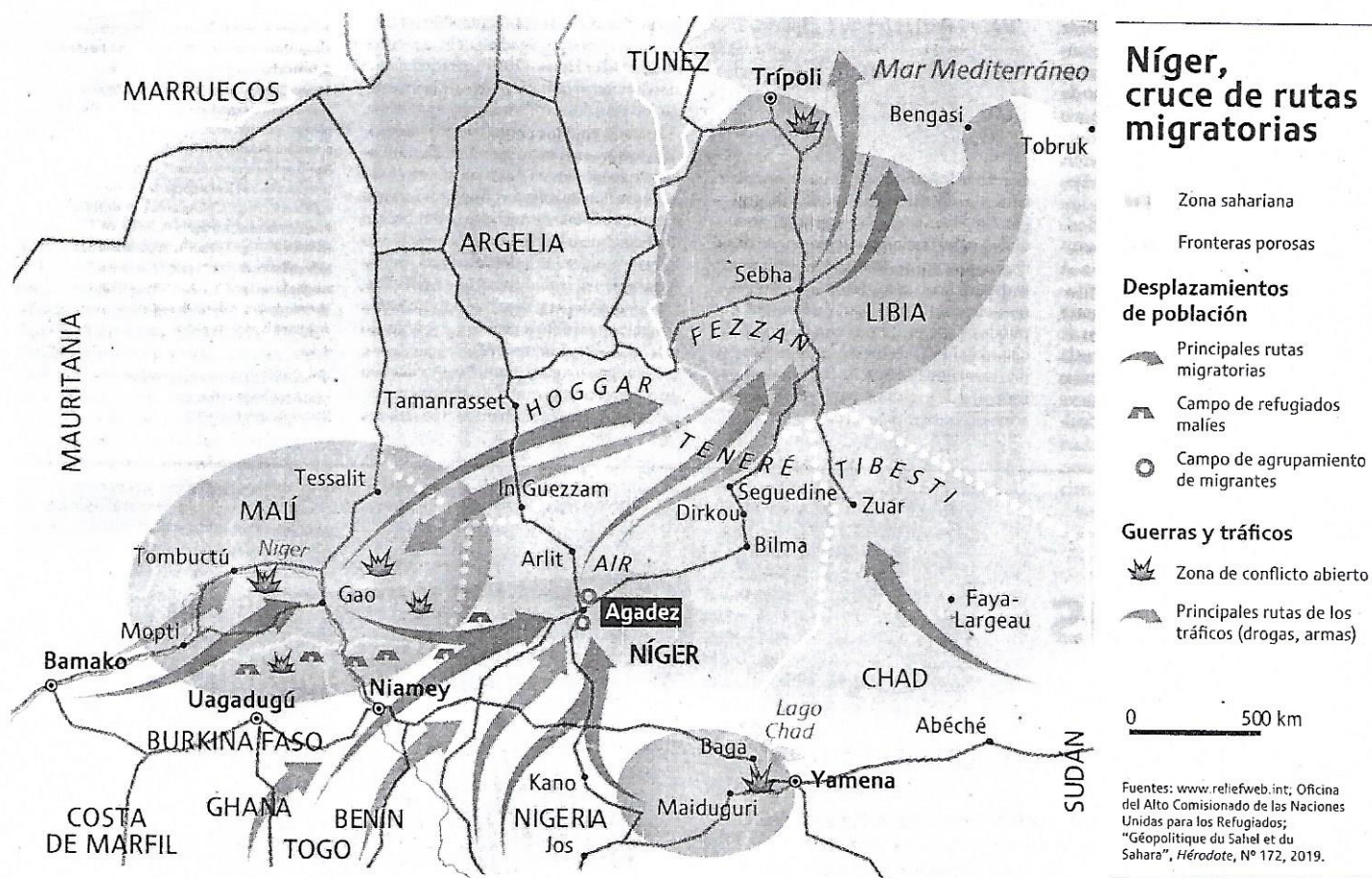


A las puertas del Sahara, la ciudad de Agadez se convirtió en un puesto de control de los movimientos de población hacia el Norte de África y el Mediterráneo. Bajo presión de la Unión Europea, que instaló una fuerza militar en la región, Níger criminalizó la ayuda a los migrantes -el mayor negocio de la ciudad-, hundiendo la economía local en el caos.

Criminalización del transporte de migrantes

Agadez, muralla de Europa

por Rémi Carayol*, enviado especial



Níger, cruce de rutas migratorias

- Zona sahariiana
 - Fronteras porosas
 - Desplazamientos de población**
 - Principales rutas migratorias
 - Campo de refugiados malíes
 - Campo de agrupamiento de migrantes
 - Guerras y tráficos**
 - Zona de conflicto abierto
 - Principales rutas de los tráficos (drogas, armas)
- 0 500 km
- Fuentes: www.reliefweb.int; Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados; "Géopolitique du Sahel et du Sahara", Hérodote, N° 172, 2019.

Cécile Marin

Miercoles por la mañana. La terminal de ómnibus de Agadez está sumida en un suave sopor. Se acerca la temporada cálida. Desde la madrugada, la ciudad ha quedado envuelta en un velo de polvo. Sin embargo, la escasez de viajeros no se explica por las condiciones meteorológicas. "Hace mucho que no hay pasajeros", se lamenta un empleado de la boletería. "La gente que va hacia el norte se esconde", prosigue, reostado sobre una esterilla al lado de un colega que duerme. Agadez, ciudad principal del norte de Níger, es presentada como la "puerta del desierto" por las agencias de turismo, pero ya no merece esa etiqueta. Antiguamente, la estación central, desde donde salían los convoyes con destino a Dirkou y a Libia, era el corazón de la ciudad. Cada lunes, varias decenas de vehículos, a veces cerca de doscientos, partían hacia el desierto, transportando ganado y personas. La mayoría de los pa-

sajeros, procedentes de África Occidental y, con menor frecuencia, del Centro y del Este del continente, pretendían llegar a Libia y, *insh'Allah*, a Europa. Escoltados por el ejército hasta la frontera libia, los convoyes representaban, para quienes viajaban en ellos, una gran esperanza, y para los habitantes de Agadez, una bocanada de oxígeno. "Toda la ciudad vivía de eso -suspira, soñador, Mahaman Sanousi, un militante asociativo muy conocido por estos pagos-. La migración era legal. A los transportistas les iba bien. Pagaban los impuestos como todos los empresarios. La Ley 2015-36 cambió todo".

Descrita como una calamidad en el norte de Níger, la ley del 26 de mayo de 2015 "relativa al tráfico ilícito de migrantes" volvió ilegal de la noche a la mañana lo que antes era un comercio como cualquier otro, y mandó a la cárcel a decenas de jóvenes del país. En 2015 la Unión Europea construyó un muro invisible para frenar la migración procedente del Sur; ése fue el año de

la Agenda Europea sobre Migración y de la Cumbre de La Valeta. En la capital de Malta, los Veintiocho se reunieron a imaginar la forma de externalizar su lucha contra la inmigración, con la complicidad de ciertos Estados africanos. Bruselas sabe cómo convencer a sus "socios": promete sumas colosales (más de 2.000 millones de euros) a esos gobiernos sin recursos para "acompañarlos" en la retención de aquéllos que quieren emprender el gran viaje. Un Fondo Fiduciario de Emergencia (FFE) "en favor de la estabilidad y la lucha contra las causas profundas de la migración irregular y del fenómeno de las personas desplazadas en África" financia numerosos proyectos en el marco de lo que la Comisión Europea llama una "cooperación a medida" (1) con Nigeria, Senegal, Etiopía, Mali y Níger.

En el fondo del pozo
Limitrofe de Argelia y Libia, Níger ocupa un lugar central en la estrategia europea. Tras la eliminación del régimen de

Muamar Gadafi por parte de la coalición franco-británica, en 2011, Agadez se convirtió en el principal lugar de tránsito hacia el Viejo Continente. En 2016, cerca de 400.000 migrantes habrían pasado por allí, camino al Magreb (2) y, en la mayoría de los casos, hacia el Mediterráneo. En 2015, Bruselas convirtió a Agadez en uno de los principales objetivos de su política de disminución migratoria. Níger, el país más pobre del mundo según el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, enfrenta en sus fronteras múltiples amenazas: Boko Haram en el sudeste, grupos armados malíes en el noroeste, las milicias tubu en el norte... El Estado que dirige Mahamadou Issoufou, aliado de Francia, necesita dinero y apoyo militar. El FFE le destinó, en tres años, más que a cualquier otro país: 266,2 millones de euros. Enarbolando la ayuda para el desarrollo o incluso la lucha contra la trata de seres humanos, el discurso oficial escond-

de mal un objetivo mucho más prosaico: frenar, si es necesario por la fuerza, el flujo de migrantes hacia Europa (Véase "Migrantes invisibles", pág. 20).

Una parte de los fondos está destinada a la reconstrucción del Estado y al control de las fronteras: refuerzo de las fuerzas de seguridad nigerinas para la creación de una unidad de elite de lucha contra las migraciones y creación de un equipo conjunto de investigación (ECI) para perseguir a las "redes criminales vinculadas a la inmigración irregular". Lanzada en 2012, la Misión Civil de Refuerzo de las Capacidades de la Unión Europea (EUCAP-Niger) fue activada a través de la sede en Agadez. Desde el año 2015, su "unidad migración" instruye a las fuerzas de seguridad y distribuye material. Oficialmente, los policías que llegan de toda Europa no intervienen en el terreno, sino que recolectan información y transmiten conocimientos técnicos.

La elaboración de la Agenda Europea sobre Migración y la adopción de la Ley 2015-36 fueron casi simultáneas. En el seno del gobierno nigerino, nadie niega que dicha ley fue inspirada, incluso quizás impuesta, por Europa —de hecho, fue redactada en parte por funcionarios franceses—. "Es cierto que hubo presiones —admitió el general Mahamadou Abou Tarka, presidente de la Alta Autoridad para la Consolidación de la Paz (HACP, en francés), un organismo dependiente de la Presidencia encargado de supervisar la aplicación de la ley—. Pero la teníamos en carpeta desde hacía tiempo. A partir de 2012, la explosión de los flujos migratorios se volvió una gran preocupación para nosotros. Al principio los toleramos, principalmente porque permitían que nuestros ciudadanos se ganaran la vida. Pero eran fuente de numerosos tráfico. Cuando Europa nos dijo: 'Les vamos a dar dinero', no dejamos pasar la oportunidad". Como dice un refrán local: "Cuando se está en el fondo de un pozo, hay que aceptar todo lo que viene de arriba, incluso una serpiente".

De ahora en más, toda persona que permita a un migrante entrar ilegalmente en el territorio, o salir de él, a cambio de un beneficio económico o material se expone a entre cinco y diez años de prisión y a una multa de hasta 5 millones de francos CFA (7.630 euros). Quien preste ayuda a un migrante durante su estadía —con alojamiento, comida, ropa— puede ser condenado a entre dos y cinco años de cárcel. Desde 2016, unas trescientas

personas, choferes y "pasadores de frontera", fueron detenidas y se incautaron más de trescientos vehículos.

Sus partidarios se esmeran en precisar que la ley incrimina a los pasadores, y no a sus clientes. Sin embargo, para estos últimos, que en muchos casos dejaron todo con la esperanza de llegar a Libia, a Argelia, y eventualmente a Europa, dicha ley tiene todo el aspecto de un castigo. Cualquier persona que no sea de nacionalidad nigerina y que viaje al norte por la línea que va de Agadez a Dirkou, es decir, a varios cientos de kilómetros de las fronteras con Argelia y Libia, es considerada candidata a la inmigración clandestina. Una mera presunción es ahora suficiente para ser reenviado al sur del país, a veces tras una breve estadía en la cárcel. "En realidad, la aplicación de la ley acarrea una prohibición *de facto* de cualquier desplazamiento al norte de Agadez [...]. Por otra parte, la falta de claridad del texto y su implementación represiva —en lugar de buscar proteger a las personas— dan lugar a la criminalización de todas las migraciones y hacen que los migrantes tengan que esconderse, lo cual los vuelve más vulnerables a los abusos y a las violaciones de los derechos humanos", observaba en octubre de 2018 el relator de las Naciones Unidas sobre los Derechos Humanos de los Migrantes, Felipe González Morales, al finalizar una misión en Níger (3).

Para Europa, esta política es un éxito. ¿Pero a qué precio? Según EUCAP-Niger, las llegadas a Italia cayeron un 85% en tres años. La cantidad de migrantes que hacían una parada en Agadez había pasado de 350 por día en 2016 a menos de 100 en 2018. En el puesto de control de Séguédine, una localidad situada en el desierto entre Dirkou y la frontera libia, el número de personas registradas pasó de 290.000 en 2016 a 33.000 en 2017. Sin embargo, como suele ocurrir en tiempos de prohibición, la actividad no ha cesado. Los actores se las arreglaron simplemente para desaparecer de los radares, por lo que el cálculo de los flujos migratorios resulta impreciso. Según un investigador que vive en Níger y sigue de cerca la evolución de las rutas migratorias (y que pidió el anonimato), "los afectados fueron sobre todo los 'pequeños' transportistas; los 'grandes', que disponen de contactos políticos y que cuentan con los medios para sobornar a las fuerzas de seguridad, siguen funcionando". En este país minado por la corrupción, algunos cientos de miles de

francos CFA por pasajero alcanzan para comprar el silencio de las patrullas.

El mercado era una fiesta

Lo visible se ha vuelto invisible, y por lo tanto incontrolable: las rutas, modificadas para escapar a los controles, son ahora más peligrosas, los "guetos", esas casas grandes donde se alojan y comen los migrantes en Agadez, pasaron a ser clandestinos, y a menudo parecen una pri-

Presentada como la "puerta del desierto" por las agencias de turismo, Agadez ya no merece esa etiqueta.

sión de la cual los ocupantes no pueden salir sin correr el riesgo de ser descubiertos; los precios se triplicaron; cuando se acerca la policía, los pasadores abandonan pasajeros, entre los que a veces hay niños, en el desierto (4). Para los habitantes de la región, la vida cotidiana empeoró. Según varios estudios, más de la mitad de los hogares de Agadez vivía de la migración; cerca de 6.000 empleos directos dependían de la misma: pasadores, *cochers* (intermediarios), propietarios de los "guetos", choferes... Y miles de otros obtenían un beneficio indirecto de la migración: cocineras, comerciantes, taxistas, y sus respectivas familias.

Mohamed Abdul Kader era uno de ellos. En el barrio, ubicado muy cerca del centro histórico, lo llaman "Boss". Tiene 48 años, nació en Agadez y vivió un tiempo en Libia. Comenzó a albergar migrantes a fines de los años 90. El "negocio" era por entonces incipiente. Debido a la rebelión tuareg (5), se habían cerrado las rutas hacia Mauritania y Marruecos vía Mali. Por lo tanto, la ruta de Níger se imponía por sí misma: situada en la intersección de varias rutas comerciales, Agadez ha sido desde siempre un lugar de tránsito para la sal, los esclavos, el ganado... "En 2002, comencé con una agencia de viajes —cuenta "Boss"—. Teníamos una oficina en la estación. En aquella época, los migrantes llegaban en autobús y después seguían viaje a Dirkou en camiones. Desde ahí,

partían a Libia en una 4x4". Con el correr del tiempo, los clientes se hicieron cada vez más numerosos. "Boss" amplió su red: sus contactos lo llamaban desde Nigeria, Ghana, Gambia, Senegal y Burkina Faso. Tras recibir a los viajeros, se ocupaba de todo antes de la partida: documentos, alojamiento, comida. "Era una actividad de transportista bastante común y corriente. Había que crear una relación de confianza entre los clientes, su 'padrino' en el país, que era quien nos había contactado, y nosotros. Si se pretendía tener nuevos clientes, había que hacer bien las cosas, asegurarse de que los pasajeros habían llegado bien y en buena salud a destino", explica Mohamed, consciente de que la imagen de los "pasadores" ha cambiado mucho...

Todo estaba perfectamente organizado. Al llegar a la barrera de entrada de la ciudad, los aspirantes al exilio pagaban una tasa informal a la policía. Cuando llegaban a la estación, eran atendidos por agencias y unos hombres los llevaban a sus "guetos" (6). Cuando se iban, a la salida de la ciudad, pagaban otra tasa que iba para la comuna. A razón de 1.100 francos CFA (1,67 euros) por persona, el negocio representaba una pequeña fortuna. Para la municipalidad, la recaudación era de entre 3 y 7 millones de francos CFA por semana. Esta fuente de ingresos permitió financiar muchos proyectos.

Las reglas eran las mismas en todas partes, y los precios también: para llegar a Libia, había que pagar 150.000 francos CFA (230 euros). Si es caro para un africano, para un nigerino, es un diner. "Llegué a ganar mucho dinero —reconoce "Boss"—. Cuando andaba bien, otras 15 personas trabajaban conmigo. Cada semana, mandábamos entre 400 y 500 migrantes a Libia. Ganábamos 5 millones de francos CFA [7.630 euros] por semana". Todos los lunes, el día del convoy, los bancos y agencias de transferencia de dinero estaban llenos. El mercado era una fiesta.

Luego de cada salida, las agencias debían entregar a la policía una hoja de ruta en la que figuraban los nombres y las nacionalidades de los pasajeros. El gobierno incitaba incluso a los antiguos rebeldes tuaregs y tubus, que habían tomado las armas en los años 90, a lanzarse en esta actividad para que abandonaran la guerra definitivamente. "Tenían vehículos, no tenían trabajo, y conocían las rutas...", arguye Mohamed Anako, presidente del Consejo Regional de Agadez. Anako fue uno de los jefes de la primera rebelión tuareg (1991-1995) e →

UNA MAMÁ INFECTADA CON CHAGAS
PUEDE TRANSMITIR LA ENFERMEDAD
A SU BEBÉ DURANTE EL EMBARAZO.
POR ESTA CAUSA CADA HORA NACE
UN BEBÉ CON CHAGAS EN EL MUNDO.
HAGAMOS QUE SEAN CERO.

Ningún
bebé con
Chagas



Mundo Sano

Sumate a la campaña:
#NingúnBebéConChagas



www.ningunbebeconchagas.com

→ ideó esa reconversión cuando dirigía la HACF. “Los incitamos a lanzarse en esta actividad. Hicimos los trámites para ayudarlos a rehabilitar sus vehículos y a registrarlos. Era todo legal, y, además, nos informaban sobre lo que pasaba en el desierto”, nos cuenta.

Círculo vicioso

Las dificultades comenzaron tras la caída de Gadaffi, en 2011. El “Guía” libio hacía el trabajo de los guardacostas europeos. Era prácticamente imposible salir al mar para llegar al Viejo Continente. En cambio, era posible quedarse en Libia tanto como se deseara. Allí no faltaba trabajo y era bien pago. “Cuando cayó Gadaffi, se abrieron las puertas de Europa. Fue como un efecto magnético. Empezaron a llegar cada vez más aspirantes”, recuerda “Boss”. El número de migrantes en tránsito en la ciudad se habría cuadruplicado entre 2013 y 2016. Durante ese año, la policía de Agadez contabilizó cerca de 70 “guetos”.

Para “Boss”, era una época competitiva. Muchos nigerinos que vivían en Libia huyeron de la guerra y del caos, para luego reconvertirse al transporte de migrantes. Los recién llegados no respetaban todas las reglas de los más antiguos. “Bandidos sin fe ni ley”, según un media-

dor social, dispuestos a extorsionar a los migrantes en pleno desierto, a abandonarlos allí al menor problema o, una vez que llegaban a Libia, a venderlos a las milicias – que los volvían a extorsionar-. Son esos crímenes, sumados a los tráfico de productos ilícitos (droga, tabaco, armas), los que provocaron la reacción de las autoridades y la decisión de cooperar con la Unión Europea.

Al igual que la casa de “Boss”, el “gueto” de Mohamed D., en las afueras de la ciudad, quedó vacío. En las paredes del patio, quedan rastros del paso de antiguos clientes: un nombre, un número de teléfono... “Ya no tengo nada –protesta el ex pasador de frontera-. Me confiscaron mis dos vehículos. Pasé seis meses en la cárcel. Ya no tengo ningún ingreso.” ¿Y el dinero que ganó durante ese período de abundancia? “Me lo comí; toda mi familia comió de él.”

La frustración fue tanto más importante cuanto que la ley llegó sin previo aviso. En Agadez, nadie había sido informado. “Era un lunes –recuerda un pasador-. Todos los vehículos cargados de migrantes fueron detenidos a la salida de Agadez. Pensamos que había un problema de seguridad en el desierto. Pero no. Se llevaron detenidos a los choferes e inmovilizaron los vehículos. Recién des-

pués nos explicaron la ley”. Anako, que no dice oponerse a la prohibición de las redes, lamenta que las autoridades no hayan tenido en cuenta la situación socioeconómica de la región ni preparado su reconversión. “Habrá sido necesaria una transición para permitirnos encontrar una alternativa. Quizá los proyectos financiados por la Unión Europea den resultados, ¿pero en cuántos años? El problema es que la gente necesita un trabajo hoy y que no hay”.

En los años 80, Agadez recibía a turistas europeos y estadounidenses que llegaban para visitar el desierto del Ténéré, las dunas de Bilma y el Macizo de Air. La ciudad vivía por entonces al ritmo de grandes aviones que aterrizaron en la pista de su aeropuerto internacional. Pero ya no hay más visitantes desde la segunda rebelión tuareg, en 2007, y desde que el Ministerio de Relaciones Exteriores francés clasificara la ciudad en zona roja (“formalmente desaconsejada”). En cuanto a las minas de uranio, están en declive, como el resto del sector (7).

A través del FFE, la Unión Europea financió un programa de reinserción, dotado de 8 millones de euros (5% de las sumas disponibles), para los ex actores de la migración. El llamado “Plan de acción de impacto económico rápido en Agadez” (PAIERA, “pagará” en francés) no hace honor a su nombre. Cada “ex prestatario” registrado, cuyo expediente de reconversión es aprobado, percibe una ayuda de 1,5 millones de francos CFA (2.290 euros). Pero el procedimiento es lento: de 5.000 expedientes, apenas 400 fueron tratados. Se rechazaron cerca de 1.500, especialmente de los presentados por los propietarios de “guetos” y de vehículos. En efecto, Bruselas los considera como privilegiados –es cierto que durante años ganaron sumas colosales respecto del nivel de vida promedio de los nigerinos-, o peor aun, como criminales. Para los responsables de EUCAP-Niger, hay que tener en cuenta que se trata “ante todo de tráfico de seres humanos” y que quienes se benefician “beben las lágrimas de sus hermanos”. Pero, aunque haya criminales entre los ex pasadores de migrantes, la realidad que vive la población es muy distinta. El investigador antes citado advierte que, si bien los pasadores ganaban mucho dinero, esas fortunas resultaban de la agudización de la situación económica y política en el Sahel, y no de una vil explotación de migrantes: “Antes de la ley, los precios eran correctos. Que hayan ganado tanto dinero se debe a la amplitud del fenómeno y al elevado número de clientes”.

Bashir Amma, antiguo pasador de migrantes, preside actualmente el Comité de ex prestatarios de la migración, una asociación que creó en 2016 para hacer de enlace entre los donantes, las autoridades y los ex actores de la migración. En su oficina, un palco del estadio de fútbol de Agadez donde se entrenan a diario los equipos del club que él dirige, Amma reconoce que se cometieron abusos en la gestión de los expedientes: “Algunos solicitantes ni siquiera eran ex prestatarios. Pero tenían contactos, pertenecían a familias influyentes y supieron aprovechar el maná”. La Unión Europea perturbó la economía local y provocó frustración. “Nos engañaron –se lamenta Amma-. Nos habían prometido que nos darían el dinero rápidamente. Tres años después, financiaron sólo 371 proyectos... Para nosotros, no nos están ofreciendo una reconversión, sino una simple ayuda de emergencia. ¿Proponen 1,5 millones de francos CFA a gente que ganaba 5 millones por semana! Es ridículo. ¿Cómo quiere que acepten algo así?”

¿Qué pasará con aquellos que ya no tienen actividad, y en particular con los jóvenes? Ya se está viendo un recrudecimiento de la delincuencia: los que cortan caminos asaltan a los migrantes, ex pasadores de frontera se reconvierten al tráfico –jugo de droga; otros venden sus servicios a los numerosos grupos armados que pirataean en la “zona de las tres fronteras” entre Níger, Chad y Libia. En 2016, una revuelta tubu, surgida en las provincias de Kaware y de Manga, al este de Agadez, reclamaba la restitución de los vehículos incautados en el marco de esta ley.

Pero las migraciones no han terminado en la “puerta del desierto”. Por un curioso efecto contracíclico, la ciudad, antes punto de confluencia de los flujos que iban del sur hacia el norte, se está convirtiendo en el principal lugar de tránsito de los que efectúan el viaje en sentido contrario. En 2016, la Organización Internacional para las Migraciones (OIM) implantó en la periferia norte de la ciudad un refugio para los migrantes expulsados de Argelia y de Libia. En 2017, el propio Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR) construyó un centro, 12 kilómetros al sur de la ciudad, para recibir a unos 2.000 sudaneses solicitantes de asilo que huían del maltrato recibido en Libia. Su llegada repentina provocó tensiones en Agadez. “Hacen mucho por esos migrantes, pero por nosotros que perdimos nuestro trabajo, nada. ¿Le parece justo?”, lamenta Mohamed El-Hadi, un antiguo coxer.

Los migrantes, en otros tiempos recibidos con los brazos abiertos, se han convertido en una fuente de división; suscitan codicia y preocupación. Es un círculo vicioso: la ley los disuade de pasar a Libia al tiempo que les impide instalarse en la región de Agadez, porque las poblaciones locales temen ser acusadas de tráfico. Antiguos pasadores persiguen ahora a los migrantes por encargo de la Unión Europea. Como en Libia, donde Europa delega el control de las fronteras a las milicias (8), la persecución de clandestinos se vuelve en Níger una renta potencial para aquellos que, en el pasado, los ayudaban. ■

LALÉY 2015-36

Migrantes invisibles

“Hoy en día, ya no vemos a los migrantes. Pero ellos siguen ahí”. En el local de la asociación Alternativa Espacio Ciudadano, en la que se desempeña como coordinadora regional de Agadez, Nana Hekoye se lamenta de las consecuencias de la Ley 2015-36, que penaliza el tráfico de migrantes (véase el artículo principal). “Ellos ya eran víctimas de violencias y se han convertido en una presa fácil para los pasadores. Les confiscan sus documentos. Les dan comida en mal estado. Son alojados en ambientes insalubres. Las mujeres son violadas. El hecho de que se hayan convertido en clandestinos y de que ya no puedan presentar una queja a nadie los ha fragilizado. Además, los precios se dispararon”. Desde la entrada en vigor de la ley, para llegar a Libia es necesario pagar cerca de 500.000 francos CFA (763 euros), contra los 150.000 (229 euros) de antes.

Los migrantes deben desplazarse regularmente para no ser localizados. En lugar de pasar dos o tres días en Agadez antes de partir hacia el norte, ahora pueden esperar hasta dos o tres meses. Eso los expone a enfermedades, principalmente problemas digestivos y respiratorios relacionados con el clima. Aquellos que tienen problemas de salud ya no se atreven a acudir a los centros de salud. Ibrahim F., un senegalés de 24 años, cuenta que escapó por poco a la muerte en uno de los “guetos” (lugares de alojamiento) de la ciudad. “Éramos muchos y estábamos hacinados. No contamos lo suficiente y me enfermé.

Fue la Cruz Roja la que me salvó”. Fue en 2017. Él logró llegar a Libia, de donde se escapó luego de haber sido detenido y torturado por una milicia.

Otra consecuencia directa de la ley: cada vez más migrantes pasan ahora por Mali, a pesar de la inseguridad que allí reina (1), luego por Argelia, Marruecos y España. Sobre la ruta, los pasadores, mejor organizados, toman caminos indirectos. “Eso significa que, al partir, no saben si encontrarán agua en el camino [en el desierto] para abastecerse”, señala un directivo de la Organización Internacional para las Migraciones (OIM).

Los pasadores se han vuelto todopoderosos. Youssouf N., un mali que finalmente llegó a Europa, cuenta haber sido abandonado en la ruta de Dirkou, en pleno arenal. “El pasador nos dijo que otro vehículo vendría a buscarnos. Pero jamás vino. Terminamos encontrando a otra persona. Tardamos diez días en llegar a la frontera”. Del lado libio, su grupo fue extorsionado por una milicia árabe. “Quienes tenían dinero pudieron continuar su ruta. A mí ya no me quedaba nada. Me llevaron a una casa en Sabha, donde permanecí encerrado durante diez meses antes de que una organización humanitaria me ayudara a salir”.

Las cifras provistas por la OIM, aunque parciales, ilustran la evolución de la situación: en 2016, la organización había socorrido a 147 migrantes en peligro en el desierto nigerino; en 2018, había asistido a 9.419, y solamente en el mes de enero de 2019, a 1.145... El número de personas muertas en las rutas de Argelia y Libia pasó de 71 en 2015 a 427 en 2017. Y son sólo aquellas de las cuales se han encontrado los cuerpos. Para Hekoye, “son sin duda mucho más numerosas”.

1. Véase Rémi Carayol, “El colapso del Estado mali”, *Le Monde diplomatique*, edición Cono Sur, Buenos Aires, julio de 2018.

1. “Managing migration in all its aspects: progress under the European Agenda on Migration”, comunicado de la Comisión Europea, Bruselas, 4-12-18.

2. Jérôme Tubiana y Claudio Gramizzi, “Lost in Trans-nation. Tubu and other armed groups and smugglers along Libya’s Southern border”, Small Arms Survey, Ginebra, diciembre de 2018 (www.smallarmssurvey.org).

3. “Declaración de fin de misión del relator especial de las Naciones Unidas sobre los derechos humanos de los migrantes, Felipe González Morales, durante su visita en Níger (1-8 de octubre de 2018)”, Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos, Ginebra, 8-10-18 (www.ohchr.org).

4. Fransje Molenaar, Jérôme Tubiana y Clotilde Warin, “Caught in the middle. A human rights and peace-building approach to migration governance in the Sahel”, Instituto Clingendael, La Haya, diciembre de 2018 (www.clingendael.org).

5. Véase Philippe Baqué, “Des Touaregs doublement dépossédés”, *Le Monde diplomatique*, París, febrero de 1993.

6. Véase Julien Brachet, “Migrants, transporteurs et agents de l’État: rencontre sur l’axe Agadez-Sebha”, *Autrepart*, N° 36, Marsella, abril de 2005.

7. Véase Juan Branco, “Aux sources du scandale UraMin”, *Le Monde diplomatique*, París, noviembre de 2016.

8. Véase Fransje Molenaar y Nancy Ezzedine, “Southbound mixed movement in Niger. An analysis of changing dynamics and policy responses”, Instituto Clingendael, diciembre de 2018.