

Ana María López Sala

Departamento de Sociología de la Universidad de La Laguna

POLÍTICA MIGRATORIA E INMIGRACIÓN IRREGULAR A TRAVÉS DE EMBARCACIONES El caso del archipiélago canario

1. Introducción.
2. La frontera sur de Europa.
3. Las rutas marítimas de la inmigración irregular hacia España.
 - . El Estrecho y los enclaves de Ceuta y Melilla.
 - . La activación de la ruta hacia Canarias.
4. Nuevas rutas y nuevas embarcaciones. La intensificación de las llegadas durante el año 2006.
5. La respuesta política ante la crisis migratoria.
6. La reacción social y política en Canarias.

Desde los años setenta, la mayor parte de los países receptores han implantado políticas migratorias de acceso condicionado y selectivo. Los intereses estatales han moldeado dichas políticas a partir de la determinación del volumen y la composición de su inmigración, lo que ha devenido en la construcción de categorías de inmigrantes considerados adecuados, o no, para sus objetivos económicos y sociales. Uno de sus resultados ha sido la configuración del perímetro de los elegibles y la eliminación, en las condiciones de elegibilidad, de algunos candidatos a la inmigración.

1. INTRODUCCIÓN

Los efectos que los movimientos migratorios provocan en el clima de opinión han llevado a la política de control de flujos a adquirir una posición clave en el discurso político y electoral. Paralelamente, se ha especializado como un mecanismo de filtro del acceso a la comunidad a partir de un determinado entendimiento étnico y religioso del demos y, de cierre social, a través de la elección entre los no ciudadanos del disfrute de los bienes sociales que proporciona la pertenencia nacional. El significado de la frontera física se densifica a través de su papel como mecanismo de cierre social y político. Sin embargo, la concentración del análisis de la acción política en la frontera

resulta demasiado simplista, a pesar, como indica Sassen, del papel central que esta ha adquirido como sitio de la observancia regulatoria (Sassen, 2003).

Adicionalmente, en el modelo actual de desequilibrio entre la oferta y la demanda migratoria, la lucha contra la inmigración irregular se ha transformado en uno de los objetivos primordiales del control de flujos. Desde esta perspectiva la irregularidad se configura como un estatuto jurídico definido unilateralmente por los países receptores, con derivaciones de enorme calado en las condiciones sociales de los sujetos cuyo proceso migratorio transcurre al margen de la acción política directa de los estados. La irregularidad limita la movilidad interna de los migrantes, los priva de sus familias, los convierte en sujetos más susceptibles de la explotación social y laboral, de las actitudes racistas y de la expulsión y la devolución (véase Izquierdo, 2006). Ocasiona, en definitiva, procesos agudos de exclusión cívica, de déficit cívico y limita sus posibilidades de movilidad social en destino.

EN EL MODELO ACTUAL DE DESEQUILIBRIO ENTRE LA OFERTA Y LA DEMANDA MIGRATORIA, LA LUCHA CONTRA LA INMIGRACIÓN IRREGULAR SE HA TRANSFORMADO EN UNO DE LOS OBJETIVOS PRIMORDIALES DEL CONTROL DE FLUJOS

Los debates públicos sobre las políticas de control fronterizo han ignorado durante mucho tiempo los costes humanos de la migración indocumentada. Sin embargo, mientras se mantienen las causas que impulsan las migraciones, el endurecimiento de las medidas de control y el blindaje de las zonas fronterizas más accesibles ha terminado por afectar seriamente al derecho a la vida, sometiendo a ciertas categorías de migrantes a condiciones de extrema vulnerabilidad, sin una reacción contundente o una censura explícita de la opinión pública. El hecho de que las políticas de control, aunque aceptadas en términos políticos, legales y morales, hayan llegado a convertirse en iniciativas públicas altamente mortíferas supone un claro déficit para

la democracia o, al menos, una clara contradicción en el seno del Estado de derecho. Las muertes que resultan del tránsito y el cruce migratorio parecen percibirse, sin embargo, como los efectos colaterales del ejercicio efectivo de la soberanía de los estados.

Algunas de estas cuestiones se han observado de forma particularmente expresiva en el caso de la inmigración irregular a través de embarcaciones que se dirigen hacia España y otros países del sur de Europa. El Mediterráneo, convertido en un mar frontera, es el obstáculo que debe salvarse para poder acceder al sueño europeo. Al otro lado, el Magreb y los países del África Subsahariana constituyen áreas de fuerte potencial migratorio, como se señala en diversos informes internacionales, que pronostican que África se convertirá en la principal cuenca de la migración internacional a lo largo del siglo *xxi* (Martin y Widgren, 2002) por una combinación de factores sociales, demográficos, económicos y políticos de gran complejidad. El incremento de la vigilancia en algunos puntos tradicionales de entrada ha activado nuevas rutas migratorias que implican en la mayor parte de los casos la asunción de nuevos riesgos y el incremento de las muertes. Es el caso de las nuevas rutas que se dirigen a las islas Pelágicas, a Malta o a las islas Canarias.

El objetivo de este artículo es describir la dinámica y las transformaciones que ha experimentado este tipo de inmigración irregular hacia el archipiélago canario a lo largo de los últimos años en el contexto del nuevo papel adquirido por España y por esta región como frontera sur de Europa. El artículo, que se presenta casi como una crónica, pretende no solo ahondar en las medidas dirigidas al control de flujos, sino destacar los efectos dinámicos que estas políticas han ejercido a la hora de moldear la composición de la migración irregular y las rutas de acceso, presentándose como una respuesta adaptativa a las acciones ejercidas por el Estado. De ahí que pueda explicarse la reciente intensificación de las rutas desde zonas más remotas o el aumento del número de menores entre los ocupantes de las barcas.

En el caso de la inmigración irregular en embarcaciones hacia Canarias, las medidas dirigidas al control se han

caracterizado, como en otros contextos migratorios, por varios rasgos (véase Cornelius, Martin y Hollifield, 1994). En primer lugar por la creciente transnacionalización de esta política y de su peso en las relaciones internacionales de los países receptores, así como por la colaboración bilateral con otros países de destino y con los de origen y de tránsito a través de un proceso que podemos denominar de externalización o de subcontratación. Esto se ha reflejado en la transformación de Marruecos y, posteriormente, de Mauritania y Senegal en estados-filtro o *buffer zones*, como se las conoce en la literatura anglosajona, que han asumido el papel de guardianes fronterizos de las fronteras europeas y en donde los mecanismos de repatriación han adquirido un gran protagonismo. Por ello puede hablarse de un proceso de densificación creciente de las fronteras en el caso del sistema migratorio europeo. La acción del control se extiende mucho más allá del espacio físico, empieza a ejercerse antes de la frontera, en las costas de los países de tránsito y de salida y en sus aguas territoriales. Estas medidas son un buen ejemplo de lo que Zolberg ha denominado el control remoto de la migración (Zolberg, 2003) o la acción más allá de la frontera (Guiraudon y Lahav, 2000).

El artículo, que no pretende profundizar desde una perspectiva sociológica o de análisis comparado en los rasgos políticos o en los objetivos generales de la esfera del control de flujos,¹ se detiene también en los efectos y en la innovación que estas corrientes han producido en la política europea, nacional y regional, así como en las reacciones sociales que ha provocado en el archipiélago. El impacto de la inmigración irregular reciente como elemento que ha modulado el control migratorio ha sido resultado de las dimensiones que adquirieron las corrientes en el último año y que alcanzó la forma de una crisis migratoria. En nuestra opinión puede hablarse de crisis migratoria no solo por el número de las llegadas, de las muertes y de las necesidades asistenciales que generaron, sino por su efecto de reverberación sobre las estructuras y las instituciones con competencia en esta materia en una superposición de

esferas administrativas que incluía a los ayuntamientos, los cabildos, la comunidad autónoma, la administración central y la comunitaria y que provocó profundas tensiones institucionales y políticas. Las muertes y el drama de la inmigración irregular también han dejado una importante huella en la sociedad civil, en especial, a través de la creación de estructuras de apoyo y asistencia de los migrantes y de denuncia de la vulneración de sus derechos fundamentales en el viaje y el cruce.

2. LA FRONTERA SUR DE EUROPA

En los años ochenta, la Europa meridional se convierte en polo receptor dentro del sistema migratorio europeo. Tras décadas suministrando trabajadores a los países americanos y a sus vecinos del norte del continente, Italia, España, Portugal y Grecia se transforman por primera vez en su historia reciente en receptores de flujos procedentes de la otra ribera del Mediterráneo, la Europa del Este, algunos países de Latinoamérica y Asia. Entre los elementos que han propiciado la transformación de los estados meridionales en destino migratorio podemos mencionar: su rápido crecimiento económico, la consolidación de mercados de trabajo fuertemente segmentados, el peso de la economía informal y la demanda creciente de mano de obra no cualificada (Baldwin-Edwards y Arango, 1999). Dos parámetros demográficos pueden señalarse, asimismo, como estímulos indirectos de esta transición migratoria. Por un lado, la reducida tasa de crecimiento vegetativo en los países europeos del Mediterráneo ocasionada, en parte, por el derrumbe de la fecundidad. En segundo lugar, la debilidad de la migración de retorno, que explica, aún a fecha de hoy, la cuantía de las comunidades nacionales en el extranjero, aunque su número se reduce año tras año debido al efecto de la mortalidad. Los países del norte del Mediterráneo representan, en definitiva, no solo una vigorosa frontera económica entre el Norte y el Sur, sino también una importante frontera demográfica en el panorama internacional de las tendencias poblacionales. El nuevo modelo demográfico de la Europa del sur caracterizado por una fecundidad postransicional muy reducida sienta las bases para el inicio de la emigración laboral procedente del

¹ Sobre esta cuestión puede verse López Sala (2006b).

Magreb, el África Subsahariana y el este del Mediterráneo en donde la población crece a un ritmo más elevado, en una dinámica inconclusa de cierre del ciclo transicional (King y Black, 1997; Domingo, 2002). La frontera económica y demográfica es hoy, asimismo, frontera territorial y política de la Europa comunitaria, de ahí que el Mediterráneo haya sido calificado como el nuevo Río Grande.

LA UNIÓN EUROPEA HA DEVENIDO, EN TÉRMINOS ABSOLUTOS, LA PRIMERA REGIÓN RECEPTORA DEL MUNDO, SUPERANDO A NORTEAMÉRICA

La dinámica migratoria de los países del sur de Europa se ha caracterizado por dos pautas receptoras adicionales. En primer lugar, por el volumen de las llegadas y la diversidad de las cuencas migratorias, lo que nos permite hablar de cambios migratorios de alta intensidad en el patrón de estos países como lugares de establecimiento. Las cifras resultan expresivas. Como ha indicado Joaquín Arango, utilizando los datos de la OCDE, la Unión Europea ha devenido, en términos absolutos, la primera región receptora del mundo, superando a Norteamérica. Sin embargo, esta afirmación debe matizarse, si se tiene en cuenta que España e Italia reciben más de la mitad de los nuevos inmigrantes (véase Arango, 2006). El segundo factor es un elevado peso de los irregulares entre los residentes extranjeros. Además, la incidencia de la irregularidad en el caso español se ha acrecentado en los últimos años como han concluido algunos estudios recientes (véase Izquierdo, 2006). Los flujos de inmigración irregular a través de embarcaciones solo representan una pequeña porción del total, pero su escaso peso demográfico contrasta con su impacto en los entornos locales donde se producen las llegadas, en la opinión pública y en los medios de comunicación. Paradójicamente, este tipo de flujos visibilizan la

irregularidad, en muchas ocasiones en su dimensión más trágica, y alcanzan no solo a Grecia, España e Italia, sino también, aunque más recientemente, a Chipre y Malta. La proximidad geográfica, la extensión de sus costas y el mantenimiento de la demanda laboral siguen nutriendo los flujos marítimos a pesar de las dificultades y peligros de las travesías.

La condición receptora de esta área se acompaña desde los primeros años de su estatuto de frontera sur de Europa, tras su incorporación al espacio Schengen y la ratificación de los Acuerdos de Dublín. Este papel ha condicionado enormemente la política fronteriza y de control de flujos de estos países a excepción, posiblemente, de las iniciativas en materia de regularización y contingentes de trabajadores. Tras la transición migratoria del sur, la construcción y la respuesta política han estado determinadas no solo por intereses de índole nacional, sino por la intensificación de la cooperación multilateral y comunitaria. Las iniciativas han tenido, por tanto, una confección política sometida a intereses y dinámicas duales en el plano nacional y supranacional.

Las medidas diseñadas e implantadas se han caracterizado por su similitud respecto a las descritas en el caso de otras fronteras de alta intensidad, como las que separan México y Estados Unidos o Sudáfrica y Mozambique, aunque si hay algún elemento que pueda definir la idiosincrasia del control fronterizo en Europa es el énfasis en la cooperación multilateral. La principal diferencia observable se deriva de la condición marítima de una gran parte del espacio fronterizo del sur de Europa. Muchos de los procesos observados en esta región en las dos décadas pasadas nos recuerdan a las crisis y reacciones ocasionadas por los denominados *boat people* en el sistema migratorio de Asia-Pacífico y en el norteamericano, especialmente durante los episodios de los *marielitos* y, más recientemente, de los *balseros*.²

² La tesis de Andreas, sin embargo, es que el "muro" que rodea a la Unión Europea es considerablemente más "denso" que el que encontramos en el sur de Estados Unidos, los dos casos quizás más comparados en los últimos años por la similitud de los procesos. En su opinión, las fronteras exteriores de Europa no solo cumplen las funciones propias de las fronteras estatales, sino que extienden sus efectos a los países vecinos y al interior de las sociedades. "La presencia del

Estado en la vida diaria es mucho más penetrante en Europa, incluso a través del uso de tarjetas de identidad y de una regulación más extensiva del mercado laboral. Puede que los muros sean físicamente más visibles en el caso de Estados Unidos a través del uso de vallas, luces de estadio y equipamiento de alta tecnología, pero esta regulación se concentra en la frontera física y es mucho más débil en el interior del territorio" (Andreas, 2000: 3).

En el caso de Italia y Grecia la inmigración irregular procedente de Albania y otros países del Este se ha mantenido desde principios de los años noventa. Las rutas migratorias marítimas a través del Mediterráneo que tienen como destino a Italia y España se originan también en el cercano continente africano. La mejora del control en el Estrecho de Gibraltar y en el de Otranto ha alterado los puntos de salida y de destino de lo que se conoce como los *balseros* europeos (véase Pugh, 2000), creando nuevas rutas como las que se dirigen desde los países subsaharianos hacia Canarias o las que atraviesan Libia, Túnez y Egipto hacia las islas Pelágicas, Sicilia, Malta y Chipre.³

3. LAS RUTAS MARÍTIMAS DE LA INMIGRACIÓN IRREGULAR HACIA ESPAÑA

En el caso español, las estrategias de entrada y las rutas han funcionado como un sistema adaptándose, en una “reacción dinámica”, a las medidas políticas aplicadas en la esfera del control de flujos. Además de las acciones realizadas en los aeropuertos, la vigilancia se ha concentrado en tres puntos: los enclaves de Ceuta y Melilla, el Estrecho y las aguas que separan el archipiélago canario de las costas africanas. El incremento del control sobre alguno de estos puntos ha originado la aparición de nuevas rutas y estrategias, como se ha puesto de manifiesto en las variaciones de la intensidad de entrada y de cruce en estos tres enclaves.

El Estrecho y los enclaves de Ceuta y Melilla

La ruta a través del Estrecho de Gibraltar es un proceso poco estudiado a pesar del eco que ha recibido en los medios de comunicación y del impacto de las imágenes de fotógrafos de prensa y de algunos artistas como Salgado. Solo catorce kilómetros separan la costa española del continente africano, pero las corrientes del Estrecho y las condiciones en que se realiza la travesía para evitar el apresamiento lo convierten en un trayecto especialmente

³ Estas dos rutas son las conocidas como ruta africana occidental y ruta africana oriental y septentrional (véase Baldwin-Edwards, 2007).

peligroso. Las primeras llegadas se producen a finales de 1988 a las costas gaditanas y con ellas las primeras muertes. La mayor parte de los embarques tenían lugar en las playas comprendidas entre Tánger y Ceuta, en mucho menor medida en las cercanas a Melilla. Inicialmente las rutas atravesaban el Estrecho hacia Cádiz, la provincia más cercana a suelo marroquí, donde las amplias playas de arena facilitaban el desembarco.

El mantenimiento de la llegada de barcas a través del Estrecho convirtió la vigilancia marítima en una de las prioridades del gobierno español, de ahí la implantación progresiva del denominado Sistema Integrado de Vigilancia Exterior, el SIVE.⁴ Esta vigilancia desvió las rutas hacia las provincias más occidentales y orientales de la costa andaluza, incrementando la distancia de las travesías y de los peligros en unas aguas de gran profundidad y de fuertes corrientes.

Aunque las imágenes del verano de 2005 de los cruces de las vallas de Ceuta y Melilla dieron la vuelta al mundo y despertaron una enorme preocupación en los organismos internacionales y las asociaciones de defensa de derechos humanos, el fenómeno de la entrada a través de los perímetros de estas ciudades autónomas es un proceso de gran tradición (véase Pumares, 2002; Alscher, 2005). La construcción de las vallas fronterizas se inicia en esta zona en 1993 con financiación procedente, fundamentalmente, de la Unión Europea. A lo largo de la última década el control de estos perímetros terrestres se ha desarrollado enormemente a través de la construcción de vallas de gran altura, la instalación de cámaras infrarrojas, detectores de movimiento y torres de control y, desde 1998, a través de la aplicación del denominado Plan Sur, en donde se vierten

⁴ El SIVE es un sistema de vigilancia e interceptación de embarcaciones. Implantado inicialmente en la costa gaditana en 2001 se ha instalando también en otras provincias andaluzas y en las islas Canarias. En estos momentos está funcionando en las costas de Lanzarote, Fuerteventura, Gran Canaria y el sur de Tenerife. Este sistema combina tres elementos: las estaciones sensoras que se reparten a lo largo de la costa, torretas provistas de radares y de cámaras infrarrojas y térmicas o furgonetas equipadas con los mismos medios; los centros de control desde los que se manipulan a distancia las cámaras y los radares desperdigados por la costa; y lo que se denomina “unidades de interceptación” —patrulleras, helicópteros y vehículos— que reciben órdenes desde los centros de control.

algunas de las estrategias desarrolladas por el gobierno español para incrementar el control de la frontera sur española. Los asentamientos en el monte Gururú en las afueras de la ciudad de Melilla se multiplicaron desde mediados de los noventa mientras se esperaba para abordar el cruce (White, 2003). No debemos dejar de señalar, sin embargo, que el acceso al territorio de estas ciudades no permite disfrutar de libertad de circulación en el conjunto del territorio español o comunitario. Ambos enclaves no forman parte del "territorio Schengen" por lo que el traslado hacia el resto del territorio español está sometido a controles adicionales.

La negativa de las autoridades marroquíes a aceptar la readmisión de ciudadanos subsaharianos a lo largo de los noventa determinó gran parte de las actuaciones de los gobiernos autónomos y de la Administración central en este punto de acceso. La imposibilidad práctica de repatriación de la inmigración subsahariana ha ocasionado reiterados episodios de hacinamiento en los campamentos de acogida de ambas ciudades, en especial en el tristemente famoso campamento de Calamocarro y el recurso reiterado, como medida excepcional, al envío de inmigrantes subsaharianos a otras provincias españolas.

La activación de la ruta hacia Canarias

Las primeras embarcaciones con inmigrantes llegaron a Canarias a mediados de los años noventa. El incremento de la vigilancia en el Estrecho y en los enclaves de Ceuta y Melilla produjo la búsqueda de nuevas vías de entrada y la proximidad del archipiélago lo convirtieron en un destino alternativo para acceder a territorio español, a pesar de las dificultades que acarreaba un cruce marítimo tan prolongado. Durante los primeros años los pasajeros de las barcas eran marroquíes y saharauis. El éxito de la travesía estimuló el uso alternativo de la ruta y las llegadas se incrementaron de forma continuada desde 1998, llegando a superar a las que se producían a través del Estrecho solo cinco años después, según los datos oficiales. En estos años va cambiando también paulatinamente la composición de los que se embarcan hacia Canarias, aumentando considerablemente

el número de subsaharianos y de mujeres y niños. A principios de esta década los nacionales de países subsaharianos representaban ya más del 60% del total. No cabe duda de que la implantación del Sistema Intensivo de Vigilancia Exterior en las costas del Estrecho activó y consolidó la ruta a través de Canarias. Sin embargo, parece probable que este cambio no pudiera atribuirse, en exclusiva, a la acción del SIVE. Los especialistas han mencionado otros factores adicionales, en especial, la vigilancia costera del gobierno de Marruecos y su gendarmería y el desarrollo de redes dedicadas al contrabando de personas. Algunos análisis indican que este aumento en el uso de la ruta canaria estuvo relacionado con la concentración del control en las costas del norte del país, frente a la laxitud de la vigilancia en otras zonas.⁵ A lo largo de 2002 algunos líderes de opinión del archipiélago y la prensa canaria sostenían que se trataba de una acción deliberada de las autoridades marroquíes debido al hecho de que Canarias hubiera sido tradicionalmente uno de los bastiones fundamentales del apoyo a la causa saharauí. Parece más plausible, sin embargo, que fuera resultado de la escasez de recursos del gobierno marroquí para vigilar todas sus fronteras terrestres y marítimas y, especialmente, la costa sur, un territorio inhóspito y muy extenso que hubiera necesitado ingentes medios materiales y humanos para que el control resultase efectivo (Lahlou, 2002; Khachani, 2003). La colaboración bilateral con Marruecos empieza a emerger como un mecanismo esencial de la política española de lucha contra la inmigración irregular, tras su consolidación no solo como cuenca migratoria, sino como territorio de tránsito y de establecimiento temporal de aquellos que desde los países subsaharianos pretenden alcanzar tierras españolas (de Haas, 2005; Elmadmad, 2004;

⁵ En un artículo de enero de 2002, Tomás Bárbulo sostenía que "el incremento de la vigilancia de la costa norte marroquí, a pesar de las dificultades diplomáticas con España, fue resultado de los atentados del 11 de septiembre. Marruecos, un aliado tradicional de Estados Unidos, ordenó a sus fuerzas de seguridad frenar las salidas de inmigrantes hacia la península e incrementar los controles en los alrededores de Ceuta y Melilla para no significarse como vía de entrada de musulmanes en el continente europeo. Pero se abstuvo de hacer lo mismo en las costas occidentales próximas al Sahara". Bárbulo señalaba también que según algunas fuentes del Ministerio del Interior la reducción de la inmigración había afectado mucho más a los marroquíes que a los nacionales de países subsaharianos. La repatriación de los marroquíes se empezó a realizar cada vez de forma más rápida, no así la de los ciudadanos subsaharianos, provocando un efecto disuasorio en las salidas (véase Bárbulo, 2002 y González Rodríguez, 2004).

Collyer, 2006). De hecho no puede entenderse la dinámica de las entradas sin tomar en consideración las acciones políticas de nuestro vecino alauita. Marruecos adopta, en definitiva, un papel similar en la inmigración española al que desempeña México, convertido en territorio de tránsito y guardián de la migración centroamericana que se dirige hacia Estados Unidos. Esta colaboración bilateral cobró un nuevo impulso en 2004 tras el acercamiento diplomático con el nuevo gobierno de Zapatero.

En los últimos años, la presencia de inmigrantes subsaharianos en Marruecos ha crecido y se ha visibilizado en muchas ciudades y zonas del país. A principios de 2006, el director general marroquí de Migración subrayaba que el número de migrantes en tránsito ascendía aproximadamente a 10.000 personas, un número ligeramente inferior a las estimaciones del gobierno español. Las detenciones y las expulsiones también se han incrementado considerablemente mediante los registros y la vigilancia de los barrios de algunas grandes ciudades, como Tánger, Tetuán, Nador y Rabat y de las zonas cercanas a Ceuta y Melilla, especialmente de los campamentos de Bel Younes y del tristemente famoso monte Gurugú.⁶ Los datos del Ministerio del Interior marroquí mostraban en 2004 que la mayor parte de los inmigrantes interceptados en Marruecos procedían de Malí, Senegal, Ghana, Gambia, Liberia, Nigeria y Guinea. Lo sorprendente es que el siguiente grupo incluía a asiáticos de distintas nacionalidades (véase Kachani, 2006). Como cita también este último autor, el informe de la Dirección de Cooperación Internacional del Ministerio del Interior de Marruecos (2004) indicaba que los inmigrantes subsaharianos se veían obligados a prolongar su estancia en este país durante meses, con una media que oscilaba entre los nueve meses y los dos años, sobreviviendo de trabajos mal pagados y de la mendicidad.

El reparto por rutas tuvo una dinámica irregular entre 2002 y 2005, por el efecto combinado del control ejercido

⁶ La violencia de la gendarmería marroquí en la vigilancia de las costas y en las redadas policiales ha sido reiteradamente denunciada por algunas organizaciones no gubernamentales, especialmente tras los acontecimientos del verano de 2005 (véase Médicos Sin Fronteras, 2005).

por el gobierno marroquí y la progresiva ampliación de la vigilancia a través del SIVE en las provincias andaluzas y las diversas islas del archipiélago. Así en 2003 el número de detenciones se equipara en ambas zonas, en 2004 es ligeramente superior en Canarias y en 2005 en el Estrecho. Mientras que los magrebíes han seguido usando mayoritariamente la ruta hacia las provincias andaluzas, los inmigrantes subsaharianos procedentes de países con los que España no ha tenido acuerdos de readmisión han empleado mayoritariamente en los últimos años la ruta hacia las islas.

LOS FLUJOS DE INMIGRACIÓN IRREGULAR A TRAVÉS DE EMBARCACIONES SOLO REPRESENTAN UNA PEQUEÑA PORCIÓN DEL TOTAL, PERO SU ESCASO PESO DEMOGRÁFICO CONTRASTA CON SU IMPACTO EN LA OPINIÓN PÚBLICA

En esta ruta, la travesía marítima es el último tramo de un largo viaje en el que se cruzan distintas fronteras nacionales. Los desplazamientos se originan a miles de kilómetros, en el interior del continente africano y confluyen en Malí y en Níger. En este último país, Agadez se ha convertido en un importante centro donde llegan migrantes procedentes de toda África Occidental y desde donde se dividen los itinerarios. El informe de la OIT sobre la inmigración irregular a través de Marruecos publicado en 2002 describía los principales trayectos, unas rutas confirmadas por las entrevistas realizadas a los llegados al archipiélago y extensamente estudiadas por el geógrafo Ali Bensaad (Bensaad, 2001, 2003). “El itinerario adoptado por la mayoría de los inmigrantes está bien delimitado: desde el país de origen se cruza la República Centroafricana, Benín o Níger y desde allí se accede a Argelia cruzando el desierto. Los más afortunados viajan de Lagos a Tamanrasset por vía aérea porque temen sobre todo la travesía del desierto, famosa por su peligrosidad” (Barrios *et al.*, 2002). Los que disponen de recursos se desplazan en ocasiones también por avión hasta Casablanca, especialmente los nacionales de países que no necesitan visado de entrada en Marruecos.

El cruce entre Argelia y Marruecos se realiza principalmente por el norte, entre la ciudad argelina de Maghnia y la ciudad marroquí de Oujda y desde aquí se dirige hacia Rabat y Tetuán bien para intentar el cruce del Estrecho, o la entrada por Ceuta o Melilla (Lorenzo Villar, 2004; de Haas, 2006).⁷ Desde las ciudades del norte del país los que intentan la entrada a través de Canarias se dirigen miles de kilómetros hacia el sur, hacia los antiguos territorios del Sáhara español. Muchas de las embarcaciones llegadas en los últimos años salían de las inmediaciones de cabo Bojador. El principal destino de las pateras, llamadas barquillas en Canarias, ha sido Fuerteventura, la isla más oriental, a solo cien kilómetros de distancia desde cabo Juby, en la costa del continente.⁸ El punto más frecuentado de la isla ha sido el municipio de Las Playitas muy próximo al faro de la Entallada, cuya luz guía a los ocupantes de las barcas que se acercan a las costas de Fuerteventura. Otros lugares de frecuente desembarco han sido Gran Tarajal, en el municipio de Tuineje, y los municipios del sur de la isla (Diputado del Común, 2001). Muchas de las pateras empleadas en la travesía se agolpaban durante semanas en los muelles de Morro Jable y Gran Tarajal. La intensificación de las llegadas desde el año 2001 provocó la utilización de la vieja terminal del aeropuerto⁹ como improvisado centro de internamiento hasta la reforma del antiguo cuartel de la legión convertido hoy en el centro de El Matorral. A lo largo de los últimos años también se incrementaron las llegadas a la isla de Lanzarote y Gran Canaria. Sin embargo, la implantación del SIVE en las tres islas más orientales –Lanzarote, Fuerteventura y Gran Canaria– produjo un aumento de la eficacia en la detección de barcas clandestinas y algunos cambios en las estrategias de entrada.

⁷ En las afueras de la ciudad argelina de Maghnia han ido apareciendo también campamentos improvisados de inmigrantes subsaharianos, recién llegados o expulsados, que esperan el momento de volver a intentar cruzar la frontera de Marruecos.

⁸ Según los datos aportados por la Delegación del Gobierno en Canarias en el año 2000, el 78% de las pateras llegadas a Canarias arribaban en su isla más occidental. Aunque solo disponemos de datos desagregados por provincias e islas de 2004 y 2005, en 2004 Fuerteventura concentró el 47% de los ocupantes detenidos y el 32% de las embarcaciones. La instalación del SIVE tuvo, sin embargo, un importante efecto sobre las llegadas. En 2005 estos porcentajes disminuyeron hasta el 20% y el 18% respectivamente.

Estos flujos de irregulares produjeron algunas transformaciones adicionales en la agenda política de la comunidad autónoma en materia de inmigración. En primer lugar, surgió la necesidad de desarrollar medidas de atención y de primera acogida capaces de hacer frente a las necesidades médicas y sociales de los recién llegados. En segundo lugar, supuso el inicio de las acciones dirigidas a la creación de más plazas o de nuevos centros de internamiento y de menores. En este momento se inicia también una política de distribución de los inmigrantes irregulares hacia otras islas y provincias españolas. Solo en el año 2002, por ejemplo, fueron “derivados” desde Canarias hacia otras regiones más de cinco mil inmigrantes irregulares. Esta política de redistribución por todo el territorio nacional de la inmigración irregular que llegaba al archipiélago se realizó de forma informal en los primeros años de esta década. Sin embargo, a partir del año 2005 se formaliza en los acuerdos adoptados entre el gobierno central y el gobierno de la región (véase Domínguez Mújica, 2006).

Se produce, así mismo, una ampliación de las redes de la política con la participación activa de los ayuntamientos, los cabildos y algunas organizaciones no gubernamentales que han tenido un papel muy destacado en las labores asistenciales. Fuerteventura adquiere también un papel central como destinataria de recursos y punto de control y vigilancia de las fronteras marítimas del archipiélago tras la instalación del SIVE en Puerto del Rosario.¹⁰ Algunos responsables de organizaciones no gubernamentales y líderes de opinión mayoreros han indicado, sin embargo, que el gobierno regional no prestó la adecuada atención ni incorporó esta materia a su agenda política con voluntad decidida

⁹ Las condiciones higiénicas y el hacinamiento en este centro de internamiento improvisado provocaron importantes protestas entre las asociaciones de derechos humanos y la sociedad civil. Particular atención despertó el informe publicado en febrero de 2002 por la organización Human Rights Watch. El Matorral fue visitado también por Gabriela Rodríguez Pizarro, relatora especial de los derechos de los migrantes de las Naciones Unidas en su visita a España en 2003.

¹⁰ En los almacenes y garajes del centro de control del SIVE de Puerto del Rosario se agolpan decenas de motores fueraborda empleados en las travesías que no pueden ser destruidos por tratarse de pruebas judiciales. En algunas ocasiones los motores llegaban con algún disco compacto pegado en su zona lateral. Según la información de la guardia civil, los traficantes indican a los inmigrantes que esos discos servían para eludir la vigilancia.

hasta que no se intensificaron las corrientes hacia las dos islas mayores.¹¹

La mejora de las relaciones diplomáticas entre España y Marruecos desde mediados de 2004 tuvo un reflejo directo en el aumento de la colaboración en el control de la inmigración irregular. Se establecieron, por ejemplo, patrullas mixtas para luchar contra el tráfico en el Estrecho y en la costa oeste y se fortaleció la cooperación policial en distintos niveles. Según los informes del gobierno marroquí desde ese año, 11.000 agentes se han dedicado a la vigilancia costera, se han desmantelado más de mil redes dedicadas al tráfico de personas y se han detenido a miles de personas cuando intentaban salir rumbo a España.¹² Las salidas desde Marruecos se desplazaron hacia otros puntos menos vigilados, pero también más distantes, como Alhucemas o Larache, ampliándose enormemente la longitud y la peligrosidad de la travesía a través del Estrecho que se dirige hacia las provincias de Almería, Granada y el norte de Cádiz, como reflejan los datos de 2005.

En definitiva, la intensidad de la llegada a través de la ruta canaria disminuyó en 2004 y 2005 por el efecto combinado del incremento de la vigilancia fronteriza en la costa occidental de Marruecos y la menor probabilidad de éxito en el cruce clandestino con la extensión del SIVE a una buena parte del litoral de las islas orientales del archipiélago. Estas transformaciones son un buen ejemplo de los vínculos entre las políticas de control fronterizo adoptadas por los estados y las modificaciones “adaptativas” de las rutas de entrada.

En 2005 ya se apreciaban, sin embargo, algunos cambios que podían presagiar la situación que se vivió en las islas a lo largo de 2006. En primer lugar, aumentó el arribo a islas más alejadas de la costa africana, especialmente a Gran

Canaria, donde todavía no se había implantado el SIVE. Los datos proporcionados por la Secretaría de Estado de Inmigración mostraron precisamente la disminución durante este año de las llegadas a Fuerteventura y el aumento a Gran Canaria y Tenerife. Las salidas seguían produciéndose desde las costas del sur de Marruecos, pero empezaba a hacerse patente la ampliación de las rutas hacia destinos más lejanos, que suponen trayectos de más de 300 kilómetros a través del mar. A finales de 2005, sin embargo, se amplía la vigilancia del SIVE a la isla de Gran Canaria y se incrementa aún más la vigilancia de las costas del sur de Marruecos. Todos estos factores activaron las nuevas rutas y convirtieron a Tenerife, la Gomera y el Hierro en destinos adicionales de la inmigración irregular.

LAS POLÍTICAS RESTRICTIVAS HAN INCREMENTADO LA VISIBILIDAD Y PRESENCIA DE NIÑOS Y MUJERES QUE LLEGAN POR CAMINOS NO REGLADOS, INCLUIDOS LAS RUTAS DE EXTREMADA PELIGROSIDAD

4. NUEVAS RUTAS Y NUEVAS EMBARCACIONES. LA INTENSIFICACIÓN DE LAS LLEGADAS DURANTE EL AÑO 2006

En 2005 se habían detectado también algunos cambios en el tipo de embarcaciones empleadas en las travesías. La transformación de las barcas utilizadas en el cruce se hacía necesaria para poder abordar una empresa que podía suponer varios días en alta mar. Las nuevas embarcaciones, los cayucos, son barcas empleadas tradicionalmente por los pescadores de Senegal y Mauritania, están construidas con madera y fibra de vidrio y son mucho más largas (hasta veinte metros de eslora) y, sobre todo, mucho más profundas que las barcas empleadas en el cruce a través del Estrecho, lo que les permite llevar varias decenas de pasajeros.¹³

¹¹ Las llegadas a través de embarcaciones de mayor tamaño, de los denominados barcos negreros o barcos patera, han sido más esporádicas y menos numerosas en términos relativos, aunque es un fenómeno que se mantiene desde el año 2000.

¹² El coste de estas acciones se ha elevado, según las informaciones del gobierno marroquí, hasta los cien millones de euros al año. Además se creó un Grupo Migratorio Mixto Permanente marroquí-español que se reúne periódicamente y se desarrollaron las denominadas “operaciones de vuelta voluntaria”.

¹³ Su nombre deriva de la palabra cayo. Tradicionalmente se llamaba así a las embarcaciones de fondo plano realizadas a partir del vaciado de un árbol. Los cayucos se distinguen de las pateras (el nombre que adoptan en Cádiz las pequeñas barcas de pesca) o de las barquillas como se las conoce en Canarias, tanto por su longitud como por su profundidad y su decoración externa.

En las nuevas rutas se ha alargado el recorrido por mar y se ha reducido el terrestre. Ante el aumento de la vigilancia en el sur de Marruecos, las nuevas rutas atraviesan Mauritania y Senegal para llegar a la costa. En un primer momento las salidas se produjeron desde Mauritania, en concreto desde las inmediaciones de cabo Blanco, al norte de la ciudad de Nuadibú. Con el incremento de la vigilancia en este país tras el aumento de la colaboración policial bilateral, las salidas se desplazaron más al sur, en principio al norte de Senegal, a San Luis y Dakar, pero posteriormente a la región de Casamance en el sur de Senegal, Gambia e incluso Guinea Bissau. A lo largo del pasado año hemos sido testigos de un desplazamiento progresivo hacia el sur de las salidas según se iba extendiendo la vigilancia de las costas a través de la colaboración policial del gobierno español con los países desde los que se inicia la travesía marítima. Esto da una buena idea de la extrema peligrosidad que ha adquirido un viaje que puede suponer, en los trayectos más cortos, entre tres y cuatro días en alta mar para atravesar los 800 km que separan la costa norte de Mauritania de Canarias, hasta las dos semanas necesarias para alcanzar el archipiélago desde el sur de Senegal. Según las informaciones de la guardia civil la mayor parte de la travesía se realiza paralelamente a la costa, hacia el norte, y al llegar al sur de Marruecos se cambia de rumbo para alcanzar el archipiélago. Las informaciones de organizaciones no gubernamentales con presencia en la zona indicaban, sin embargo, que se mantenían los asentamientos de subsaharianos en distintos enclaves del Sáhara Occidental (en Tichla, Lacra y Smara), así como en Bojador y Dajla. Por añadidura, muchos de los inmigrantes subsaharianos que pensaban cruzar desde el norte de Marruecos se han desplazado hacia el sur después de las nuevas dificultades que ofrece la ruta del Estrecho y la entrada a través de los enclaves de Ceuta y Melilla, tras la ampliación de la vigilancia y la elevación de la valla en todo el perímetro fronterizo que siguió a los acontecimientos de septiembre de 2005. De hecho, la afluencia se mantuvo también en las islas de Fuerteventura y Lanzarote, aunque con menor intensidad que en años anteriores.

Según los datos del gobierno regional, a lo largo de 2006, cerca de 32.000 personas llegaron al archipiélago desde

las costas de Marruecos, Mauritania y Senegal y el número de embarcaciones superó las 600. Los flujos se mantuvieron a lo largo de todo el año, con tres momentos de especial intensidad por las condiciones climatológicas del mar durante los meses de marzo, mayo y agosto-septiembre. La afluencia fue especialmente elevada en el fin de semana del 12 al 14 de mayo en que llegaron alrededor de 1.000 personas, entre el 18 y el 20 de agosto en que se produjeron 1.200 llegadas y entre el 2 y el 3 de septiembre en que se superó las 1.600. Solo en el mes de agosto llegaron más personas que en todo 2005.

Las islas con mayor afluencia de inmigrantes irregulares fueron Tenerife, que concentró más de la mitad del total, Gran Canaria, La Gomera y Fuerteventura. Solo a la isla de El Hierro, con una población en torno a las 7.000 personas, llegaron 2.000 inmigrantes irregulares. Entre los ocupantes de las barcas destacaron los nacionales de Malí, Senegal, Gambia y Marruecos. El número de mujeres ha sido muy pequeño, pero no el de menores, que superó los 1.200, lo que representa al menos un 3% del total.¹⁴

No debemos olvidar que las políticas de control de flujos también moldean la composición de la inmigración irregular. Aunque este aserto debiera ser tratado con mayor profundidad, en el caso de las rutas hacia Canarias, los cambios en esta esfera de la política a lo largo de los años han producido no solo la transformación de los nacionales que se embarcan, sino, en un primer momento, el incremento del número de mujeres entre los ocupantes (especialmente en la ruta hacia Fuerteventura) y, en los últimos dos años, de los menores de edad. Las políticas restrictivas han incrementado, como indicó Antonio Izquierdo en un artículo reciente, la visibilidad y presencia de niños y mujeres que llegan por caminos no reglados, incluidos las rutas de extrema peligrosidad (Izquierdo, 2006).

¹⁴ Los datos ofrecidos por la Viceconsejería de Inmigración del gobierno autónomo indican que el número de menores llegados no superó los 1.000. Este flujo de menores se mantiene. En los primeros meses de 2007 han llegado algo más de 120 niños.

Alrededor de 19.000 personas fueron desplazadas a otras regiones españolas desde Canarias durante 2006 siguiendo esa política de reparto. Las repatriaciones se intensificaron también a partir del mes de marzo, aunque a un ritmo irregular, a Marruecos, Ghana, Malí, Mauritania, Guinea Bissau y Senegal.¹⁵

En Tenerife, La Gomera y El Hierro, donde la afluencia de inmigrantes ha sido más cuantiosa, las llegadas provocaron una crisis humanitaria, social y política de considerable magnitud. A pesar de la baja visibilidad física de la frontera, ya que la frontera es el mar y solo se tiene idea de los peligros del cruce, por las condiciones en las que llegan los ocupantes de las barcas y sus testimonios posteriores, existen indicios para pensar que una elevada proporción de los que inician la travesía mueren en el intento.¹⁶ Resulta, sin embargo, muy difícil avanzar cifras, aunque se trabaja con distintas estimaciones. Los únicos datos fiables han sido los ofrecidos a finales del pasado año por el gobierno canario, que indicaba que el número de cadáveres recuperados a lo largo de 2006 en ambas orillas del Atlántico superaba los 800. Las cifras sobre desaparecidos son mucho más elevadas, pero la contabilización resulta una tarea imposible. A través de los testimonios de los que llegan y de los familiares de desaparecidos, pero fundamentalmente de las informaciones de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja en Mauritania y Senegal y de los gobiernos de los países de salida de las corrientes, se ha llegado a estimar que esta cifra puede rondar las 6.000 personas

¹⁵ Algunos episodios han sido especialmente estremecedores, como las llegadas de cayucos a las playas de Abades y de la Tejita, en las cercanías del Médano durante los primeros días de agosto, con imágenes de los bañistas dando de beber y cubriendo a los inmigrantes que han dado la vuelta al mundo, o la fuga hacia ninguna parte a mediados de noviembre del campamento de Las Raíces en las proximidades de La Laguna. Las coloridas barcas se han agolpado durante semanas en los muelles de los puertos de Los Cristianos y de San Sebastián de La Gomera a donde se trasladaban las embarcaciones después de su detección por el SIVE tras su puesta en funcionamiento en la isla de Tenerife en 2006.

¹⁶ Un estudio de finales de 2005 del Consorcio Euromediterráneo para la Investigación Aplicada sobre Inmigración Internacional financiado por la Comisión Europea estimaba entre 8.000 y 10.000 el número de muertes y de desaparecidos en aguas del Estrecho y de Canarias entre 1988 y 2002 (CARIM, 2005). El testimonio más dramático de estas muertes se encuentra en las tumbas sin nombre y en las placas conmemorativas de los cementerios municipales de Gran Tarajal y de Morro Jable en el sur de la isla de Fuerteventura y en el cementerio de Santa Lastenia en Santa Cruz de Tenerife.

en el último año, una cifra también mencionada el pasado mes de diciembre por el viceconsejero de inmigración del gobierno de Canarias. Estas estimaciones deben ser tomadas, sin embargo, con mucha cautela. Algunas cifras parciales han sido también mencionadas por otras organizaciones. Así, por ejemplo, la Asociación Pro Derechos Humanos de Andalucía, en su informe del mes de junio de 2006 sostenía, utilizando datos propios, de Cruz Roja y del Centro Nacional de Inteligencia, que entre noviembre de 2005 y mayo de 2006 el número de muertos y desaparecidos en las aguas de Canarias ascendía a 3.000.¹⁷ A pesar de la distancia entre los distintos tipos de datos, si prestamos atención, en exclusiva, a las cifras de los cadáveres recuperados, podemos afirmar que estaríamos hablando posiblemente de una de las rutas migratorias más letales del mundo, superando significativamente en número de muertos a otras fronteras, como la que separa México y Estados Unidos (véase Anguiano, 2005; Marroni y Alonso, 2006; Eschbach *et al.*, 1999; Ellingwood, 2004).

5. LA RESPUESTA POLÍTICA ANTE LA CRISIS MIGRATORIA

La intensificación de las llegadas ha moldeado de forma significativa la política migratoria española en los últimos meses. Ha suscitado una ofensiva diplomática del gobierno español en la Unión Europea y con los países de origen de los flujos, desplazándose por primera vez en su historia reciente las prioridades de la acción española en el exterior hacia los países del África Subsahariana. También ha alterado las relaciones entre el gobierno central y el gobierno autonómico y ha tenido efectos de gran significación en la política regional.

¹⁷ "El 20 de marzo el Gobierno reconoció que el Centro Nacional de Inteligencia había alertado de la muerte masiva de inmigrantes, entre 1200 y 1700, durante los meses de noviembre y diciembre del 2005. [...] La Media Luna Roja de Mauritania había manejado ya esa cifra al informar a comienzos de marzo que entre 1.200 y 1.300 inmigrantes habían muerto en los últimos seis meses al intentar alcanzar las costas canarias desde África. En mayo, Cruz Roja confirmaba que, en lo que va de año, las aguas atlánticas que separan la costa oeste africana de Canarias se habían tragado a 1.500 subsaharianos" (APDHA, 2006). La cifra de entre 1.200 y 1.700 muertos durante los últimos meses de 2005 fue también utilizada por la guardia civil en marzo de 2006, así como por el, en ese momento, ministro de Defensa, José Bono, tal y como se recogió en la prensa.

Las acciones políticas en estos tres niveles –internacional y comunitario, nacional y regional– se han centrado, tanto en el control fronterizo, para responder a los objetivos estatales y mejorar la eficacia, como en la asistencia humanitaria, social y médica de los inmigrantes llegados en embarcaciones y su traslado hacia otras regiones españolas. Los rasgos que han caracterizado el primer tipo de acciones han sido el uso de tecnología, la cooperación e internacionalización, la externalización, desterritorialización y burocratización y la ampliación de las redes de actores que intervienen en su ejecución.

La iniciativa del gobierno español en la resolución de esta crisis ha incorporado varias estrategias. En primer lugar, la intensificación de la colaboración multilateral con los países de origen en la vigilancia fronteriza, la apertura de oficinas consulares en diversos países subsaharianos,¹⁸ la firma de nuevos acuerdos de repatriación y readmisión con los países de origen y tránsito migratorio y un significativo aumento de los fondos destinados al desarrollo y la ayuda humanitaria. La cooperación en materia de lucha contra la inmigración irregular y desarrollo se ha concretado en la aprobación del Plan África. El papel de guardián fronterizo que adquirió Marruecos¹⁹ hace unos años se ha extendido a otros países, como Mauritania y Senegal, tal y como han destacado el incremento de las detenciones de emigrantes en las mismas costas africanas, los aprehendidos en el mar en la segunda mitad de 2006 y las devoluciones de los ocupantes del *Marine I* y del *Happy Day* en los primeros meses de 2007. Las iniciativas han sido semejantes, a pesar de las diferencias en el tipo de frontera, a las aplicadas por México en su límite con Guatemala

a través del llamado Plan Sur, cuyo objetivo consistió en el control de las rutas de la migración centroamericana hacia Estados Unidos.

El Plan África o Plan de Acción para el África Subsahariana, elaborado por Exteriores, incorpora muchos de estos objetivos, entre otros, el fomento de la cooperación con los países de origen y de tránsito para regular adecuadamente los flujos migratorios y combatir el tráfico ilegal de personas. En esta línea de intervención, las acciones internas se han concretado en el reforzamiento de las medidas de control de fronteras, la obtención de información sobre las rutas utilizadas por las redes de la inmigración irregular, la agilización de los procedimientos de repatriación inmediata,²⁰ así como, aunque en segunda línea, la promoción de la integración de los migrantes. Las iniciativas multilaterales se han centrado en el fomento de la cooperación migratoria europea con esta región y en el incremento de acuerdos como los adoptados en la Conferencia Ministerial Euroafricana sobre Migración y Desarrollo celebrada en Rabat en julio de 2006 (véase Sorroza Blanco, 2006). Las medidas bilaterales han supuesto tanto el desarrollo de una serie de Acuerdos de Cooperación Migratoria y Readmisión con los países considerados prioritarios a estos efectos²¹ como el incremento de la presencia diplomática española en la zona (véase Plan África, 2006; Ruiz-Giménez y Cebolla, 2007). El Plan África condensa el reciente giro de la política española exterior hacia el continente africano, así como las demandas realizadas en la arena europea.

A largo de los últimos dos años se han llevado a cabo distintas operaciones de vigilancia en las aguas de Canarias,

¹⁸ Así como de oficinas técnicas de cooperación, agregadurías de interior y oficinas económicas y comerciales. También se ha instalado la red regional de oficiales de enlace de inmigración.

¹⁹ Algunas organizaciones han indicado que, aunque la mayor parte de la atención política y de los medios de comunicación se centró durante el pasado año en las aguas de Senegal y Mauritania, las detenciones y las expulsiones desde Marruecos se han seguido produciendo. El informe de mediados de 2006 de la Asociación pro Derechos Humanos de Andalucía señalaba, por ejemplo, que en los cinco primeros meses del pasado año, 1.250 inmigrantes habían sido detenidos solo en la provincia de Nador, entre ellos 800 subsaharianos, 300 asiáticos y en torno a 150 argelinos, y las expulsiones por vía aérea a Senegal se habían intensificado. La continuidad de las llegadas a Fuerteventura en 2006 también permite afirmar que la ruta desde el sur de Marruecos sigue manteniéndose, aunque haya perdido cierto vigor.

²⁰ Las medidas de repatriación han colocado a los gobiernos de algunos países emisores en una posición realmente incómoda, entre los intereses de sus nacionales y las demandas de España y Europa, como fue evidente en el caso de Senegal durante el pasado otoño. Como han señalado Ruiz-Giménez y Cebolla, los dirigentes se encuentran con una disyuntiva compleja, ya que en contextos donde la emigración se percibe como uno de los pocos mecanismos de movilidad social y parte de los ingresos familiares dependen de las remesas, los acuerdos de repatriación pueden llegar a convertirse en un suicidio político (Ruiz-Giménez y Cebolla, 2007). De ahí la importancia de la firma de acuerdos de reclutamiento de trabajadores como el que se ha iniciado recientemente con Senegal.

²¹ Estos países son Senegal, Malí, Ghana, Camerún, Costa de Marfil, Cabo Verde, Guinea Conakry y Gambia. Con Nigeria y Guinea Bissau ya existían acuerdos previos.

bien coordinadamente con otros países de la Unión Europea, bien desarrolladas en solitario por el gobierno español. El control en el archipiélago se inició en 2005 y 2006 con las operaciones Guanarteme I y Guanarteme II²² (Gabella, 2005) y los proyectos Atlantis y Sea Horse de patrullaje marítimo conjunto con Mauritania. A estas se unieron otras operaciones más recientes llevadas a cabo en colaboración con la Unión Europea. La vigilancia de las aguas que separan el continente africano del archipiélago se convirtió en un elemento clave de las políticas española y europea de control de flujos tras la intensificación de la ruta hacia Canarias. En este objetivo, la Agencia de Control de las Fronteras Exteriores de la Unión Europea (FRONTEX), que ha instalado un centro de coordinación regional en el archipiélago, ha adquirido un papel sobresaliente. A la vigilancia realizada por el gobierno español desde las costas españolas con el SIVE y en el mar, con la Operación Noble Centinela,²³ se ha añadido, en definitiva, la de las aguas territoriales de los países de origen –Cabo Verde, Marruecos, Mauritania y Senegal– ampliándose hacia las costas africanas la intensidad de la vigilancia y densificándose, aún más, esta frontera marítima. El reforzamiento de la acción de FRONTEX en la zona se llevó a cabo a través del desarrollo desde julio de 2006 de las llamadas operaciones coordinadas, Hera I, Hera II y, más recientemente, Hera III (véase López Sala, 2006a), que fueron resultado, en parte, de las presiones españolas en Europa.²⁴ La externalización e internacionalización del control fronterizo se han consolidado, con este aumento de los flujos, como uno de los objetivos prioritarios de la política de la Unión. De ello ha quedado constancia también en el texto

²² De vigilancia de las costas canarias. En la primera operación participaron España y Portugal y en la segunda también Italia, Reino Unido, Alemania, Francia, Chipre y Marruecos.

²³ Llevada a cabo desde mayo de 2006. En ella participan la Armada, el Ejército del Aire, la Guardia Civil del Mar y la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo.

²⁴ Así, la primera, que se extendió entre los meses de julio y de octubre de 2006 estuvo dirigida a la identificación de los inmigrantes irregulares que llegaban en embarcaciones al archipiélago. Hera II, que se prolongó hasta la mitad del mes de diciembre de 2006, tuvo como finalidad la vigilancia intensiva de las aguas que separaban Canarias de la costa africana occidental y, en su caso, la interceptación de las embarcaciones en las aguas territoriales de terceros países que permitiera una rápida devolución. La última operación, puesta en marcha a mediados del pasado mes de febrero, ha incorporado ambos objetivos.

de la comunicación de noviembre de 2006 de la Comisión Europea, Reinforcing the Management of The European Union's Southern Maritime Borders.²⁵

LA EXTERNALIZACIÓN E INTERNACIONALIZACIÓN DEL CONTROL FRONTERIZO SE HAN CONSOLIDADO COMO UNO DE LOS OBJETIVOS PRIORITARIOS DE LA POLÍTICA DE LA UNIÓN

Esta cooperación no ha estado ausente de tensiones. La presión realizada por España en la arena europea no fue acogida favorablemente por los responsables de algunos países, que acusaban a nuestro país de solicitar ayuda europea sin necesitarlo, como reflejaron en su día los medios de comunicación, o bien de percibir esta situación como un problema exclusivamente español, no europeo. De hecho, los países que apoyaron más activamente la intervención de la Unión y que han participado en labores conjuntas de vigilancia son aquellos que tienen fronteras más extensas o más transitadas con la costa norte del continente africano y el Este de Europa, como Finlandia e Italia, aquellos, por tanto, más “sensibles” ante la aplicación de medidas dirigidas a la lucha contra la inmigración irregular. Las cifras, más de 30.000 personas llegadas en un año y más de 800 cadáveres recuperados, hablan por sí solas de la necesidad o no de contar con todos los mecanismos posibles, incluidos los europeos, en la gestión de esta “crisis”, tanto en sus aspectos humanitarios como sociales y políticos.

6. LA REACCIÓN SOCIAL Y POLÍTICA EN CANARIAS

Los efectos de la intensificación de los flujos han sido también muy señalados en la sociedad y en la política regional. Las medidas de primera acogida, la participación en la distribución de los inmigrantes irregulares y su envío a otras regiones españolas y la acogida de menores han concentrado una buena parte de los esfuerzos y de los

²⁵ COM (2006) 733 final, Bruselas, 30 de noviembre de 2006.

recursos de las administraciones canarias. La intensificación de las llegadas ha puesto a prueba a todas las instituciones y a la sociedad civil implicada en esta materia y ha supuesto un barómetro del estado de opinión de la sociedad canaria.

Con la aparición de la ruta canaria hacia las islas orientales desde 1999, la inmigración se convirtió, de forma paulatina, en una moneda de cambio en la política interna. Algunos de los efectos de estas negociaciones se concretaron en la creación de la denominada subcomisión Canarias-Estado y el desvío de recursos adicionales. Canarias, ha sido, junto con Cataluña, la comunidad autónoma que de forma más reiterada ha reclamado competencias en materia de control de flujos, algo que finalmente se ha concretado parcialmente en el nuevo estatuto de autonomía con la transferencia de las competencias sobre permisos de trabajo. Estas reclamaciones, que se enmarcan en un vigoroso sentimiento nacionalista, a pesar de su apariencia liviana en el exterior de las islas, se han justificado a partir de un discurso centrado en tres rúbricas –territorio, población e identidad– y que se concreta en lo que se conoce como hecho diferencial canario. Las especiales circunstancias del archipiélago, su condición ultraperiférica y, primordialmente, la fragilidad de su territorio, se han convertido en argumentos recurrentes y de gran potencia en el debate sobre la inmigración y su gestión política y tuvieron reflejo, incluso, en el discurso del presidente regional en su comparecencia sobre la llegada masiva de inmigrantes irregulares en el parlamento de Canarias a principios de septiembre de 2006.²⁶ En esta comparecencia se defendió

²⁶ “Pero además, defendemos un Pacto Europeo sobre Inmigración Irregular que contemple la coordinación y establecimiento de medidas conjuntas de toda la Unión para afrontar un problema que supera los límites estrictos de los estados europeos. Y reclamamos que la Unión Europea contemple la ultraperiferia del archipiélago de Canarias también en materia de inmigración irregular. Porque así como Europa ha reconocido que territorios alejados y fragmentados necesitan de medidas que compensen esa desventaja con respecto a los territorios continentales en aspectos como el transporte o el comercio, no cabe duda de que la insularidad y la lejanía son los dos factores que convierten los efectos de la inmigración irregular en Canarias en un embalse a punto de reventar. Independientemente del drama humano que de por sí ya representa, sus efectos pueden ser devastadores para nuestros servicios públicos y nuestra economía, incluido el turismo” (Comparecencia del presidente del gobierno de Canarias en el Parlamento sobre la llegada masiva de inmigrantes irregulares, 5 de septiembre de 2006). Puede consultarse esta comparecencia en la página web del gobierno regional

un estatuto especial para el archipiélago en materia de inmigración irregular.

Para una parte importante de la clase política y de la población canaria, estos elementos justificarían la necesidad de adoptar medidas especiales, sobre todo en materia de población, lo que ha llevado a una parte de la clase política a plantear de forma recurrente la posibilidad de adoptar una ley de residencia que limitase el establecimiento en suelo canario de poblaciones foráneas.²⁷ La cuestión de los vínculos entre los límites del crecimiento de la población y de la economía ha sido objeto también de diversos dictámenes del Consejo Económico y Social de Canarias y ha tenido una importante repercusión en la prensa local (véase Comité de Expertos, 2003; Consejo Económico y Social de Canarias, 2004).²⁸

Territorio y población, en definitiva, son dos elementos que han moldeado adicionalmente el debate y la respuesta política ante la inmigración irregular en la arena regional y que deben ser tomados en consideración de forma significativa a la hora de entender las complejas relaciones de la opinión pública y de las formaciones políticas con este fenómeno. La intensificación de la inmigración a través de embarcaciones a lo largo de 2006 produjo ciertos momentos de tensión en las tradicionalmente fluidas relaciones entre el gobierno central y el autonómico. El gobierno canario reclamó a la Administración central recursos adicionales para la primera acogida, y el desarrollo efectivo de una política de reparto o de transferencia interregional, que necesitó también del acuerdo de otras comunidades

²⁷ Ello llevó al gobierno regional a crear en 2003 un Comité de Expertos sobre Población e Inmigración en Canarias. Las conclusiones del informe de dicho comité fueron, entre otras, que dicha ley violaría tanto la Constitución española como el derecho a la libertad de circulación que recogen los tratados de la Unión Europea (véase Comité de Expertos, 2003).

²⁸ El control del crecimiento de la población en el archipiélago se ha mantenido como uno de los elementos fundamentales de discusión en el debate político previo a las elecciones regionales de mayo de 2007. Pueden verse así las declaraciones de Paulino Rivero, candidato a la presidencia del gobierno canario por Coalición Canaria, que afirma que uno de los principales puntos de su acción de gobierno será afrontar medidas de control del crecimiento poblacional. El candidato insistió en que los futuros acuerdos de gobierno con otros partidos estarían condicionados a la aceptación de su propuesta sobre población. Estas declaraciones han sido recogidas por la prensa autonómica y pueden consultarse en la página web de dicho partido político.

autónomas. Esta política explica por qué solo una pequeña parte de los llegados en el último año, que no pudieron ser repatriados, se encuentra en la actualidad en el archipiélago,²⁹ a pesar de que el gobierno regional ha reiterado la presión que esta inmigración genera sobre los servicios públicos, el suelo e, incluso, el medio ambiente. A pesar de la falacia de estos argumentos, este discurso ha calado enormemente en la opinión pública canaria. Esta política se aplicó también desde el mes de octubre a los menores inmigrantes.

La inmigración irregular suscitó también una intensa actividad política regional, así en el mes de mayo se realizó un pleno extraordinario y monográfico sobre ella, y se destacó también en el Debate de la Nacionalidad.

Aunque la posición de los distintos partidos en la esfera regional sufrió una serie de vaivenes a lo largo del año, podemos establecer algunas diferencias en su perspectiva. El Partido Popular defendió una política más eficaz de vigilancia fronteriza y rechazó cualquier medida de regularización. El PSOE canario siguió las directrices del gobierno central y enfatizó la dimensión humanitaria de la crisis. La posición del partido en el poder, Coalición Canaria, se centró en un primer momento en la reclamación de un control eficaz de la frontera marítima y en el recurso a las repatriaciones, apelando a la acción de la Administración nacional y de la Unión Europea, que incluyó la solicitud del empleo de la armada. También reclamó la creación de un fondo europeo extraordinario para atender las necesidades humanitarias y defendió el derecho a negociar de forma directa con la Unión Europea en materia de inmigración y cooperación al desarrollo.³⁰ En el mes de agosto, en un momento de especial intensificación de los flujos de me-

²⁹ Así indicaba textualmente el presidente regional en su comparecencia en el parlamento el pasado mes de septiembre vinculando inmigración irregular y presión sobre los servicios públicos: "En Canarias el incremento de población que provoca la inmigración irregular que llega a través de puertos y aeropuertos está provocando una elevada presión social, afectando al suelo y al medio ambiente y dificultando la sostenibilidad de servicios públicos, como la sanidad, la educación, etcétera" (Comparecencia sobre la llegada masiva de inmigrantes irregulares a Canarias, Parlamento de Canarias, 5 de septiembre de 2006).

³⁰ El gobierno regional indicó en reiteradas ocasiones que, a pesar de no tener competencias en la materia, debía establecer contactos políticos con los responsables de la Unión Europea y de los países de origen de los flujos.

nores, el presidente del gobierno canario llegó a pedir que se les aplicara la Ley de Extranjería y no la Ley del Menor y que se llevaran a cabo repatriaciones de menores.

LA REACCIÓN DE LA SOCIEDAD CANARIA SE HA CARACTERIZADO POR SU AMBIVALENCIA. LA SOLIDARIDAD Y EL BUEN HACER DE UNA PARTE DE LA POBLACIÓN SE HA CONJUGADO CON POSICIONES DE RECHAZO Y DE TEMOR ANTE LA INTENSIFICACIÓN DE LAS LLEGADAS

La reacción de la sociedad canaria se ha caracterizado por su ambivalencia. La solidaridad y el buen hacer de una parte de la población se ha conjugado con posiciones de rechazo y de temor ante la intensificación de las llegadas. La atención de los inmigrantes irregulares no podría haberse realizado adecuadamente sin la dedicación de las fuerzas de seguridad del Estado, los voluntarios y trabajadores de las organizaciones no gubernamentales o los trabajadores sanitarios y de los juzgados³¹ por mencionar algunos de los más implicados en el trabajo cotidiano. Sin embargo, el pulso de la opinión pública también se ha centrado en otros elementos,³² como el miedo y la sensación de invasión, la percepción de que la mayor parte de los recursos se destinan a los foráneos y el rechazo a la cercanía e instalación de centros de retención y de menores en algunos municipios, a partir de cierta criminalización de los irregulares y, especialmente, de los menores inmigrantes. Los episodios más graves tuvieron lugar en el mes de mayo, cuando varios cócteles molotov incendiaron en Bu-

³¹ En el mes de abril el presidente del gobierno regional entregó las llamadas Condecoraciones de Justicia a los partidos judiciales de aquellas localidades cuyos juzgados se desbordaron con las llegadas: Arrecife, Puerto del Rosario, San Bartolomé de Tirajana, Arona, La Gomera y El Hierro. Las corrientes migratorias inspiraron algunas de las letras del repertorio ofrecido por las murgas durante los carnavales.

³² No se disponen todavía, sin embargo, de datos que puedan sernos útiles para modular y caracterizar dicha opinión. En los últimos meses la Viceconsejería de Asuntos Sociales e Inmigración (Empleo y Asuntos Sociales) ha realizado una encuesta sobre las actitudes de los canarios sobre la inmigración y la integración de los inmigrantes, pero los resultados no son todavía públicos.

zanada, en el municipio de Arona, el depósito donde se trasladaban muchas de las embarcaciones anteriormente ancladas en el muelle de Los Cristianos. Los traslados desde el muelle se llevaron a cabo tanto para permitir la continuidad de la actividad portuaria como para evitar, según algunos responsables políticos, deteriorar la imagen de un puerto donde cada día llegan y salen miles de turistas. Este episodio fue el resultado de la persistencia de una serie de rumores entre la población en donde se indicaba que los inmigrantes y las embarcaciones podían ser transmisores de enfermedades, a las que se añadieron las declaraciones del alcalde de la localidad, indicando que las embarcaciones implicaban graves riesgos sanitarios.³³

Durante uno de los momentos de mayor intensidad de llegadas de inmigrantes irregulares a Tenerife, reapareció de nuevo la cuestión del control del crecimiento de la población y la defensa de ley de residencia. Así, a finales de octubre de 2006 tuvo lugar una manifestación en la capital de la isla bajo el lema "Basta ya, no cabemos más" convocada por la Confederación de Asociaciones de Vecinos, el grupo Identidad Canaria y secundada por los partidos nacionalistas CCN y PNC. Esta manifestación, a la que se unió el grupo radical españolista de ultraderecha Democracia Nacional, provocó una fuerte controversia en la opinión pública y fue tildada de racista y xenófoba por amplios sectores de la sociedad canaria, al compartir algunos de los lemas de la ultraderecha.³⁴ El efecto en la estrategia política del gobierno regional ha sido eludir la etiqueta de la ley de residencia de cara a las elecciones autonómicas de mayo de 2007, aunque, como hemos indicado, el control del crecimiento de la población y el incremento de las competencias autonómicas sobre la instalación de población extranjera y foránea en las islas sigan considerándose aspectos prioritarios de la agenda regional, aún más en un

contexto en el que los flujos de llegada se incrementan, a pesar de la vigilancia fronteriza en cuanto mejoran las condiciones climatológicas.

BIBLIOGRAFÍA

ALSCHER, S. "Knocking at the Doors of Fortress Europe: Migration and Border Control in Southern Europe and Eastern Poland". *Working Paper*. No. 126. San Diego: CCIS, 2005.

ANDREAS, P. *Border Games. Policing the U.S-Mexico Divide*. Ithaca: Cornell University Press, 2000.

ANGUIANO, M. "Rumbo al Norte: nuevos destinos de la emigración veracruzana". *Migraciones Internacionales*. No. 8, 2005. P. 82-110.

ARANGO, J. "Europa y la inmigración. Una relación difícil". En: BLANCO, C. (ed.) *Migraciones: nuevas moviidades en un mundo en movimiento*. Barcelona: Anthropos, 2006. P. 91-111.

ASOCIACIÓN PRO DERECHOS HUMANOS DE ANDALUCÍA. *Canarias: políticas migratorias, víctimas y violación de derechos humanos*. Sevilla, junio de 2006.

BALDWIN-EDWARDS, M. "La migración en la región del Mediterráneo". Inmigrantes. El continente en movimiento. *Vanguardia. Dossier*. No. 22, 2007. P. 18-27.

BALDWIN-EDWARDS, M. y ARANGO, J. (eds.) *Immigrants and the Informal Economy in Southern Europe*. Londres: Frank Cass, 1999.

BÁRBULO, T. "Cócteles molotov para dar fuego a las barcas", *El País*, 19 de mayo de 2006.

BARRIOS, L.; LAHLOU, M.; ESCOFFIER, C.; PUMARES, P. Y RUSPINI, P. *La inmigración irregular subsahariana a través y hacia Marruecos*. Ginebra: OIT. Programa de Migraciones Internacionales, 2002.

BENSAAD, A. "Sahel: Caravan of despair". *Le Monde Diplomatique*, septiembre de 2001.

³³ Las declaraciones de José Alberto González fueron recogidas en un artículo de Tomás Bárbulo. Véase *Diario de Avisos*, 14 de mayo de 2006 y Bárbulo (2006).

³⁴ Algunos de los lemas coreados fueron: "Una ley de residencia ya", "Lucha canario por tu tierra", "La isla se hunde, no cabemos más", "130.000 parados" o "No a la invasión poblacional".

--- "Agadez, carrefour migratoire sahélo-maghrébin". *Revue Européenne des Migrations Internationales*. Vol. 19. No. 1, 2003. P. 7-28.

COLLYER, M. "States of insecurity: Consequences of Saharan transit migration". *Working Paper*. No. 31. Oxford: Centre on Migration, Policy and Society (COMPAS)- University of Oxford, 2006.

COMITÉ DE EXPERTOS SOBRE POBLACIÓN E INMIGRACIÓN EN CANARIAS. *Informe sobre Población e Inmigración en Canarias*. Las Palmas de Gran Canaria: Presidencia del Gobierno, 2003.

CONSEJO ECONÓMICO Y SOCIAL DE CANARIAS. Dictamen 1/2004. "Dictamen Facultativo del Consejo de la Propuesta sobre dinamización económica y del empleo y sobre limitación del sobrecrecimiento de la población en Canarias", 2004.

CONSORCIO EUROMEDITERRÁNEO PARA LA INVESTIGACIÓN APLICADA SOBRE INMIGRACIÓN INTERNACIONAL (CARIM). "Mediterranean Migration". *Annual Report*. Florencia: European University Institute, 2005.

CORNELIUS, W.; MARTIN, P. Y HOLLIFIELD, J. *Controlling Immigration: A global perspective*. Stanford: Stanford University Press, 1994.

DE HAAS, H. "Morocco: From Emigration Country to Africa's Migration Passage to Europe". *Migration Information Source*, 2005.

--- "Trans-Saharan Migration to North Africa and the European Union. Historical Roots and Current Trends". *Migration Information Source*. MPI, 2006.

DÍAZ HERNÁNDEZ, R. "La inmigración marroquí en Canarias". En: LÓPEZ, B. (ed.) *Atlas de la inmigración marroquí en España*. Madrid: Observatorio Permanente de la Inmigración. Ministerio de Trabajo, 2005.

DIPUTADO DEL COMÚN. "Estudio sobre la inmigración irregular proveniente del Magreb y del África Subsahariana en la provincia de Las Palmas". Santa Cruz de La Palma: Parlamento de Canarias, 2001.

DOMINGO VALLS, A. "Reflexiones demográficas sobre la inmigración internacional en los países del sur de la Unión Europea". *Actas del 3 Congreso de la Inmigración en España*. Vol. 2. Granada, 2002. P. 197-212.

DOMÍNGUEZ MÚJICA, J. "La inmigración extranjera en Canarias en el cambio de siglo". *Estudios Geográficos*. Vol. 67. No. 1, 2006. P. 471-494.

ELLINGWOOD, K. *Hard Line. Life and Death on the U.S.-Mexico Border*. Nueva York: Vintage Books, 2004.

ELMADMAD, K. *La nouvelle loi marocaine relative à l'entrée et au séjour des étrangers au Maroc, et à l'émigration et l'immigration irrégulières*. Florencia: European University Institute, RSCAS, 2004.

ESCHBACH, K.; HAGAN, J.; RODRÍGUEZ, N.; HERNÁNDEZ, R. Y BAILEY, S. "Death at the Border". *International Migration Review*. Vol. 33, 1999. P. 430-454.

GABELLA, F. *Control de fronteras*. Madrid: Instituto Universitario de Investigación sobre Seguridad Interior. UNED (mayo de 2004), 2005.

GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, L. "Cambios en las tradicionales vías de entrada de los inmigrantes clandestinos a la Unión Europea". *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. Vol. VIII. No. 172, 2004.

GUIRAUDON, V. Y LAHAV, G. "Comparative Perspectives on Border Control: Away from the Border and Outside the State". En: ANDREAS, P. Y ZINDER, T. (eds.) *The Wall around the West: State Border and Immigration Controls in North America and Europe*. Maryland: Rowman and Littlefield Publishers, 2000. P. 55-80.

HUMAN RIGHTS WATCH. *The Other Face of the Canary Islands: Rights Violations against migrants and asylum seekers*. Vol. 14. No. 1, 2002.

IZQUIERDO ESCRIBANO, A. "Cuatro razones para pensar en la inmigración irregular". En: BLANCO, C. (ed.) *Migraciones: nuevas movi- lidades en un mundo en movimiento*. Barcelona: Anthropos, 2006. P. 139-159.

KHACHANI, M. "Migration clandestine au Maroc: enjeux et perspectives". Coloquio Internacional Entre protection des droits et mondialisation. Dynamiques migratoires marocaines: histoire, économie, politique et culture. Casablanca, junio de 2003.

--- "La emigración subsahariana: Marruecos como espacio de tránsito". Barcelona: Fundación CIDOB. *Serie Migraciones*. No. 10, 2006.

KING, R. Y BLACK, R. (eds.) *Southern Europe and the New Immigrations*. Brighton: Sussex Academic Press, 1997.

LAHLOU, M. "¿Qué hace Marruecos? ¿Qué puede hacer Marruecos?". En: BARRIOS, L. et al. *La inmigración irregular subsahariana a través y hacia Marruecos*. Ginebra: OIT. Programa de Migraciones Internacionales, 2002. P.124-132.

--- "Migration irrégulière sub-saharienne à travers et vers le Maroc". Coloquio Internacional Entre protection des droits et mondialisation. Dynamiques migratoires marocaines: histoire, économie, politique et culture. Casablanca, junio de 2003.

LÓPEZ SALA, A. "Políticas Migratorias en Territorios de Frontera". IV Jornadas Internacionales sobre Inmigración. La Mirada del Sur. Flujos migratorios hacia la Unión Europea. Gobierno vasco. Donosti, noviembre de 2006, 2006a

--- "Pasar la línea: el Estado en la regulación migratoria desde una perspectiva comparada". *Revista Internacional de Filosofía Política*. No. 27, 2006b. P. 71-100.

LORENZO VILLAR, M. "Marruecos, país de tránsito y emigración". *Atlas de la Inmigración Marroquí en España*. Taller de Estudios Internacionales Mediterráneos. Madrid: OPI (Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales) y Universidad Autónoma de Madrid, 2004. P. 58-60.

MARRONI, M. Y ALONSO MENESES, G. "El fin del sueño americano. Mujeres migrantes muertas en la frontera México-Estados Unidos". *Migraciones Internacionales*. No. 10, 2006. P. 5-30.

MARTIN, P. Y WIDGREN, J. "International Migration: facing the challenge". *PRB*. No. 57 (marzo de 2002), 2002.

MÉDICOS SIN FRONTERAS. "Violencia e Inmigración". Informe sobre la inmigración de origen subsahariano (ISS) en situación irregular en Marruecos. Septiembre de 2005.

MINISTERIO DEL INTERIOR. Gobierno de Marruecos. Dirección de Cooperación Internacional. *Informe Immigration et émigration au Maroc*, 2004.

PLAN ÁFRICA 2006-2008. (Plan de Acción para África Subsahariana). Ministerio de Asuntos Exteriores, 2006.

PUGH, M. "Europe's boat people: maritime cooperation in the Mediterranean". *The Chailot Paper*. No. 4. París: Institute for Security Studies. Western European University, 2000.

PUMARES, P. "La inmigración subsahariana y la política de extranjería en España". En: BARRIOS, L. et al. *La inmigración irregular subsahariana a través y hacia Marruecos*. Ginebra: OIT. Programa de Migraciones Internacionales, 2002. P. 52-91.

RUIZ-GIMÉNEZ, I. Y CEBOLLA, H. "Origen y causas de la emigración de África a España". Madrid: Centro de Estudios Políticos y Constitucionales. *Colección Foro. Inmigración y Ciudadanía*. No. 12, 2007.

SASSEN, S. *Los espectros de la globalización*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica, 2003.

SORROZA BLANCO, A. *La Conferencia Euroafricana de Migración y Desarrollo: más allá del "espíritu de Rabat"*. Madrid: Real Instituto Elcano. No. 93, 2006.

WHITE, G. "La inmigración laboral marroquí y los territorios españoles de Ceuta y Melilla". *Revista Internacional de Sociología*. No. 36, 2003. P. 135-168.

ZOLBERG, A. "The Archaeology of 'Remote Control'". En: FAHRMEIR, A.; FARON, O. Y WEIL, P. (eds.) *Migration Control in the North Atlantic World. The Evolution of State Practices in Europe and the United States from the French Revolution to the InterWar Period*. Nueva York: Berghahn Books, 2003.