



**POLICY PAPER**  
**ENFOQUE POR RUTAS**  
**¿REDUCIR LOS FLUJOS VISIBLES**  
**O REDUCIR LAS**  
**VULNERABILIDADES?**

*HACIA UNA ESTRATEGIA COHERENTE DE  
PROTECCIÓN Y LUCHA CONTRA LAS  
ECONOMÍAS CRIMINALES*

Informe 3/2026

Instituto Español de Análisis Migratorio (IEAM)

## Resumen ejecutivo

El presente Policy Paper propone orientaciones estratégicas destinadas a reducir las vulnerabilidades a lo largo de las rutas migratorias y a debilitar las economías criminales que las estructuran, superando un enfoque centrado únicamente en la reducción de los flujos visibles. El objetivo es promover una estrategia coherente que combine la protección de las personas migrantes con la lucha contra los mecanismos de explotación.

Este documento se inscribe en la continuidad de los trabajos del Instituto Español de Análisis Migratorio (IEAM) y constituye el resultado de un taller de inteligencia colectiva organizado en Roma, conjuntamente por el IEAM y el centro de investigación independiente italiano AMIStaDeS.

El taller reunió a un amplio abanico de actores clave, incluidos representantes de agencias de las Naciones Unidas, instituciones europeas, representantes ministeriales, organizaciones humanitarias y de la sociedad civil, empresas, así como expertos africanos. Esta diversidad permitió cruzar perspectivas institucionales, operacionales y analíticas sobre las dinámicas de los corredores migratorios euroafricanos. También contribuyó a identificar puntos de convergencia, formular recomendaciones y esbozar las primeras líneas de acción orientadas a reforzar la coherencia entre las políticas de seguridad, humanitarias y de desarrollo.

El análisis de este Policy Paper se enmarca en un contexto en el que las rutas migratorias funcionan como un sistema regional integrado, estructurado por movimientos mixtos, tanto regulares como irregulares. Las políticas basadas en un control puntual de seguridad tienden a producir efectos de desplazamiento de los corredores, a incrementar los costes de tránsito y a trasladar los riesgos hacia segmentos menos vigilados, sin reducir los incentivos económicos subyacentes.

A esta dinámica de desplazamiento se suma una vulnerabilidad acumulativa creciente: a medida que los trayectos se prolongan, las personas en situación de movilidad quedan expuestas a un deterioro progresivo de su salud física y mental. Asimismo, se enfrentan a un endeudamiento coercitivo con respecto a las redes de facilitación, así como a formas de explotación diferenciadas en función del género.

Por otra parte, las economías del tránsito aglutinan una pluralidad de actores – desde redes criminales hasta ciertos segmentos paraestatales –, cuya rentabilidad tiende a consolidarse cuando la presión securitaria se intensifica.

### Mensajes estratégicos

- **Reducir la porosidad institucional en las zonas de tránsito:** reforzar las capacidades operativas de los pasos fronterizos, instaurar mecanismos de supervisión interna independiente, formar a los agentes en los estándares internacionales de protección, y promover alternativas económicas focalizadas para reducir la dependencia local de los ingresos vinculados a la facilitación migratoria.

- **Actuar sobre la rentabilidad de las economías de facilitación y no solo sobre los flujos visibles:** estructurar investigaciones financieras coordinadas por corredor, mejorar la trazabilidad de los pagos transnacionales, identificar a los intermediarios logísticos y a los beneficiarios reales, más allá de los simples puntos de interceptación.
- **Garantizar una continuidad protectora a lo largo de los corredores:** superar la perspectiva de un único Estado para cubrir la totalidad del trayecto – desde el origen hasta el destino – mediante mecanismos de denuncia accesibles y seguros, acompañamiento psicosocial y asistencia jurídica, así como una coordinación transnacional del seguimiento de casos.
- **Integrar la demanda estructural de mano de obra en la estrategia migratoria:** articular las políticas migratorias y laborales, establecer dispositivos focalizados de movilidad legal en los sectores de alta demanda, y colaborar con las redes de diáspora para proporcionar información fiable y prevenir riesgos, con el fin de reducir la dependencia de las cadenas informales.
- **Alinear la coordinación operativa con la realidad transnacional de las rutas:** crear plataformas técnicas para el intercambio de información y el seguimiento longitudinal de las dinámicas de los corredores, en las que participen organizaciones internacionales y Estados africanos socios, para garantizar la apropiación y la sostenibilidad de los dispositivos desplegados.

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

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

**Referencia recomendada:**

DE LEÓN COBO, B. y DOCK, C. (2026), Policy Paper « Enfoque por rutas: ¿reducir los flujos visibles o reducir las vulnerabilidades? Hacia una estrategia coherente de protección y de lucha contra las economías criminales », Policy Paper 3/2026, Instituto Español de Análisis Migratorio (IEAM).

## 1. Introducción

### 1.1 Las rutas como sistema regional de movimientos mixtos

Las rutas migratorias conforman un sistema regional integrado, estructurado por movimientos mixtos: personas con estatutos y motivaciones heterogéneas (refugiados, solicitantes de asilo, migrantes, así como otros grupos vulnerables, entre los que se cuenta una proporción creciente de menores no acompañados), que combinan con frecuencia segmentos regulares e irregulares a lo largo del trayecto. Estas movilidades responden habitualmente a factores entrelazados, como los conflictos, las persecuciones, la inseguridad, las crisis económicas, los impactos climáticos, así como la falta de empleo y la precariedad de medios de subsistencia. El movimiento migratorio constituye, pues, un síntoma de las insuficiencias en materia de protección y de oportunidades socioeconómicas en los países de origen, así como de inclusión en los países de tránsito, y no debe interpretarse como un comportamiento inevitable.

El eje atlántico y los corredores mediterráneos – central, occidental y oriental – constituyen las principales rutas migratorias hacia Europa desde África. Son alimentadas simultáneamente por varias regiones de origen: África Occidental, el Sahel y el Cuerno de África, incluyendo en particular Sudán, pero también Eritrea, Etiopía y Somalia. Las evoluciones recientes observadas no atañen tanto al número total de personas en movimiento como a la composición de los flujos y a los riesgos a los que están expuestos los migrantes a lo largo del trayecto.

Las rutas migratorias funcionan, así, como segmentos interconectados, pudiendo uno sustituir a otro cuando una ruta se vuelve inaccesible o demasiado arriesgada. El Norte de África desempeña un papel central en este sistema integrado: Libia, Túnez, Argelia y Marruecos son necesarios para el tránsito entre el eje atlántico y los corredores mediterráneos occidental, central y oriental. Una modificación de las condiciones de acceso, control o protección en un corredor provoca ajustes en los demás. El reforzamiento securitario local desplaza las salidas hacia puntos más alejados: las travesías se alargan, los costes aumentan y los riesgos se redistribuyen sin desaparecer. Esta dinámica refleja una rápida capacidad de adaptación de los intermediarios y las redes. Por otra parte, produce también una volatilidad estructural: las variaciones observadas corresponden a menudo a reorientaciones tácticas en un entorno constreñido, más que a una transformación de los factores determinantes de la movilidad.

Los intercambios de Roma pusieron de relieve que la reconfiguración de las rutas depende tanto de los marcos de acceso como de la geografía. Las políticas de visados y las posibilidades de entrada regular a través de terceros países pueden modificar los itinerarios, abriendo o cerrando vías inicialmente legales antes de una pasar a la irregularidad cuando el acceso a la protección o al trabajo se bloquea. Por último, la economía política de las rutas no se circunscribe a redes criminales « externas » al Estado: en ciertos contextos, la relación difusa entre actores paraestatales y mercados criminales constituye una característica del sistema.

Esta conexión prolonga las cadenas de beneficio y desplaza el centro de gravedad de la acción: del control de los flujos visibles hacia la identificación de las estructuras de facilitación, de las complicidades y de los circuitos financieros.

Una estrategia basada exclusivamente en la reducción inmediata de los flujos visibles tiende a producir efectos de desplazamiento y a incrementar la vulnerabilidad a lo largo de los corredores. Por el contrario, un enfoque por rutas apunta a reducir las vulnerabilidades acumulativas – incluidas las relacionadas con la salud física y mental –, al mismo tiempo que se dirige a las economías criminales y los mecanismos de explotación, inclusive en destino, donde la demanda de mano de obra precaria puede mantener la rentabilidad de las redes. Este enfoque supone una coordinación reforzada entre actores humanitarios y de seguridad, y requiere que los poderes públicos estén presentes en la dinámica de integración duradera de las personas migrantes, cuya articulación insuficiente constituye una de las principales lagunas operativas identificadas sobre el terreno.

## 1.2 Metodología

Este Policy Paper se basa en los intercambios del taller de Roma, celebrado bajo la Regla de Chatham House, con participantes europeos y africanos: representantes institucionales, autoridades nacionales, organizaciones internacionales, empresas, actores humanitarios, investigadores y socios operativos.

El análisis se organiza en torno a dos principios metodológicos:

- Restituir los hallazgos expresados sin tomar posición;
- Examinar las dinámicas a lo largo de los corredores – salida, tránsito, llegada, retorno – con el fin de identificar los mecanismos que articulan control, economías criminales y protección: desplazamiento de rutas, tarificación del riesgo, fragmentación de las cadenas, discontinuidad de la protección.

Cuatro variables debatidas en Roma se integran de forma transversal:

- Los regímenes de acceso y las políticas de visados, como factor estructurante de la reconfiguración de los itinerarios;
- La vulnerabilidad acumulativa, incluyendo la salud física y mental, como indicador del deterioro progresivo de las capacidades de autonomía e integración;
- La porosidad institucional en ciertos nodos de tránsito, cuando facilitación y autorización se entrecruzan;
- El papel económico e informacional de las diásporas en la estructuración de las decisiones migratorias, la circulación de recursos y determinados dispositivos de prevención.

## 2. La dinámica del desplazamiento

El desplazamiento de las rutas no es una simple elusión geográfica. Corresponde ante todo a un mecanismo estructurado en el que interactúan las políticas de acceso, los segmentos mixtos y los mercados de facilitación.

## 2.1 Los visados como variable de segmentación

Los regímenes de visados estructuran a priori la configuración de los trayectos. Cuando persiste un acceso regular – aunque sea limitado –, este permite un segmento legal inicial (entrada aérea, tránsito autorizado, estancia de corta duración). La ruptura se produce en el momento en que el acceso al trabajo o a la protección resulta inaccesible. La trayectoria pasa entonces hacia la irregularidad.

Por el contrario, el cierre casi total de las vías legales desplaza de inmediato el punto de entrada hacia corredores terrestres o marítimos más largos y arriesgados. El visado no constituye, por tanto, únicamente un instrumento de selección; actúa como variable arquitectónica de las rutas.

## 2.2 Segmentos mixtos y reconfiguración de los itinerarios

Los trayectos observados combinan frecuentemente varios estatutos sucesivos (regular, tolerado, irregular). Esta mezcla explica la inestabilidad de las rutas: un cambio normativo en un tramo puede desplazar los movimientos hacia otros, sin reducir la movilidad en conjunto. A modo de ejemplo, en África Occidental, las medidas de control adoptadas en Mauritania y Senegal limitaron ciertas salidas hacia España, al tiempo que provocaron su redireccionamiento hacia Gambia y Guinea, incrementando los riesgos asociados a las travesías marítimas.

La segmentación introduce asimismo una diferenciación de las trayectorias:

- Perfiles que pueden financiar un segmento aéreo inicial;
- Perfiles limitados a itinerarios exclusivamente terrestres;
- Personas vulnerables expuestas a un aumento de la dependencia de los intermediarios;
- Personas con necesidades de protección internacional, cuyos trayectos son con frecuencia distintos y cuya vulnerabilidad es particularmente marcada.

La ruta se convierte así en una cadena discontinua de estatutos y dependencias.

## 2.3 Tarificación del riesgo y economía del desplazamiento

El incremento de los controles no anula los flujos, sino que modifica su coste. La presión regulatoria se traduce en una prima de riesgo integrada en los servicios de facilitación: transporte, alojamiento, cruce de fronteras, suministro de documentos.

Esta tarificación varía en función de :

- La intensidad del control local;
- El perfil percibido del migrante;
- La distancia hasta el punto de llegada.

El aumento de los costes genera cuatro efectos:

- Alargamiento de los trayectos;
- Mayor recurso a intermediarios múltiples;
- Exposición prolongada a entornos violentos o de explotación;
- Endeudamiento respecto a las redes de facilitación, generando situaciones de dependencia y vulnerabilidad que se prolongan mucho más allá del propio trayecto migratorio.

Así, la vulnerabilidad se vuelve acumulativa, también en el plano sanitario y psicológico, a medida que la duración del trayecto se extiende.

## 2.4 Desplazamiento y demanda en destino

La dinámica del desplazamiento no puede analizarse independientemente de la demanda en destino. La persistencia de una demanda de mano de obra – agricultura, construcción, servicios domésticos – mantiene un atractivo estructural de los corredores, incluso cuando el acceso formal está restringido. Esta demanda presenta una marcada dimensión de género: ciertos sectores – servicios domésticos, economía informal de los cuidados y, en determinados contextos, la explotación sexual – exponen a las mujeres y las niñas a formas de vulnerabilidad y explotación específicas, distintas de las que experimentan los hombres.

El control encarece la entrada, mientras que la demanda estabiliza el incentivo. Esta interacción explica por qué la reducción visible de las llegadas en un corredor puede coexistir con una reconfiguración hacia otros segmentos.

### **El desplazamiento como consecuencia previsible de políticas segmentadas**

Las rutas migratorias funcionan como un sistema integrado.

Un refuerzo de la seguridad a nivel local o una modificación de las condiciones de visado altera los incentivos a lo largo de todo el corredor.

Se observan tres mecanismos recurrentes:

- Desplazamiento geográfico de los puntos de salida;
- Aumento de los costes;
- Redistribución de los riesgos hacia tramos menos vigilados.

El desplazamiento no es una anomalía, sino un efecto estructural de respuestas fragmentadas.

## 3. Las economías criminales y las zonas de porosidad institucional

### 3.1 Una economía multinivel del tránsito

Las economías vinculadas a las rutas migratorias no se limitan a redes criminales estructuradas. Aglutinan una pluralidad de actores: transportistas, alojadores, intermediarios documentales, facilitadores fronterizos, milicias locales y, en ciertos contextos, segmentos paraestatales que ejercen funciones de control.

Esta configuración produce una economía del tránsito multinivel, en la que los servicios son segmentados y tarifados en función de:

- El grado de control;
- La peligrosidad del segmento y el perfil de las personas en situación de movilidad.

El incremento de la presión securitaria aumenta la prima de riesgo integrada en estos servicios.

### **3.2 Porosidad institucional: mecanismos observables**

Los debates de Roma pusieron de manifiesto, en ciertos contextos, formas de porosidad entre los dispositivos de control y las economías del tránsito. Sin embargo, esta porosidad corresponde a una fragmentación de la autoridad, es decir, la coexistencia de actores de seguridad locales y actividades vinculadas al tránsito, en un entorno institucional fragmentado. El análisis se circunscribe a los mecanismos observables:

- Delegación informal de funciones de control;
- Tolerancia transaccional;
- Superposición entre protección, tributación y facilitación;
- Captación de ingresos vinculados al paso.

Se trata de una dinámica de gobernanza fragmentada, y no de una caracterización normativa.

### **3.3 Renta migratoria y consolidación de actores híbridos**

Cuando las rutas se desplazan (sección II), la escasez de ciertos corredores incrementa el valor de los segmentos restantes. La renta migratoria aumenta en las zonas de concentración.

Esta dinámica puede producir:

- Estabilización financiera de actores híbridos;
- Inversión en capacidades logísticas acrecentadas;
- Integración progresiva de segmentos económicos legales e ilegales;
- Capacidad creciente de estos actores para influir en los procesos políticos locales.

La migración se convierte así en un componente de los equilibrios económicos locales, haciendo que cualquier enfoque estrictamente securitario resulte insuficiente si no integra los incentivos económicos subyacentes.

### **3.4 Circuitos financieros y respuesta institucional**

Los intercambios subrayaron la necesidad de superar un enfoque centrado en la detención de los passeurs (los que ayudan al paso).

Las palancas identificadas incluyen:

- trazabilidad de los pagos transnacionales;
- Cooperación judicial focalizada;
- Sanciones financieras proporcionadas;
- Protección de las víctimas a fin de evitar su recaptación por las redes;
- Movilización de las diásporas como fuente de información sobre los circuitos financieros y las redes de facilitación, en conexión con los dispositivos de protección existentes.

Apuntar a los flujos financieros y a las inversiones logísticas puede reducir el atractivo económico del tránsito sin generar un desplazamiento inmediato hacia otros corredores.

## **Por qué no basta con dirigirse a los ejecutores**

Las detenciones se centran mayoritariamente en los actores visibles.

Las estructuras financieras y de decisión permanecen fuera del alcance de la intervención cuando las investigaciones no siguen las cadenas de beneficio. Las economías del tránsito combinan actores locales, intermediarios y redes jerarquizadas. Sin actuar sobre los flujos financieros y las complicidades institucionales, el sistema mantiene su capacidad de adaptación.

## **4. Vulnerabilidad acumulativa y salud a lo largo de los corredores**

### **4.1 Definición: una vulnerabilidad progresiva y acumulativa**

La vulnerabilidad observada a lo largo de las rutas migratorias no es el resultado de un evento aislado. Corresponde a una acumulación progresiva de fragilidades vinculadas a la duración del trayecto, a la segmentación de los estatutos y a la exposición repetida a entornos inestables. Cada segmento adicional – espera prolongada, cruce diferido, desplazamiento forzado hacia un nuevo corredor – incrementa la probabilidad de deterioro físico, psicológico y económico. La vulnerabilidad se vuelve así acumulativa: se refuerza a medida que la ruta se alarga. Cabe destacar que esta vulnerabilidad presenta una marcada dimensión de género: las mujeres y las niñas están expuestas a formas específicas de violencia y explotación a lo largo del trayecto, que se añaden a las fragilidades comunes al conjunto de las personas en situación de movilidad.

### **4.2 Salud física: exposición y alargamiento de los trayectos**

El alargamiento de los itinerarios, consecuencia del desplazamiento de las rutas y del reforzamiento de los controles, incrementa la exposición a los riesgos sanitarios:

- Condiciones de transporte degradadas;
- Riesgos específicos de las travesías marítimas – ahogamiento, hipotermia, deshidratación – entre las manifestaciones más documentadas del deterioro sanitario vinculado al alargamiento de los trayectos;
- Acceso limitado a la atención médica;
- Dependencia de redes informales.

La prima de riesgo (véase sección II) no refleja únicamente un coste financiero, sino que corresponde también a una transferencia de riesgo sanitario hacia las personas en situación de movilidad. Esta dimensión debe integrarse en la evaluación de las políticas: un corredor más controlado pero que genera trayectos más largos puede producir un deterioro sanitario global.

### **4.3 Salud mental: factor de dependencia y de explotación**

Los debates de Roma subrayaron la importancia de las afectaciones psicológicas acumuladas: incertidumbre prolongada, rupturas sucesivas, violencia indirecta, deuda contraída para financiar el paso. La fragilización psicológica reduce la capacidad de negociación e incrementa la dependencia respecto a intermediarios o empleadores en destino.

También influye en:

- La capacidad para ejercer los propios derechos, directamente afectado por el estado psicológico de las personas en el momento de su llegada;
- La capacidad de inserción profesional;
- La estabilidad residencial;
- La probabilidad de recurrir a circuitos informales.

La salud mental constituye así un factor estructural de integración o de marginalización.

#### **4.4 Interacción con las economías del tránsito**

La vulnerabilidad acumulativa alimenta indirectamente la rentabilidad de las economías del tránsito.

Cuanto más se extiende la duración del trayecto:

- Mayor es la dependencia financiera;
- Más coercitiva se vuelve la deuda contraída;
- Menor es la capacidad para rechazar condiciones abusivas.

La dimensión sanitaria no es, por tanto, únicamente humanitaria; influye en la estructuración económica de las rutas. Esta interacción pone de relieve la necesidad de integrar las respuestas sanitarias y de protección en una estrategia global, en lugar de tratarlas como dimensiones separadas de la acción operativa.

#### **4.5 Implicaciones operativas**

La integración de la salud física y mental en el análisis de las rutas implica:

- Un seguimiento longitudinal de las trayectorias, más allá del punto de llegada;
- Una coordinación salud-protección-integración;
- Dispositivos tempranos en tránsito con el fin de limitar la acumulación de fragilidades, movilizándolo en particular a los actores comunitarios presentes en las zonas de tránsito;
- Una articulación con las políticas laborales en destino para reducir la dependencia de los circuitos informales.

La reducción de las vulnerabilidades estructurales puede contribuir a limitar la consolidación de las economías de facilitación, sin basarse exclusivamente en el control fronterizo.

#### **La vulnerabilidad acumulativa**

La vulnerabilidad se construye a lo largo del corredor. Detención, expulsión, explotación y retorno no estabilizado se suman. La fragmentación de la protección transforma la movilidad en una trayectoria acumulativa de exposición al riesgo. Afecta asimismo a las perspectivas de integración en los países de destino, al fragilizar de forma duradera las capacidades de autonomía de las personas a su llegada.

## **5. Diásporas, demanda en destino y palancas estructurales**

### **5.1 Diásporas: actores económicos transnacionales**

Las diásporas constituyen redes transnacionales estructuradas por flujos financieros, informativos y relacionales. Sin embargo, su papel como actor de las relaciones Europa-África ha sido durante largo tiempo desatendido, siendo reconocida plenamente su influencia sobre las dinámicas migratorias solo recientemente.

No obstante, influyen en las decisiones de movilidad a través de:

- La circulación de información sobre las condiciones de acceso;
- El envío de remesas;
- La facilitación de la inserción profesional o residencial.

Esta función no supone un apoyo a la migración, sino que corresponde a una reducción de la incertidumbre en un entorno constreñido.

Los debates de Roma subrayaron que estas redes pueden desempeñar un papel estabilizador, especialmente cuando orientan a las personas embarcadas en un trayecto migratorio hacia segmentos legales, desincentivan la utilización de vías irregulares y ayudan a la integración duradera.

### **5.2 Demanda estructural de mano de obra**

La dinámica de las rutas no puede comprenderse sin integrar la demanda persistente de mano de obra escasamente regulada en destino.

En ciertos sectores, la combinación de escasez local, estacionalidad, escaso atractivo para la mano de obra nacional y tolerancia a la informalidad mantiene una demanda constante.

Esta demanda actúa como factor de atracción estructural. Estabiliza los incentivos para la movilidad incluso cuando las condiciones de acceso formal están restringidas. El reforzamiento del control fronterizo puede así coexistir con una absorción económica en el tramo final.

### **5.3 Interacción diáspora-demanda**

Las diásporas facilitan el ajuste entre oferta y demanda de trabajo. Reducen los costes de búsqueda de empleo, orientan hacia nichos sectoriales y pueden servir de relevo informativo sobre las oportunidades.

Cuando el acceso legal al mercado laboral está limitado, esta intermediación puede derivar hacia circuitos informales.

La formalización parcial de la demanda – mediante dispositivos de movilidad encuadrada o estacional – puede reducir el espacio dejado a los intermediarios no regulados.

### **5.4 Palancas estructurales**

Los intercambios de Roma identificaron varios ejes:

- Articulación entre políticas migratorias y políticas laborales;
- Dispositivos focalizados de movilidad legal en los sectores de alta demanda;

- Cooperación con las diásporas en materia de información fiable y prevención de riesgos;
- Mecanismos de incentivo de la contratación en origen por parte de los empleadores.

El objetivo no es abrir el acceso de forma indiscriminada, sino reducir la dependencia de las cadenas informales que alimentan la renta del tránsito.

## 5.5 Equilibrio estratégico

Un enfoque centrado exclusivamente en la reducción de los flujos visibles deja intacta la demanda en destino y puede reforzar la informalidad. Por el contrario, la integración de la variable económica permite actuar sobre los incentivos estructurales sin descuidar los imperativos de control.

### Coordinación estratégica y coordinación operativa

La coordinación estratégica se refiere a los acuerdos y marcos políticos. La coordinación operativa se basa en el intercambio de información, la complementariedad de las intervenciones y la ejecución armonizada. Cuando estos niveles no están alineados, la gestión de los corredores sigue siendo fragmentada.

## 6. Hacia un enfoque coherente: principios de acción

La gestión de las rutas migratorias exige una acción simultánea sobre los incentivos económicos, las fragilidades institucionales y la continuidad protectora. Estas dimensiones corresponden a los mecanismos identificados en las secciones anteriores: desplazamiento de los corredores, renta migratoria, vulnerabilidad acumulativa y demanda estructural en destino.

### 6.1 Apuntar a los beneficios sin relajar el control

Las interceptaciones y detenciones conservan una función disuasoria. Sin embargo, su impacto permanece limitado cuando no apuntan a las cadenas económicas que estructuran la facilitación.

La prioridad estratégica recae sobre:

- Investigaciones financieras coordinadas;
- Identificación de los intermediarios logísticos y financieros;
- Trazabilidad de los pagos transnacionales;
- Análisis de los beneficiarios reales;
- Embargo y confiscación de activos.

La cooperación transfronteriza permite remontar más allá de los puntos de interceptación y apuntar a los centros de decisión económica. Este enfoque desplaza el centro de gravedad de la acción hacia la rentabilidad del sistema.

## 6.2 Estabilizar las zonas de tránsito y reducir la porosidad

Las economías de tránsito se inscriben en equilibrios territoriales marcados por la fragmentación de la autoridad y la coexistencia de actividades formales e informales.

La reducción de la porosidad institucional supone:

- Reforzamiento de las capacidades operativas de los pasos fronterizos, incluyendo en particular infraestructuras de identificación y registro de personas;
- Mecanismos de supervisión interna de las fuerzas de control;
- Formación de los agentes de control en los estándares internacionales de protección, con el fin de prevenir las prácticas contrarias a las obligaciones de los Estados en materia de derechos de las personas en situación de movilidad;
- Auditorías periódicas de los pasos fronterizos;
- Dispositivos disciplinarios efectivos;
- Clarificación de las cadenas de responsabilidad.

En paralelo, las alternativas económicas focalizadas reducen la dependencia local de los ingresos vinculados a la facilitación migratoria.

Por otra parte, la estabilización territorial limita la consolidación de actores híbridos y disminuye la resiliencia de las economías del tránsito.

## 6.3 Garantizar una protección continua a lo largo de los corredores

La vulnerabilidad acumulativa identificada anteriormente impone una continuidad en los dispositivos de asistencia. En efecto, el riesgo se vive de forma continua, desde el país de origen hasta la llegada. Las intervenciones deben, por tanto, tener en cuenta esta realidad y superar la perspectiva de un único Estado: las dinámicas observadas en países como Mauritania, Argelia o Libia tienen repercusiones directas sobre los corredores mediterráneos central y occidental, así como sobre el eje atlántico.

Los dispositivos deben cubrir la totalidad del corredor:

- Mecanismos de denuncia accesibles y seguros;
- Alojamiento protegido para los perfiles de riesgo;
- Acompañamiento psicosocial y asistencia jurídica;
- Coordinación transnacional del seguimiento de casos.

Un seguimiento regional de las vulnerabilidades permite identificar las rupturas de protección, en particular cuando el desplazamiento de las rutas alarga las trayectorias.

La continuidad protectora reduce la acumulación de riesgos y limita la dependencia respecto a los intermediarios informales.

## **Del control puntual a la gestión estructural**

El control puntual actúa principalmente sobre la visibilidad de los flujos.

La gestión estructural actúa sobre:

- Los incentivos económicos de las redes;
- Las fragilidades institucionales locales;
- La continuidad protectora a lo largo de las rutas;
- Las interacciones con la demanda en destino.

## **7. Recomendaciones operativas**

Las recomendaciones siguientes tienen por objeto actuar simultáneamente sobre la rentabilidad de las economías de facilitación, la porosidad institucional y la vulnerabilidad acumulativa a lo largo de los corredores.

### **7.1 Unión Europea y países de destino**

#### **1. Estructurar investigaciones financieras conjuntas por corredor**

- Constituir equipos transnacionales dedicados a la identificación de los circuitos de pago, los intermediarios y los beneficiarios reales.
- Reforzar el embargo y la confiscación de activos desde una lógica de cadena completa, más allá de los puntos de interceptación.

#### **2. Integrar las variables de acceso y protección en las asociaciones**

Incluir en los acuerdos:

- Indicadores relativos a los mecanismos de denuncia accesibles y seguros;
- Seguimiento de la violencia y la vulnerabilidad acumulativa;
- Evaluación del impacto de género de los acuerdos, que tenga en cuenta las formas específicas de vulnerabilidad y explotación a las que están expuestas las mujeres y las niñas a lo largo de los corredores;
- Evaluación del impacto de los regímenes de visados sobre la reconfiguración de las rutas;
- Articulación con las políticas sectoriales de trabajo en los sectores de alta demanda.

#### **3. Establecer una coordinación operativa por corredor**

- Reforzar el enfoque basado en las rutas migratorias, con el fin de mejorar la coordinación entre actores locales, institucionales e internacionales.
- Crear plataformas técnicas dedicadas al intercambio de información, al análisis conjunto de los desplazamientos y al seguimiento longitudinal de las dinámicas de las rutas. Estas plataformas deberían asociar a los países de origen y tránsito, a las organizaciones no gubernamentales locales trabajando sobre el terreno y a las organizaciones internacionales ya presentes en los corredores, en particular el ACNUR y la OIM, con el fin de anclar la coordinación en capacidades operativas establecidas.

## 7.2 Estados africanos socios

- Clarificar y armonizar los marcos jurídicos relativos al tráfico y a la trata de personas.
- Alinear las definiciones nacionales con los estándares internacionales y reforzar las capacidades especializadas de investigación financiera y digital.
- Integrar mecanismos de protección de víctimas y testigos, condición operativa esencial para la eficacia de los procedimientos judiciales.
- Desarrollar estándares de integración duradera de las personas migrantes, apoyándose en las ayudas internacionales o en los proyectos financiados por actores como la Unión Europea.

### 1. Reducir la porosidad en los puntos de control

Reforzar:

- Supervisión interna independiente;
- Formación de los agentes en los estándares internacionales de protección de las personas en situación de movilidad;
- Auditorías periódicas;
- Rotación del personal expuesto;
- Procedimientos disciplinarios efectivos.

### 2. Desarrollar alternativas económicas focalizadas en las zonas de origen y tránsito

- Poner en marcha programas que favorezcan la transición hacia actividades formalizadas y reduzcan la dependencia de los ingresos vinculados a la facilitación migratoria.
- Asociar las redes de diáspora al diseño y la ejecución de estos programas, capitalizando su conocimiento de las dinámicas económicas locales.

## 7.3 Actores internacionales

### 1. Armonizar los dispositivos de formación y apoyo institucional

- Coordinar las intervenciones en materia de investigación financiera, gobernanza local y protección, con el fin de evitar duplicidades y garantizar la complementariedad.

### 2. Apoyar mecanismos regionales de seguimiento longitudinal de las rutas

Apoyar dispositivos comunes de recopilación y análisis de datos que permitan:

- Anticipar los desplazamientos;
- Identificar las rupturas de protección;
- Hacer seguimiento de los indicadores de vulnerabilidad acumulativa a escala de los corredores.

Estos datos deberían compartirse con los Estados africanos socios, con el fin de reforzar su capacidad de anticipación y su apropiación de las dinámicas de las rutas migratorias.

## 8. Conclusión

Las rutas migratorias funcionan como un sistema regional integrado, estructurado por movimientos mixtos y segmentos sucesivos, legales e irregulares. Los ajustes de las políticas de acceso o de control en un punto determinado producen rápidas reorientaciones a escala de los corredores.

El desplazamiento de las rutas constituye una propiedad estructural de los enfoques fragmentados: toda acción dirigida a un segmento aislado tiende a producir reorientaciones antes que una reducción global de los flujos. Los incentivos económicos que sostienen la facilitación y la demanda en destino permanecen intactos.

El análisis pone de manifiesto una cadena de mecanismos:

- Regímenes de visados y condiciones de acceso;
- Segmentación de los trayectos;
- Papel informacional y económico de las diásporas en la estructuración de las decisiones migratorias;
- Tarificación del riesgo y consolidación de las rentas;
- Vulnerabilidad acumulativa, incluida la de carácter sanitario;
- Interacción con la demanda estructural de trabajo.

Una estrategia duradera se asienta sobre tres prioridades articuladas:

- Apuntar a la rentabilidad económica de los circuitos de facilitación;
- Garantizar una continuidad protectora a lo largo de los corredores con el fin de limitar la acumulación de fragilidades;
- Alinear la coordinación operativa con la realidad transnacional de las rutas.

La credibilidad de la cooperación depende de la capacidad para abordar simultáneamente los incentivos económicos, la gobernanza local y la protección, en un marco coherente, estable, previsible y co-construido con los Estados africanos socios concernidos, a fin de garantizar su apropiación y sostenibilidad.

-----  
**ACERCA DE LOS AUTORES**

**Beatriz de León Cobo**

Directora del Instituto Español de Análisis Migratorio (IEAM)  
Directora del Foro de Diálogo Sahel- Europa (UFV)  
Doctoranda en Sociología (Université de la Sorbonne)  
beatriz.deleoncobo@ieam.es

**Camille Dock**

Asistente de Investigación en el Instituto Español de Análisis  
Migratorio (IEAM)  
Estudiante de máster en Estudios Africanos en la Universidad  
de Ginebra  
camille.dock@ieam.es

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