

INFORME DE INVESTIGACIÓN

# Estudio de la migración en tránsito en Irun

Ayuntamiento de Irun

Enero 2023





<b>1. INTRODUCCIÓN</b> .....	<b>5</b>
<b>1.1. Contexto: migración en tránsito</b> .....	<b>6</b>
<b>1.2. La situación en 2018</b> .....	<b>8</b>
<b>1.3. Fronteras internas</b> .....	<b>10</b>
<b>1.4. Los actores y recursos de Irun</b> .....	<b>13</b>
1.4.1. Centro de atención humanitaria para personas migrantes en tránsito sito en Hilanderas.....	14
1.4.2. El Ayuntamiento de Irun.....	16
1.4.3. Irungo Harrera Sarea.....	16
<b>2. ANÁLISIS CUANTITATIVO DE LA SITUACIÓN</b> .....	<b>19</b>
<b>2.1. Datos de Cruz Roja</b> .....	<b>20</b>
<b>2.2 Datos de Irungo Harrera Sarea</b> .....	<b>22</b>
<b>2.3. Resultados de la encuesta</b> .....	<b>23</b>
2.3.1. Perfil de las personas.....	25
2.3.2. La ruta de tránsito.....	33
2.3.3. La estancia en Irun.....	51
<b>3. ANÁLISIS CUALITATIVO DE LA SITUACIÓN</b> .....	<b>57</b>
<b>3.1. Colectivos clave</b> .....	<b>58</b>
3.1.1. Personas de origen subsahariano.....	58
3.1.2. Magreb invisibilizado.....	62
3.1.3. Mujeres e infancia.....	64
3.1.4. Jóvenes sin acompañamiento familiar.....	67
<b>3.2. El paso por Irun</b> .....	<b>67</b>
3.2.1. Características de la estancia.....	68
3.2.2. La ciudadanía de Irun: seguridad y solidaridad.....	69
3.2.3. Sinhogarismo.....	70
<b>3.3. El viaje después de Irun</b> .....	<b>70</b>

3.4. Expectativas .....	72
<b>4. EFECTOS Y PROBLEMÁTICAS EN LA FRONTERA .....</b>	<b>74</b>
4.1. Vulnerabilidades de las personas migrantes en tránsito.....	74
4.2. Pasantes.....	74
4.3. El papel de la policía francesa.....	76
<b>5. CONCLUSIONES.....</b>	<b>78</b>

# 1. INTRODUCCIÓN

El presente informe elaborado por el personal técnico de Begirune Fundazioa responde a la solicitud de colaboración realizada por el Ayuntamiento de Irun y el Área de Bienestar Social en torno a la migración en tránsito en dicho municipio.

El trabajo de esta investigación ha sido desarrollado por el equipo técnico de Begirune Fundazioa, compuesto por personas expertas y especializadas en investigación social aplicada y con amplia experiencia en el campo de las migraciones y los estudios sobre inmigración local para instituciones públicas y privadas.

A este equipo técnico se ha unido a lo largo de este proyecto la investigadora social Merieme Anejdam cuyo trabajo ha sido imprescindible para recoger parte de la información que aquí presentamos.

También hemos de agradecer la colaboración de diferentes entidades y personas que se han sentado con el equipo para impulsar la investigación a través de entrevistas, charlas y discusiones. Queremos mencionar en particular al personal del Área de Bienestar Social del Ayuntamiento de Irun, Cruz Roja y el personal de su recurso en Irun, la red local Irungo Harrera Sarea, la red Etorbinekin Dikité, Cáritas, la Policía Local de Irun, el Ayuntamiento de Baiona, Centro Pausa de Baiona, Iker Barbero, profesor e investigador UPV/EHU; David Nuño, delegado de Bienestar Social, y otras tantas personas a las cuales agradecemos su tiempo y colaboración.

El objetivo principal de esta investigación ha sido realizar un estudio de la migración en tránsito en el ámbito municipal de Irun. Para ello se ha seguido la siguiente metodología:

**1. Trabajo de gabinete:** el equipo técnico realizó una recogida de información de los diagnósticos municipales existentes en torno a migración, tránsito y otras áreas sociales. También se recuperó literatura de carácter académico pertinente.

**2. Entrevistas en profundidad a personas expertas:** se realizaron un total de doce entrevistas a personas expertas con la técnica de entrevista focalizada:

- Ayuntamiento de Irun: Área de Bienestar Social
- Ayuntamiento de Irun: David Nuño, delegado de Bienestar Social
- Recurso Zubia
- El recurso de Cruz Roja de la calle Hilanderas
- Irungo Harrera Sarea

- Cáritas de Irun
- Ayuntamiento de Baiona, Acción Social y Solidaridad
- Centro Pausa de Baiona
- Etorkinekin Diakité - Baiona
- Etorkinekin Diakité – Hendaia
- Policía Local de Irun
- Iker Barbero, investigador y profesor de la UPV/EHU

**3. Encuesta a personas en tránsito migratorio:** se llevó a cabo un sondeo durante veintiún días en el que se recogió información de 214 personas en tránsito que aportan a esta investigación datos sobre los perfiles generales de sexo, edad, origen, destino, tiempo de viaje, etc. Profundizaremos en la metodología y resultados de esta encuesta en la segunda sección de este informe.

**4. Entrevistas a personas en tránsito migratorio:** se realizaron un total de nueve entrevistas en terreno, focalizadas, a personas con los siguientes perfiles:

- Hombre joven, de 19 años, de origen de Sudán
- Hombre adulto, de 34 años, de origen de Sudán
- Hombre joven, de 22 años, de origen de Mali
- Hombre adulto, de 34 años, de origen de Guinea-Conakry
- Mujer joven, de 24 años con hijos, de origen de Camerún
- Mujer joven, de 23 años, de origen de Mali
- Hombre joven, de 23 años, de origen de Marruecos
- Mujer adulta, de 34 años, de origen de Gabón
- Mujer adulta, de 40 años, de origen de Mauritania

A través de estos cuatro métodos de recopilación de información hemos obtenido datos, discursos y perspectivas que permiten empezar a montar el puzle de la migración en tránsito en Irun.

## 1.1. Contexto: migración en tránsito

A pesar de que no hay una definición canónica de lo que significa “migración en tránsito” (los plazos de transitoriedad suelen tener fronteras borrosas) las personas expertas están de acuerdo en que, cuando hablamos de migración en tránsito, una arista definitoria importante es la vulnerabilidad de estas personas: “hablamos así de personas que se encuentran en nuestro país de forma transitoria, con la finalidad de dirigirse a un tercero y

que se encuentran en situación de vulnerabilidad, necesitando el amparo de la sociedad en la que se encuentran en cada momento.”<sup>1</sup>

La Oficina del Alto Comisionado de Naciones Unidas para los Derechos Humanos (OACDH) señala que comúnmente, entendemos migración en tránsito como “aquella estancia temporal de los migrantes en uno o varios países con objeto de llegar a otro definitivo”<sup>2</sup>. La temporalidad de este concepto es de difícil precisión y ahí surgen más retos para la definición de quién es una persona migrante en tránsito. El hecho de que la temporalidad de la estancia de la persona en un territorio dado no se concrete, hace que la definición de esta figura migratoria sea en ocasiones difícil de delimitar, porque la misma naturaleza móvil del hecho lo impide.

Los factores que impulsan las migraciones o los desplazamientos internacionales e intercontinentales son diversos y numerosos, pero suelen estar relacionados entre sí. De forma general hablamos de la pobreza, la discriminación, la falta de derechos (educación y salud), la falta de trabajo digno, la violencia, la desigualdad de género, el cambio climático y los conflictos políticos y bélicos. En todos ellos, además, está subyacente la necesidad de mano de obra de los mercados de trabajo de las sociedades receptoras.

Con todo, es innegable la importancia actual de este fenómeno con graves repercusiones en los Derechos Humanos. La realidad nos indica que este tipo de movimientos se han incrementado creando una población itinerante, vulnerable y muy invisibilizada que necesita de análisis y atención para asegurar su movilidad de forma segura y digna.

Debido a la vulnerabilidad que va asociada a la situación específica de estas personas, lo habitual es que el estudio del tránsito migratorio se focalice en el colectivo que está conformado por aquellas personas migrantes que se encuentran en situación irregular, dejando de lado a aquellas personas dirigidas a terceros estados, pero cuya situación está regularizada. Un migrante que se desplaza en condiciones regularizadas no lo hace como aquel que viaja en condiciones irregulares. Por ejemplo, diversos estudios indican que la mayoría de los migrantes irregulares recurrirán a los servicios de una serie de agentes de la economía informal, entre ellos los traficantes, en algún punto de su recorrido.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> BLANCO, Cristina (2022). La inmigración en tránsito a través del País Vasco. Recursos institucionales y características básicas [capítulo]. *El tránsito de personas migrantes desde la perspectiva de los derechos y la acogida digna*. BARBERO, Iker (ed.).

<sup>2</sup> OACDH (2018). Situación de los migrantes en tránsito. Informe A/HCR/21/35.

<sup>3</sup> *Ibidem*.

Como veremos a lo largo del estudio, esta definición también está presente (de forma consciente o inconsciente) en el trabajo de las instituciones, servicios y recursos. Por ello, nos ceñiremos nosotros también a este grupo en el análisis.

Por tanto, las personas migrantes en tránsito que pasan por Irun son personas en situación de mayor o menor vulnerabilidad, sin intención de permanecer en el país, muchas veces atendidas por dispositivos institucionales y en situación irregular. Indagaremos más en esta definición a lo largo del documento incorporando más precisiones y excepciones que ocurren (aunque probablemente no de manera excepcional) en el municipio fronterizo vasco.

## 1.2. La situación en 2018

Irun es un municipio vasco de unos 62.933 habitantes, que se sitúa en la frontera natural del río Bidasoa que separa Gipuzkoa de la localidad francesa de Hendaia.

Debido a su localización fronteriza, Irun es un lugar vital para los procesos migratorios internacionales, y por ello se convierte en un enclave estratégico para la migración de tránsito encaminada a diferentes rutas europeas. Así, el paso fronterizo entre Irun y Hendaia, se ha establecido como una zona de tránsito para miles de migrantes africanos que se dirigen a países como Francia, Bélgica o Alemania.

Irun ha sido históricamente un lugar de paso de frontera: se dieron centenares de muertes de la inmigración portuguesa en las últimas décadas de la dictadura que “hacía el salto” entre España y Francia a través del Bidasoa<sup>4</sup>.

A pesar de que en el año 1985 se crea el espacio europeo de libre circulación Schengen, los controles férreos y de marcado perfil racista en la frontera Irun-Hendaia han dado lugar a una frontera “interna” de la Unión Europea.

De hecho, existe un momento destacable entre los años 2003 y 2007 con la devolución de casi 200.000 personas búlgaras y rumanas (aún extracomunitarias en ese momento) que hacían la ruta Norte-Sur intentando entrar a España por Irun y La Jonquera (Cataluña).

Pero en el año 2018, la frontera sufre un nuevo cambio. Durante los meses estivales se produjo un importante flujo de personas que llegaron a España en su recorrido hacia diversos países de Europa, causado entre otros factores por el cierre de fronteras italiano ordenado por el ministro italiano, Matteo Salvini, y la autorización del presidente del

---

<sup>4</sup> ARBURUA GOINETXE, Rosa. Euskal Herriko Mugaz gaineko portugaldarren pasa. (n.d.) [www.irun.org/enlaces/00035166.pdf](http://www.irun.org/enlaces/00035166.pdf)

gobierno y secretario general del PSOE, Pedro Sánchez, para la entrada del mediático buque Aquarius.<sup>5</sup>

Además del cambio de ruta de Grecia/Italia a España, también se da un cambio en la ruta prioritaria de entrada que pasa de ser por tierra a ser, a partir de 2017, por mar. Ya para 2020 la ruta terrestre está casi inutilizada.<sup>6</sup> Con este cambio también se triplica el número de personas desaparecidas en el tránsito hacia España.<sup>7</sup>

El rápido e imprevisto cambio de ruta hizo que de repente decenas de personas llegasen a la estación de autobús de Irun sin contar con un apoyo a sus necesidades básicas. El 18 de junio de 2018 se da una primera llegada extraordinaria de 46 personas de Guinea, Mali y Camerún (en el grupo también viajaban dos menores) a la estación de Donostia-San Sebastián. Tras pocos días, vuelve a repetirse la misma llegada de personas. Estas personas, que expresan su deseo de continuar en su tránsito hasta Francia, son interceptadas por la policía francesa (Police Aux Frontières) y devueltas a la ciudad fronteriza de Irun, sin la observación de procedimiento legal alguno.<sup>8</sup> Poco a poco, esta situación da lugar a un patrón que paraliza la movilidad y obliga a una estancia de varios días en Irun. En este contexto, la falta de recursos de tipo institucional para acoger a personas en tránsito y darles un respiro se convirtió en una necesidad explícita.

Pendientes de la situación y tras una denuncia ciudadana de la misma, organizada por la red Irungo Harrera Sarea, tanto el Gobierno Vasco como el Ayuntamiento de Irún toman la decisión de actuar con la mayor rapidez posible para ofrecer respuesta a este nuevo fenómeno.

A nivel autonómico, durante el verano de 2018 (el 18 de junio) se crea la Mesa Interinstitucional de Coordinación para la Acogida Urgente a Personas Migrantes en Tránsito. Liderada por el departamento de Política Familiar y Diversidad de Gobierno Vasco participan en esta mesa: la Delegación de Gobierno en el País Vasco, la Secretaría General de Víctimas, Derechos Humanos y Cooperación del Gobierno Vasco, el Departamento de

---

<sup>5</sup> El Gobierno ofrece el puerto de Valencia para acoger a los 629 refugiados a la deriva en el Mediterráneo” ELDiario.es (11 de junio de 2018) [https://www.eldiario.es/comunitat-valenciana/ribo-valencia-refugiados-rescatados-mediterraneo\\_1\\_2083070.html](https://www.eldiario.es/comunitat-valenciana/ribo-valencia-refugiados-rescatados-mediterraneo_1_2083070.html)

<sup>6</sup> BLANCO, Cristina (2022). La inmigración en tránsito a través del País Vasco. Recursos institucionales y características básicas [capítulo]. El tránsito de personas migrantes desde la perspectiva de los derechos y la acogida digna. BARBERO, Iker (ed.).

<sup>7</sup> UNCHR. Data Portal. <https://data.unhcr.org/en/situations/mediterranean/location/5226>

<sup>8</sup>BARBERO, Iker; GIACOMO, Donadio. La externalización interna de las fronteras en el control migratorio de la UE. Revista CIDOB d’Afers Internacionals, nº 122.

Seguridad del Gobierno Vasco, las Diputaciones de Álava, Bizkaia y Gipuzkoa, los Ayuntamientos de Vitoria-Gasteiz, Bilbao, Donostia-San Sebastián e Irun, así como de las siguientes organizaciones sociales: CEAR, Cáritas, Médicos del Mundo, SOS Racismo y Cruz Roja.

Se determinan como prestaciones aquellas relacionadas con: alojamiento y manutención, material de aseo e higiene, vestuario, atención sanitaria básica, información y orientación, apoyo en el restablecimiento de contactos familiares y sociales y también detección, atención y posible derivación de beneficiarios de asilo o protección internacional, de posibles casos de trata de seres humanos y también de personas que presenten especial vulnerabilidad.

También en estos momentos se establece un Plan de Contingencia para la atención humanitaria a migrantes que llegan en tránsito a Euskadi bajo el nombre de “Primer Plan de Contingencia”.

En junio de 2018 se habilitaron cuatro albergues con 227 plazas. En Bilbao (88 plazas), Donostia- San Sebastián (30 plazas), Irun (60 plazas) y Vitoria-Gasteiz (55 plazas). No será hasta unos meses más tarde cuando se amplíen y centralicen en Irun los recursos institucionales para el tránsito, como veremos más adelante.

### **1.3. Fronteras internas**

A pesar de la importancia que tiene el fenómeno del tránsito en 2018, sobre todo mediáticamente, sería un error considerar este año como el arranque de algo novedoso. La migración en tránsito ha sido histórica en Irun, y en los años previos ya existían antecedentes que permitían vislumbrar la situación que ocurrió aquel verano.

Como hemos comentado, el hecho de que estas personas tuviesen que parar y pernoctar en Irun se debió a su intercepción y devolución desde Francia por parte de las autoridades fronterizas galas. Es decir, la migración en tránsito está vinculada a la tendencia creciente de políticas en frontera cada vez más restrictivas, y por ello los lugares situados en fronteras territoriales son, cada vez más, puntos de concentración de estas migraciones en tránsito. Este es el caso de Irun.

Francia reintrodujo formalmente los controles fronterizos en 2015. En aquel momento la militarización de la frontera se achacó a la alerta antiterrorista. Desde entonces, cada pocos meses el gobierno francés ha ido encontrando razones incluyendo la COVID y la guerra de Ucrania para mantener el cerrojo en Hendaia. Especialmente restrictiva ha sido la política francesa de fronteras en los períodos electorales.

El número de devoluciones en aquel primer año fue de 128; en 2016 fueron 2.825; en 2017 pasaron a ser 4.764; y en 2018 se llegaron a devolver 8.450 personas.<sup>9</sup>

Estas cifras nos dicen que 2018 no fue el comienzo de la migración en tránsito, sino un punto de inflexión en este periodo. Lo que cambia en esta fecha es la rigidez de estos controles y el volumen de personas migrantes en tránsito, todo ello dando lugar a decenas de personas migrantes “atascadas” en Irun sin espacios o dispositivos en los que dormir, comer o descansar.

Las políticas fronterizas restrictivas se ven representadas en la existencia y aplicación de instrumentos jurídicos como los acuerdos bilaterales de readmisión y cooperación fronteriza (en este caso el Acuerdo de Málaga de 2002), así como por determinadas praxis en la gestión de las fronteras internas.<sup>10</sup>

El acuerdo de Málaga de 2002 permite la readmisión de nacionales de terceros estados a través de la solicitud de uno de ellos (Francia en el caso que nos ocupa) y “sin formalidades” cuando la persona ciudadana de un tercer país se encuentre en situación irregular y se acredite que reside o ha transitado por otro Estado. A estas personas devueltas se les entrega un documento denominado “*refus d’entrée*” (rechazo de la entrada). Se trata de un proceso inmediato en la frontera y que impide la entrada al territorio francés. Aun así, la decisión ha de ser razonada y motivada por escrito en un idioma que la persona extranjera entienda y ofreciendo la posibilidad de contactar con un abogado o persona de su elección y también la posibilidad de interponer un recurso administrativo o judicial contra la expulsión. Además, la repatriación contra su voluntad nunca puede darse antes de 24 horas y en caso de que la persona solicite asilo, la denegación de entrada ha de ser suspendida hasta que el asilo se resuelva.

Sin embargo tanto organizaciones humanitarias, redes de vecinas y vecinos y personas expertas en materia jurídica, indican que esto no se cumple y que de forma sistemática se realizan “devoluciones en caliente” que no garantizan los derechos de las personas migrantes.

Es por todo ello que hablamos de fronteras internas dentro de la Unión Europea. La existencia de normas de asilo desiguales en el territorio de la UE y la aplicación de instrumentos jurídicos como los acuerdos de readmisión y cooperación policial dejan entrever una delegación del control migratorio en la Unión Europea que supone una

---

<sup>9</sup> DONADIO, Giacomo. Experiencias de solidaridad y acogida hacia las personas en tránsito en espacios de control fronterizo: el caso de Hegogalde (País Vasco sur). [capítulo]. *El tránsito de personas migrantes desde la perspectiva de los derechos y la acogida digna*. BARBERO, Iker (ed.).

<sup>10</sup> BARBERO, Iker; GIACOMO, Donadio. La externalización interna de las fronteras en el control migratorio de la UE. *Revista CIDOB d’Afers Internacionals*, nº 122.

externalización interna de las fronteras de la propia UE. Y una de las principales consecuencias jurídicas de esta frontera externa-interna entre Francia y España son las personas detenidas en controles policiales y devueltas de forma inmediata a España.

Queremos destacar también que el control de estas fronteras está lejos de ser aleatorio o igualitario. Se está desarrollando un sistema eficaz de control selectivo deteniendo a las personas por perfiles fenotípicos y en ocasiones con falta de garantías de derechos.

Por tanto, no se puede comprender la situación de la migración en tránsito en Irun sin reconocer la existencia de fronteras internas dentro de la Unión Europea y la creciente limitación de las políticas fronterizas.

La policía francesa se ha situado en los puentes Santiago y Bidasoa, al igual que en la frontera de Biriadou, y resulta cada vez más habitual encontrar grupos conjuntos de fuerzas de seguridad (Policía Nacional francesa, Gendarmería, Aduanas francesas, Policía Nacional española, Ertzaintza y Agencia Tributaria Española) en diferentes puntos habituales de cruce fronterizo.

Todo el fenómeno de la migración en tránsito en Irun se encuadra dentro de las políticas que rodean esta frontera interna, las consecuencias de la cual iremos desgranando a lo largo del estudio.

Por último, es importante no perder de vista el resultado más inmediato de todo eso. Los cada vez más estrictos controles en la frontera franco-española y las violaciones de derechos a la hora de su implementación obligan a las personas migrantes en tránsito a buscar canales alternativos y cada vez más arriesgados para cruzar la frontera.

Este es el caso de Yaya Karamoko, un joven de Costa de Marfil, ahogado cruzando el río Bidasoa en mayo de 2021. Abdoulaya Coulibalu, de 18 años originario de Guinea Conakry, también falleció ahogado por causa de la intensa corriente. El 21 de noviembre de 2021 Saïd Billa fue hallado muerto en el río Bidasoa. Ya en 2022 desaparecieron en el río Bidasoa Ibrahim Diallo, en marzo, y Abderraman Bas, de Guinea, en junio. El décimo fallecimiento fue en junio de 2022. A día de hoy, son seis las muertes en el río Bidasoa a causa de la desesperación por cruzar la frontera.

Además, el 12 de octubre de 2021 cuatro personas fueron atropelladas por un tren TER no lejos de San Juan de Luz, falleciendo tres de ellas. Y en abril de 2021 un joven de Eritrea se ahorcó en la parte trasera del polideportivo Azken Portu, de Irun, visibilizando la desesperación y la violencia de las políticas fronterizas. Así, son diez las personas que han sufrido las consecuencias mortales de estas políticas migratorias, una situación que no tiene indicios de disminuir en los próximos meses.

## 1.4. Los actores y recursos de Irun

El fenómeno de la migración en tránsito, los cierres de fronteras y los cambios de rutas han obligado al Gobierno Vasco, al Ayuntamiento de Irun y a otras instituciones y entidades sociales a diseñar recursos adaptados a la situación.

Es importante apuntar que las competencias jurídicas en materia de derechos y libertades de las personas extranjeras son del Gobierno de España y se rigen principalmente por la LO 4/2000, más conocida como Ley de Extranjería. Aquí se explicitan las condiciones que regulan, entre otras, las entradas y salidas de personas extranjeras (Título II, Capítulo I) y también otras cuestiones como expulsiones y devoluciones (Título III). Por ello, ni el Ayuntamiento de Irun, ni las Diputaciones Forales, ni el Gobierno Vasco tienen en realidad competencias para regular y gestionar estas cuestiones. Con todo, debido a la situación excepcional devengada de esta regulación y de la ya comentada problemática fronteriza, las instituciones locales y autonómicas han puesto en marcha actuaciones para mejorar la situación de las personas migrantes en tránsito.

Primero, hay que destacar el actual plan de contingencia que se elaboró en 2019 desde el Gobierno Vasco en coordinación con las instituciones que forman parte de la Mesa Interinstitucional y de la Cruz Roja. En este plan se contemplan tres escenarios: probable, posible y excepcional; cada uno con diferentes volúmenes máximos para asistencia y acogida de personas migrantes en tránsito.

El escenario *probable* implica una preparación para recibir una afluencia de cien personas en un mismo día. El escenario *posible* hasta doscientas personas y el *excepcional* implica que existen recursos movilizables para garantizar servicios y acogida para más de cuatrocientas personas en un mismo día. Gracias a este plan existe una estrategia que permite habilitar espacios en las tres capitales vascas y en Irun.

En esos momentos existen cuatro recursos y comienza un proceso de centralización de recursos en Irun. Hay un recurso en Vitoria-Gasteiz (65 plazas entre junio y septiembre), un recurso en Bilbao (100 plazas hasta diciembre), el centro de Donostia-San Sebastián (con 25 plazas en periodo estival) y por último el centro de Irun con aforo en aquellos momentos para 60 personas que fue ampliado en octubre de 2020 con una capacidad para 100 personas.

En 2020, debido a la situación de pandemia provocada por la COVID-19, solo se mantienen operativos el centro de Bilbao para primeras acogidas y derivaciones y el de Irun con capacidad para 50 personas. Además, se habilitó el albergue de peregrinos de la ruta jacobea.

En 2021 se actualizó ligeramente el plan para cubrir con mayor volumen las plazas del propio municipio de Irun.

Existen tres actores principales en el escenario de Irun: el Ayuntamiento, Cruz Roja e Irungo Harrera Sarea. Cada uno cuenta además con sus recursos de forma complementaria.

#### **1.4.1. Centro de atención humanitaria para personas migrantes en tránsito sito en Hilanderas**

En Irun, a través de la financiación del Ministerio de Interior y gestionado por Cruz Roja, se crea un centro de atención humanitaria para personas migrantes en tránsito.

Este centro, se ubica en la calle Hilanderas que también da nombre al dispositivo. El dispositivo está habilitado con 100 plazas desde octubre de 2020. Previamente contaba con 60. En 2021, respondiendo a la actualización del plan de contingencia, se alquiló por parte de Cruz Roja un espacio contiguo al albergue principal que en el momento de escribir este informe no está siendo utilizado ya que para el volumen actual de personas en tránsito es suficiente el centro de Hilanderas, pero se encuentra disponible si esto dejase de ser así.

El centro está íntegramente financiado por el Ministerio de Interior del Gobierno español. La reforma y acondicionamiento fue financiada por el Gobierno Vasco.

El centro de Hilanderas se denomina un centro de atención en el que se atiende a personas 24 horas al día, 365 días al año. Muchas de las personas atendidas ni siquiera pernoctan en él según apuntan los datos. Se trata de un centro con espacio de comedor en el que se sirven tres comidas al día, un espacio habitacional con literas que componen 100 camas, una pequeña zona de juegos y juguetes para las y los niños pequeños, una zona de aseos con duchas y un servicio de ropero. Además de esto, el personal de Cruz Roja realiza diariamente un par de sesiones informativas para las personas en las que se habla principalmente de sus derechos como personas en tránsito e información básica sobre la Ley de Asilo. Con todo ello, en opinión del personal del centro se cubren las necesidades de las personas que llegan a Irun.

El centro está destinado aquellas personas migrantes que entran de forma irregular por las fronteras marítimas de España y que se encuentran en la península de forma temporal, en tránsito hacia su país de destino. Estas personas tienen un periodo de estancia de cinco noches, ampliable a diez en casos puntuales aunque la gran mayoría solo hacen uso del recurso una o dos noches.

Desgraciadamente, hay personas que se quedan fuera. Aunque las condiciones de uso se han ido adaptando a las necesidades, según indican en Cruz Roja, la dedicación a un perfil determinado hace que, lógicamente, haya pequeños grupos de personas en tránsito que no pueden hacer uso del recurso. Se trata principalmente de:

- Personas que llevan en el territorio nacional más de un año.
- Personas que no hayan entrado por la costa española, incluyendo entradas a Ceuta y Melilla por frontera terrestre.

- Personas que expresen su deseo de quedarse en Irun o Euskadi.

Aunque indican que los perfiles de personas que se quedan fuera son pocos, la red ciudadana Irungo Harrera Sarea denunció que según sus propios datos en 2021 fueron unas 222 personas. En ese año, el centro realizó 7.914 atenciones (habitualmente una atención equivale a una persona, pero existen algunos casos de retorno al centro si se dan devoluciones en la frontera). Una de las barreras que se encontraron estas 222 personas es la falta de registro o documentación. Dado que para hacer uso del recurso se tienen que cumplir las condiciones arriba descritas, habitualmente el personal utiliza la orden de devolución de las personas para confirmar que cumplen los requisitos<sup>11</sup>. Se dan casos en los que personas en tránsito no tienen esta orden, porque han cruzado la frontera sin ser interceptados. Con todo, la información de Cruz Roja indica que las personas no identificadas (a través de las propias herramientas internas de Cruz Roja o de SIRIA, el sistema de información de refugiados inmigrantes y solicitantes de asilo del Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones), suelen ser de alrededor del 13% y realizan una estancia de una sola noche.

El personal de Cruz Roja también nos señala que, por un lado, se atiende a todas las personas, independientemente de que no cumplan los requisitos de acceso para pernoctar en el centro: se les atiende, se conoce cuál es su demanda y en función de su situación se les intenta reorientar a cualquiera de los otros recursos existentes. Y, por otro lado, se hacen algunas excepciones, sobre todo con entradas por tierra de Ceuta y Melilla cuando son puntos de entrada fuertes. También tienen las excepciones “de siempre”: a toda persona vulnerable, especialmente mujeres con menores. A pesar de necesitar una serie de condiciones para que el recurso funcione eficazmente, una de sus máximas es evitar que cualquier perfil vulnerable quede en situación de calle.

Irungo Harrera Sarea cuestiona esta situación. Según sus datos, 168 personas en 2021 y 22 personas en 2022<sup>12</sup> se quedaron fuera por no cumplir las condiciones para entrar en el recurso<sup>13</sup>, algunas de ellas terminaron durmiendo en la calle. En invierno, esta situación puede ser especialmente peligrosa, la red ciudadana encontró a cuatro personas que se quedaron en la calle en el mes de enero de 2022.

---

<sup>11</sup> Sobre el valor de la orden de devolución se recomienda: BARBERO, Iker (2021). When Return orders are more than just a deportation receipt: transit migration and socio legal meaning of administrative documents. *Journal of Immigrant and Refugee Studies*.

<sup>12</sup> Dato a 19 de diciembre de 2022.

<sup>13</sup> La disminución del dato parece responder a una mayor colaboración y aumento del trabajo conjunto entre los actores del municipio.

Aunque algunas de las personas que no reúnen las condiciones para entrar en Hilanderas son redirigidas al recurso de Zubia y otras son acogidas personal y voluntariamente por vecinas y vecinos de la red, la cifra de personas que tienen que pernoctar una o dos noches en la calle es importante y debe tenerse en cuenta. Sobre todo, como comentan desde la red, porque estas personas duermen en la calle cuando existe espacio en el recurso. La red ciudadana en estos casos tiene una tienda de campaña de la que hacer uso para que estas personas puedan dormir con un poco más de comodidad.

Irungo Harrera Sarea denuncia esta situación afirmando que la acogida digna es una obligación institucional en la que sigue habiendo agujeros por los que se caen personas casi diariamente.

#### **1.4.2. El Ayuntamiento de Irun**

El Ayuntamiento de Irun cuenta con un recurso de día y un albergue de corta estancia llamado Zubia. A diferencia de otros que vamos a nombrar, este recurso no es de uso exclusivo para personas migrantes en tránsito. Se trata de un albergue y centro de día público utilizado por colectivos vulnerables diversos entre los cuales se encuentran algunas personas migrantes en tránsito.

Además de Zubia, el Ayuntamiento también ha habilitado temporalmente recursos municipales como el albergue de peregrinos de la ruta jacobea en momentos de necesidad.

#### **1.4.3. Irungo Harrera Sarea**

La red ciudadana conocida como Irungo Harrera Sarea (Red de Acogida de Irun) nace como respuesta a la presencia de decenas de personas que dormían bajo el parking de motos de la estación de Renfe y la estación de autobuses de Irun en verano de 2018. Unos vecinos de Irun se reunieron para apoyar las necesidades básicas de las personas que dormían allí y el 27 de julio de 2018 organizaron un desayuno delante del ayuntamiento en señal de protesta. Se denunció la falta de recursos institucionales para las personas migrantes en tránsito. A través de esta protesta se fue cristalizando Irungo Harrera Sarea. Hoy en día Irungo Harrera Sarea se centra en dos ejes: la acogida (recursos e información) y la denuncia pública y la presión a las instituciones para obtener más recursos que aseguren una acogida digna e integral. También reivindican la libre circulación de personas.

El principal servicio que provee Irungo Harrera Sarea es “la plaza”. Todos los días, en la Plaza San Juan, se reúnen varias personas de la red con personas migrantes en tránsito para informarles sobre sus derechos, los recursos de la ciudad, la frontera y los controles policiales y los puntos de acogida seguros.

La red cuenta también con un “gautxori” (servicio de recogida en la estación de autobús)<sup>14</sup> que a última hora del día va a la estación de autobús y tren a recoger a las personas y acompañarlas hasta el dispositivo de Cruz Roja. También disponen de un ropero y un grupo de atención sanitaria.

Es importante destacar que, en general, estos tres actores y sus correspondientes servicios colaboran entre sí y existe comunicación entre unos y otros. Así por ejemplo, si una persona no puede hacer uso del recurso de Cruz Roja, las propias personas trabajadoras pueden contactar con Zubia si creen que es un recurso adecuado para sus características y necesidades, y la propia red de Irungo Harrera Sarea es la que acompaña en el viaje hacia la Cruz Roja a personas que llegan por la noche en su conocido Gautxori.

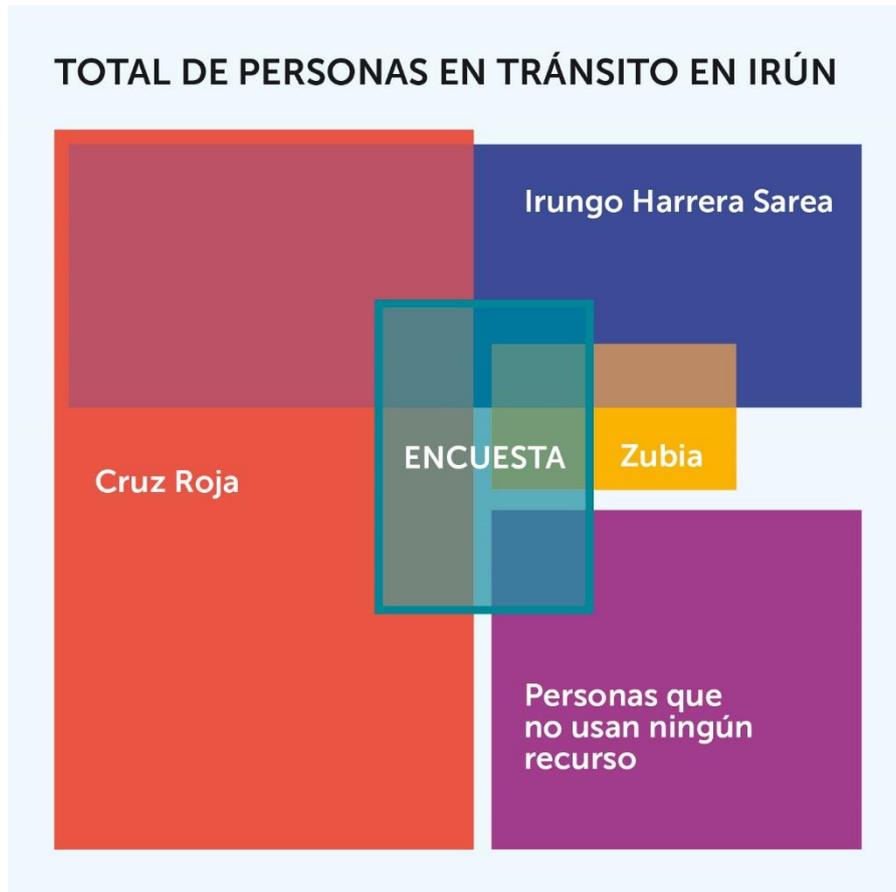
Es decir, a pesar de que se han dado algunas desavenencias sobre todo entre la red ciudadana y los recursos institucionales, relacionados principalmente con aquellas personas que quedan fuera de los recursos por no reunir las condiciones como ya hemos comentado, los tres actores colaboran, se comunican y conviven en el espacio de acogida y asistencia para las personas migrantes en tránsito y son en ocasiones utilizados de forma múltiple y variada según las demandas de cada persona.

Por esto mismo, también, hemos de tener cierto cuidado al tratar los datos de personas asistidas en Irun. Hay personas que utilizan el recurso de Zubia y ninguno más, otras que utilizan ambos, Cruz Roja e Irungo Harrera Sarea, y otras, que no utilizan ninguno. A este último grupo, que está invisibilizado es el que resulta más difícil de estudiar ya que desconocemos en gran medida sus perfiles. Antes de entrar en el análisis cuantitativo de los datos queremos dejar este mapa que representa visualmente los recursos de Irun y sus posibles superposiciones:

---

<sup>14</sup> Gautxori es la denominación que se le da a los autobuses nocturnos. De hecho, en euskera gautxori, significa “pájaro nocturno”.

Cuadro 1. Estimación de personas migrantes en tránsito por uso de recursos.



Fuente: Elaboración Propia.

En el cuadro gráfico, como podemos ver, existen personas que solo utilizan un recurso, otras que utilizan dos, y algunas que no utilizan ninguno.

## 2. ANÁLISIS CUANTITATIVO DE LA SITUACIÓN

Es importante tener en mente el mapa del capítulo anterior al hablar de los datos cuantitativos que vamos a exponer a continuación.

Para tener una perspectiva cuantitativa llevamos a cabo una recogida de información a través de una encuesta que el equipo técnico de Fundación Begirune diseñó. Este cuestionario lo pasamos durante tres semanas de octubre y noviembre de 2022 a las personas en tránsito en Irun. En concreto, el sondeo lo realizamos entre el 17 de octubre de 2022 y el 7 de noviembre de 2022.

Además de los datos resultantes de esta encuesta, hemos recogido también los datos facilitados por Cruz Roja e Irungo Harrera Sarea.

No es posible hablar del volumen exacto de personas que transitan por Irun pero con estos datos nos podemos hacer una buena idea del perfil y necesidades que tienen una gran parte de ellos. Nuestro objetivo no es dar una cifra concreta sobre el volumen, sino obtener una primera idea de cuáles son las características, necesidades y diferencias que existen en las personas migrantes en tránsito que cruzan la frontera Irun-Hendaia.

Antes de comenzar con los datos disponibles, que son de 2020, 2021 y 2022 podemos indicar que según los datos del Gobierno Vasco, entre julio y diciembre de 2018 se estimó que unas 5.817 personas utilizaron los recursos habilitados por el Gobierno Vasco para la población migrante en tránsito (casi la mitad de ellas, unas 2.500 entre julio y agosto); en 2019 lo hicieron 4.244 personas y 3.493 en 2020. En 2021 se llegó a la mayor cifra de los últimos años con 8.115 personas en tránsito atendidas por los diferentes dispositivos en Irún, esto incluye principalmente Hilanderas y el albergue de peregrinos de Hondarribia.<sup>15</sup>

---

<sup>15</sup> Euskadi.eus. El Gobierno Vasco atendió a un total de 8.115 personas en los diferentes recursos habilitados para migrantes en tránsito durante 2021. En: <https://www.euskadi.eus/gobierno-vasco/-/noticia/2022/el-gobierno-vasco-atendio-total-8-115-personas-diferentes-recursos-habilitados-migrantes-transito-durante-2021/>

## 2.1. Los datos de Cruz Roja

Por su lado, Cruz Roja recoge y ha compartido para esta investigación algunos datos sobre las personas que utilizan su recurso desde 2020 y hasta mayo de 2022.

En lo que respecta al número total de atenciones, que no necesariamente coincide con el de personas atendidas ya que se puede dar la situación de que una persona retorne al albergue tras unos días, en 2020 el total fue de 3.420 atenciones. En 2021, 7.914 atenciones y en los primeros seis meses de 2022 fueron 3.447 atenciones, una cifra que indicaría un volumen aproximado bastante similar al de 2021 según la propia Cruz Roja.

Tabla 1. Volumen de atenciones en Hilanderas en 2020, 2021 y hasta mayo de 2022.

	2020	2021	Mitad 2022
Total	3.420	7.914	3.447

Fuente: Cruz Roja. Elaboración Propia.

Si desagregamos estos datos, el 75% de las atenciones aproximadamente fueron a hombres, el 20% a mujeres y alrededor del 5% a niños y niñas. Las diferencias de sexo entre 2020, 2021 y los primeros meses de 2022 no son reseñables. La media de edad de los hombres es de 25 años y de las mujeres, ligeramente superior, de 28. Los menores tienen de media 6 años.

Por orígenes, aunque ha habido ligeras variaciones anuales, los últimos datos de 2022 indican que en el caso de los hombres destacan Mali y Guinea-Conakry. Costa de Marfil es el país de nacionalidad más importante entre las mujeres. En menor medida también están representados Argelia, Senegal, Sudán y Marruecos. Podemos verlo representado en este gráfico:

Gráfico 1: Nacionalidades y sexo de las personas atendidas en Cruz Roja en 2021.

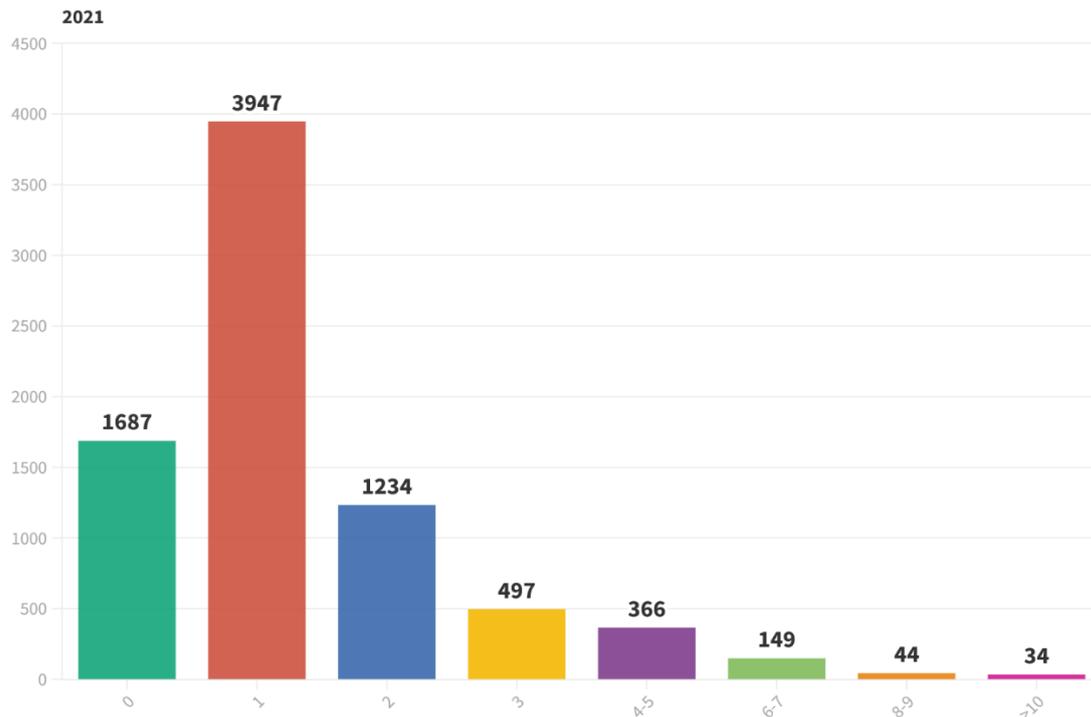


Fuente: Cruz Roja, Gurutze Gorria.

Es interesante también analizar los días de estancia. Desde las redes ciudadanas se indica que en muchos casos la obligación de cortas estancias supone un estrés añadido a las personas que pernoctan en Cruz Roja y que, en algunos casos, puede obligar a tomar rutas desesperadas y más peligrosas en su cruce a Francia. Los datos de Cruz Roja indican que la mayoría de las personas, el 71%, pasa tan solo una noche o ninguna, utilizando el recurso durante el día solamente. Por ello, el tiempo medio de estancia es de dos días y una noche. Recordemos también que aquellas personas que no son identificables por los sistemas de Cruz Roja (SIRIA y sistemas internos de la organización) pueden quedarse solamente una noche, lo cual puede explicar parte de esta distribución de las estancias.

El 26% hacen un uso ligeramente más prolongado de entre dos y cinco días pero como podemos observar en el gráfico 2 principalmente las personas pernoctan una noche, disminuyendo paulatinamente hasta las 6-7. Solo el 1% pernocta más de 8 días.

Gráfico 2: Número de personas y días de pernocta en Hilanderas en 2021.



Fuente: Datos de Cruz Roja. Elaboración propia.

Es importante aclarar que una vez que dejan el centro para intentar el cruce de la frontera, las personas tienen la posibilidad de retornar a Hilanderas si por cualquier circunstancia lo necesitasen.

En el informe relativo a la primera mitad de 2022 se indica que han subido hasta el 33% (del 21% en 2021) el porcentaje de personas que dejan el centro en el mismo día. Aunque puede ser algo puntual, parece que los tránsitos migratorios están acelerándose y que hay filtros fronterizos más laxos.

En general, el perfil de personas que utiliza el recurso de Cruz Roja en Irun son hombres de alrededor de 25 años y, en menor medida, mujeres de 28 años, provenientes de países como Guinea-Conakry, Mali y Costa de Marfil y se quedan habitualmente una noche solamente.

## 2.2. Los datos de Irungo Harrera Sarea

También queremos analizar ligeramente los datos de Irungo Harrera Sarea durante el 2021 y hasta mayo de 2022 para complementar los anteriores de Cruz Roja.

Antes de presentar los datos, Irungo Harrera Sarea también cuantifica las atenciones. En su caso, dividen los datos por cada recurso que tienen, haciendo mucho más posible que se

superpongan estas atenciones. La red aclara que la mayoría de las personas utilizan el recurso de Herrera de información en la plaza, por ello debería ser el referente para cuantificar el volumen total de personas ayudadas.

Tabla 2. Atenciones en gautxori, harrera (la plaza) y ropero de Irungo Harrera Sarea en 2021 y 2022

		<b>2021</b>	<b>ene-22</b>	<b>feb-22</b>	<b>mar-22</b>	<b>abr-22</b>	<b>may-22</b>
<b>GAUTXORI</b>	Hombres	3164	348	274	344	106	143
	Mujeres	706	49	82	48	33	13
	Niños	139	17	17	11	4	2
	<b>Total</b>	<b>4009</b>	<b>414</b>	<b>373</b>	<b>403</b>	<b>143</b>	<b>158</b>
<b>ROPERO</b>	Hombres	923	150	115	95	95	62
	Mujeres	240	34	29	14	23	24
	Niños	60	9	12	5	5	7
	<b>Total</b>	<b>1223</b>	<b>193</b>	<b>156</b>	<b>114</b>	<b>123</b>	<b>93</b>
<b>HARRERA</b>	Hombres	3657	409	474	442	203	226
	Mujeres	782	68	82	61	39	49
	Niños	162	20	20	24	17	17
	<b>Total</b>	<b>4601</b>	<b>497</b>	<b>576</b>	<b>527</b>	<b>259</b>	<b>292</b>

Fuente: Irungo Harrera Sarea. Elaboración propia.

Así, en 2021 se dieron atenciones a unas 4.601 personas. Esto es un 41,8% menos de atenciones que la Cruz Roja en el mismo periodo. Hasta mayo, Irungo Harrera Sarea tuvo a 2.151 personas en Herrera, un número un 37,5% menor al de Cruz Roja en el mismo periodo.

Los datos segregados por sexo parecen coincidir con los perfiles de Cruz roja, alrededor del 75% son hombres, un 20% mujeres y un 5% niños y niñas acompañados por familiares.

Cruz Roja es el recurso institucional que cubre la necesidad de pernoctación que tienen muchas personas, es lógico que sea el recurso más utilizado, más que los que ofrecen las redes ciudadanas autogestionadas como Irungo Harrera Sarea. Aun así, resulta impresionante la cantidad de atenciones que se han realizado, incluyendo aquellas en el Gautxori y Ropero, servicios que son autogestionados por la propia red de voluntarios.

## 2.3. Resultados de la encuesta

Desde el 17 de octubre de 2022 hasta el 7 de noviembre de 2022, se llevó a cabo un sondeo cuantitativo en el que se recogió información de 214 personas en tránsito migratorio que aportan a esta investigación datos sobre los perfiles generales de sexo, edad, origen, destino, tiempo de viaje, etc. Hemos adjuntado la encuesta al final de este documento para poder consultarla.

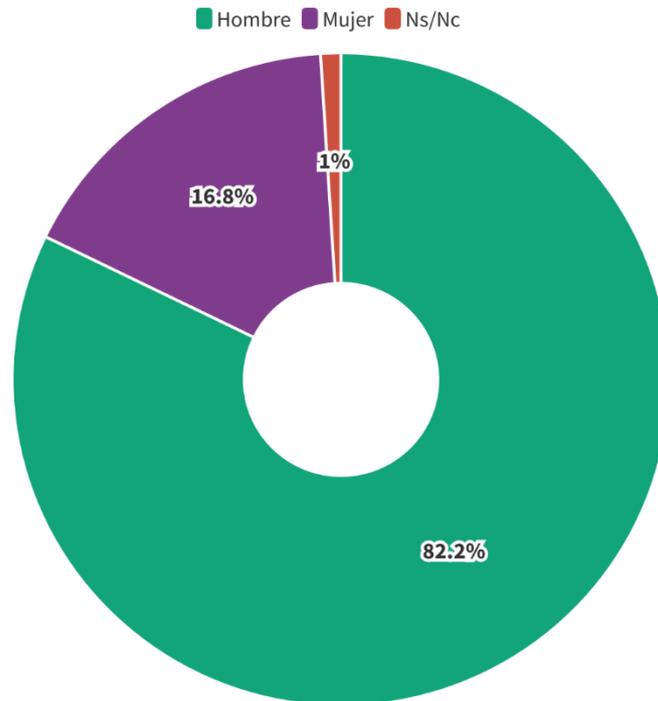
Aunque el sondeo se ha llevado a cabo únicamente en el mes de octubre de 2022 y no se ha recogido información de otros meses, suponiendo que este mes pueda representar de manera aleatoria al colectivo al que representa (no tenemos evidencias que demuestren lo contrario), una muestra con este tamaño muestral, para un universo en tránsito estimado de alrededor de 7.500 personas en el año 2022, supone trabajar con un muestral máximo del +/-6,6% para un nivel de confianza estadístico del 95% (en el supuesto más desfavorable, donde  $p=q=0,5$ ).

Es importante indicar, que como se representa en el cuadro que finaliza la anterior sección 1, esta encuesta no recoge a todas las personas que pasan por Cruz Roja, ni a todas las que pasan por Irungo Harrera Sarea, ni a todas las que pasan por Zubia, ni tampoco a todas las que no pasan por ningún recurso, pero, el punto fuerte de la información que vamos a presentar es que recoge una fracción de cada uno de los perfiles anteriores. Esto es especialmente interesante porque como veremos más adelante, el 17,3% de las personas encuestadas no han pasado por ningún recurso, lo cual quiere decir que no se ven reflejadas en los datos de ninguna otra organización. Esto no implica necesariamente que sean perfiles distintos, pero nos ayuda a tener un mapa más completo de la realidad de la migración en tránsito en Irun al menos durante el otoño de 2022.

Esta encuesta fue realizada en tres idiomas: castellano, francés y árabe. Se realizaron encuestas en varios puntos de la ciudad de Irun: la plaza San Juan (en la que trabajan los voluntarios de Irungo Harrera Sarea), en la calle Hilanderas y en los cruces de frontera. En total se recogió información de 214 personas con los siguientes perfiles:

### 2.3.1. Perfil de las personas

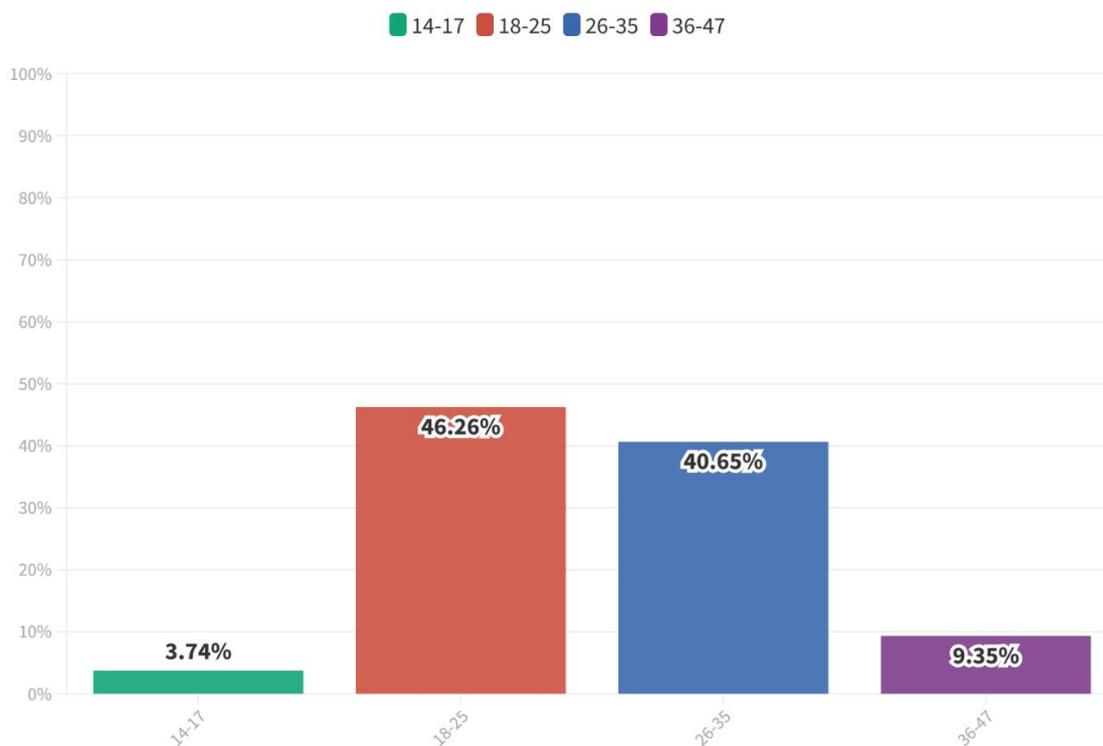
Gráfico 3: Sexo de las personas encuestadas. (P24)



Fuente: Elaboración propia.

El 82,2% de las personas encuestadas fueron hombres, una cifra ligeramente mayor al 80% que indican los datos de Cruz Roja e Irungo Harrera Sarea. No se realizó ninguna encuesta a niños o niñas pero sí a madres que viajaban con menores. Las mujeres representan el 16,8% de la muestra. Esto es, en cifras absolutas, 36 mujeres y 176 hombres.

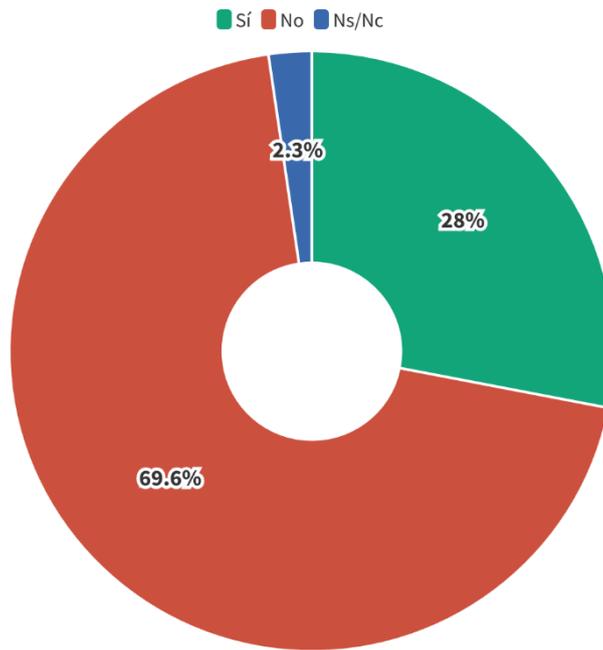
Gráfico 4: Edad de las personas encuestadas. (P25)



Fuente: Elaboración propia.

Por edades, la mayoría son lo que denominaríamos personas jóvenes adultas de entre 18 y 25 años. Hay poca población mayor de 36 años (un 9,35%) y un 3,74% es menor de edad sin acompañamiento. Estos menores son en su totalidad hombres. Las mujeres son significativamente mayores que los hombres encontrándose principalmente en el tercer rango de edad.

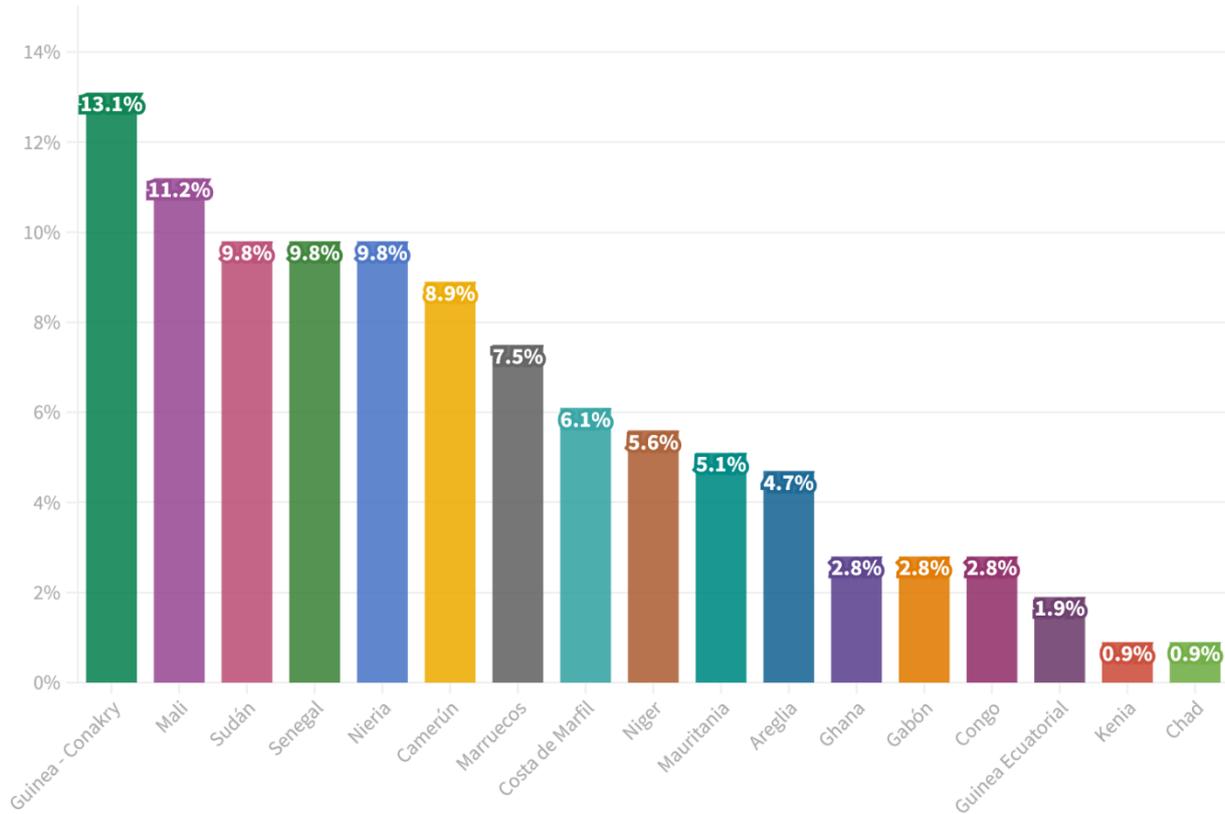
Gráfico 5: Hijos e hijas de las personas encuestadas. (P26)



Fuente: Elaboración propia.

El 69,6% de las personas encuestadas no tienen hijos/as, mientras que el 28% sí. Esto no significa necesariamente que viajen con ellos/as; de hecho como veremos más adelante la mayoría viaja sin sus descendientes. El 55,6% de las mujeres tiene hijas o hijos mientras que solo el 22,7% de los hombres comparte esta situación.

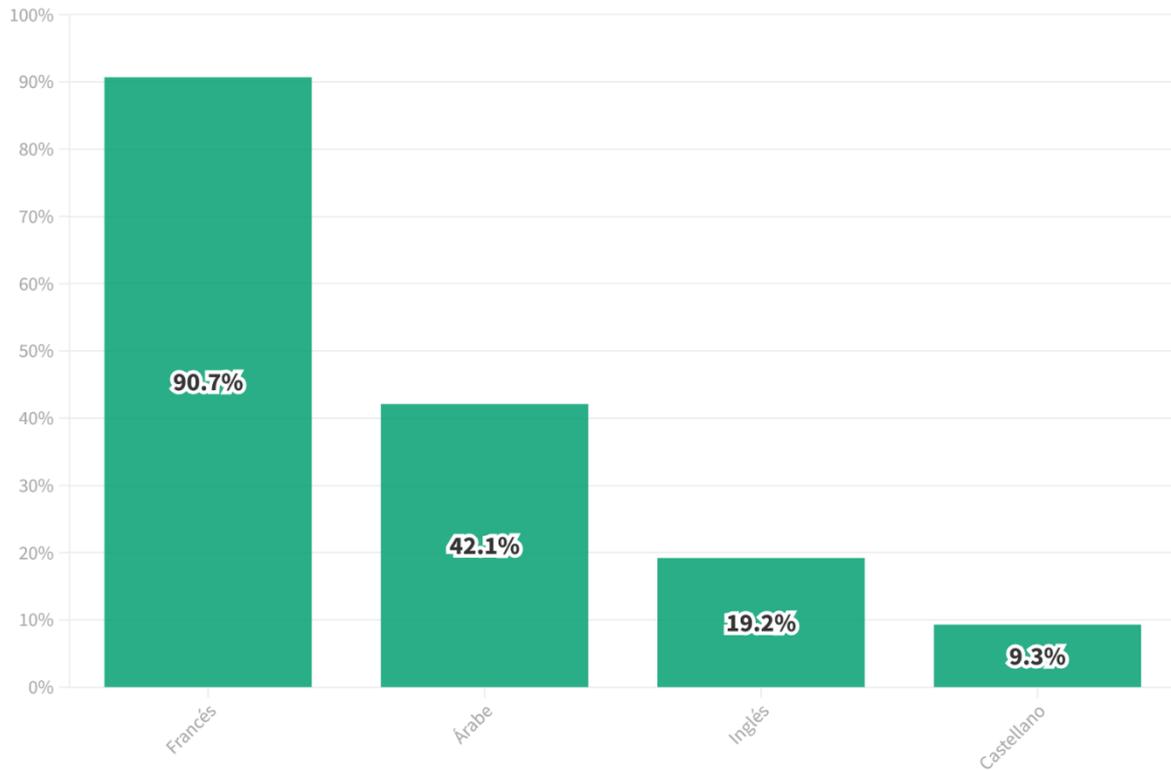
Gráfico 6: Nacionalidad(es) de las personas encuestadas. (P27)



Fuente: Elaboración propia.

Por nacionalidades, las principales son Guinea-Conakry (13,1%), Mali (11,2%), Sudán (9,8%), Senegal (9,8%) y Nigeria (9,8%). Estos datos también son similares a los de Cruz Roja. Por nacionalidades, existen cuatro significativamente masculinizadas: Argelia, Congo, Guinea Ecuatorial y Sudán. Las mujeres provienen principalmente de Camerún, Mali, Guinea Conakry, Costa de Marfil y Nigeria.

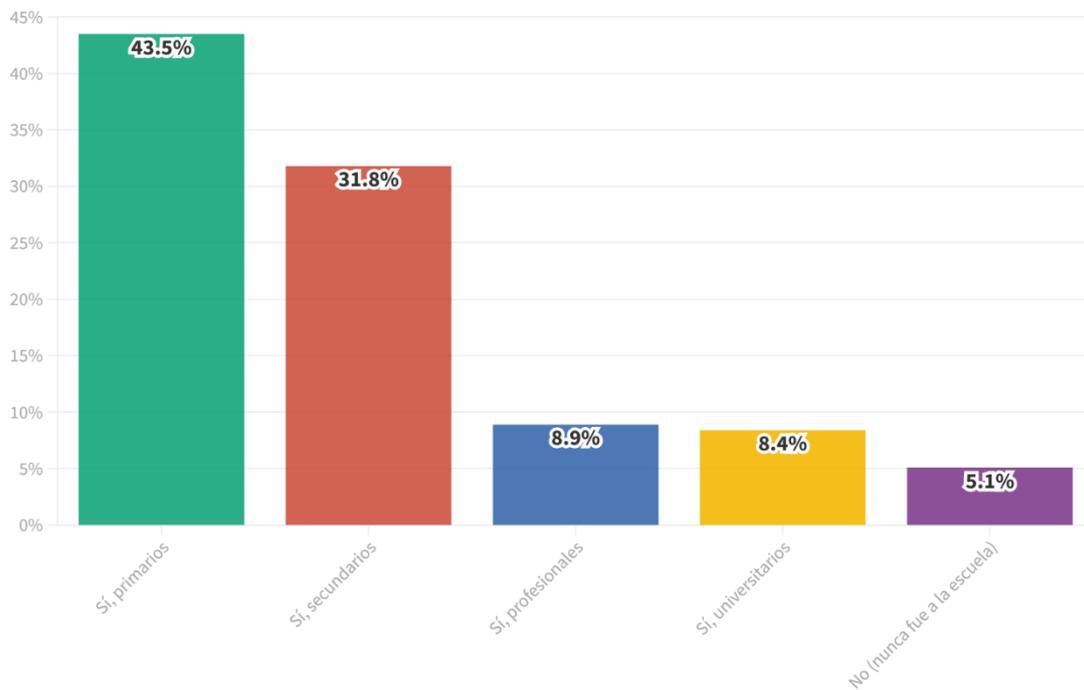
Gráfico 7: Lenguas habladas por las personas encuestadas. (P28)



Fuente: Elaboración propia.

Respecto a los idiomas, el principal es el francés, que es hablado por el 91,52% de las personas. Un 42,48% habla árabe, un 19,28% habla inglés y tan solo un 9,35% habla castellano.

Gráfico 8: Nivel de estudios de las personas encuestadas. (P29)

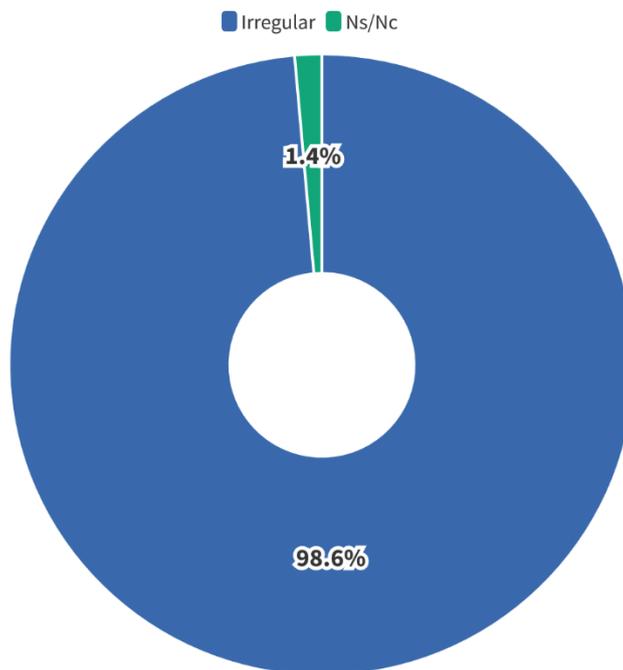


Fuente: Elaboración propia.

La mayoría de las personas encuestadas cuentan con estudios, un 94,9%. Los principales son los primarios conseguidos por un 43,5%, seguidos de los secundarios (31,8%) y profesionales y universitarios (8,9% y 8,4% respectivamente). Solo un 5,1% nunca fue a la escuela.

Las mujeres tienen, de forma estadísticamente significativa, un nivel formativo inferior. Un 58,3% de las mujeres posee solo estudios primarios y un 16,7% nunca fue a la escuela. Los hombres en cambio son los únicos que poseen estudios universitarios (un 10,2% del total de hombres).

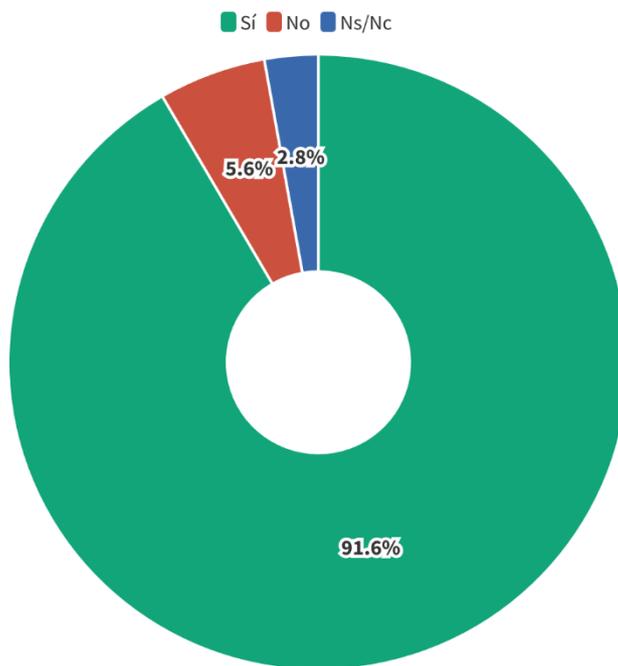
Gráfico 9: Situación administrativa de las personas encuestadas. (P30)



Fuente: Elaboración propia.

Respecto a la situación administrativa, como comentábamos en la introducción, la migración en tránsito está muy ligada a una situación administrativa irregular. De las 214 personas encuestadas, el 98,6% estaban en situación irregular en el momento de contestar al cuestionario. Ninguna de ellas contestó que se encontrara en una situación diferente.

Gráfico 10: Posesión de orden de devolución de las personas encuestadas. (P31)



Fuente: Elaboración propia.

Como comentamos, también resulta interesante saber cuántas de estas personas tienen o no orden de devolución ya que en muchas ocasiones esta orden termina siendo utilizada para la identificación de personas y el acceso a recursos como Hilanderas.

Las nacionalidades que tienen significativamente menos órdenes de devolución son las provenientes del Magreb<sup>16</sup>. Solo un 73,1% posee este documento en comparación al 94,3%, 93,5% y 100% de personas de nacionalidades de África Central, África Subsahariana y el Cuerno de África, respectivamente.

Estos datos nos dan una idea del perfil general de las personas encuestadas. En general, creemos que se trata de un grupo representativo al compararlo con los datos de Cruz Roja y con la información cualitativa recogida de las personas expertas en migración en tránsito y en Irun.

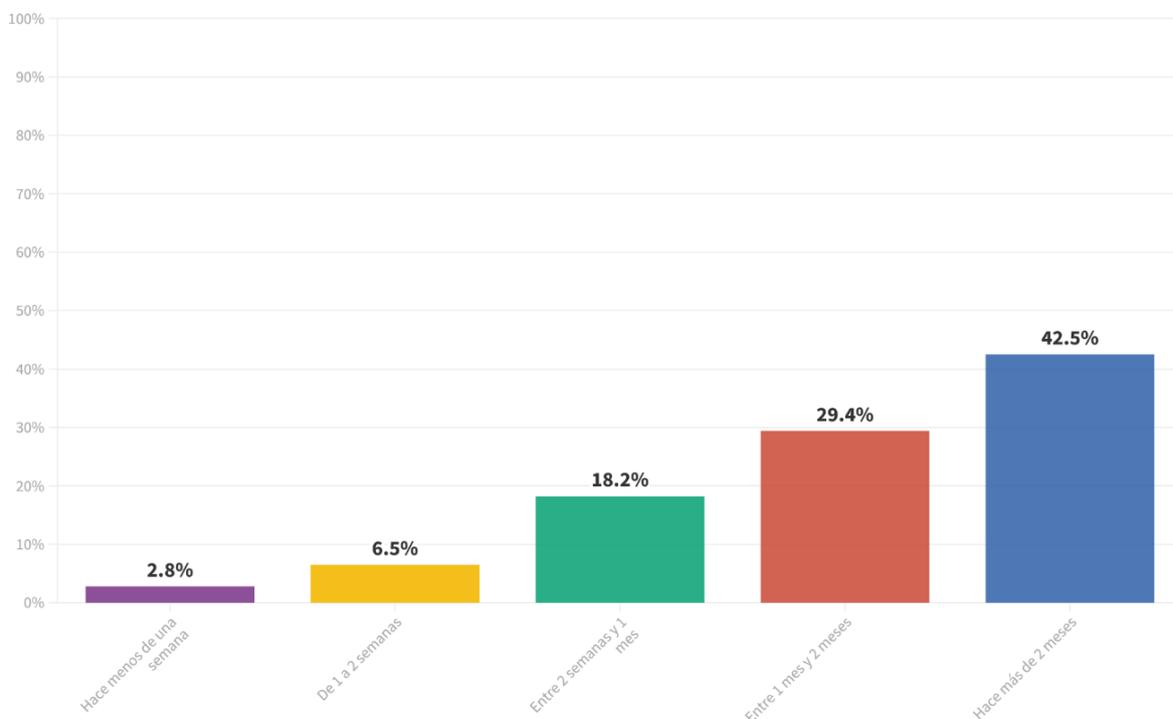
---

<sup>16</sup> No tenemos datos concretos sobre por qué las personas de origen magrebí tienen significativamente menos órdenes de devolución. La principal hipótesis que planteamos es que sus redes y caminos de paso les ayudan a cruzar sin encontrarse con la policía fronteriza como ocurre en el caso de la persona entrevistada.

### 2.3.2. La ruta de tránsito

A continuación, presentaremos los resultados de la encuesta de forma gráfica siguiendo su orden original.

Gráfico 11: ¿Cuándo llegaste a España? (P1)

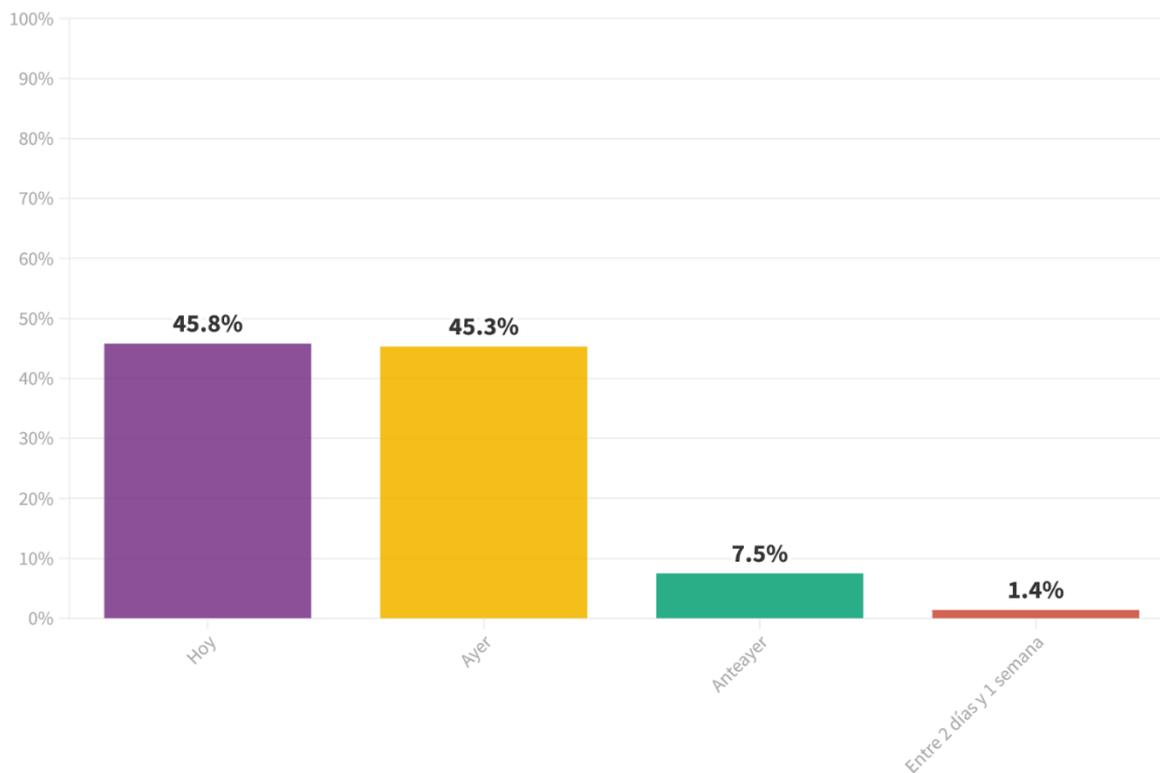


Fuente: Elaboración propia.

Recursos como Cruz Roja acotan la migración en tránsito a un año, según los requisitos de acceso al centro. Como vemos en el gráfico, la mayoría de las personas han llegado hace más de dos meses (42,5%) y según los datos de estancia podemos intuir que la mayoría lo hacen en el periodo de un año. Más de una cuarta parte (29,4%) realiza un tránsito migratorio mucho más rápido y llevan entre 1 y 2 meses. Otra cuarta parte (27,5%) lleva menos de un mes. De forma significativa es el tránsito de Magreb y del Cuerno de África el que más tiempo lleva en España.

Por tanto, el cruce de España de sur a norte es relativamente rápido. La mayoría, como veremos, ha hecho uso de algún recurso como Cruz Roja en su llegada o en alguna de sus paradas, pero aun así, estamos hablando de estancias cortas en el país.

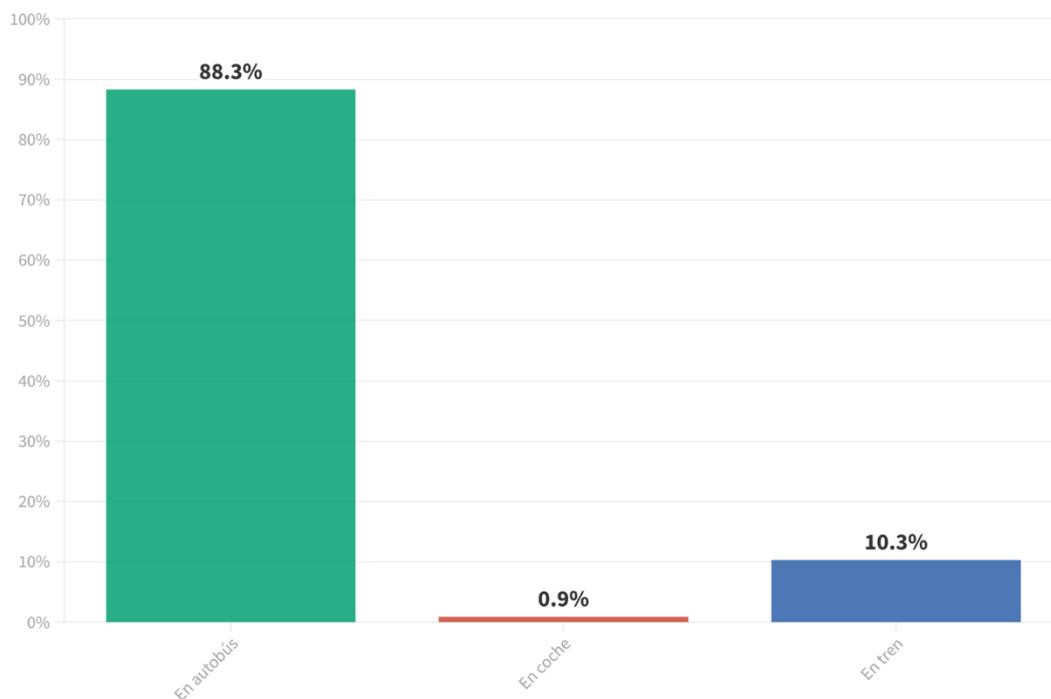
Gráfico 12: ¿Cuándo has llegado a Irun? (P2)



Fuente: Elaboración propia.

La migración en tránsito en Irun es todavía más rápida. Las personas expertas indican que lo habitual (al menos a otoño de 2022) es que las personas en tránsito crucen la frontera si no a la primera, en su segundo o tercer intento, por lo que su paso por Irun es rápido. El 91,1% han llegado entre el día de la propia encuesta y el día anterior. Tan solo un 1,4% lleva más de dos días en la ciudad.

Gráfico 13: ¿Cómo has llegado a Irun? (P3)

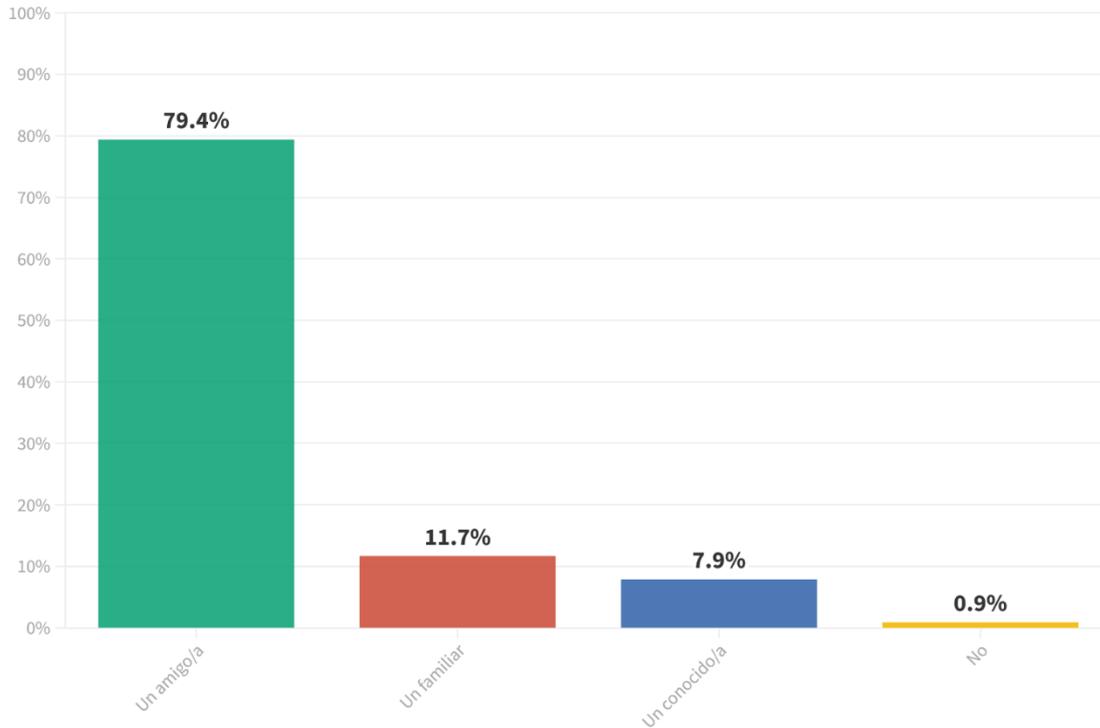


Fuente: Elaboración propia.

El 88,3% han llegado a Irun en autobús. Una de cada diez personas ha llegado en tren. Estos son los principales medios de transporte para el colectivo.

El 100% de los menores no acompañados encuestados llegaron en autobús.

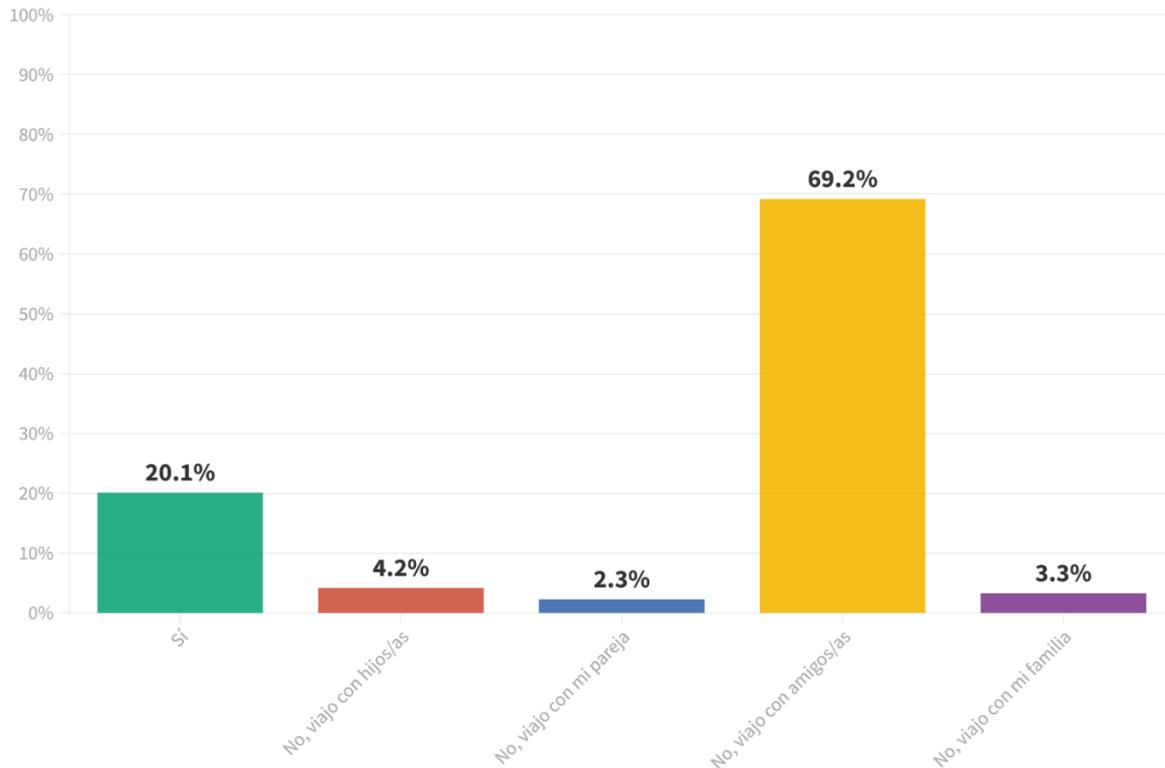
Gráfico 14: ¿Conoces a alguien que haya pasado por Irun? (P4)



Fuente: Elaboración propia.

Como leeremos más adelante en las narrativas de las personas migrantes, es habitual que la ruta migratoria se escoja por recomendaciones de amistades o familiares. El 91,1% de las personas encuestadas en Irun ya conocían, previa a la entrevista, a algún amigo, amiga o familiar que hubiese pasado a Francia a través del cruce Irun-Hendaia. Menos del 1% (0,9%) dice no conocer a nadie.

Gráfico 15: ¿Estás viajando solo/a? (P5)

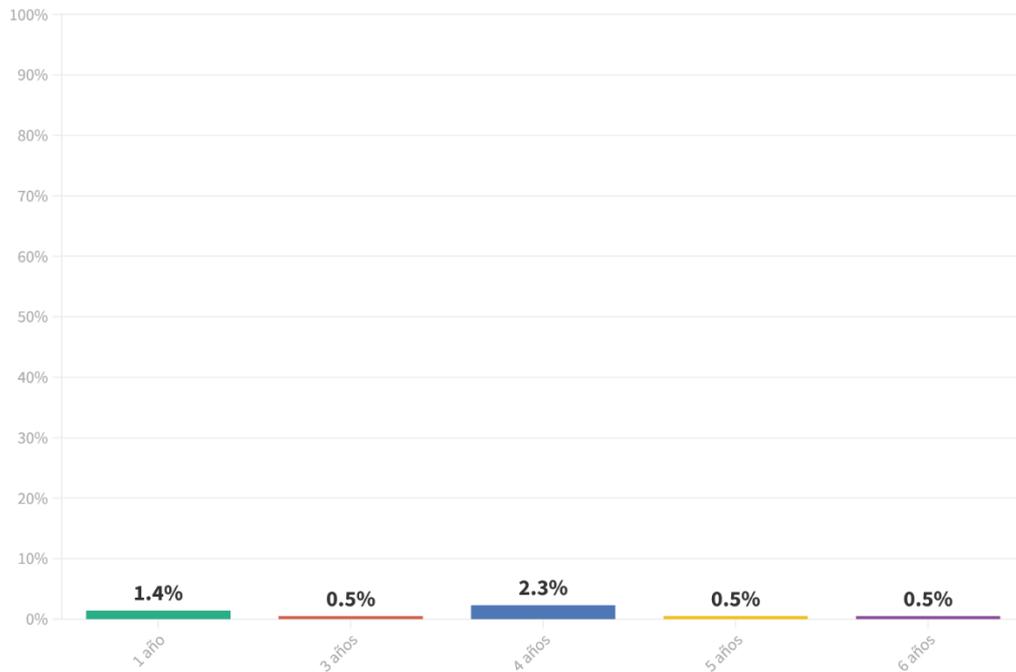


Fuente: Elaboración propia.

Respecto a si el viaje se realiza en solitario o en compañía, la mayoría viajan con amistades. Aunque muchas personas salen acompañadas de su país de origen, según las entrevistas, las fronteras y dificultades de la migración en tránsito obligan en muchos casos a que los grupos o pares se vayan separando a lo largo del viaje. Sin embargo, también a lo largo del tránsito se juntan y forman nuevos grupos. Así, la mayoría de las personas indica que viaja con amistades (69,2%). Este dato no indica necesariamente que sean amigos o amigas del país de origen que han realizado el mismo trayecto, aunque puede ser así. También podemos estar hablando de personas migrantes que se han encontrado en puntos de descanso o centros de acogida a lo largo de su ruta.

Hay que destacar también que del 4,2% de las personas que viajan con sus hijos/as, todas ellas son mujeres y este dato representa que el 22,2% de las mujeres encuestadas en tránsito migratorio viajaban con sus hijos o hijas y son principalmente de Camerún.

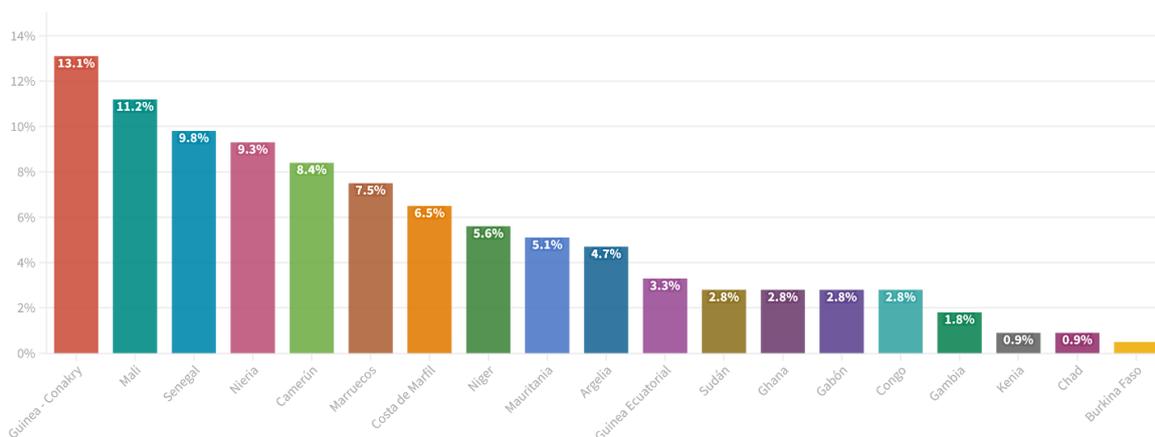
Gráfico 16: Si viajas con hijos/as ¿qué edades tienen? (P6)



Fuente: Elaboración propia.

La media de edad de estos hijos/hijas acompañados es de 3,36 años. Se computaron once menores acompañados sin referente familiar en la encuesta. Es destacable también que el 1,4% tiene un año o menos; estos bebés han nacido muy probablemente durante el tránsito migratorio. Tan solo una de las personas viajaba con dos hijos, el resto de las mujeres (las diez restantes) viajaban con un hijo/a.

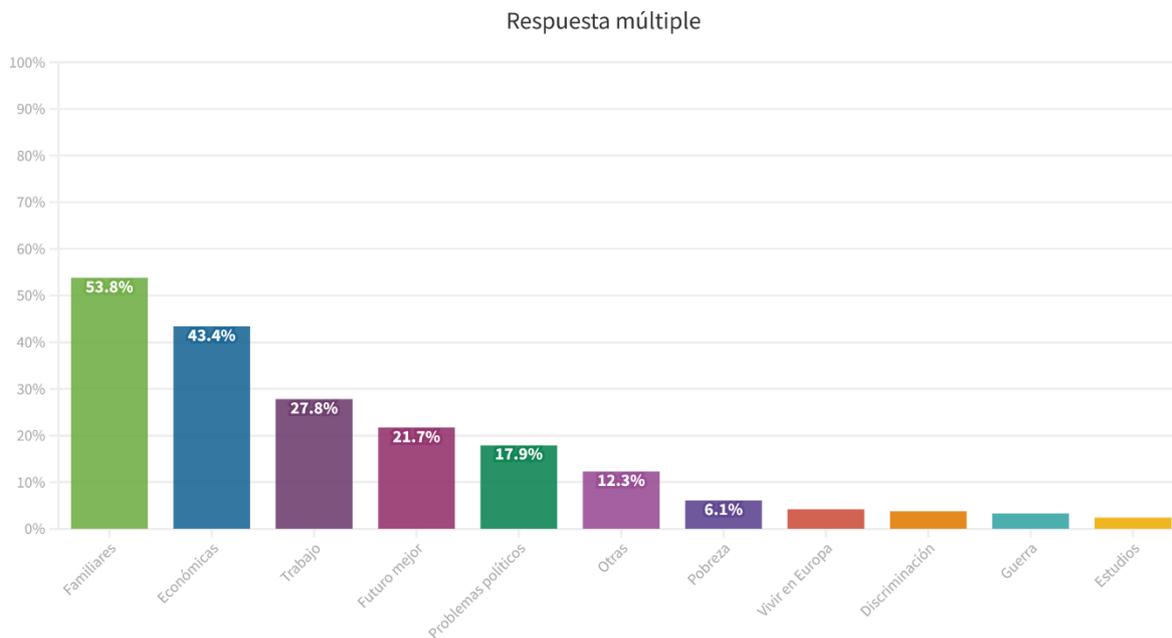
Gráfico 17: ¿En qué país vivías antes de migrar? (P7)



Fuente: Elaboración propia.

También se quiso preguntar el país de residencia desde el que se emigra. Los datos coinciden en gran medida como podemos comprobar en el gráfico 6: por países de origen, se mantienen Guinea-Conakry (13,1%), Mali (11,2%), Senegal (9,8%) y Nigeria (9,3%). Desaparece Sudán que supone un 9,8% de las nacionalidades. El 62,5% de los menores no acompañados empiezan su viaje desde Guinea-Conakry.

Gráfico 18: ¿Por qué razón o razones has dejado tu país? (P8)

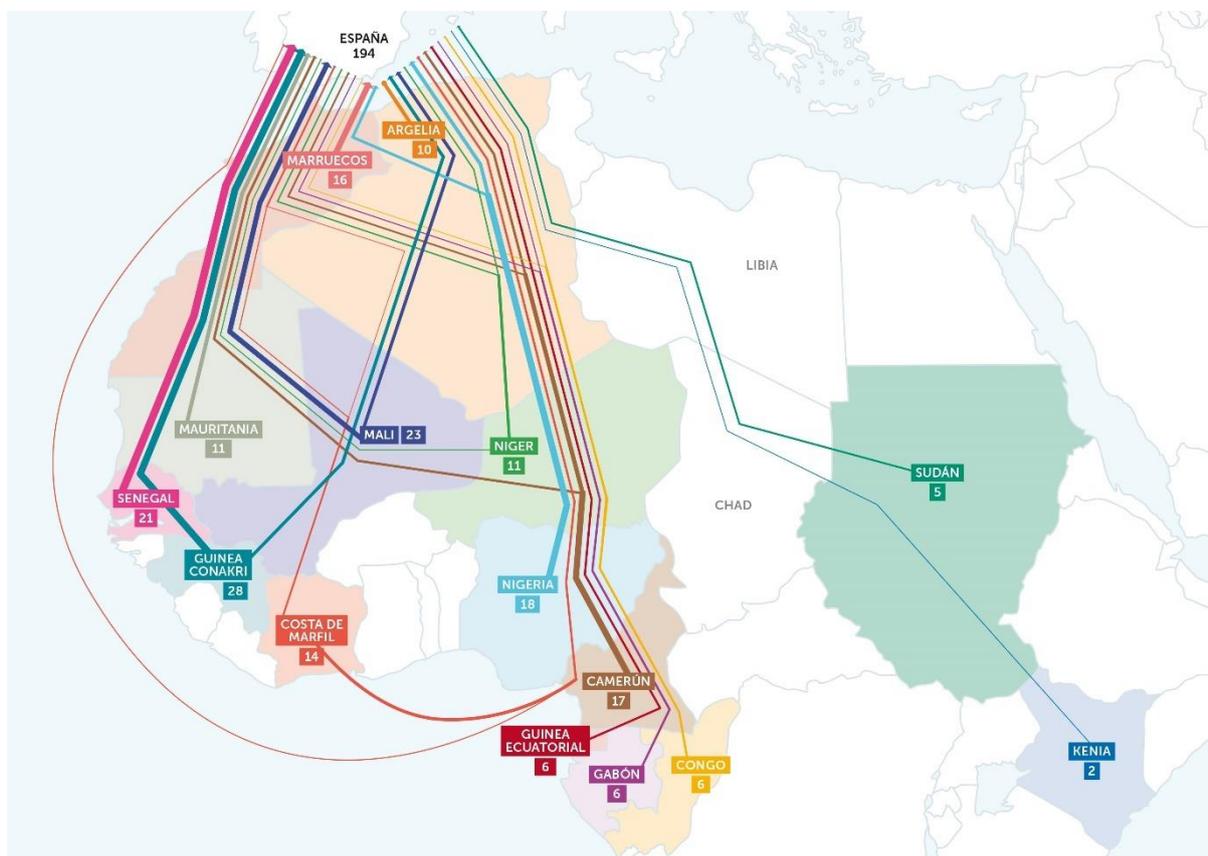


Fuente: Elaboración propia.

Las razones para emigrar son principalmente familiares, económicas, de trabajo, por un futuro mejor y por problemas políticos. Esto se refleja en el gráfico 18 que recoge las múltiples (hasta tres) respuestas de cada persona encuestada. Así, las razones familiares fueron mencionadas por el 53,8% de las personas, las económicas por el 43,4% y el deseo de encontrar un trabajo o la falta de empleo fueron citados por el 27,8% de las personas.

Los ítems 9 y 10 de la encuesta preguntaban a las personas acerca de sus rutas migratorias tanto desde su país de salida (pregunta 7 en el gráfico 17) como su ruta de entrada en España y llegada a Irun. Con esta información hemos creado los siguientes mapas:

Mapa 1: Ruta hacia España desde el país de residencia. (P9)

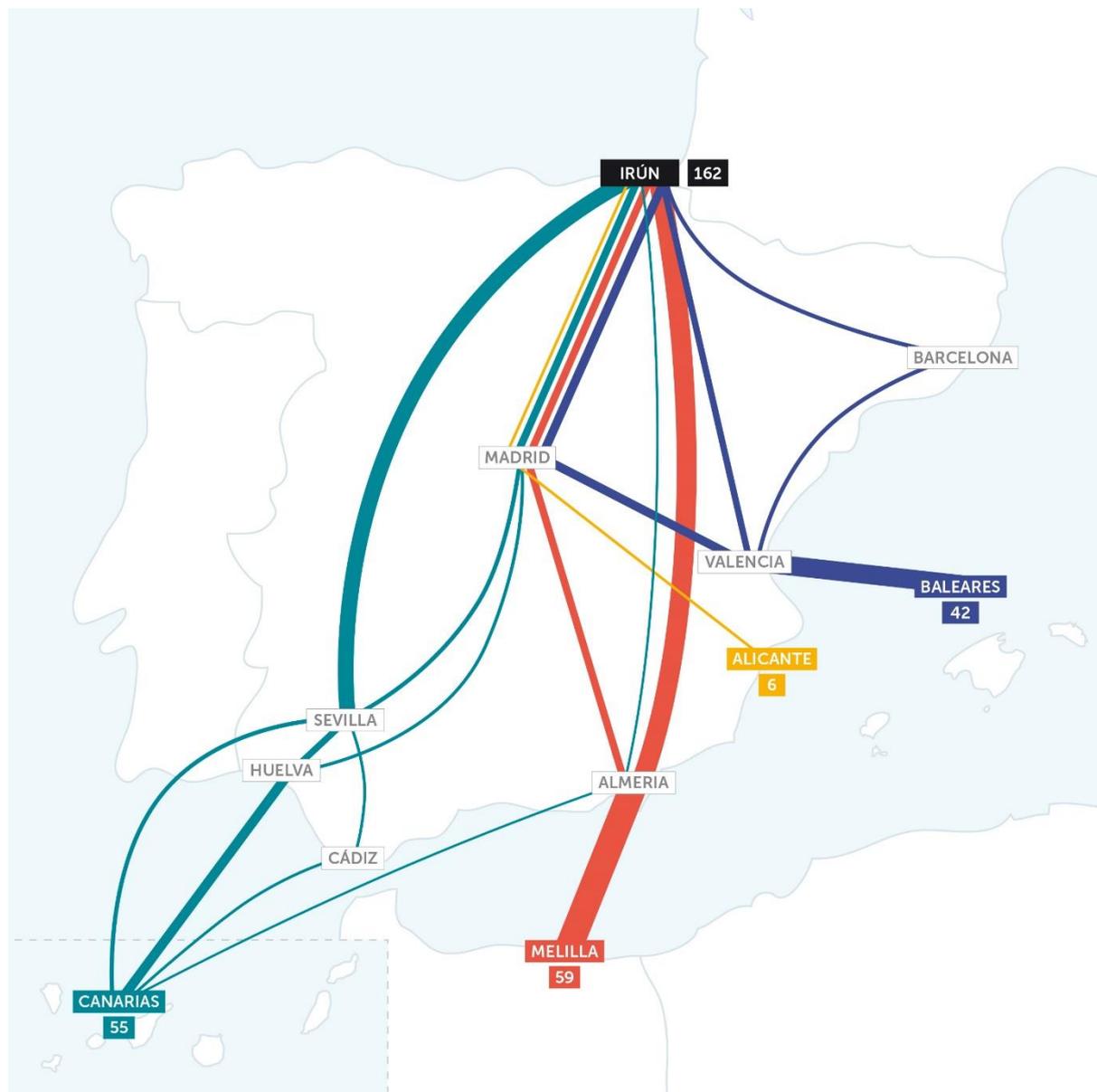


Fuente: Elaboración propia.

Este mapa recoge de forma resumida las principales rutas que han llevado a cabo 194 personas encuestadas. Las rutas siguen un patrón lógico: de sur a norte y minimizando el número de países para llegar de la forma más eficiente (e, intuimos, rápida) posible. Los dos países de entrada son Marruecos y Argelia, que se dividen aproximadamente al 50/50 el volumen de personas. Aunque hay algunas personas (20) que siguen rutas no representadas, más complejas y largas, podemos observar que la mayoría siguen unos corredores migratorios con mínimas variaciones. Así, los países tienen una o dos rutas principales de salida: una persona de Guinea-Conakry podrá viajar hacia Mali y después a Argelia o bien, como hacen la mayoría, podrá cruzar Senegal, pasar por Mauritania y llegará España a través de Marruecos.

De forma similar, las rutas en España siguen también ciertos patrones que representamos en el mapa 2.

Mapa 2: Rutas desde España hacia Irun. (P10)



Fuente: Elaboración propia.

Existen cuatro puntos de entrada principales: Canarias, Melilla, Alicante y Baleares. Según el punto de entrada, las personas siguen unas rutas habitualmente guiadas por las personas que conocen y ya han realizado su tránsito migratorio como indicamos en la P4 (gráfico 14) o por personas que les orientan en los diferentes recursos (Cruz Roja, centros de acogida, etc.) que utilizan en España.

Estas rutas también siguen una lógica de eficiencia y se dirigen de sur a norte con una, dos o tres paradas antes de llegar a Irun. Ninguna de las personas encuestadas realizó más de tres paradas en su viaje. Es habitual que los flujos confluyan en Madrid pero también hay un número importante que se traslada desde Sevilla y Almería directamente a Irun.

Este tránsito migratorio tiene más variaciones que el que representamos en el mapa anterior aunque también existen marcados corredores.

Por último, en el gráfico 19 representamos los flujos desde el país de origen hasta el lugar de entrada en España para observar ciertas correlaciones.

Gráfico 19: País de emigración y lugar de llegada a España.

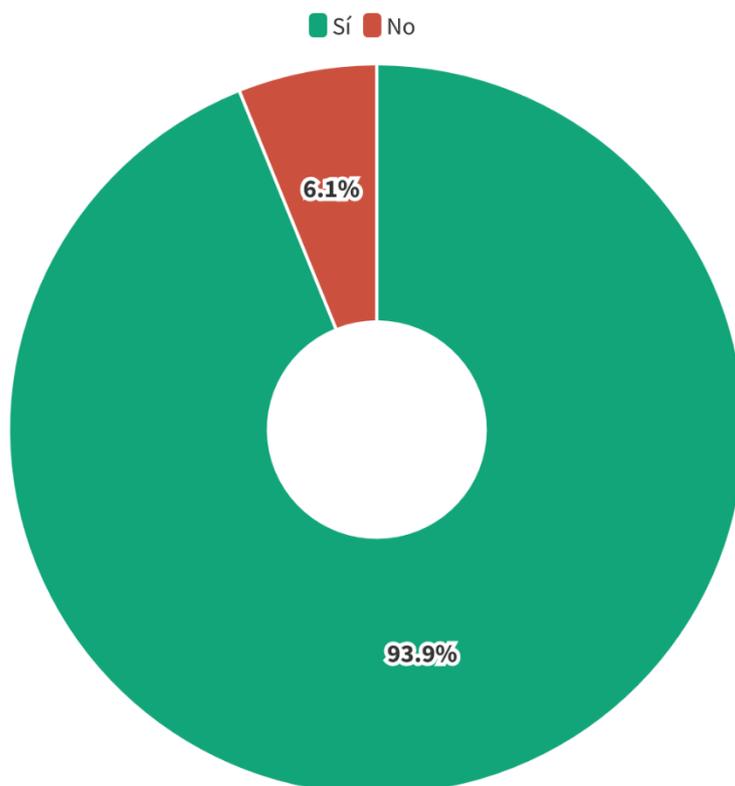


Las tres líneas sin etiqueta por su bajo volumen, de arriba a abajo son: Kenia, Burkina Faso y Chad.

Fuente: Elaboración propia.

Existen ciertas rutas lógicas: desde Marruecos, la mayoría de las entradas son hacia Melilla u otros (Ceuta), mientras que desde Mauritania la ruta es hacia Canarias. Más que el país de salida, aunque en algunos casos como vemos sí afecta, la principal variable que dicta el punto de entrada es el último país de ruta en África. Lo habitual es que aquellas personas que siguen una ruta este, hacia Argelia entren por Melilla (Sudán, por ejemplo), Alicante (Camerún) o Baleares (Nigeria); mientras que otros países de la zona oeste como Mauritania, Senegal o Costa de Marfil se dirigen hacia Marruecos y tienden a entrar por Canarias o Melilla.

Gráfico 20: ¿Has usado algún dispositivo durante tu tránsito en España? (P11)



Fuente: Elaboración propia.

Desde su llegada a uno de los cuatro puntos, Canarias, Baleares, Melilla o Alicante, el 93,9% de las personas ha utilizado algún dispositivo de asistencia o acogida. De hecho, en la siguiente pregunta del cuestionario (P12. ¿Cuál, en dónde y cuántos días?) se indica que el 92,5% de las personas encuestadas han hecho uso de un dispositivo de Cruz Roja. El resto de los dispositivos mencionados son centros de acogida. Por tanto, la amplia mayoría de personas que realizan el tránsito utilizan y necesitan estos dispositivos institucionales. Se indican un total de 466 usos realizados hasta en tres paradas. La media de la primera parada es de 9,6 días, la media de la segunda es ya mucho más alta de 23,75 días y la tercera se mantiene en 22,16 días. Un pequeño grupo de personas (16) no utilizó ningún recurso. Un pequeño grupo (23) utilizó tan solo un recurso. La mayoría (175 de las 214 personas) realizan como mínimo dos paradas que suman, como podemos confirmar con el dato de la P1 (gráfico 11) desde el mes a los dos meses, aunque con cierta variabilidad. Por último, un alto número (93) realiza también una tercera parada pudiendo fácilmente rondar los dos meses y medio de estancia en España. Las estancias más largas registradas en un dispositivo han sido de 120 días en un par de casos en un centro de Cruz Roja en Almería. Ninguna persona afirmó haber pasado más de seis meses en total en todo su trayecto. La estancia más corta registrada es de dos días en dispositivo.

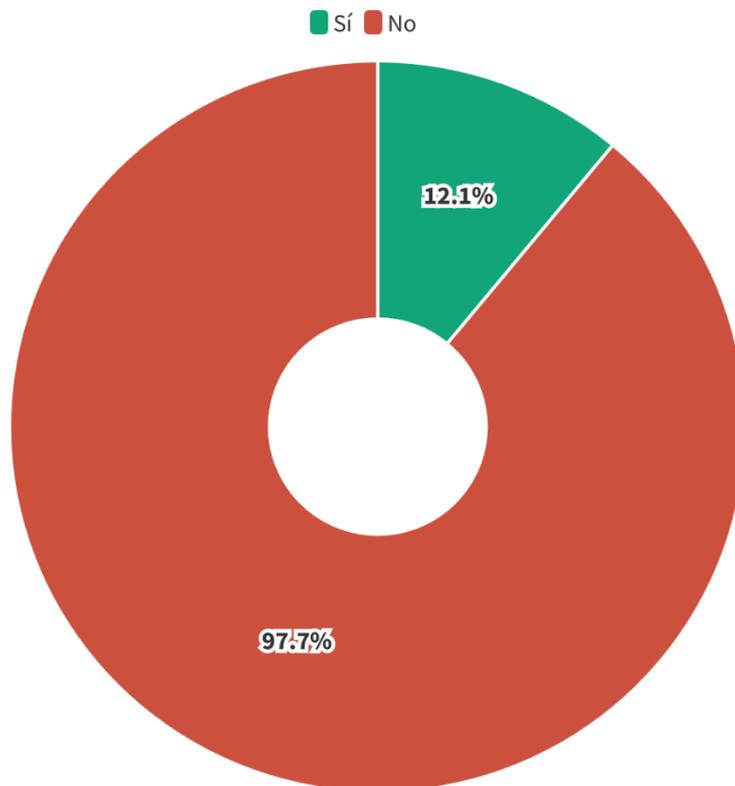
El 100% de los menores no acompañados sin referente familiar ha utilizado dispositivos durante su estancia. También el 97,2% de las mujeres y el 93,2% de los hombres.

El 96,4% de las personas con orden de devolución han hecho uso de dispositivos mientras que aquellas que no tienen orden de devolución se reparten 50/50. Así, existe una diferencia estadísticamente significativa que indica un uso mucho menor por parte de personas de nacionalidad magrebí (solo un 57,7% han utilizado recursos) y un uso mucho mayor por personas de África Central (el 98,6% ha hecho uso de los recursos), África Subsahariana (el 99,1% ha hecho uso de los recursos) y el Cuerno de África (el 100% ha hecho uso de recursos).

Las estancias en dispositivos no tienen por qué coincidir con la estancia total en España pero nos pueden dar una idea de los rangos de tiempo que dura el tránsito migratorio a través del país y sobre todo, nos indica que estos dispositivos son usados de forma extensiva por las personas en tránsito, pero con más intensidad algunas procedencias.

Por otro lado, al conocer la duración del tránsito a lo largo de España podemos preparar mejores planes de actuación. Las personas expertas indican que desde la entrada por Canarias/Melilla saben que en Irun/Baiona (el siguiente punto de destino para muchas personas en tránsito) tienen dos meses para “prepararse”. Así, si hay semanas con un volumen de llegadas excepcional, pueden calcular aproximadamente y preparar los espacios para su llegada al norte.

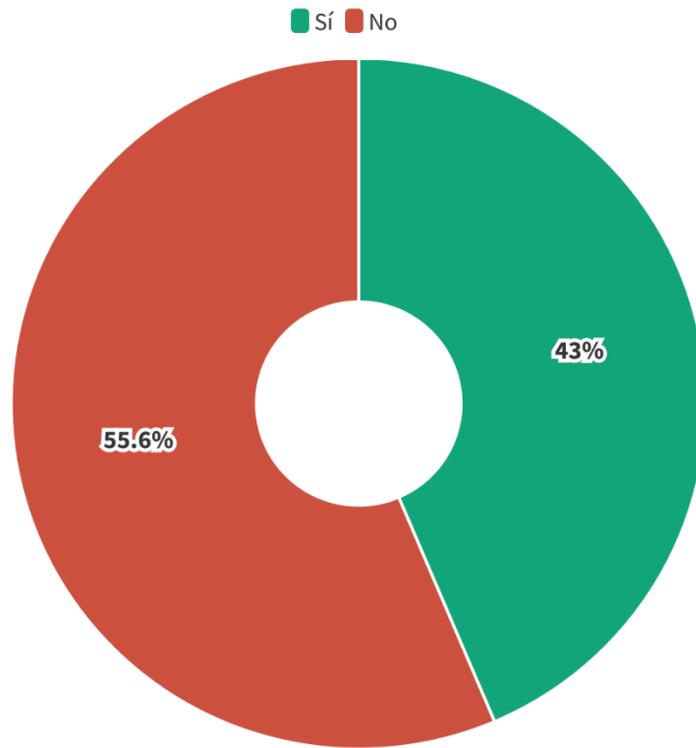
Gráfico 21: ¿Has contraído alguna deuda para realizar el viaje? (P13)



Fuente: Elaboración propia.

En las preguntas 13 y 14 de la encuesta se recoge algo de información sobre las condiciones de su viaje. La P13 indica que una de cada diez personas (12,1%) ha contraído algún tipo de deuda para realizar el viaje y, como podemos observar en el gráfico 21, el 43% de las personas han sufrido incidencias o problemas durante el mismo viaje. No se han encontrado diferencias significativas por género, lugar de origen o edad para estos datos. Estos dos datos nos pueden dar una idea de algunas de las vulnerabilidades de las personas que viajan.

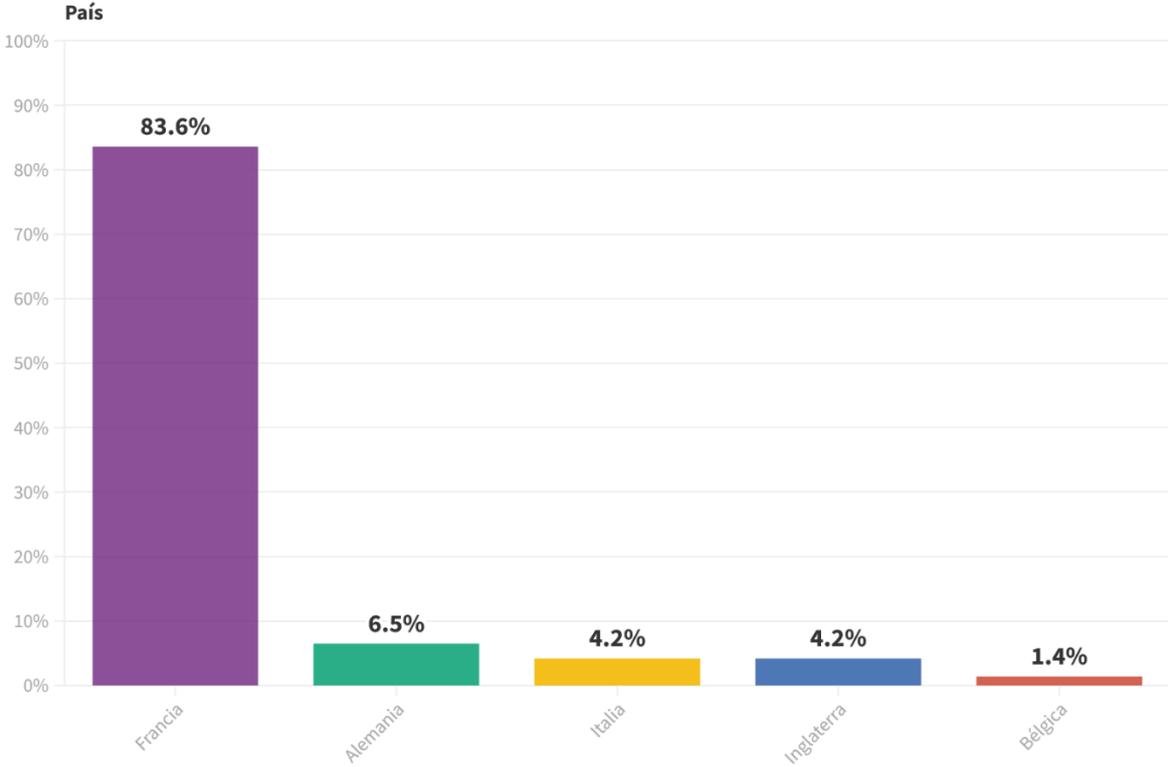
Gráfico 22: ¿Has sufrido alguna incidencia o problema durante el viaje? (P14)



Fuente: Elaboración propia.

Con vistas a la parte final de su viaje, se pidió citar el país y la ciudad de destino deseado. De acuerdo con lo que nos indicaron varias personas expertas y como recogemos en los gráficos 23 y 24, el principal destino es París, Francia.

Gráfico 23: ¿Cuál es tu destino final? País (P15)

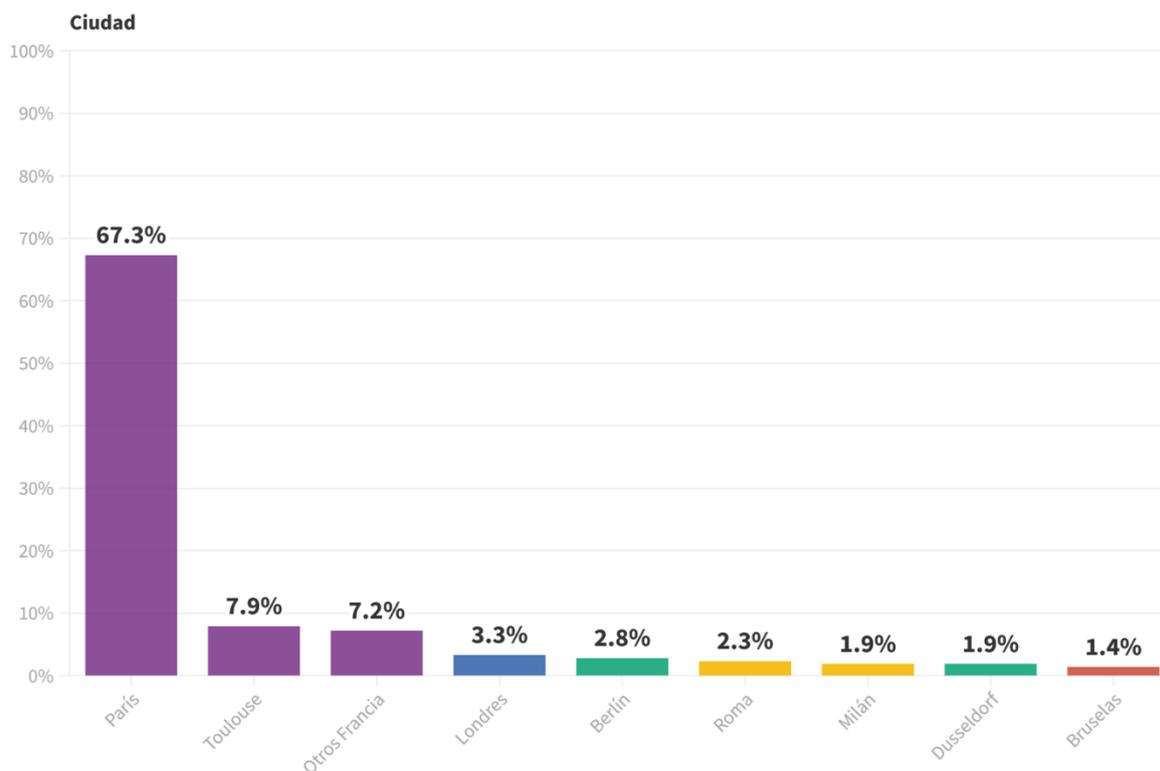


Fuente: Elaboración propia.

El 83,6% de las personas indicaron que el país de destino es justamente Francia. Es decir, Irun es de los últimos puntos de tránsito para muchas de las personas que cruzan la frontera por la frontera. Alemania también es un destino deseado para el 6,5%, seguido de Italia e Inglaterra con un 4,2% ambas. Bélgica es mencionado por algunas personas (1,4%). Como vemos en el gráfico, ninguna persona menciona España como su destino final; profundizaremos en esto más adelante.

Las mujeres tienen un deseo estadísticamente mayor de ir a Francia, igual que las personas menores. Las personas con estudios profesionales y universitarios, sin embargo, muestran una preferencia significativa por Alemania.

Gráfico 24: ¿Cuál es tu destino final? Ciudad (P15)



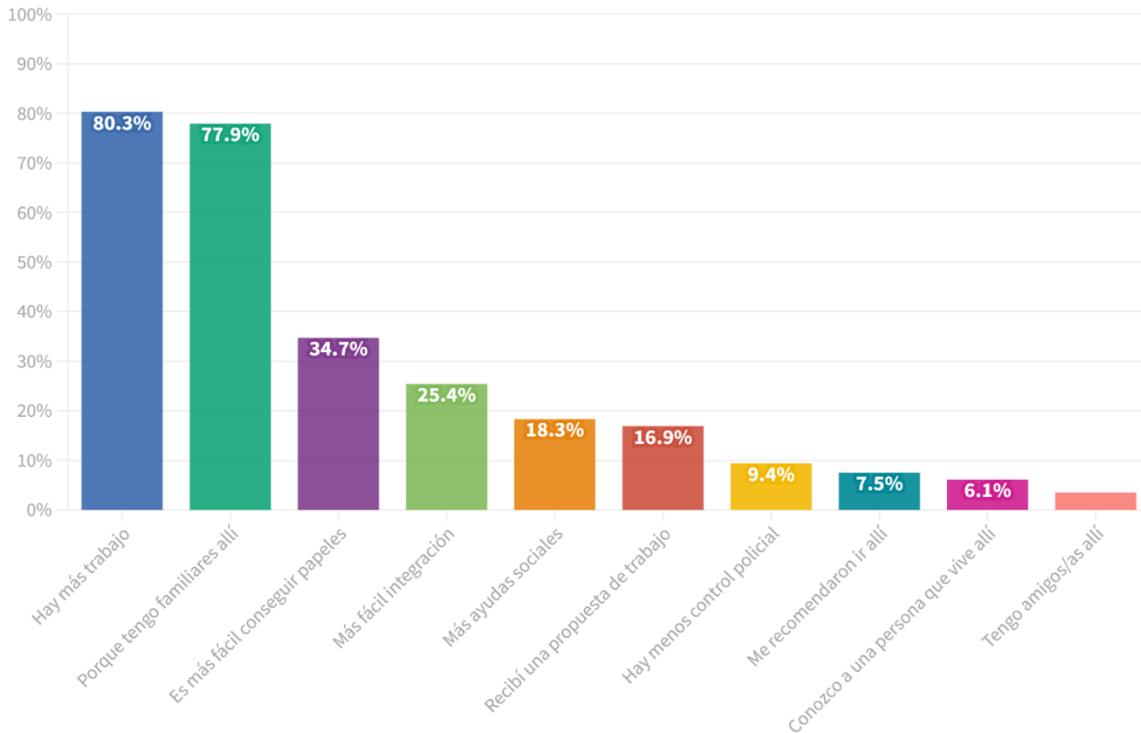
Fuente: Elaboración propia.

Por ciudades, París supone dos tercios de los destinos citados (67,3%) seguido de Toulouse (7,9%) y otras ciudades en Francia (7,2%) como Baiona, Burdeos, Hendaia, Lille o Nantes. Alemania, el segundo destino, se desglosa en Berlín (2,8%) y Dusseldorf (1,9%). Londres (3,3%) y Bruselas (1,4%) son destinos únicos en Inglaterra y Bélgica. Roma y Milán también son destinos mencionados por algunas personas.

Cabe preguntarse cuáles son los factores que impulsan la elección de destino. Principalmente, responden a dos criterios: el empleo y la existencia de familia en el destino. El 80,3% de las personas menciona que su destino es tal porque allí hay más trabajo y el 77,9% indica que ya tienen familiares residiendo en esa ciudad/país y otro 9,6% que tiene amistades u otras personas conocidas.

Gráfico 25: ¿Por qué razón o razones es ese tu destino final? (P16)

### Respuesta múltiple



Fuente: Elaboración propia.

Otras de las razones citadas son la facilidad para conseguir papeles (34,7%), la integración más sencilla (25,4%), las ayudas sociales (18,3%) y el tener previamente una propuesta de trabajo (16,9%).

Por un lado es importante indicar, como refieren las personas expertas, que esto refleja el imaginario de destino de las personas migrantes y no necesariamente la situación real a la que se van a enfrentar una vez llegue al destino. Por ejemplo, desde redes ciudadanas indican que tanto el regularizar su situación como la integración, resulta más sencilla en este lado (español) de la frontera pero el imaginario y el discurso creado alrededor de ciudades como París se mantiene fuerte.

Por otro lado, estos datos nos permiten desechar los discursos de efecto llamada. La llamada la realiza el empleo y las redes asentadas de personas migrantes (que suman el 87,5% de las respuestas), no las ayudas sociales.

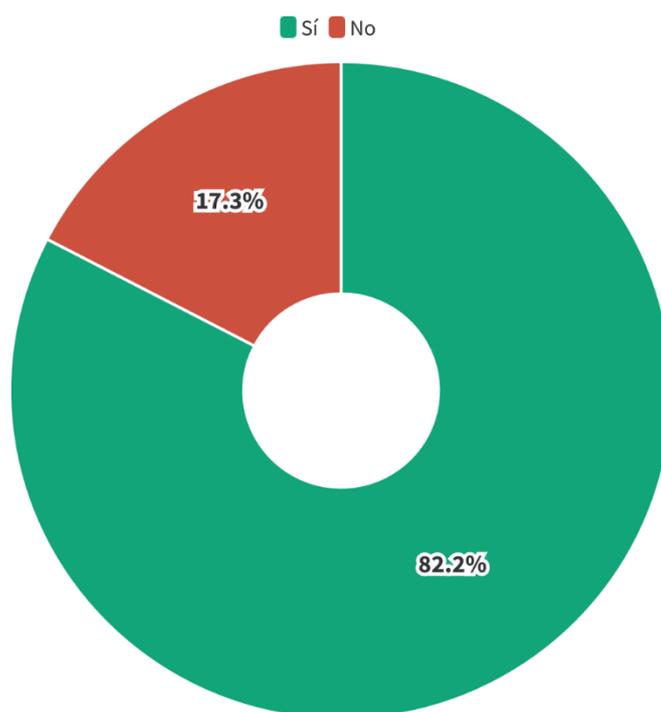
### 2.3.3. La estancia en Irun

En la segunda parte de la encuesta se preguntó sobre el tránsito en Irun. Como hemos visto una parte importante de estas personas (45,8%) son recién llegadas en el mismo día a la ciudad y otras (45,3%) tan solo llevan unas 24 horas en el municipio. Es decir, las estancias son cortas, al menos para el grupo de personas encuestadas.

La P17 nos da información sobre si han recibido ayuda o no en Irun. A pesar de la corta estancia, el 82,2% ya ha recibido ayuda. El 17,3% no. Es importante recalcar que los que comentan no haber recibido ayuda, el 75,7% han llegado en el mismo día de la encuesta y todavía podrían recibirla.

Por otro lado, por nacionalidad, han recibido significativamente más ayuda aquellas personas de África Central (el 90,0% ha recibido ayuda) y África Subsahariana (86,0%) que las que provienen de Magreb (65,4%) o el Cuerno de África (44,4%). Estos datos coinciden con la posesión de ordenes de devolución.

Gráfico 26: ¿Has recibido ayuda en Irun? (P17)

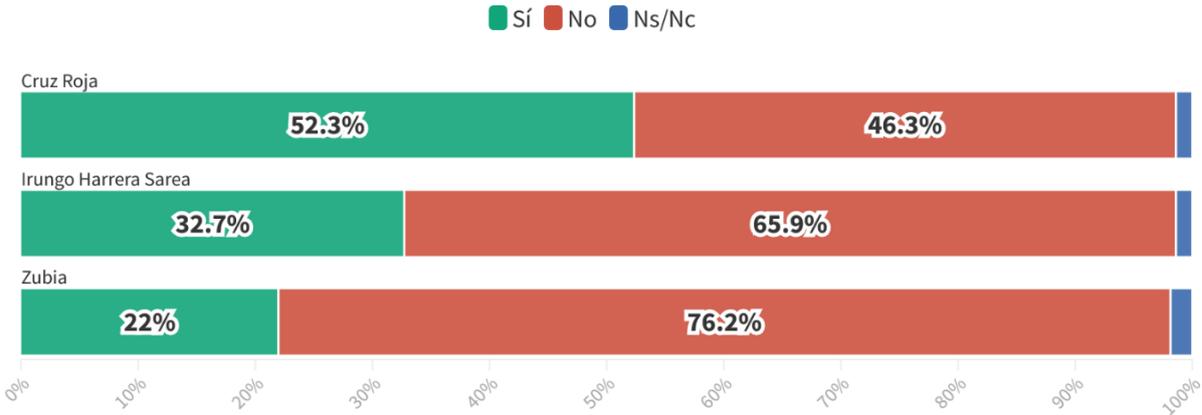


Fuente: Elaboración propia.

Como muestra el gráfico 26, el 52,3% de las personas han recibido ayuda por parte de Cruz Roja, el 32,7% por parte de Irungo Harrera Sarea y el 22% por parte de Zubia. Es decir, hay personas que han recibido ayuda de varias organizaciones y algunas de ninguna. Esto encaja con el cuadro que se encuentra al final de la sección 1 de este informe. A lo largo de

esta encuesta, se ha hecho un esfuerzo por recoger información de personas que no necesariamente han acudido a ninguno de los recursos existentes en Irun: este 17,3% representa un grupo del que tan solo existe información cuantitativa gracias a esta encuesta ya que, como veíamos en el cuadro con el que cerrábamos la primera parte de este informe, estas personas no entran en los datos de Cruz Roja, Irungo Harrera Sarea o Zubia. Las personas del Magreb utilizan estadísticamente más Zubia mientras que las de otras partes de África utilizan principalmente Cruz Roja.

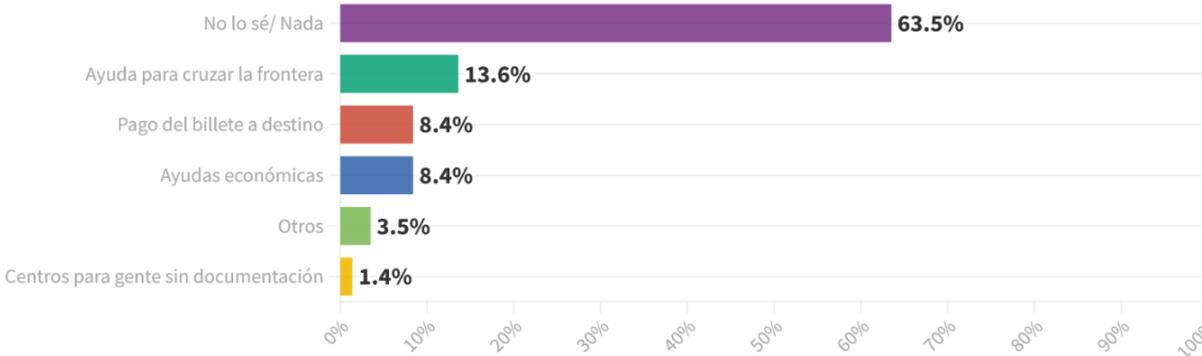
Gráfico 27: ¿De quién has recibido ayuda en Irun? (P18)



Fuente: Elaboración propia.

También se hizo una pregunta relativa a potenciales necesidades descubiertas.

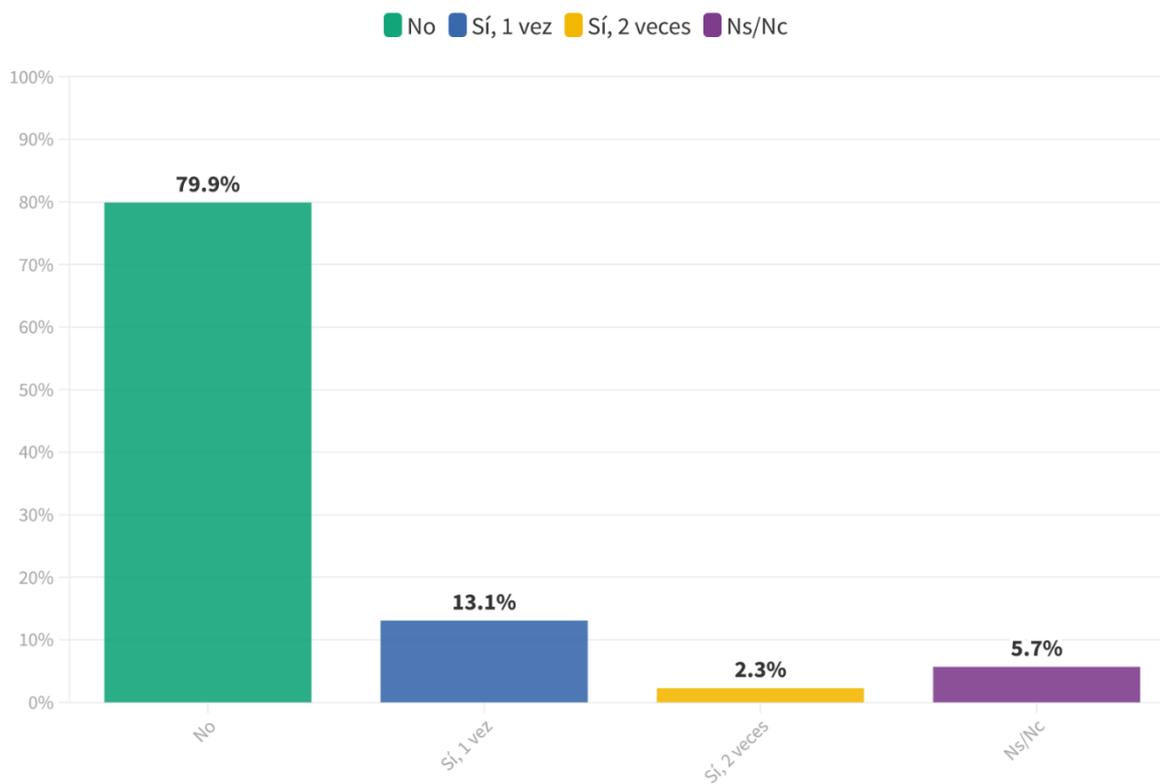
Gráfico 28: ¿Qué ayuda podrías necesitar que no hayas recibido? (P19)



Fuente: Elaboración propia.

La mayoría de las personas (63,5%) no consiguen pensar en ninguna ayuda que no hayan recibido. La principal petición se da para cruzar la frontera (13,6%), seguido de ayudas económicas (8,4%) y el pago del billete a destino (8,4%). Un pequeño número indica que hacen falta centros para gente sin documentación (1,4%) ya que efectivamente, estas personas no pueden acceder a los recursos de dormitorio como ya hemos comentado (con las excepciones ya recogidas).

Gráfico 29: ¿Has intentado cruzar con anterioridad la frontera francesa? (P20)

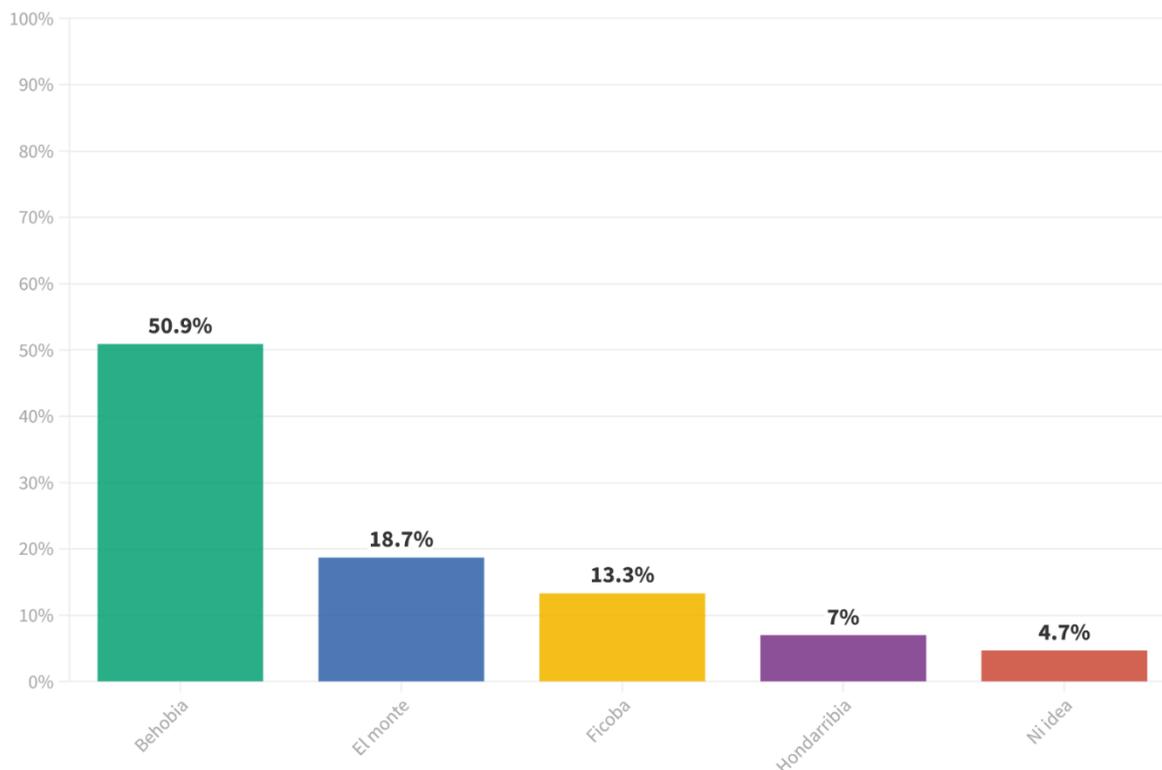


Fuente: Elaboración propia.

La mayoría de las personas encuestadas todavía no han intentado cruzar la frontera (79,9%). Un 13,1% ha hecho un intento y ha fallado (recordamos que esta encuesta solo se llevó a cabo en Irun) y un 2,3% lo intentó dos veces. No hay personas encuestadas que tuviesen que intentarlo una cuarta vez.

Las personas que han intentado cruzar la frontera alguna vez sin éxito son significativamente hombres mayores de edad. Mujeres y menores de edad todavía no lo habían intentado.

Gráfico 30: ¿Por dónde crees que cruzarás la frontera? (P21)



Fuente: Elaboración propia.

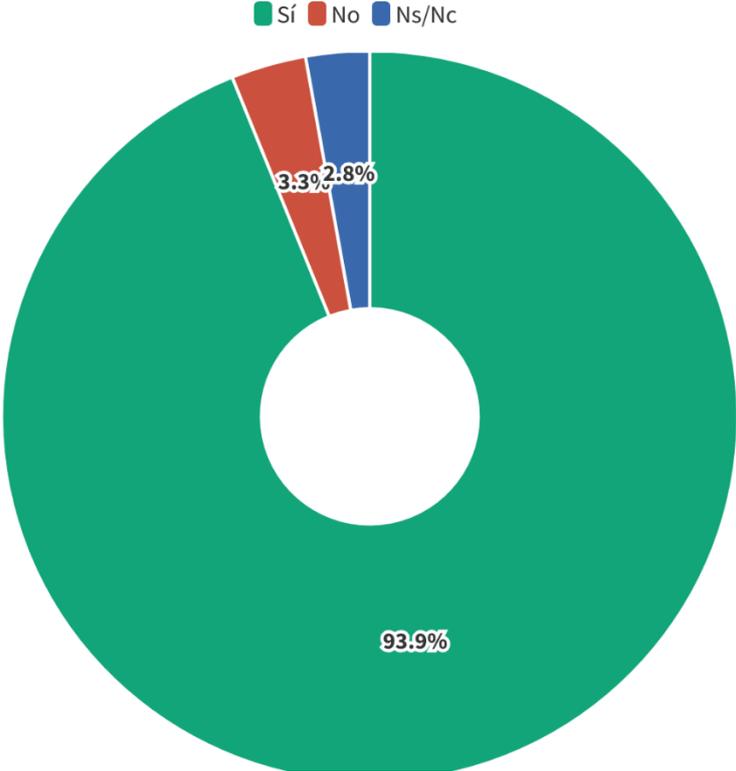
Respecto al lugar de cruce, las personas encuestadas parecen estar informadas sobre sus posibilidades ya que casi todas (95,3%) saben por dónde van a intentar el paso. La mitad creen que cruzarán por Behobia (50,9%) un barrio fronterizo a través del cual se puede pasar por el monte o por un puente que une los dos países. El 18,7% indica de forma más general que cruzará por el monte, el 13,3% por Ficoba, las vías del tren y el 7% por Hondarribia.

Parece haber rutas preferidas según el sexo: los hombres prefieren cruzar por el monte y las mujeres (especialmente aquellas que viajan con hijas e hijos) por Hondarribia. Se reparten el cruce por Behobia de manera similar.

Es importante considerar los peligros que existen en cada una de estas rutas (especialmente aquellas que salen de los cascos urbanos hacia el monte) pero parece que la ruta con mayor mortalidad del río Bidasoa no es una de las opciones para el cruce.

Según los datos, el 93,9% de las personas han sido informadas de los peligros de cruzar a través del río. Tras las trágicas muertes que han sucedido a lo largo de estos años, todas las organizaciones han dirigido esfuerzos en informar sobre este tema para evitar más víctimas. Aun así, ya que hay personas que no utilizan estos recursos, un 3,3% de las personas encuestadas no han sido informadas y siguen en riesgo. Estas personas son en su totalidad hombres, mayores de edad y que no han recibido ayuda en ningún recurso (por lo que destaca la presencia del Magreb en este grupo).

Gráfico 31: ¿Se te ha informado sobre los peligros de cruzar a través del río Bidasoa? (P22)

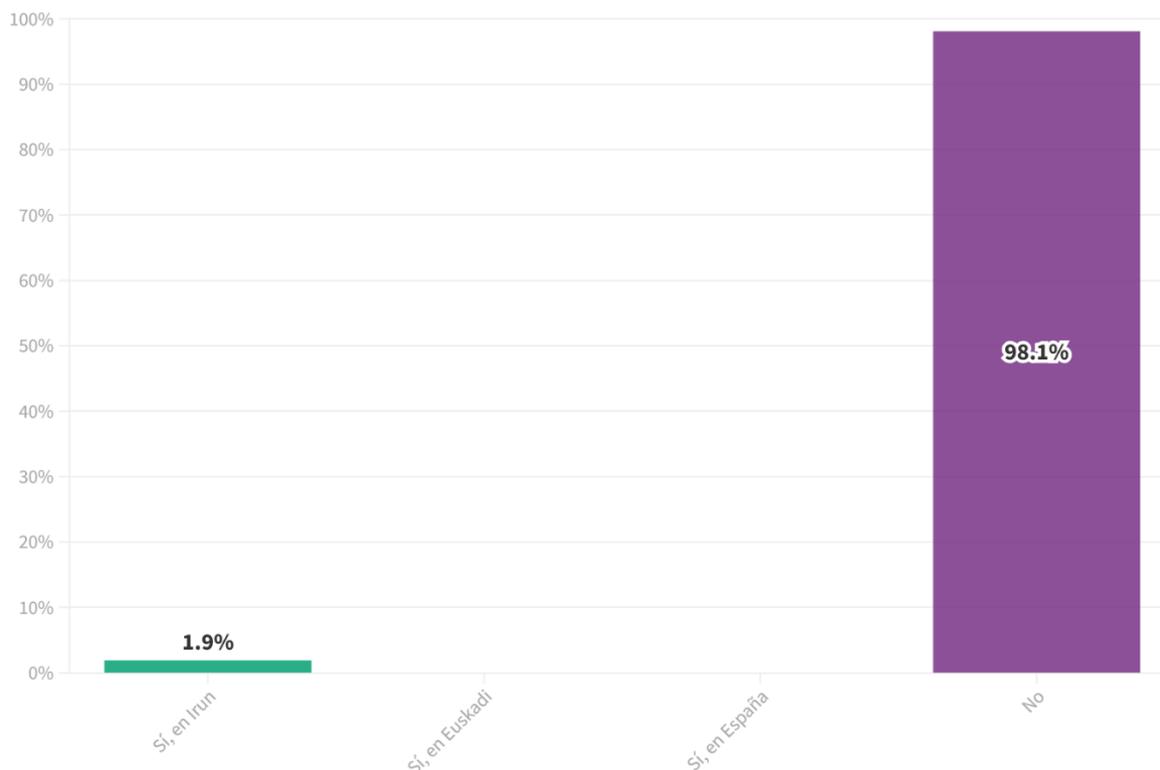


Fuente: Elaboración propia.

Por último, la encuesta cierra (antes de entrar en las preguntas sociodemográficas con las que comenzamos el apartado) preguntando sobre la posibilidad de quedarse a vivir en Irun, Euskadi o España.

Como podemos observar en el gráfico 31, el 98,1% de las personas no se plantea vivir en ninguno de estos lugares. Un pequeño 1,9% dice que ha pensado vivir en Irun. Nadie indica pensar en vivir en el resto de Euskadi o en España.

Gráfico 32: ¿Has pensado la posibilidad de quedarte a vivir en Irun o en Euskadi? (P23)



Fuente: Elaboración propia.

Con todos estos datos cedidos por Cruz Roja, Irungo Harrera Sarea y con los obtenidos a través de esta encuesta tenemos una imagen, aunque todavía borrosa, cada vez más compleja y cercana de la realidad de la migración en tránsito en Irun.

### 3. ANÁLISIS CUALITATIVO DE LA SITUACIÓN

Para completar y profundizar en la información obtenida por la parte cuantitativa de este estudio, hemos considerado necesario desarrollar una parte cualitativa centrada en cuatro colectivos o grupos que precisan de nuestra especial atención: mujeres e infancia, juventud, personas de origen africano y personas del Magreb.

Para ello hemos planteado una metodología de investigación cualitativa basada en la técnica de la entrevista, en una doble variante: 1) entrevista focalizada para dirigirnos y recoger información, discursos y perspectiva de un grupo de personas expertas que nos dieran su visión y perspectiva de la migración en tránsito en Irun; 2) entrevista en profundidad para dirigirnos y recoger los testimonios y narrativas de un grupo de personas migrantes en tránsito.

En esta parte también abordaremos y describiremos más extensamente el tránsito en Irun y la situación de su ciudadanía referida a la respuesta de vecinas y vecinos al tránsito junto a su percepción del fenómeno, incluyendo la ruta después de Irun. Para esta última cuestión, analizaremos particularmente los datos proporcionados por las personas migrantes entrevistadas.

En concreto se realizaron un total de doce entrevistas a personas expertas con la técnica de la entrevista focalizada:

- Ayuntamiento de Irun: Área de Bienestar Social
- Ayuntamiento de Irun: David Nuño, delegado de Bienestar Social
- Recurso Zubia
- El recurso de Cruz Roja de la calle Hilanderas
- Irungo Harrera Sarea
- Cáritas de Irun
- Ayuntamiento de Baiona, Acción Social y Solidaridad
- Centro Pausa de Baiona
- Etorkinekin Diakité - Baiona
- Etorkinekin Diakité – Hendaia
- Policía Local de Irun

- Iker Barbero, investigador y profesor de la UPV/EHU

Por otro lado, se realizaron un total de nueve entrevistas en profundidad en terreno a personas migrantes en tránsito con los siguientes perfiles:

- Hombre joven, de 19 años, de origen de Sudán (Persona 1)
- Hombre adulto, de 34 años, de origen de Sudán (Persona 2)
- Hombre joven, de 22 años, de origen de Mali (Persona 3)
- Hombre adulto, de 34 años, de origen de Guinea-Conakry (Persona 4)
- Mujer joven, de 24 años con hijos, de origen de Camerún (Persona 5)
- Mujer joven, de 23 años, de origen de Mali (Persona 6)
- Hombre joven, de 23 años, de origen de Marruecos (Persona 7)
- Mujer adulta, de 34 años, de origen de Gabón (Persona 8)
- Mujer adulta, de 40 años, de origen de Mauritania (Persona 9)

Se incluirán a lo largo del informe citas directas e indirectas de estas personas y organizaciones de forma anonimizada.

## 3.1. Colectivos clave

Como ya hemos adelantado, a lo largo del trabajo hemos detectado cuatro grupos o perfiles de personas a los que debemos prestar una atención singular: dos por origen (personas subsaharianas y personas de origen magrebí) y dos grupos por su especial vulnerabilidad (mujeres e infancia y personas jóvenes sin acompañamiento familiar). Estos grupos no son excluyentes.

### 3.1.1. Personas de origen subsahariano

A falta de un término mejor para diferenciar a los colectivos, hemos denominado personas de origen subsahariano a todas aquellas que provienen de países africanos de fuera del Magreb.

Como sabemos, se trata habitualmente de personas jóvenes de alrededor de 25-28 años y cuyo deseo es llegar, en su mayoría, a Francia.

Estas personas son las principales usuarias de los diferentes recursos y se caracterizan por haber realizado viajes migratorios largos por el continente africano y más acelerados una vez llegados a España. Su llegada es a las costas y habitualmente son atendidas por programas humanitarios como el de Cruz Roja.

Como ya hemos comentado en la parte cuantitativa, las principales nacionalidades son Guinea-Conakry, Mali, Sudán, Senegal, Nigeria, Camerún y Costa de Marfil aunque desde Irungo Harrera Sarea afirman que “han llegado personas de todos y cada uno de los países de África”.

En algunos casos estas personas emigran por causa de conflictos bélicos, falta de trabajo y con objeto de ayudar a sus familias:

*“La guerra nos destruyó y dejó sin hogar. Es el motivo que me hizo pensar en dejar el país y buscar un buen futuro para mí y para mi familia” (Persona 1)<sup>17</sup>*

*“Emigré por culpa del gobierno. Tuvimos mucha violencia de los soldados, teníamos una vida difícil y no estábamos de acuerdo con el sistema que estaba estropeando nuestras vidas. En 2017 tomé la decisión de irme del país” (Persona 4)<sup>18</sup>*

Los tránsitos a través de África son largos:

*“Pasé un año en Gambia y después llegué a Libia en junio de 2018” (Persona 4)*

*“El primer día que salimos de Sudán fue el 5 de noviembre de 2021 (...) (...) en coche hasta Chad (...) [después] cogí el bus hasta Libia y pasé allí un mes hasta que llegué a Argelia dónde trabajé dos meses y en junio [de 2022] fuimos hasta Casablanca en avión” (Persona 2)<sup>19</sup>*

Y en ocasiones requieren ir buscando trabajos a lo largo de la ruta, habitualmente precarios y en sectores ilegales:

*“Para ganar dinero hemos conocido a unas personas que nos ofrecieron un trabajo en el tráfico de drogas. Estuvimos de acuerdo porque no quedaba otra, la idea es trabajar para ganar dinero y seguir el camino hacia delante” (Persona 2)*

*“En Argelia pasé tres meses trabajando en el tráfico de oro. Recibí mal trato pero tenía que aguantar las circunstancias porque era un trabajo para ganar el dinero que te facilita el camino hacia el objetivo” (Persona 1)<sup>20</sup>*

---

<sup>17</sup> Hombre joven de 19 años de Sudán.

<sup>18</sup> Hombre de 34 años de Guinea-Conakry.

<sup>19</sup> Hombre de 34 años de Sudán.

<sup>20</sup> Hombre de 21 años de Sudán.

*“Trabajé en limpieza. Limpiar pescado. Lo hice para comer y también para pagar los gastos de pasar la frontera hasta Canarias” (Persona 6)*

*“Empecé a ofrecer mis servicios de arreglar coches en garajes, pero me estaban pagando 3 euros al día, me decían que tenía suerte porque la mayoría roban para comer” (Persona 3)<sup>21</sup>*

Lo habitual es que se sufra violencia y robos en el trayecto (aunque de las personas encuestadas solo el 43% dijo sufrir incidentes, todas las personas entrevistadas hacen referencia a violencias de diferentes tipos e intensidad a lo largo de su ruta):

*“Hemos coincidido con traficantes de gente que nos han tratado muy mal [en Libia]. Nos han pedido dinero o bien nos denunciaban a la policía, así que les hemos pagado, pero lo peor es que nos han dejado en una casa abandonada tras quitarnos nuestros documentos. Estuvimos un mes. Nos daban comida solo una vez al día, sin mantas ni ropa para cambiarnos. Efectivamente, al final nos han ayudado a cruzar, pero antes de bajar del coche han sacado armas blancas y nos han pedido todo el dinero que teníamos y la ropa” (Persona 2)*

*“Hemos recibido fuerte violencia e insultos cada vez que intentábamos entrar a Ceuta. En ese periodo muchos sudaneses murieron intentando cruzar” (Persona 1)*

*“Después de tres horas de viaje hacia Marruecos el conductor [persona dedicada al tráfico] nos dijo que nos tenemos que bajar inmediatamente y que tenemos que darle todo el dinero. Y que tampoco nos puede devolver el dinero que le pagamos” (Persona 6)*

*“Los tres chicos que viajaban con nosotras nos robaron todo el dinero y la chica con la que estaba y yo nos quedamos sin teléfono, perdiendo todo el contacto con nuestras familias” (Persona 8)*

Las llegadas se hacen a diferentes puntos, pero todas las personas parecen experimentar una cierta sensación de alivio al cruzar hacia España:

*“Finalmente conseguí entrar a Ceuta. Fue la primera vez que sentí el significado de seguridad después de un trayecto lleno de obstáculos” (Persona 1)*

*“Todo salió bien. Llegamos a Islas Baleares (...) sin sufrir ningún daño. La Guardia Civil y Cruz Roja nos han tratado bien” (Persona 4)*

---

<sup>21</sup> Hombre de 22 años de Mali.

Lo que tienen claro todas las personas es que su futuro no está en España. El principal factor que parece motivarles para ir a su destino son las redes de parentesco, amistad, origen común, etc. pero también influye la imagen de España:

*“No estoy pensando en quedarme en España. No conozco a nadie. No hablo castellano y en Francia tengo a mis amigas” (Persona 5)*

*“Ya me han dicho que la vida en Francia es mucho mejor que en España” (Persona 9)*

*“[España] no es un país de oportunidades. No hay muchas ofertas de trabajo para extranjeros” (Persona 1)*

*“No voy a estar en España porque no hablo español y mi hermana me está esperando [en Inglaterra]” (Persona 2)*

*“Vivir en España o Irun no quiero, igual de vacaciones pero para vivir no porque según lo que me comentaban son gente racista que no ofrece trabajo a los extranjeros. Además no pagan bien. Mi futuro estará en Francia” (Persona 3)*

*“Me dijeron [en Barcelona] que los derechos de los inmigrantes en Francia son mejores que en España y que pagan mejor que en España, así que decidí irme a Irun con esta gente” (Persona 8)*

Desde las instituciones se les ofrece información de las opciones que tienen, incluso sobre las peticiones de asilo y protección internacional. De todas formas:

*“Una vez que tú tomas la decisión, y por mucho que yo te diga lo que hay aquí, es muy difícil dar la vuelta a esa decisión. Porque su red es muy potente” (Cruz Roja)*

De hecho, en los años que Irungo Harrera Sarea lleva trabajando, también reconocen que la cifra de personas que han decidido quedarse en Irun, tan solo 30, supone un porcentaje insignificante. Las personas tienen una idea ya construida y cuentan con el apoyo de sus redes en destino para motivarles a seguir el viaje.

La decisión de la ruta también se realiza de la misma manera, a través de boca a boca y la experiencia de otras personas migrantes:

*“Lo primero que hice fue entrar en YouTube para ver experiencias de otras personas que han ido desde Sudán a Europa. (...) [En Melilla] nos dijeron que el camino más fácil es irnos hasta Irun y pasar directamente a Francia. Conocían a personas que han pasado por Irun fácilmente” (Persona 2)*

*“En Almería conocía gente de Malí y otros países que nos dieron la idea de cruzar a Francia y pasar por Irun según lo que comentaron hay muchas personas que pasaron por esta frontera y ahora están con sus familiares en Francia” (Persona 6)*

*“Empecé a buscar por internet sobre la ruta que me va a dirigir a Europa. Encontré a muchas personas que han hecho la ruta desde el norte de Argelia hasta Baleares en patera, y en un grupo de WhatsApp conseguí el contacto de una persona que conoce a la persona que me llevó a Baleares. (...) Después de dos meses en Valencia me han trasladado a Barcelona y ahí escuché a la gente hablando de la ruta de Irun que es la más adecuada para pasar la frontera” (Persona 8)*

Queremos recalcar que estas vivencias de personas subsaharianas no tienen por qué ser diferentes a las de las personas del Magreb, de las que hablaremos a continuación. Con todo, examinar sus características junto a los datos cuantitativos del apartado anterior nos puede ayudar a completar la imagen sobre lo que significa la migración en tránsito para estas personas.

### **3.1.2. Magreb invisibilizado**

Los datos de Cruz Roja, Irungo Harrera Sarea e incluso de nuestra encuesta parecen indicar que la población en tránsito es mayoritariamente subsahariana. Sin embargo, como hemos indicado, existe un grupo de personas cuya estimación es muy compleja que, al no pasar por los recursos, queda invisibilizada. También existe la posibilidad de algunas personas de este origen deseen pasar ocultas o desapercibidas.

Se trata principalmente de personas de origen marroquí y argelino que llegan a España y realizan un tránsito de características diferentes al colectivo anterior. A través de entrevistas con personas expertas y un testimonio podemos empezar a trazar algunos rasgos de estas personas.

Es habitual que las personas de origen magrebí, en lugar de utilizar recursos institucionales, utilicen sus propias redes familiares. En Irun hay una fuerte comunidad magrebí (Marruecos es de hecho el origen con mayor volumen en la ciudad) que lleva mucho tiempo asentada. Según datos del padrón de 2021, en Irun habitan 1.294 personas de origen magrebí, lo que supone un 12,61% del total de personas de origen extranjero residentes en la ciudad. Las personas migrantes que realicen el tránsito reciben ayuda en ocasiones de estas personas ya establecidas, desapareciendo de este modo de los datos oficiales o institucionales.

Así,

*“Aun siendo una ruta elegida en mayor volumen del observado, los nacionales de Marruecos y Argelia utilizan los recursos institucionales en menor medida que las personas de otras nacionalidades; o porque disponen de redes propias, porque se*

*acogen a otros recursos (entidades sociales), o porque no utilizan ningún tipo de redes”<sup>22</sup>*

Sin embargo, los vecinos y vecinas de Irun sí que reconocen que “sí que se les ve por la calle” aunque también “de alguna forma pasan más desapercibidos”. Es decir, al haber una amplia comunidad magrebí ya establecida, por un lado estas personas no llaman la atención de otros vecinos y vecinas y por otro, tampoco de las instituciones, ya que cuentan con sus propias redes de apoyo informales.

Por otro lado, tenemos la extendida la creencia de que “*en Irun la prioridad en los albergues la tienen los negros*” (Persona 7)<sup>23</sup>. Esto se puede deber a que las personas de Magreb en muchas ocasiones realizan tránsitos mucho más largos o realizan el tránsito tras vivir en España:

*“De los que llegan (desde Magreb), la mayoría se intentan quedar [en España]. El otro día llegaron cinco de ese perfil y solo dos cumplían los requisitos. De los otros tres, uno hacía cinco años que había llegado, otro hacía tres... (...). Pero son personas que tienen permiso de trabajo y una trayectoria y que han hecho un proceso de inserción”* (Cruz Roja)

Además de que el la migración en tránsito se da, en ocasiones, después de un intento de asentamiento en España, también surge un problema con la forma de entrada (no siempre por mar) y más habitualmente con la documentación:

*“Fui al albergue de Cruz Roja y me han pedido el pasaporte y también un papel de la policía que se llama orden de devolución, pero como yo nunca coincidí con ningún policía no tengo ningún justificante. Me dijeron que no se puede dormir si no tienes identificación. Fui a otra que se llama Zubia, me han dicho lo mismo. He dormido en un parque de niños en la frontera. Deberían preparar un centro especialmente a los inmigrantes que no tienen documento de identidad como es mi caso. Tampoco es solo mi caso, había tres chavales aquí [en Irun] también que han dormido conmigo en el parque”* (Persona 7)<sup>24</sup>

---

<sup>22</sup> BLANCO, Cristina (2022). La inmigración en tránsito a través del País Vasco. Recursos institucionales y características básicas [capítulo]. El tránsito de personas migrantes desde la perspectiva de los derechos y la acogida digna. BARBERO, Iker (ed.).

<sup>23</sup> Hombre de 23 años de Marruecos.

<sup>24</sup> Este joven entró escondido en un camión desde Tánger a Granada y perdió su pasaporte en el puerto.

Esto coincide con la información obtenida en la encuesta ya que no es necesariamente que las personas negras tengan prioridad en los albergues pero las condiciones de estancia sí perjudican al perfil magrebí que realiza tránsitos más largos y posee menos documentación como la orden de devolución para hacer uso de recursos como Cruz Roja.

Aunque los datos cuantitativos parecen indicar que este origen no tiene mucho peso, es necesario prestarle más atención por este tipo de cuestiones. Que no hagan uso de los recursos no quiere decir que no los necesiten, (aunque también puede ser el caso debido a las redes, lazos y vínculos con la comunidad del mismo origen asentada en Irun) y desde luego que el hecho de que no estén cuantificados actualmente, no quiere decir que su volumen sea insignificante.

Otra pista de que este colectivo tiene cierta importancia nos la pueden otorgar los datos de readmisiones de Francia hacia España. Estas readmisiones se realizan de acuerdo con lo firmado entre España y Francia en Málaga el 26 de noviembre de 2002. Este acuerdo permite la readmisión de nacionales de terceros estados (en este caso la readmisión desde Francia hasta España). Según el Ministerio de Interior, desde 2003 y hasta 2015, Marruecos y Argelia son las nacionalidades más reseñables oscilando entre 3.000 y 6.000 personas. Aunque estos datos no sean recientes, invitan a pensar que si históricamente y hasta 2015 ha habido un tránsito de personas de Magreb a través de esta frontera, es lógico asumir que este tránsito continúa hoy en día.

Por todo ello, nuestras estimaciones indican que, si en 2021 Cruz Roja realizó 7.914 atenciones, y en total hubo en España 40.100 llegadas a la costa<sup>25</sup> (sin contar las 12.000 personas que entraron por Ceuta el 17 y 18 de mayo de 2021), no es descabellado estimar que el total de personas que cruzaron la frontera esté entre 10.000 y 12.000 debido a este colectivo invisibilizado.

### 3.1.3. Mujeres e infancia

Las mujeres suponen solamente alrededor del 20% de las migraciones en tránsito localizadas en el municipio de Irun y los menores acompañados son incluso menos, alrededor del 5-6%. Sin embargo se trata de grupos que requieren especial atención, como indican diferentes personas expertas. En este caso, Cruz Roja por ejemplo, dispone de centros de larga estancia en Bizkaia y tiene protocolos para detectar casos de víctimas de trata.

Según comentan las personas expertas la feminización de los flujos se suele dar en consonancia con las entradas por costa, lo cual a su vez se relaciona con la viabilidad del

---

<sup>25</sup> Según datos del Ministerio de Interior de España.

viaje en el mar. Es decir, es habitual que las mujeres viajen más en meses como octubre y noviembre en los que el mar está más tranquilo.

En esos momentos,

*“los centros de origen, que llevan históricamente muchos más años que nosotros, están preparados porque saben que es eso lo que va a entrar y saben que ahí tienen que hacer un trabajo muy intensivo para que no caigan en manos de redes” (Cruz Roja Irun).*

Aunque las mujeres en general son perfiles vulnerables en sus tránsitos, las mujeres con menores a su cargo lo son aún más. Esto es un elemento de vulnerabilidad que merece una especial atención en cuanto a la intervención y los recursos: ambos grupos han de tenerse en cuenta a la hora de desarrollar la acogida ya que su necesidad de recursos es mayor:

*“He tenido contacto con Cruz Roja y con Irungo Harrera Sarea y me ha servido de mucho, no solo a mí, otras chicas que estaban en Hilanderas esta mañana también han dicho lo mismo. Intentaré cruzar la frontera (...) y si las cosas no van bien, volveré a la Cruz Roja” (Persona 5)<sup>26</sup>*

Se ha de garantizar el interés superior del menor y asegurarse de cubrir todas las necesidades (especialmente alimentación e higiene). Como también son importantes los tiempos de descanso, a estas personas se les suelen ofrecer, de hecho, unos tiempos mayores de estancia en los recursos.

En muchos casos, estas mujeres emigran por causas de violencia tanto sistémicas como físicas en sus países, aunque siguen sometidas a ellas a lo largo del proceso migratorio:

*“Mi decisión de emigrar no vino de nada, sino de enfrentarme a muchos problemas familiares porque mi padre quería casarme con un abuelo de 87 años que estaba casado con varias mujeres y tenía nietos de mi edad” (Persona 6)<sup>27</sup>*

*“Me casé a los 16 años, al principio fue simpático conmigo, pero al final me empezó a pedir todo mi sueldo, (...) me pegaba y me trataba muy mal. En abril del 2017 salí de mi casa por la mañana, sin maleta ni mochila para no llamar la atención de mi marido (...). Estaba feliz por cambiar mi futuro y el futuro de mi bebé” (Persona 5)*

---

<sup>26</sup> Mujer de 24 años de Camerún. Viaja con una hija de 4 años nacida durante el tránsito.

<sup>27</sup> Mujer de 23 años de Mali.

Una mujer (persona 9)<sup>28</sup> descubrió en su matrimonio que era estéril y acabó en el tráfico de mujeres divorciadas para la prostitución en su país de origen:

*“En los últimos años de trabajo comencé a mostrar signos de enfermedad y me vi incapaz de seguir con este trabajo y me odiaba a mí misma; sin embargo, la sociedad me miraba como una prostituta. Ahí comencé a tener la idea de emigrar porque quería cambiar de vida”*

En general, es habitual que las mujeres sufran violencia durante sus tránsitos migratorios, pero además se enfrentan a violencia sexual. Esto ha de ser tenido en cuenta en la acogida, que debe cubrir no solo las necesidades físicas y fisiológicas, sino también las psicológicas y emocionales de estas personas:

*Después de ser robada durante el viaje en Argelia: “un hombre que nos vio cerca de la mezquita pidiendo dinero nos dijo que tenía una oferta de trabajo para nosotras en un caserío. (...) Al principio todo bien, aunque el trabajo era duro. (...) Un día ha venido el hombre a la noche al caserío y nos pidió cenar con él. Después nos pidió hacer el amor con él; si no, nos echaba del caserío. La mayoría de los negocios estaban cerrados por tema COVID, tampoco teníamos dinero. Estábamos obligadas a hacer lo que él [sic.] quiera” (Persona 8)<sup>29</sup>*

Como indican además en Cruz Roja, fruto de estas violaciones en tránsito, a veces llegan mujeres con bebés o embarazadas.

La compañera de la persona 8, se quedó embarazada tras lo ocurrido y:

*“no quiso continuar el camino conmigo, empezó a decirme que tengo que irme de esta casa porque ahora está embarazada y tiene que seguir su vida en Argelia” (Persona 8)*

Los relatos de estas (y otras mujeres) ponen encima de la mesa las dificultades que viven como mujeres, como personas migrantes y como (en algunas ocasiones) madres. Estas intersecciones determinan sus necesidades. Por ello, su asistencia y acogida ha de ser holística, teniendo en cuenta la perspectiva de género y las múltiples violencias y vulnerabilidades que han sufrido en origen, tránsito y que pueden sufrir también en destino.

---

<sup>28</sup> Mujer de 40 años de Mauritania.

<sup>29</sup> Mujer de 34 años de Gabón. Viajó desde origen con otra chica (desconocida) y tres chicos hasta Argelia.

### 3.1.4. Jóvenes sin acompañamiento familiar

Cuando hablamos de personas jóvenes nos referimos a aquellas que son menores de 18 años y que no van acompañadas: menores sin referentes familiares. Habitualmente en Irun se encuentran a personas desde los 15, 16 y 17 años que viajan solas. Son principalmente hombres. La protección de derechos de las y los menores está amparada por el derecho internaciones (el artículo 24 de la Carta de Derechos Fundamentales de la Unión Europea) y debe prevalecer sobre el derecho interno del país (artículo 96 de la Constitución y artículo 1.5 del Código Civil).

En el País Vasco son las Diputaciones Forales las que se encargan del cuidado de estas personas menores sin referente familiar. El protocolo dicta que en cuanto una persona se declara como menor y llega a uno de los recursos de Irun, es la policía la que ha de trasladarle a un recurso de la Red de Protección de la Infancia del País Vasco. Habitualmente se les deriva al centro de Uba en Donostia-San Sebastián.

En teoría, las personas menores no acompañadas no pueden entrar en recursos institucionales como Zubia o Hilanderas, pero estas personas suelen declararse mayores de edad en cuanto llegan a España para poder hacer uso de los recursos y cruzar la muga sin estar impedidos por el sistema de protección de la infancia. Esto significa que sí hay menores en estos recursos, pero no están declarados como tal y por ello, no están registrados como menores. Como consecuencia de esto, se da una ilusión de ausencia de menores en los recursos.

También debido a esto, es difícil encontrar información sobre migrantes en tránsito menores.<sup>30</sup>

## 3.2. El paso por Irun

La estancia en Irun es corta para las personas migrantes en tránsito. Dura solamente unos días (entre menos de uno y tres habitualmente) y está muy ligado a los controles fronterizos por parte de Francia. A pesar de ello, queremos dedicar unas páginas para incluir la información que tenemos tanto por parte de las personas expertas como de las experiencias de las propias personas migrantes en lo relativo al propio paso por la frontera.

---

<sup>30</sup> Recomendamos para más información el diagnóstico de Save the Children sobre infancia en la frontera de Euskadi y Francia que será publicado a principios de 2023 y cuyo trabajo de campo coincidió con el de este informe.

### 3.2.1. Características de la estancia

La estancia en la ciudad guipuzcoana no suele alargarse a excepción de supuestos de vulnerabilidad como pueden ser mujeres con hijos o personas enfermas. Las personas migrantes tienen claro su destino y quieren llegar lo antes posible, sin dilatar su tránsito migratorio hacia su nueva vida.

*“Llegué hoy a Irun a las siete de la mañana (...) hoy mismo intentaré el cruce con un amigo”* (Persona 1)

*“La gente quiere pasar la frontera como yo, se ve que está preocupada y hablando por teléfono todo el tiempo”* (Persona 9)

La opinión de las personas migrantes sobre Irun varía ligeramente aunque están de acuerdo en que no han pasado tiempo suficiente en la ciudad como para conocerla:

*“Veo que la gente en Irun es amable. He hablado con personas y me comentan que han tenido buen trato en el centro [Hilanderas]”* (Persona 1)

*“No puedo decir nada sobre la gente autóctona, llegué ayer y solo he tenido contacto con la Cruz Roja”* (Persona 3)

*“Por lo que he visto esta mañana la gente es educada y tranquila”* (Persona 4)

*“Se ve que es un pueblo tranquilo y la gente ya está acostumbrada a los inmigrantes porque he visto a muchos negros en la estación de autobús y en Ficoba”* (Persona 2)

*“Es una ciudad tranquila (...) [aunque] la gente parece que tiene un gran miedo de los marroquíes”* (Persona 7)

Lo que las personas migrantes más destacan sobre su tiempo en Irun es el trato con Cruz Roja y/o con Irungo Harrera Sarea:

*“Llegué a Irun ayer por la noche, he venido directamente a Cruz Roja y he dormido ahí. Esta mañana nos han dicho de venir a Irungo Harrera Sarea para pedir información sobre cómo podemos pasar la frontera y efectivamente nos han explicado muy bien las rutas y también el peligro del río”* (Persona 8)

*“Nos han explicado el camino [Irungo Harrera Sarea] y nos han dicho que hay personas en Francia que nos pueden ayudar también. Además nos han dado ropa”* (Persona 4)

No parece haber grandes problemas o retos en Irun en estos momentos con esta población ni bajo la opinión de las personas expertas ni bajo la opinión del propio grupo. Los recursos parecen satisfacer las necesidades y la principal problemática reside en el cruce de la

frontera que se vuelve peligroso por los controles fronterizos y lo señalado en el apartado 1.3.

### **3.2.2. La ciudadanía de Irun: seguridad y solidaridad**

Aunque para este estudio no se ha hablado específicamente con los vecinos y vecinas de Irun, se ha preguntado a las personas expertas cuál es el ambiente que se respira por parte de la ciudadanía hacia la migración en tránsito. Para conocer en profundidad esta realidad haría falta un sondeo de opinión pública, pero creemos que las perspectivas de estas personas expertas (muchas de ellas vecinas y vecinos de Irun) nos pueden dar una panorámica general.

La mayoría de las personas expertas han afirmado que la ciudadanía vive el fenómeno desde la implicación y solidaridad, lo cual se ve reflejado en las cuarenta personas que forman la red de Irungo Harrera y también en las múltiples llamadas, mensajes y avisos que recibe el colectivo por parte de vecinos y vecinas que les contactan cuando detectan a personas en tránsito que puedan necesitar de su ayuda, una situación que ocurre repetidamente y a diario según afirma la red.

En general, las vivencias por parte de las personas migrantes entrevistadas comparten esta visión. Irun se describe como tranquilo, la gente como amable y no parece haber habido ningún altercado o problema.

Fuentes institucionales consultadas como David Nuño, delegado de Bienestar Social, sin embargo, declaran que se pueden estar dando situaciones de cierta preocupación entre la población irunesa. La llegada de población migrante, indican, causa cierto recelo en parte de la ciudadanía que, en algunos momentos ha demostrado cierta desconfianza y aprehensión.

La Policía Local de Irun también manifiesta, en este sentido, que en algunos casos y ante ciertos colectivos se genera cierta percepción de inseguridad entre la población irunesa.

Es destacable que en los últimos presupuestos participativos del municipio de Irun, la población local votó por aumentar la presencia policial en la calle, un claro indicador de una percepción subjetiva de inseguridad en aumento en la ciudad. Con todo, no disponemos de información para afirmar si esto está o no ligado de alguna manera con la inmigración, bien sea aquella asentada en Irun, bien sea aquella en tránsito migratorio.

### 3.2.3. Sinhogarismo

En Irun hay 82 personas en situación de calle, según datos de Caritas<sup>31</sup>. Esta organización es una de las que trabajan el sinhogarismo en la ciudad y conoce en profundidad la situación de este fenómeno en el municipio. Indican que no se da ningún vínculo entre el sinhogarismo y la migración en tránsito.

Como ya hemos comentado, las personas en tránsito pasan apenas unos días en la ciudad y habitualmente pernoctan en los recursos habilitados de Cruz Roja o Zubia. Sin embargo, como constata una de las personas entrevistadas y las denuncias por parte de Irungo Harrera Sarea, sí existen algunas personas en tránsito, básicamente aquellas que no poseen documentación, que no tienen otra alternativa que dormir alguna noche en la calle.

Los datos de la red ciudadana las cifraban en 168 en 2021 y 22 en 2022 pero intuimos que el número real puede ser mayor. Todas las personas sin documentación que pasan por Irun se ven forzadas a dormir fuera de los recursos. Si tienen dinero, pueden pagar una pensión (como hace la Persona 2) o si tienen red familiar pueden hacer uso de ella. En último caso Irungo Harrera Sarea puede acogerles en casas de personas voluntarias o en su tienda de campaña, pero si no se cumple ninguno de estos supuestos, terminan durmiendo en la calle.

Es el caso de las cuatro personas del Magreb que durmieron en el parque de la frontera de Behobia según narra la Persona 7. Un escenario que no consideramos excepcional.

Aunque esta situación no parece especialmente significativa ya que apenas se encuentra detectada por personas expertas o por otras personas migrantes, es recomendable tenerla en cuenta para asegurar un espacio digno para todas las personas en tránsito migratorio.

## 3.3. El viaje después de Irun

En Francia ya no existen centros de la Cruz Roja. De hecho, el único recurso institucional que conocemos para personas migrantes en tránsito se encuentra en Baiona: el centro Pausa.

*“En Francia hay un corte. Allí no se ha evidenciado la necesidad de construir algo, nos dicen que a ellos no les llega eso” (Cruz Roja)*

Lo que ocurre en Francia es que se dispersan los flujos. Las rutas se multiplican y una vez cruzada la frontera, cada persona busca su forma de llegar al destino, ahora ya solo a unos kilómetros de distancia.

---

<sup>31</sup> A noviembre de 2022.

Una vez cruzada la muga, aunque todavía existen ciertos peligros (la Policía Francesa detiene y devuelve a España a personas hasta a 100km de la frontera) parece que las personas migrantes, por un lado, tienen mayor vínculo con redes de personas extranjeras locales y por otro, no se concentran en un punto en común. Con una excepción: Baiona.

A 40km de Irun se encuentra esta ciudad vascofrancesa a la que según indican las instituciones “llega el 95% de la población que pasa por Irun”<sup>32</sup>. Aquí se juntan además aquellas personas que cruzan por la frontera catalana de La Junquera. Es el último punto de concentración de la migración en tránsito antes de que cada persona se dirija a París, Berlín, Nantes, Londres o Bruselas.

La llegada a Baiona se realiza de formas diferentes y, de hecho, algunas de las redes ciudadanas de Francia por la migración en tránsito, federadas bajo el nombre de Etorkinekin Diakité, denuncian que el tránsito migratorio en Francia es peligroso por culpa de las violencias continuas de la policía y exigen un camino seguro hasta Baiona para todas las personas.

Aquí, el centro de Pausa tiene capacidad para hasta 258 personas que pueden permanecer 3 días y 3 noches, aunque de media permanecen solo 1 día. Este centro institucional pertenece al Ayuntamiento de Baiona y se crea en 2018 tras unas protestas semejantes a las que hemos descrito en Irun.

Desde 2018 las cifras se han mantenido relativamente estables año tras año aunque con algún cambio estacional. En muchos casos las personas acuden directamente desde Irun. En este centro las personas pueden cubrir sus necesidades de alimentación, dormitorio y descanso y tienen además duchas y puertos para cargar los teléfonos.

Actualmente el centro Pausa mantiene una relación informal con Hilanderas, y se informan a través de mensaje o llamada de los niveles de ocupación para una gestión más eficiente. Desde Baiona consideran que los canales de comunicación con Irun son suficientes en la actualidad y que los recursos para las personas migrantes en tránsito funcionan bien y cubren las necesidades.

Desde la red ciudadana Etorkinekin Diakité también ayudan a la acogida temporal de personas migrantes en tránsito, pero además llevan a cabo un programa de acogida permanente para aquellas personas que quieren quedarse en Baiona. Es esta acogida permanente la que más problemas tiene en la actualidad, especialmente por la falta de recursos habitacionales a largo plazo para personas migrantes.

---

<sup>32</sup> Hablamos, por supuesto, del 95% de la población localizada de Irun que hace uso de los recursos.

### 3.4. Expectativas

Para cerrar este capítulo queremos recoger brevemente la actitud, estado de ánimo y expectativas de las personas migrantes con las que conversamos a lo largo de este estudio.

Los discursos recogidos sobre la migración en tránsito están atravesados de violencias de todo tipo como han demostrado algunos de los fragmentos. Varias personas presenciaron a compañeros y compañeras morir en sus rutas migratorias, también son habituales los asaltos, la violencia física ejercida por fuerzas policiales, violencia sexual, las amenazas e intimidaciones, la coerción y las condiciones de vida mínimas durante los dilatados viajes. Son testimonios duros.

Algunas de ellas parecen mejorar en cuanto ponen pie en territorio español. El trato con la policía fronteriza de España se describe en ocasiones como violento y en otras como bueno. Lo mismo ocurre con el trato de las organizaciones y programas humanitarios.

Varias de estas personas llegan a España en malas condiciones de salud física (una de ellas por la violencia ejercida por parte de la policía en la frontera de Ceuta) y son trasladadas a hospitales y centros de salud hasta su mejoría. No tenemos información de qué ocurre en aquellos casos que demuestran problemas de salud psicológica:

*“Mis expectativas de aquí a seis meses o diez años... no te puedo decir nada. No tengo nada claro. Si voy a trabajar o no. Veo mi vida parada. Creo que estoy deprimida, pero volver a mi país: eso jamás” (Persona 9)*

Las personas entrevistadas siguen un patrón similar a las personas encuestadas y suelen quedarse en uno o dos dispositivos a lo largo de España, llegando a Irun en el mismo día que se realiza la entrevista o el día anterior y con pocas expectativas de quedarse.

Su foco está puesto en el destino final, mayoritariamente muy ligado a reunificación familiar y siempre bajo una idea de “nuevo comienzo”. Por ello, en general se entrevistó un estado de ánimo positivo, aunque nervioso, alimentado por la motivación de estar cada vez más próximas a su meta.

*“Seguro que llegaré a Francia, tengo algo dentro de mí que me está diciendo que faltan pocas horas para realizar mi sueño” (Persona 3)*

Por último, las expectativas a medio y largo plazo son altas: esperan llegar a su destino, conseguir papeles y abrir un negocio o trabajar. También es constante el deseo de reunificación familiar. Nadie parece tener ninguna intención de retorno a su país:

*“Mis expectativas de aquí a seis meses son estar en Francia y trabajar. Después buscaré marido para construir una familia y de cinco a diez años espero abrir un restaurante y conseguir papeles para toda mi familia porque no deseo volver a mi país más” (Persona 8)*

*“Quiero llegar a Francia sin problemas y estar allí con mi hija. En un año espero estar trabajando, mi hija en una guardería. En el futuro me gustaría casarme otra vez para tener más hijos. (...) No pienso en volver a mi país.” (Persona 5)*

*“Me gustaría trabajar y ayudar a mi madre. En un año querría hacer la inscripción en la universidad de derecho, terminar la carrera y ser abogado de extranjería” (Persona 7)*

## 4. EFECTOS Y PROBLEMÁTICAS EN LA FRONTERA

Para concluir la parte analítica de este informe, queremos dedicar un espacio a aquellos problemas que surgen por causa de la frontera España-Francia. En realidad, la gestión de la frontera y las prácticas policiales en frontera son la causa de todo lo que describimos a lo largo de este informe como ya referimos en el apartado 1.3.

Pero aunque en la actualidad existen ciertos recursos en Irun y parece haber una situación relativamente “tranquila” del fenómeno de la migración en tránsito, también han surgido una serie de respuestas a la frontera interna que todavía no hemos mencionado y que requieren actuaciones coherentes para disminuir sus consecuencias.

### 4.1. Vulnerabilidades de las personas migrantes en tránsito

En general, el primer efecto pronunciado de la frontera interna es el aumento de la vulnerabilidad de las personas en tránsito. Las personas migrantes en tránsito son mucho más sensibles a desigualdades, violencias y peligros. Cuando llegan a Irun, muchas de ellas ya han sufrido incidentes a lo largo de su viaje y el cruce de una nueva frontera supone, en muchos casos, una situación límite más para ellas.

La pronunciada vulnerabilidad unida a la suspensión de derechos por parte de las fuerzas de seguridad francesas, derivan en desamparo y desesperación. Así lo demuestran la decena de muertes que han ocurrido a lo largo de 2021 y 2022. Con el foco puesto en llegar a su destino por encima de todo, los riesgos aumentan y no es sorprendente que tarde o temprano lleguen estas situaciones trágicas.

### 4.2. Pasantes

Reciben varios nombres: *smugglers*, contrabandistas, pasantes, *mugalaris*, a veces incluso “mafias”. Son un recurso habitual para las personas migrantes en sus tránsitos ya que facilitan el cruce de fronteras.

El tráfico de migrantes se reconoce según el *Protocol against the smuggling of migrants by land, sea and air* de Naciones Unidas como “la contratación para obtener, directa o indirectamente, un beneficio financiero o de otro tipo, de la entrada ilegal de una persona en un estado parte del cual la persona no es nacional o residente permanente”. La utilización de contrabandistas hace que estas personas migrantes se vuelvan mucho más vulnerables a acosos, maltrato y extorsión. Sin embargo, la escasez de canales y posibilidades para realizar migraciones de forma regular obliga a estas personas a utilizar estos recursos.

Aunque en el imaginario social las personas contrabandistas se relacionan con la trata de personas o con grandes mafias, estos son fenómenos diferentes. El crimen de la trata se realiza contra el propio individuo, trasladado en contra de su voluntad. La trata implica una relación de explotación, con una duración a largo plazo y un beneficio continuo para el traficante. El contrabandista o pasante, en cambio, comete un crimen contra el estado (en el que introduce una persona irregular). La relación con la persona migrante es de servicio y a muy corto plazo (tan solo los días que implique el traslado). Además el beneficio del pasante es solamente el pago puntual que se realiza por el transporte. Por último, mientras que la trata puede darse internamente dentro de un mismo país, la razón de existencia del contrabando es la frontera nacional y solo existe para superarla.

Los pasantes existen a lo largo de toda la ruta migratoria. En muchos casos desde la salida del propio hogar donde recogen a las personas migrantes, como un servicio de taxi, para llevarlas al siguiente punto. Es habitual que, especialmente mujeres, realicen sus rutas a través de contrabandistas que les recogen y llevan de un país hasta el siguiente, en una especie de viaje organizado. La relación de poder que se establece entre persona pasante y persona migrante no siempre se materializa en violencia, pero las vulnerabilidades de las personas migrantes favorecen estas situaciones. Con todo, curiosamente, cuando surgen problema en las rutas, en ocasiones son los propios contrabandistas los que proporcionan asistencia pudiendo jugar un doble papel de abusadores y protectores.

En la frontera interna europea de Irun-Hendaia también ha nacido este fenómeno como respuesta a los controles policiales. Las redes ciudadanas así lo explican tanto en la parte vasca como en la parte francesa. Se conoce la presencia de varios grupos de personas que en sus coches privados ayudan a pasar a las personas que les pagan cuotas que van desde los 100 euros:

*“Han venido unos chicos que me han pedido 200 euros para ayudarme a cruzar la frontera. Les dije que no tengo dinero y me han dejado tirado aquí”* (Persona 7)

*“Mis amigos han hablado con un chico que tiene coche y nos llevará a Baiona. Nos pidió 100 euros a cada uno”* (Persona 2)

Ya han ocurrido varias rondas de detenciones y se han desarticulado “organizaciones criminales que en ocasiones colaboran entre sí”<sup>33</sup>. Las numerosas noticias de prensa de los últimos años muestran que varias personas han sido arrestadas por aprovechar la dificultad de cruzar la frontera para hacer de facilitadores y, de paso, lucrarse de manera ilegal. Se ha detenido desde taxistas que actuaban de manera individual hasta organizaciones más estructuradas.<sup>34</sup>

Debemos aclarar que, aunque algunos testimonios que hemos incluido demuestran que hay relaciones con los pasantes que pueden derivar en violencias, se trata de un servicio que no necesariamente conlleva trato abusivo. De hecho, en el caso de Irun y según los testimonios lo más abusivo es el precio de los trayectos. No necesariamente ha de haber un vínculo negativo con los pasantes, estos ofrecen un servicio necesario por la falta de canales seguros y regulares para las personas migrantes en tránsito, pero estas relaciones pueden viciarse fácilmente y derivar en abusos por lo que es útil seguirles la pista.

### 4.3. El papel de la policía francesa

La custodia de la frontera está encargada a las fuerzas policiales que se aseguran de realizar sus controles de forma selectiva a aquellas personas con fenotipos africanos.

Así, la Gendarmería tiene instalada una carpa fija en el cruce de carretera y ha reducido de dos a uno los carriles y comprueba el paso de los vehículos tanto en el puente de Behobia como en el de Santiago. En el puente peatonal paralelo al de Santiago, directamente, ha optado por levantar una valla infranqueable que, de vez en cuando, es derribada por grupos ciudadanos en señal de protesta.<sup>35</sup> A su vez, en el cruce de la frontera por la autopista AP-8, a través de Biriattou existe un control al cruzar el peaje para entrar a la autopista de la parte francesa. Cabe destacar la existencia de una salida después del puente de Biriattou y antes del peaje, por el que ha habido varios casos de pasantes a los que ha detectado la policía francesa cruzando migrantes, por lo que suele situar ocasionalmente cuerpos de seguridad en ese mismo lugar.

---

<sup>33</sup> Eldiario.es, 2020. La Policía Nacional desarticula dos mafias que se lucraban cruzando migrantes de España a Francia por Irún.

<sup>34</sup> Eldiario.es, 2019. Irún un año después: continúan las devoluciones en caliente y las mafias hacen negocio para ayudar a cruzar a Francia.

<sup>35</sup> EL PAÍS, 2022. Irun derriba las vallas antimigrantes y Francia las repone.

También hay controles en el 'topo', la línea de los ferrocarriles de Euskadi que termina en la estación francesa. Incluso se vigila regularmente la pequeña embarcación de recreo que viaja entre Hondarribia y Hendaia.

Cuando los funcionarios franceses detectan una persona de fenotipo africano, su forma de proceder es retenerla, interrogarla y en caso de confirmar su intención de cruzar la frontera -esto es, que no es ciudadano francés o español-, meterla en un vehículo y soltarla o bien justo en el límite con España o incluso dentro de territorio español. Es común que las personas devueltas no reciban ningún documento, aun cuando el convenio vigente para las denominadas eufemísticamente 'no admisiones' obliga a Francia a comunicar a España la devolución, a rellenar un formulario y a no ejecutarla hasta tener luz verde de la Policía Nacional. Oenegés de ambos países y la propia Policía Nacional española se han quejado de que las devoluciones se practican en caliente y sin ningún formalismo.

Esta circunstancia provoca que cada vez las personas, más desesperadas, busquen rutas peligrosas o directamente contraten servicios de pasantes.

Pero, por otro lado, las organizaciones que trabajan con personas migrantes en Irun y en el Francia, también denuncian que la violencia por parte de las fuerzas policiales francesas es habitual hacia el colectivo de tránsito. Se indica por parte de personas voluntarias de las oenegés que no es raro encontrar a personas que han sido víctimas de violencia física.

Advierten con temor: “esto es cada vez más parecido a lo que era Calais hace diez años.”

# 5. CONCLUSIONES

Las principales conclusiones de este informe son las siguientes:

- La migración en tránsito siempre ha existido en Irun, pero en 2018 se da una intensificación del flujo. Los volúmenes han crecido en 2021 y se mantienen estables alrededor de las 8.000 personas cuantificadas. Gracias a los Planes de contingencia y la implicación gubernamental no parece haber grandes necesidades descubiertas en la actualidad.
- Se desconoce el volumen exacto de la migración en tránsito en Irun. Existen datos de las personas que hacen uso de recursos institucionales y de acogida en la ciudad, pero no hay ningún registro de aquellas personas que pasan sin utilizarlos. A la vista de los datos obtenidos en este estudio, estimamos que la cifra total se puede mover entre 10.000 y 12.000 personas.
- Estimamos que estas personas que no utilizan ningún recurso pueden ser en torno al 20% de las personas migrantes en tránsito que pasan por Irun. El hecho de que no utilicen recursos puede deberse a que no los necesiten, pero hemos encontrado casos que no cumplen condiciones de uso y cuyas necesidades quedan sin cubrir.
- Existe comunicación y colaboración entre los recursos de Irun que trabajan con personas migrantes en tránsito. Aunque existen desacuerdos estructurales debido a objetivos diferentes, las organizaciones trabajan en conjunto incluso refiriéndose unas a otras según las demandas de las personas migrantes en tránsito.
- Las estancias en Irun son cortas y tranquilas. La principal preocupación es el cruce de la frontera. Tras el cruce muchas personas se dirigen a Baiona donde existe un último recurso en la ruta migratoria. A partir de este punto los flujos se dispersan.
- Los perfiles cuantificados también mantienen cierta estabilidad: la mayoría son hombres jóvenes de países del oeste africano como Mali y Guinea-Conakry cuyo objetivo es llegar a París, Francia.
- La población magrebí está infrarrepresentada en las cifras oficiales. Su menor uso de recursos (debido a falta de documentación, viajes más largos, uso de redes familiares, etc.) invisibiliza a este colectivo.
- Aunque estimamos que es una cifra reducida, testimonios de personas migrantes y datos de Irungo Harrera Sarea indican que sí existen personas en tránsito,

básicamente aquellas sin documentación, que no tienen más alternativa que pernoctar en la calle alguna/a noche/s.

- Las personas migrantes en tránsito tienen diferentes grados en un *continuum* de vulnerabilidades. La perspectiva de género y la protección del menor son solo la punta del iceberg a tener en cuenta a la hora de diseñar planes y recursos de acogida.
- La ciudadanía parece dividida: hallamos muestras de solidaridad, pero hay fuentes que destacan un aumento de las tensiones y la percepción de inseguridad. Con todo, no hay incidentes negativos reseñables entre vecinos y vecinas de Irun.
- Los mayores riesgos para las personas migrantes nacen del propio cruce de la frontera: las prácticas policiales francesas, en ocasiones violentas, y las devoluciones en caliente, las redes de pasantes y las violaciones de derechos son comunes y pueden derivar en desesperación y elección de rutas más arriesgadas con consecuencias mortales.
- El continuo endurecimiento de las políticas de frontera deriva en mayores peligros para las personas migrantes en tránsito. La inexistencia de canales regulares y seguros obliga a las personas migrantes a buscar rutas peligrosas, en ocasiones mortales; a enfrentarse a violaciones de derechos por parte de las fuerzas de seguridad; y/o a utilizar las proliferantes redes de pasantes que nacen como respuesta a la frontera interna.
- Han muerto diez personas, contabilizadas, desde 2021 por causa de esta frontera.

Por último, queremos destacar una serie de recomendaciones para el propio Ayuntamiento de Irun, derivadas del análisis de toda la información obtenida:

- Es necesaria la búsqueda de sistemas alternativos de servicio para aquellas personas que no poseen formas de identificación, asegurando que nadie tenga necesidades básicas descubiertas.
- Es recomendable también mantener las redes de contacto y comunicación institucional y social entre los servicios que existen para personas migrantes en tránsito a lo largo de las rutas y establecer nuevas relaciones con recursos en puntos previos del viaje.
- Consideramos interesante seguir estudiando los perfiles de personas en tránsito, que irán cambiando a lo largo del tiempo, para adaptar los recursos ofrecidos.
- Es necesario estudiar en profundidad el volumen de población que no hace uso de recursos y las razones para ello.
- A pesar de que el propio Ayuntamiento de Irun no tiene competencias en materia de migración o en política de fronteras, mantener una posición política clara y proactiva en contra del aumento de la restrictividad de las fronteras con los gobiernos centrales es vital para preservar los derechos de las personas migrantes.