mí.

Anexo 3. Entrevista a Daniel (inmigrante africano que emigró de manera irregular a Canarias en el año 2000).

a) ¿En qué año saliste de Guinea Bissau?

Yo me fui el año en el que se fueron los portugueses (la independencia de Guinea Bissau fue en 1974). Mi padre trabajaba con los militares y el año en el que se marcharon los portugueses fue asesinado. Mi padre era militar de alto rango. Yo hui con mi hermana, pero se escapó cuando llegamos a Senegal, ella volvió a Guinea Bissau. Tuve que volver a Guinea Bissau y de ahí viajé hasta Nuadibú (Mauritania). Allí traté de conseguir un barco, pero no fue posible.

Llegué a Las Palmas en el año 2000, pasé una semana en Las Palmas y me querían deportar. Me dijeron que en 2001 me expulsarían de España. Mi hermana consiguió llegar a mi Madrid y me llamó, me envió dinero para poder llegar a Tenerife (2001).

b) ¿Por qué querías irte de Guinea Bissau?

Cuando mataron a mi padre, nos pusieron guardaespaldas. Antes de eso el gobierno portugués habló con mi padre y le ofrecieron trabajo y vivienda en Portugal, pero mi padre no estaba de acuerdo, no nos quería dejar. El gobierno le dijo que podían comprarle una casa en Senegal y así no tendría que dejar a su familia, pero tampoco quiso. Los portugueses se marcharon y dos meses después de la independencia unos asesinos entraron en mi casa y se llevaron a mi padre de madrugada. Recuerdo ver a mi madre llorando. Mi hermano, mi hermana y yo estábamos dentro de casa sin poder hacer nada. Venían con armas y nos amenazaron a todos, también me buscaban a mí porque era el hermano mayor.