

LOS CAMINOS LETALES DEL SUEÑO AMERICANO Y EUROPEO

Guillermo Alonso Meneses

En junio de 2022, con pocos días de diferencia, ocurrieron dos tragedias en un par de puntos distantes del globo cuyas víctimas eran migrantes que intentaban, por una parte, cruzar la frontera y llegar a España y, por la otra, alcanzar una casa de seguridad o "clavo" en Estados Unidos. Me refiero a los trágicos eventos acaecidos en Nador y Melilla, ciudades ubicadas a ambos lados de la frontera entre Marruecos y España, donde murieron más de veinte migrantes de origen sudanés en el intento por saltar la valla de división (algunas fuentes elevan a cuarenta el número de víctimas), así como al hallazgo de 53 migrantes muertos (aunque se llegó a hablar de 64) en el interior de un tráiler estacionado en las afueras de San Antonio, en Texas.

No es la primera vez que ocurren tragedias similares en muy parecidas circunstancias. Además, los factores que animan a migrar asumiendo enormes riesgos en América, África o Asia siguen siendo los mismos desde hace décadas. Planteado esquemáticamente, sobresalen tres esferas causales: la primera sería la infraestructura: "las superficies duras de la vida", como diría Clifford Geertz, o sea, el territorio y la naturaleza; la segunda, la superestructura: instituciones como la familia, la escuela, el gobierno municipal o el federal; y la tercera, las visiones del mundo: imaginarios, valores, proyectos de vida.

En la intersección de estas tres esferas afloran sucesos siempre difíciles de prever. Por eso, entre otras causas,

Karl Wiener, *Presente*, ca. 1923 © ►



Tragedias como las de Marruecos y Texas ocurren a diario por todo el planeta al menos desde hace un par de décadas.

quienes se embarcan en el proyecto migratorio muchas veces han sido empujados por el resorte de una guerra, la represión de un gobierno totalitario, una crisis económica, un huracán, sequías que hacen imposible la viabilidad de cualquier cosecha, la falta de oportunidades para iniciar un proyecto de vida o una red familiar y de amistades que ya residen en un país extranjero y los apoyan en su intento.

Tragedias como las de Marruecos y Texas ocurren a diario por todo el planeta al menos desde hace un par de décadas. Ya se olvidó la tragedia de Victoria (Texas) donde, como en el caso reciente de San Antonio, las víctimas murieron asfixiadas en la caja de un tráiler. Era el mes de mayo de 2003 y el vehículo que los llevaba a Houston tuvo problemas: fallecieron diecinueve personas procedentes de Honduras, El Salvador y de estados mexicanos como Puebla, Veracruz, Zacatecas y el Estado de México. Entre ellas había un niño de tres años y un anciano. En julio de 1987 aparecieron dieciocho migrantes muertos que se habían ocultado en un vagón que fue cerrado y estacionado durante semanas en Sierra Blanca, al suroeste de Texas. Un incidente similar ocurrió en octubre de 2002, cuando se hallaron los cadáveres de once migrantes que llevaban muertos varios meses en Denison (Iowa), también en un vagón ferroviario sellado y estacionado.

En Europa las cajas de los camiones también se usan para transportar a los migrantes y ha habido tragedias análogas. En junio del año 2000, en Dover (Reino Unido), al abrir el contenedor de un tráiler encontraron los cadáveres de 58 migrantes de origen chino. En agosto



Mexico: safe spaces for children on the move, 2018.

de 2015 fallecieron 71 inmigrantes de origen sirio, iraquí y afgano (es decir, de países sumidos en conflictos y guerras) en el interior de un camión frigorífico localizado en una carretera al este de Austria. Uno de los últimos episodios acaecidos en suelo europeo ocurrió en octubre de 2019 con víctimas también de nacionalidad china. Los 39 fallecidos se hallaban en un camión refrigerado que apareció en Essex, al este de Reino Unido.

Como se puede comprobar, sobre los contenedores recae una historia de décadas vinculada al desplazamiento de migrantes, tanto en México y los Estados Unidos como en Europa. Hace años entrevisté a un expollero tijuanense que en 1969, con solo 17 años de edad, ya conducía de San Diego a Los Ángeles cargas de migrantes o de marihuana. Me dijo que el negocio experimentó un salto cualitativo a prin-



Fotografía de DG ECHO. Flickr ©

cipios de la década de 1970, cuando comenzaron a utilizar contenedores con aire acondicionado o refrigeración. La cantidad de personas que podía transportarse en un solo viaje aumentó, de modo que las ganancias se multiplicaron y los autos y camionetas se hicieron menos rentables.

Por otra parte, la tragedia entre Nador y Melilla tiene antecedentes históricos igualmente preocupantes. Melilla, ciudad española en tierras africanas, marca también con su frontera los límites de la Unión Europea. De ahí que en 1993, al entrar en vigor el Acuerdo de Schengen, que establece la libre circulación de ciudadanos de la Unión Europea por todos los Estados miembros, comenzó a levantarse una valla que impermeabilizaría la frontera española. Así se introdujo el concepto de "externalización de fronteras" y Melilla, situada

cerca de Argelia, se convirtió en una zona estratégica. Años después, en 2005, ante las distintas presiones fronterizas que se producían en países como Polonia, Grecia o España, se creó la Agencia Europea para la Gestión de la Cooperación Operativa en las Fronteras Exteriores de los Estados miembros de la Unión (Frontex), con sede en Varsovia.

Desde 1993 la frontera de Melilla ha sido reformada para hacerla cada vez más impenetrable —un proceso similar al de San Diego-Tijuana, cuya estructura no ha dejado de recibir "mejoras", también desde, aproximadamente, 1993—. Melilla atrae sobre todo a migrantes procedentes de países subsaharianos que llegan por las "carreteras" de Argelia, de por sí hostiles debido a las condiciones del desierto. Hay dos principales rutas que atraviesan el desierto del Sahara y pasan por Argelia y Marruecos hasta llegar a las afueras de la ciudad de Melilla: una transcurre por Nigeria y Níger; la otra por Ghana, Burkina Faso y Mali. Sin embargo, las condiciones cambian dependiendo de los conflictos en la región. Por ejemplo, tras la muerte de Gadafi, Libia se sumió en el caos y se convirtió en trampolín migratorio. De Bengasi, donde fue asaltado el consulado estadounidense y asesinado el embajador, salían embarcaciones que alcanzaban la costa cercana de la isla italiana de Lampedusa. No hay que olvidar que la región está desestabilizada desde hace años por la presencia del terrorismo yihadista del Estado Islámico.

Fue en este contexto que el 24 de junio un grupo de aproximadamente mil 500 migrantes bajó de los montes donde históricamente han estado los campamentos de quienes aspiran a saltar las vallas fronterizas hacia Melilla. Al parecer, la mayoría eran ciudadanos de

Sudán y Sudán del Sur, una región con guerras locales y cuyos migrantes habían sido hasta entonces estadísticamente irrelevantes en Melilla, lo cual es un indicio de cómo los conflictos regionales “lejanos” pueden devenir en flujos migratorios extraordinarios. Al amanecer se presentaron en la frontera e intentaron forzar las puertas con herramientas. Luego intentaron trepar la cerca. Uno de sus tramos (hay varias líneas en paralelo) cedió y una veintena de migrantes cayó de espaldas desde más de cuatro metros de altura. Del otro lado, la Guardia Civil española utilizó material antidisturbios mientras algunos heridos graves se encontraban aún entre las estructuras. El resultado fue una represión inhumana que cobró un número indeterminado de víctimas. Solo Marruecos sabe la cifra real y, debido a la opacidad del régimen, es posible que nunca contemos con un dato fiable.

Esta visión comparativa de las dos recientes tragedias de migrantes irregulares muestra cómo los sueños migratorios concluyen en demasiadas ocasiones con la muerte. Además, durante décadas, las víctimas han pertenecido a países abandonados a su suerte por el Occidente enriquecido. Si en la frontera entre México y Estados Unidos han fallecido alrededor de once mil migrantes de 1993 a 2021, en el sur de la Unión Europea posiblemente el mar haya engullido al doble de víctimas. El norte global necesita migrantes por razones económicas y demográficas, de la misma manera que requiere de materias primas de los países de procedencia de estos migrantes. Si una política de fronteras abiertas y libre tránsito no es una solución factible, frente a los discursos políticos anti-migrantes que crecen en Europa y los Estados Unidos urge imaginar otras soluciones. **U**



Inmigrantes de Bangladesh retenidos en Melilla, 2009. Fotografía de Fronterasur. Flickr ©