

Espacio de Estudios Migratorios

Políticas de control En Europa Del Sur.

¿Una Tarea De Sísifo?

Anna Triandafyllidou

Traducción y epílogo en español, Papadodima Zampeta*

Profesora Asistente en la Universidad “Democritus” de Tracia, en Grecia y Senior Research Fellow en la Fundación Helénica para Políticas Europeas e Internacionales (ELIAMEP) en Atenas. Profesora en el Colegio de Europa en Brujas desde el 2002. Obtuvo su Licenciatura en Sociología en la Universidad Panteion en Atenas, Grecia (1990) y su Doctorado en Ciencias Sociales y Políticas en la European University Institute de Florence (1995).

email: anna@eliamep.gr o anna.triandafyllidou@eui.eu

Abstract

This paper discusses the immigration control policies of three southern European countries: Greece, Italy and Spain. The paper outlines the flows of irregular migrants through the EU’s southern maritime and land borders and seeks to assess the character and effect of the policies put in place to manage and/or stop these flows. The paper argues that policies have become increasingly based on international cooperation between countries of origin/transit and countries of destination rather than mere enforcement. However, their effectiveness remains questionable especially if one compares the number of immigrants discouraged or arrested with the sums of money spent. The role of human smuggling networks as well as the strong motivation of immigrants to reach a European country, are important factors that need to be addressed in the border management policy of EU countries. Moreover, there needs to be more coordination between general migration management policies, channels for legal migration, regularization policies and policies for border control. To this day, such coordination is only partial. The importance of a EU policy on migration control from

* Trabajadora Social licenciada por la Universidad de Patras Grecia. Maestranda en Políticas de Migraciones Internacionales, UBA, Argentina, Asesora de la Oficina de Educación para América Latina.

the South cannot be underestimated either although the costs and benefits of such policy need also to be more carefully considered.

Introducción

Los países denominados como *soft underbelly*¹ de la Unión Europea, han sido conocidos por la falta de un planeamiento de la inmigración a largo plazo. Los flujos inmigratorios que se han desarrollado en Europa del sur, sobre todo después de 1989 como resultado de los cambios geopolíticos y económicos en el área extensa de Europa por un lado (destacadamente tras el colapso de los países comunistas y la apertura de sus fronteras) y, también por otro, en todo el mundo (incremento de las diferencias globales entre Norte y Sur). España, Italia y Grecia, eran tradicionalmente países de emigración que “expulsaban” a trabajadores migrantes y a sus familiares al Norte y Oeste Europeo; también transoceánicas, hacia Estados Unidos, Australia y Canadá por más de un siglo. Consecuentemente no tenían ni políticas de administración ni tampoco de control. Sin embargo, esos dos aspectos se han desarrollado rápidamente como una reacción a los flujos relativamente masivos de entrada en Italia (a finales de 1980 y principios ya de 1990), en Grecia (principios de 1990) y en España desde finales de la década de 1990. Además, las políticas de control migratorio se han desarrollado bajo la presión de la Unión Europea para que los países del Sur dejaran de ser una de las “ruta fáciles” de los inmigrantes irregulares con destino al norte y oeste europeo.

El impacto de la política de la Unión Europea en cuanto a la configuración de controles migratorios, fronterizos e internos, en los países del sur, no debería ser subestimado. Aun así, existen otros factores que han condicionado largamente las políticas y prácticas de control migratorio en la región. En estos, entra la morfología geográfica de estos países, su posición estratégica en los caminos de migración mediterránea, la falta de experiencia migratoria previa y sus amplias economías de sistema informal que han proporcionado las oportunidades de empleo irregular a los inmigrantes.

Los tres países tienen largas fronteras marítimas en el Mediterráneo. Pequeñas islas como Lampedusa, entre Sicilia y África del Norte, o las islas griegas de Chios y Lesbos en el mar Egeo, o las islas Canarias en el Atlántico, se han transformado en lugares de recepción de lanchas y otros tipos de pequeños botes de tráfico ilegal para los

¹ Nota del traductor: el término se aplica en zonas de alta vulnerabilidad o permeabilidad (migratoria, en este caso)

inmigrantes irregulares desesperados de Asia y África. Aun con el sofisticado equipamiento tecnológico desplegado es difícil retener todas estas llegadas. Grecia también ha sido el destino de los flujos migratorios irregulares desde su frontera montañosa del norte con Albania, Bulgaria y Turquía, mientras una parte de la migración irregular desde la Europa del este aparentemente atraviesa los Pirineos en España con visa de turismo Schengen.

Mientras Italia y España son países más grandes, ricos y poderosos que Grecia, las 3 economías se caracterizan por desequilibrios estructurales, periodos de un relativamente alto desempleo entre los nativos y un amplio sector informal. Esas características han sido importantes para la atracción de inmigrantes irregulares y permiten para ambos, legales e indocumentados, la supervivencia a pesar del control migratorio o el fortalecimiento de las políticas. Dicha sobrevivencia y el asentamiento de los migrantes legales e irregulares, han sido directa o implícitamente favorecidos por la existencia previa de otros migrantes o redes de nativos, incluyendo ONG's que apoyan a los trabajadores migrantes y sus familias. Estas redes han sido vitales a la hora de encontrar alojamiento y empleo, y para conseguir acceso a servicios básicos, sociales y económicos, como registrar a sus hijos en la escuela, abrir una cuenta bancaria, obtener permiso de negocio, conseguir un préstamo o simplemente una línea telefónica.

Por último, pero no menos importante, los cuatro países son importantes destinos turísticos, lo que hace más difícil la implementación de estrictos controles fronterizos especialmente durante la temporada turística. Al mismo tiempo, algunos de los inmigrantes potenciales (en España particularmente) son dispensados de los requerimientos de visa por su origen latinoamericano. Estas medidas hacen la imposición del control en las fronteras realmente difícil.

En conclusión, a pesar de su diferente posición político-económica dentro de la U.E., Grecia, España, e Italia son marcados por sus rasgos sudeuropeos comunes respecto a los flujos migratorios y su control.

En las secciones siguientes, consideraré los retos que los países europeos del Sur confrontan en cuanto al control migratorio y sus políticas respectivas, discutiendo por separado las fronteras marítimas (que presentan el principal desafío para los miembros

del sur europeo) y las fronteras terrestres, como interés particular de Grecia. Por último busco estimar la oportunidad del éxito de las políticas de control en el sur de Europa.

Fronteras Marítimas y su Administración

La Unión Europea presta cada vez más atención a la administración de sus fronteras externas con la visión de prevenir y combatir la migración irregular. Éste había sido un tema de mayor consideración antes de la ampliación de la comunidad en 2004, aliviando la cooperación y entrenamiento mutuo entre las patrullas fronterizas en la U.E. de los 27, facilitando a los nuevos estados miembros de Europa Central y Oeste con equipamiento sofisticado y conocimiento operativo (know how). Más allá, el programa de European Neighbourhood Policy se estableció como objetivos principales la promoción de relaciones cordiales, estabilidad política y económica en el “barrio” oeste de la U.E. y, además, por un lado prevenir los flujos migratorios, y también externalizar la administración y control de los países vecinos antes que los inmigrantes irregulares alcancen las fronteras externas de la U.E. El programa recién se ha expandido para incluir la cooperación euro-mediterránea y la de los países de Medio Oriente, pero aún es muy pronto para acceder a sus alcances, especialmente sobre el frente migratorio.

Menos atención se había prestado hasta hace poco a la administración de las fronteras marítimas. La importancia de esas últimas se ha presentado agudamente desde 2006 a favor del incremento dramático e inesperado de la llegada de migrantes irregulares desde África subsahariana y Asia a las costas europeas de Sur.

Las Islas Canarias en el Atlántico, que forman parte del territorio español, han sido el destino preferido para miles de migrantes irregulares, que navegan desde la costa de Mauritania y Senegal en un viaje de una larga semana hasta Tenerife. Los datos han sido alterados significativamente, partiendo de 4.000 en 2001 y llegando aproximadamente a los 10.000 por año en 2002-2004, disminuyendo alrededor de los 5.000 en 2005 para aumentar otra vez a más que 30.000 en 2006 (lo que se llamó “año de crisis” para la frontera marítima de la U.E. en las islas Canarias) y cayendo nuevamente a aproximadamente 12.000 en 2007 (Ministerio de Interior, cita en Arago y Finotelli 2008) y a aproximadamente 10.000 personas en 2008.

En 2006, año del mayor número de entradas, había otros 4.000 inmigrantes irregulares retenidos cerca de la costa africana, mientras organizaciones no gubernamentales

españolas han registrado más de 1000 muertos en el cruce (se estima que el número actual de muertos podría ser 6 veces mayor). Durante el mismo tiempo (i. e. desde el año 2000) los números de llegadas al estrecho de Gibraltar, siendo 13-14.000 en 2001-2002, cayeron a la mitad con el transcurso de los años (estableciéndose en unos 7.000 por año). Como explicaré más adelante, el cambio de tendencia en el estrecho de Gibraltar se atribuye principalmente al funcionamiento del SIVE, el sistema integral de control fronterizo que se realiza por el gobierno español.

El destino más importante en términos numéricos el año pasado (2008) ha sido la pequeña isla de **Lampedusa**, al sur de Sicilia. Lampedusa recibe cada año entre 15.000 y 20.000 inmigrantes irregulares, principalmente africanos subsaharianos que salen de la costa de Libia, embarcados en grandes barcos de pesca u otros botes. En 2008 el número de inmigrantes irregulares interceptados al llegar a Lampedusa o a la costa siciliana llegó a 31.700 personas aproximadamente. Algunos de esos botes y también pequeñas lanchas llegan a las costas de **Malta**, equivocadamente o en un intento de evitar la intercepción de la policía guardacostas italiana. Como resultado, Malta recibió unos 1.800 migrantes irregulares durante el 2007 y 2.600 en los primeros nueve meses del 2008, un número dramáticamente grande para una isla superpoblada con 400.000 habitantes en total.

Las islas del Egeo en Grecia son el destino preferido para los inmigrantes irregulares asiáticos (afganos, iraquíes, sirios etc.) principalmente, que buscan entrar en Europa a través de Turquía cruzando sus estrechos pasos hacia las islas de Mitilene (Lesbos), Rodas, Samos, Quíos, o aun en algunas islas pequeñas como Leros. La policía guardacostas griega ha retenido cerca de 9.000 personas en 2007, y 15.000 en 2008, y estima que este número representa el 70-80% de toda la migración irregular de las fronteras marítimas griegas (Triandafyllidou y Maroufof, 2008)

La migración en las fronteras marítimas del Sur Europeo **en números totales, es relativamente pequeña**. Agregando los números declarados anteriormente, supone menos de 60.000 personas en 2008, poco menos de 50.000 en el 2007 y 45.000 aproximadamente en 2006, pero en 2005 eran menos de 30.000. Considerando que “la U.E. de los 15” (excepto Grecia) recibió en 2004 un total de 2.6 millones de inmigrantes según los datos de la OCDE, que se convierten en hogar para un millón y medio de

ellos, y la U.E. tiene una población total de 486.5 millones, se evidencia que esa migración irregular representa solo una pequeña fracción de los flujos y stocks irregulares y, realmente, un número ínfimo sobre la población total europea. No se puede ignorar el fuerte crecimiento de las personas interceptadas durante el mismo periodo, crecimiento duplicado en los últimos tres años. Los flujos son continuos, pero parecen dinámicos al cambiar sus rutas, dirigiéndose desde las Islas Canarias hacia el mar Egeo y a Lampedusa.

La naturaleza de la migración que cruza las fronteras marítimas, sin embargo, contiene un **supremo valor**: las llegadas son dramáticas, los pequeños botes vuelcan o se hunden cerca de la costa y los inmigrantes (incluso mujeres embarazadas y niños) a menudo mueren en su intento de llegar a territorio europeo. Decenas o algunos cientos (seguro no miles) de migrantes embarcados en cada uno de esos “botes de fortuna” llegan a pequeñas islas donde un menor número de africanos o asiáticos del sureste resultan muy visibles por los nativos. Los servicios y recursos en estos primeros lugares de llegada son limitados y los guardacostas, policía y los agentes migratorios, incluso el personal de las organizaciones internacionales (OIM, Cruz Roja, ACNUR) se encuentran incapaces de manejar estas pequeñas crisis. Con todo, esas son las características verdaderas del fenómeno que se describe más adelante, que deberían orientar la creación de políticas y no su explotación por los medios de comunicación.

En las secciones siguientes, destacaré las tres rutas principales por las cuales los inmigrantes irregulares de África y Asia alcanzan e intentan cruzar las fronteras marítimas del Sur Europeo. Discutiré los flujos y las tendencias, los medios de transporte y las estrategias para cruzar los límites marítimos ilegalmente y también las políticas principales que se llevan a la práctica en nivel nacional y europeo para dirigir el fenómeno. La última parte ofrecerá una estimación de la situación y presentará algunas propuestas de políticas para consideración en el ámbito de la Unión Europea.

Tres Rutas Principales hacia Europa desde el Sur

1. Desde Libia o Túnez a Malta e Italia

Italia está afectada principalmente por la inmigración irregular procedente de Libia y en menor medida desde Túnez. Ocasionalmente, migrantes con dirección a Lampedusa, a

medio camino entre Italia y Túnez (véase Mapa 1 abajo; Lampedusa está a 115 miles al sur de la costa siciliana, 180 millas al norte de Túnez) desvían su ruta hacia Malta como vimos anteriormente, bien por equivocación o para evitar los barcos de los guardacostas italianos y los aviones que patrullan el área.

Durante 2008, Lampedusa recibió aproximadamente 31.700 inmigrantes irregulares, principalmente durante los meses de verano. La isla recibía 15-20.000 migrantes irregulares por año pero la tendencia es creciente. Mientras el centro local de acogida puede acoger normalmente 190 personas (aunque informes de la OIM denuncian que en periodos de pico ha acomodado temporalmente más de 600 personas), los migrantes irregulares pronto se transfieren a los centros de recepción en Sicilia y otras regiones de Italia como Apulia. Por lo menos eso es lo que sucedía hasta principios del 2009, cuando el gobierno italiano decidió procesar a los interceptados directamente en Lampedusa, sin transferirlos a Sicilia. La decisión provocó una crisis local y humanitaria², pero el gobierno italiano no parece intentar cambiar su decisión.

Un porcentaje de inmigrantes que se dirigía a Lampedusa llega eventualmente a las costas de Malta. Como resultado, Malta ha recibido 2.800 migrantes irregulares y solicitantes de asilo en 2008. Aunque el número absoluto es relativamente bajo, la importancia relativa del flujo es significativa. Como argumentan las autoridades maltesas, la llegada de 300 migrantes irregulares (como pasó en una sola semana de junio de 2006) es para Malta el equivalente a 50.000 llegadas a la costa de España en el mismo periodo. Las autoridades entrevistaron a 660 migrantes, cerrando 645 casos. De ellos 15 personas se calificaron como refugiadas y a otras 293 se les otorgó el estatuto humanitario.

Los migrantes entrevistados por periodistas en Malta en 2007, declararon que están “atrapados” en la isla ya que su propósito era alcanzar Italia y desde allí dirigirse a otro país europeo. Al mismo tiempo, las autoridades maltesas reclamaban que la atención y los subsidios se orientaban hacia España por la emergencia en las islas canarias en 2006 (y en Ceuta y Melilla en 2007), descuidando su comparativamente pequeña pero substancial crisis a nivel local.

² Para mayor información: <http://www.aedh.eu/Emergency-in-Lampedusa.html>

Mapa 1: Italia y África del Norte



Fuente: Microsoft Encarta Enciclopedia, online, acceso el 17 febrero 2007

Los migrantes irregulares que llegan a Lampedusa provienen de gran parte de los países del África Sub-Sahariana, incluso de Etiopía, Eritrea, la República Democrática de Congo, Nigeria, Ghana o Senegal. Principalmente viajan a través de Sudán o Nigeria, al sur de Libia. Usan las antiguas rutas comerciales de las caravanas transaharianas, parando en el Agadez de Nigeria y luego moviéndose hacia el oasis de Sabha en Libia o a Tamanrasset en el sur de Argelia (véase Mapa 2 abajo).

Las dinámicas de este movimiento migratorio transahariano son importantes para establecer el asunto de la migración irregular hacia Italia y Europa y cómo manejarla. No son, por tanto, un fenómeno actual: la movilidad a través del desierto del Sahara ha existido históricamente por razones de negocio, conquista o peregrinación. La

movilidad transahariana y el mercado se han colapsado con el advenimiento del colonialismo y el diseño de límites estatales (artificiales), pero se incrementaron nuevamente desde las décadas de 1970 y 1980. Las razones han sido primordialmente el deterioro económico de las regiones subsaharianas, catástrofes ambientales (inundaciones), como también los conflictos étnicos que han impulsado el desplazamiento de países del Magreb (Mauritania, Marruecos, Libia, Argelia y Egipto). Libia en particular, en el contexto de los líderes libaneses, con la política panafricana de liderazgo de Muammar al-Qhadaffi en la década de los '90, se convirtió en hogar de un millón y medio de migrantes económicos que trabaja en la agricultura, construcción y servicios. Desde el año 2000, en cambio, existe un resentimiento aumentado dentro de la población libanesa y el mismo año hubo enfrentamientos violentos el mismo año entre nativos e inmigrantes subsaharianos. Como reacción, entre 2003 y 2005, las autoridades libanesas procedieron a deportaciones masivas de 145.000 migrantes irregulares hacia países subsaharianos.

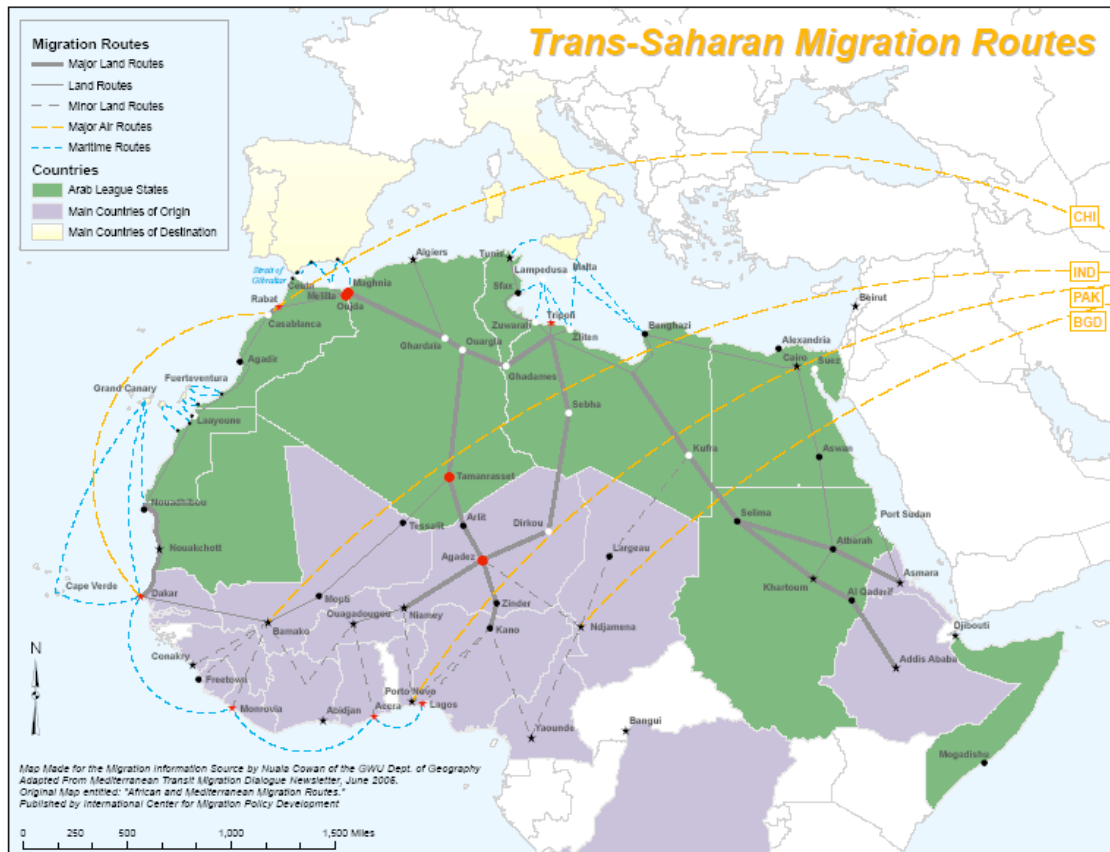
El cambio en la política migratoria libanesa ha producido un incremento de la migración irregular hacia el país y también el desplazamiento hacia el oeste de las rutas migratorias, por medio de Argelia o Marruecos, hacia España. Al mismo tiempo, algunos de los migrantes subsaharianos en Libia que inicialmente perseguían residir allí, deciden moverse a Europa por la situación decadente del país.

Según los testimonios de inmigrantes marroquíes llegados a Lampedusa (en agosto de 2006) el precio pagado a los traficantes por el viaje Marruecos-Libia-Italia era de 2000 euros. Estudios previos (de 2003) habían calculado el precio del cruce Marruecos-España en 500-800 euros para marroquíes y 800-1200 euros para africanos subsaharianos, haciendo notar que los precios son similares para el “pasaje” Libia – Italia.

Migrantes irregulares llegan a Libia en pequeños camiones o furgonetas pick-up, sobrecargadas. Normalmente pagan a varios traficantes (unos más y otros menos profesionales), diferentes tarifas para cada parte de su viaje, en función de la distancia o la dificultad del viaje (por tierra o mar). Apenas llegan a Libia, viajan al Norte para alcanzar la capital, Trípoli. Ya cuando están ahí, las redes de traficantes locales los colocaran en casas organizadas según su nacionalidad. Allí pueden esperar algunos días,

semanas o meses, hasta que su traficante les anuncie que “su” bote está listo para salir. Durante el tiempo de espera, a los inmigrantes en tránsito no se les permite arriesgarse a salir fuera de esas casas por miedo a que sean capturados. Los traficantes les proveen comida y agua.

Mapa 2: Rutas Migratorias Trans-saharianas



Fuente: <http://www.migrationinformation.org>, publicado el 1 noviembre 2006, acceso el 17 febrero 2007.

Aunque los migrantes irregulares emplean a los traficantes por su propia iniciativa y con un plan concreto en mente, no tienen ningún control sobre las condiciones de viaje (tipo de bote y cuestiones de seguridad), y generalmente tienen muy poca información sobre donde el lugar adonde se dirigen exactamente y cuál es la situación y política migratoria que confrontarán a su llegada.

Algunos de ellos eligen Italia intencionalmente porque otros se lo han recomendado (es verdad que la mayoría de los entrevistados por investigadores y periodistas destacan la importancia de la información obtenida y de los rumores que facilitan los migrantes que retornaron a su pueblo o ciudad de origen, contando historias de lo rica que es Europa y

de lo fácil que es empezar una nueva vida allí). Muchos, sin embargo, eligen Italia por casualidad o, realmente, no tienen preferencias entre los países europeos.

La guardia costera italiana ha incrementado gradualmente el patrullaje de Lampedusa y de las costas sicilianas, pero los resultados no se consideran espectaculares, ya que el área es bastante amplia. El cruce entre Libia y Lampedusa o Malta dura varios días en viejos y sobrecargados barcos de pesca u otro tipo de botes. Los barcos retenidos cerca de la costa maltesa o italiana son normalmente acompañados hasta el puerto italiano de Lampedusa o Sicilia, donde los inmigrantes son atendidos por médicos y se examinan sus condiciones de salud; mientras, son temporalmente retenidos en los Centros de Recepción con el propósito de investigar su identidad y documentación. Posteriormente, se les otorga la orden de deportación y frecuentemente los dejan libres. La mayoría de ellos viaja al norte hacia otras regiones italianas o incluso a otros países europeos y, así, entran en los extensos grupos de trabajadores migrantes irregulares en Europa.

Por un breve periodo en 2003, Libia e Italia cooperaron en un esfuerzo para controlar la migración irregular desde el África subsahariana a Europa. Las políticas implementadas en este contexto, aun así, son altamente cuestionables. Libia tuvo de facto que aceptar la readmisión de miles de migrantes irregulares que han entrado en Italia partiendo de Libia, y a la vez los ha deportado a países de África subsahariana y Asia. Solo entre agosto de 2003 y diciembre de 2004, 5.688 personas fueron retornadas a los países declarados de origen, en los cuales se incluyen Bangladesh, Egipto, Eritrea, Ghana, Mali, Níger, Nigeria, Pakistán, Sudán y Siria en más de 50 vuelos charter, financiados en parte por Italia (ésta era una política adoptada por el primer gobierno de Silvio Berlusconi, pero no siguió después). Estas operaciones se llevaron a cabo descuidando totalmente el principio de no-devolución y sin dar la posibilidad a los irregulares en necesidad de protección de aplicar al asilo cuando llegaban a Italia. La readmisión a Libia y la inmediata deportación se les otorgaban sin respeto a las provisiones de la Declaración de Génova sobre Refugiados (1951), la cual Italia había radicado pero no Libia. ONG's y organizaciones internacionales también denuncian que las condiciones de deportación son tales que la supervivencia de los deportados está en peligro.

Después de la Conferencia Inter-ministerial de Migración organizada en cooperación de las Uniones Europea y Africana en noviembre de 2006, el gobierno libanés ha accedido

a que las fuerzas guardacostas italianas y maltesas patrullaran sus fronteras marítimas del norte con la cooperación de las fuerzas libanesas, con el fin de prevenir la migración irregular hacia Italia y la U.E. Ésta última también ofreció ayuda a Libia para controlar su inmensa frontera del sur en el desierto de Sahara.

2. Desde Marruecos y África del Este, a España

La segunda ruta principal desde África sub-sahariana a Europa es mediante los país del Magreb a España. La ruta tradicionalmente pasa por el Estrecho de Gibraltar, donde el cruce entre Marruecos y España es de solo 9 millas (cerca de 15 km) de ancho, o también mediante la frontera terrestre, entre los dos enclaves españoles de Ceuta y Melilla, en la costa mediterránea del Sur. Con todo, en los últimos 10 años el cruce de Gibraltar se ha vuelto más riesgoso por la intensificación de la vigilancia fronteriza. Como resultado los traficantes no hacen el cruce junto con sus clientes sino que prefieren entregar la navegación a los propios migrantes tripulantes.

El cruce del limite terrestre en Ceuta y Melilla se ha convertido virtualmente imposible por las dos vallas de metal y alambre, cada una de 6 m de altura, construidas con la ayuda económica de la U.E. y vigiladas 24 h al día por guardias fronterizos con sofisticado equipamiento tecnológico. Sin embargo ocasionalmente estas valles son asaltadas por varios cientos de inmigrantes y mientras la mayoría se ve forzada a retroceder, algunos logran pasar mientras otros mueren. Cabe notar que alrededor de 40.000 personas por año intentan cruzar la frontera terrestre de Ceuta y Melilla, escalando la valla, tomándola por asalto o nadando alrededor del borde. Para evitar la turbulencia social dentro de las ciudades, a los que logran entrar se les permite viajar a España o se transfieren a centros de detención en la península por las autoridades españolas.

El mejor patrullaje en la costa mediterránea marroquí ha dado lugar a la diversificación de las rutas migratorias en el sur de la costa atlántica de Marruecos y más al sur en años recientes en Mauritania, Senegal y últimamente Gambia (vea Mapa 4 abajo). El cruce no está más en la región sud-española de Andalucía, si no en las islas Canarias del Atlántico (que también son territorio español), a unas 620 millas (1.000 Km..) al este de la costa africana.

Mapa 3: Ceuta y Melilla



Fuente: <http://www.africa-turismo.com/mapas/ceuta.htm>

Los migrantes irregulares llegados a las islas Canarias se estiman aproximadamente en unos 9.000 en 2004, eran alrededor de los 6.000 en 2005 y se han incrementado dramáticamente a más de 25.000 en 2006. De ellos 24.000 eran contenidos apenas llegaban; aparte, casi 4.000 fueron detenidos cerca de la costa africana y fueron retornados y más de 1.000 han muerto en el cruce. ONGs españolas en las islas Canarias estiman que de todas formas el número de muertos podría ser 6 veces mayor para el 2006. Estimaciones similares ha dado la organización de Medialuna Roja en Mauritania, donde sitúan la cifra de muertos, sólo para el periodo de enero-mayo de 2006, en al menos 1.600 personas.

El viaje desde Mauritania o Senegal a las islas Canarias dura entre 7 y 10 días. La organización del viaje y las características de tráfico son semejantes a las que describí anteriormente respecto de Libia e Italia. Se estima por los periodistas que cerca de 100 personas llegan diariamente a Nouadhibou en Mauritania desde Senegal y otros países subsaharianos. Apenas llegan, contactan con las redes de tráfico y puede que alquilen hasta habitaciones para ellos mismos por 3 euros por día. Allí esperan embarcarse en el bote hasta las islas Canarias. La cuantía pagada para el cruce, varía entre 400 euros para un bote de madera abierto, hasta 1.500 euros para un bote con estructura de acero.

Mapa 4: Mauritania y las Islas Canarias



Fuente: Mapa político del Sahara Este, véase <http://www.lib.utexas.edu/maps/africa/westernsahara.jpg>, acceso el 21 febrero 2007.

Las autoridades mauritanas y senegalesas son incapaces de patrullar eficientemente sus fronteras marítimas, porque carecen de ambos recursos, humano y tecnológico. Entre agosto y diciembre de 2006 el FRONTEX (Agencia Europea para la Administración de la cooperación operacional en las Fronteras Externas), ha organizado una operación de patrulla fronteriza junto con la participación de España, Italia, Portugal, Finlandia, y la cooperación mauritana. Entre los medios usados estaban incluidos no solo botes de velocidad alta y personal especializado sino también aviones y helicópteros. La operación (llamada HERA II), facilitó la retención de 3.668 inmigrantes irregulares de 57 diferentes botes que se vieron obligados a volver a la playa africana.

El éxito relativo de la operación se atribuye al aterrador efecto de los cruces fracasados, así como también a la publicidad de los medios de comunicación cuando abordan el

asunto. No obstante la guardia costera italiana informa que la disminución de los intentos de cruce se debe a las malas condiciones climáticas durante los últimos meses de 2006 y al comienzo del mes de Ramadán.

Es digno de mencionar que los botes rígidos de madera que frecuentemente se usan por los migrantes irregulares pueden ser detenidos desde una distancia corta (aproximadamente 2 millas), porque se “esconden” de los radares en las grandes olas del océano. Como el área de patrullaje es muy larga, se hace aun más difícil, a pesar del uso de aviones y helicópteros, detectar efectivamente todos o la mayoría de los botes que parten desde la costa mauritana o senegalesa. El éxito de estos esfuerzos de patrullaje en conjunto puede parecer significativo, comparándolo a la ausencia total de controles, ya que la administración marítima fronteriza de Mauritania y Senegal se ha dejado a cargo sólo de su guardacostas. Aún así, el coste de estas operaciones se pone bajo consideración (HERA II costó 3,5 millones de euros, de los cuales 2,8 millones fueron contribuidos por la propia FRONTEX), su efectividad es cuestionable. Menos de 4.000 retenidos durante el HERA II representan menos del 20% de todos los migrantes llegados a las islas Canarias en 2006. Además, no hay garantías de que los que detuvieron esta vez no lo intentarán de nuevo, en algunas semanas o meses.

Aunque la ruta de Mauritania o Marruecos hacia las islas Canarias no se haya abandonado, la presión de la migración irregular ha disminuido en los últimos dos años (2007-2008). No está claro si esta tendencia es el resultado de las operaciones FRONTEX o del alto riesgo del tránsito. Lo que queda claro es que hubo una diversificación de las rutas hacia las costas italianas y griegas.

3. Desde Turquía a Grecia

La principal ruta irregular migratoria desde Asia a Europa atraviesa Turquía hacia Grecia, cruzando los estrechos que separan Turquía continental de varias islas griegas del Egeo (Mítilene –Lesbos- o Quíos) y también el río Evros en la parte noreste de la frontera en Tracia, embarcados en pequeños botes. Cruzan por la noche, muchas veces acompañados por traficantes que se esconden entre sus clientes. Apenas cruzan el río Evros les dan instrucciones y frecuentemente los dejan abandonados a su propia suerte. No arriesgan ser capturados a lo largo de la fuertemente vigilada frontera griego-turca en Tracia o encontrarse con un campo minado. Existen varios informes trágicos de

migrantes traficados que perdieron su vida en un campo así, en su intento de cruzar la frontera (Papadopoulou 2004; Antonopoulos y Winterdyk 2006). Los migrantes traficados usualmente son detenidos por la policía guardacostas griega o los guardias fronterizos y se transfieren a los centros de detención locales. Inicialmente son interrogados por guardacostas especializados o funcionarios de la policía con el fin de establecer su lugar de origen y localizar a los traficantes entre ellos.

Es común que los migrantes irregulares que intentan cruzar la frontera marítima de Turquía con la Unión Europea oculten su identidad con el propósito de evitar ser retornados a su país de origen. Después de la fase de pre-interrogación, los traficantes son acusados mientras los migrantes permanecen hasta 3 meses en los centros de detención y paralelamente el ministerio intenta establecer su identidad con la colaboración de los países de origen y de tránsito (Kanellopoulos et al. 2006: 58-59). No obstante, pueden exitosamente objetar acerca de su detención (usando los servicios de un abogado) y consecuentemente ser liberados con una orden de deportación por la que tienen que abandonar el país en un plazo de 30 días. Aunque en el caso de detención trimestral, si las autoridades policíacas no han podido establecer su identidad para repatriarlos o retornarlos al último país de tránsito (en este caso Turquía), están obligados a liberarlos otorgando evidentemente una orden de deportación. En todos los casos, los extranjeros irregulares se registran en el sistema de EURODAC y si vuelven a detenerlos su archivo de datos entero está disponible en la base de datos de este sistema.

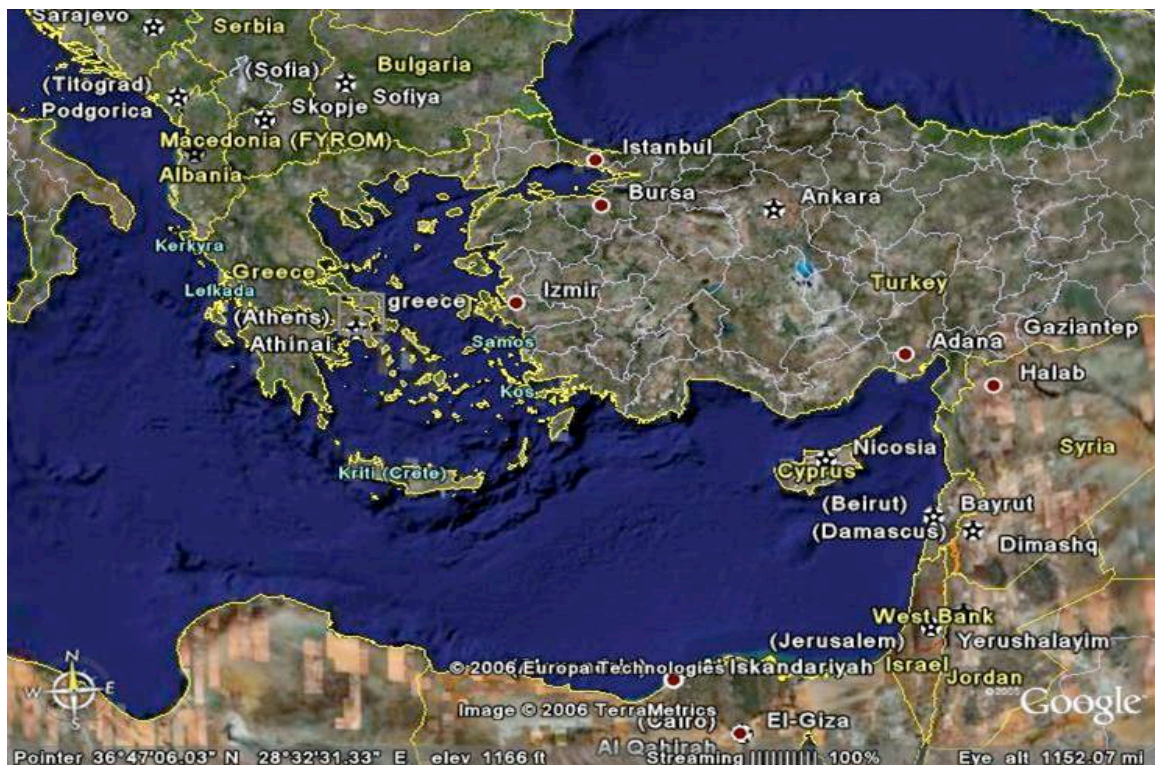
En la práctica, en muchos casos, los migrantes irregulares son liberados y continúan su viaje en ferry desde las islas, a pie, o en camión (si han cruzado el río Evros) con la visión de reunirse con sus parientes, amigos o connacionales en la capital griega de Atenas. Una vez que lo logran, o se establecen ahí y se insertan en el mercado laboral informal, o se mueven a otro estado de la U.E., dependiendo de dónde tenían el propósito de irse y/o tienen más contactos (Papadopoulou 2004).

La cifra de los migrantes irregulares que entran en Grecia mediante sus fronteras marítimas no es particularmente alta (varía entre 3.000 en los principios de 2000 y 20.000 aproximadamente en el último año). Lo que se nota más es su crecimiento anual durante el último periodo (desde 2006 en particular). Las nacionalidades principales de los detenidos son afganos, iraquíes-kurdos y pakistaníes, siguen los kurdos-turcos, otros

iraquíes, algunos turcos e iraníes. Algunos egipcios y sirios también se han registrado, así como un creciente número de somalíes.

La longitud de las costas de las islas griegas en el Egeo y su cercana proximidad a la costa Turca hacen la política en esta parte de la frontera externa marítima de la U.E. particularmente demandante, en términos de recursos humanos y equipamiento tecnológico.

Mapa 5: Grecia y Turquía



Fuente: adaptado del Ministerio Griego de Marina Mercantil, departamento de Seguridad, febrero 2007.

A pesar de que los oficiales tanto del Departamento de Policía Griega y el Ministerio de Marina Mercantil afirmen que las operaciones y su personal trabajan con respeto absoluto a los derechos humanos de los migrantes (Triandafyllidou y Maroufouf 2008), hay evidencias de lo contrario. Precisamente, se han dado reportes por la ONG Pro Asyl y un informe de investigación del Ombudsman griego³ refleja con preocupación que los migrantes irregulares están frecuentemente obligados a retornar a Turquía (son

³ Véase carta de Ombudsman Griego: http://www.synigoros.gr/pdfs/_proasul.pdf (acceso el 14.12.2007) y artículos periodísticos en uno de los más grandes diarios griegos, *Eleftherotypia* (31 octubre y 1 noviembre de 2007).

embarcados forzosamente a sus botes y se trasladan hasta aguas turcas; otros están obligados a cruzar de vuelta el río Evros en la frontera noreste de Tracia), sin la previa provisión de primer auxilio y sin ser informados sobre su derecho de pedir asilo en Grecia. Ocasionalmente son golpeados o amenazados para revelar información sobre sus traficantes.

4. Comparación y Propuestas para una Acción Futura

Las fronteras marítimas del sur europeo son desafiadas por las tres principales rutas de migración irregular. Dos de estas rutas (Libia o Túnez a Italia (y Malta) y Mauritania, Marruecos y más recientemente Senegal a España mediante las islas Canarias) tienen muchas similitudes. Aunque se trata de 2 diferentes rutas, se alimentan por las mismas poblaciones, principalmente hombres jóvenes subsaharianos de una gama amplia de países de África Central y del Este y también del Cuerno de África. Las modalidades de tráfico y los medios usados son más o menos similares. El cruce terrestre se hace a pie, furgonetas pick up o camiones. Los cruces por mar se hacen con viejos barcos de pesca, pequeños botes de madera o en otros medios marítimos. La calidad y seguridad de esos botes es muy pobre. Pero los inmigrantes involucrados tienen la determinación de intentar pasar, gastan mucho dinero y arriesgan sus vidas por un pasaje al “paraíso europeo”.

Las redes de tráfico se asemejan bastante en sus modus operandi: son redes flexibles, operadas por agentes o grupos locales independientes. También algunas veces engañan (o abandonan) a sus clientes en la mitad de su viaje, entre el país de origen y Europa, y no les quedará otra opción que intentarlo nuevamente. Las redes parecen ser dinámicas, floreciendo allá donde nuevas oportunidades aparecen (como en Mauritania, Senegal y Libia en los últimos años), y desaparecen o reducen sus acciones en el área de mejor vigilancia, en el Estrecho de Gibraltar. El coste de los cruces también varía de forma similar, desde cientos hasta pocos miles de euros por persona. Los precios fluctúan dependiendo del riesgo involucrado, la calidad de los botes y otros factores.

Las operaciones de patrullaje en la frontera marítima en estos dos caminos son realmente costosas, requieren equipamiento sofisticado y caro y en ambos casos se ven impedidas por el área inmensa que debe ser patrullada; los inmigrantes deben ser

capturados cerca de la costa de salida para poder ser enviados a Libia o Mauritania, por ejemplo, y que no sean aceptados en un centro de recepción en territorio europeo.

De hecho, en muchos casos los migrantes son retenidos apenas su llegada o son rescatados cerca de la costa europea, bien porque su bote se hundió o bien porque el traficante los tira al mar. Investigadores han estimado el riesgo de morir mientras se cruza a España o Italia en 1%, pero evoluciones recientes de cruces más largos en el Atlántico desde Mauritania o Senegal hacia las islas Canarias, se estima en un 50% el riesgo de muerte (muchos de los que mueren no son encontrados nunca). Se podría estimar que la gran mayoría de los que llegan a las islas Canarias, Lampedusa o Malta, son detenidos por simple razón de que estas islas son pequeñas, lejos del territorio continental y es casi imposible evitar la detección por la policía o los guardacostas.

Una parte de los detenidos son expulsados a los países de tránsito o de origen, dependiendo de si se puede establecer su identidad, y también de las negociaciones bilaterales entre España y Marruecos o Mauritania y entre Italia y Libia.

La ruta de los países asiáticos hacia Grecia por Turquía es de diferente naturaleza. Esta ruta está usada primordialmente por iraquíes, afganos y paquistaníes. El riesgo para la vida es bastante más bajo: la mayoría sobrevive al cruce. La policía guardacostas estima que detienen alrededor del 70-80% de todos los migrantes irregulares que cruzan la frontera. Los inmigrantes que no son detenidos toman un ferry hacia una isla distinta del Egeo y logran llegar a la Grecia continental. La misma ruta se toma si son capturados y posteriormente se liberan de los centros locales de recepción con una orden de deportación. Las organizaciones internacionales han, sin embargo, apuntado su preocupación porque a los potenciales solicitantes de asilo, no se les provea de las facilidades previstas por la Convención de Génova (1951) para solicitar asilo, si lo desean, a su llegada a Grecia. Aun así, una investigación reciente sugiere que algunos de los que podrían solicitar el asilo (por ejemplo de la etnicidad kurda) no desean hacerlo porque prefieren continuar su viaje hacia el Este y el Norte, con el propósito de alcanzar un país donde tengan parientes y solicitar asilo ahí. Otro motivo para esto es que Grecia tiene un porcentaje de aprobación extremadamente bajo en cuanto a las aplicaciones de asilo (0.3 % en un primer instante y 11% en apelación, al contrario de la

mayoría de los países europeos, en los cuales la proporción de aprobaciones oscila entre el 20% y 40%).

Las medidas tomadas para combatir estos tres caminos son también semejantes: involucran esfuerzos intensivos de patrullas en las fronteras marítimas las 24 h del día, durante el año entero, usando considerables recursos humanos y técnicos. También involucran esfuerzos cada vez más intensos de cooperación con países de tránsito, y externalizan el control fronterizo a estos países. Éste es el caso actual en cuanto a Italia y España y los países del Magreb y, menos, el caso de Grecia y Turquía. No obstante, todos los países miembros involucrados de la Unión Europea ejercen alta presión por separado o a través de la U.E. sobre los países de tránsito, exigiendo un control más eficiente de sus fronteras. Cabe notar que este control algunas veces “olvida” las consideraciones humanitarias: la readmisión y deportación de los migrantes irregulares de los países de tránsito no satisface los estándares humanitarios de la Unión Europea y a menudo violan el principio de no devolución.

Otro tema importante para considerar es el hecho de que una vez que los migrantes comienzan su viaje, es casi improbable que paren antes de llegar a un lugar (África del Norte o Europa) donde puedan conseguir empleo y/o sentirse asegurados. La razón es que, en general, durante su viaje piden dinero o préstamo a varios traficantes que se supone deben devolver cuando estén en Europa. Esta situación junto con su necesidad inicial de migrar hace que muchos de ellos estén determinados a “irse o morir”. A pesar de que son detenidos en el límite externo de la U.E., muchas veces no se desaniman a intentarlo de nuevo.

El establecimiento de la agencia FRONTEX en 2004 ha promovido la evolución de operaciones en conjunto entre todos los estados miembros de la U.E. entre países del Sur y del Norte que se ven afectados por la migración irregular, convertidos en países de tránsito o destino. Aun así, la efectividad del coste de estas operaciones y su impacto en general sobre el control de la migración en la parte Sur de Europa es un punto por investigar. Nuestro breve estudio muestra que los cruces irregulares, en total, en la frontera marítima del sur europeo, involucra un número de migrantes relativamente pequeño mientras atrae por otro lado la amplia atención de los medios de comunicación y una gran proporción de fondos para la administración fronteriza. Como Arango y

Finotelli (2008) argumentan en su estudio sobre España, las políticas globales como éstas que gradualmente desarrolló España en cooperación con Marruecos y Senegal, son necesarias para administrar las presiones migratorias del África de Norte y subsahariana y también desde Asia. Se deben considerar como una parte integral de las políticas de control fronterizo. Aunque Italia y Grecia (Triandafyllidou y Maroufouf 2008) lo han asumido, aún no han desarrollado políticas adecuadas de codesarrollo con los más importantes países de expulsión y tránsito en su vecindario inmediato.

Fronteras Terrestres y su Administración

Aunque la frontera marítima es una de las mayores preocupaciones de los estados miembros del sur de la U.E., la frontera verde externa en el Suroeste necesita también ser considerada. Grecia es el único de los estados miembros del Sur que tiene una larga frontera terrestre con países no miembros. La frontera de norte y noreste, ha presentado un gran desafío para las autoridades griegas sobre el control migratorio desde los principios de los '90.

La migración irregular del Norte toma diferentes rutas incluso desde Turquía vía FYROM y Bulgaria y también desde Grecia, vía Albania hasta Italia (Antonopoulos y Winterdyk 2006: 453). La investigación empírica de esos dos autores, muestra que una variedad de medios se usa por los migrantes irregulares, incluyendo transportes públicos, camiones, taxis y motocicletas. Las tarifas de tráfico oscilan mucho (Ibíd.) y pueden variar entre 150 USD y 7000 USD, dependiendo del riesgo, la naturaleza y longitud del cruce (vía terrestre o marítima). En cambio, obviamente no todos los migrantes irregulares usan los servicios de las redes de traficantes. Hasta ahora, las operaciones de la policía y las patrullas de guardias fronterizas para combatir la migración irregular han atraído menos la atención de los medios de comunicación o la opinión pública que los límites marítimos y los posibles abusos de poder por la policía guardacostas y los oficiales de policía en el lugar. Eso resulta interesante si alguien anota que el límite norte griego ha sido el punto principal de entrada para los migrantes indocumentados especialmente en los '90, no solo de ciudadanos albanos sino generalmente de personas provenientes de países de Europa del Este y Central (Albania, Polonia, Rumania, Bulgaria) y de Eurasia (Georgia, Moldavia, Ucrania, Rusia). La explicación quizás este en el hecho de que muchos de los inmigrantes indocumentados que cruzaron las fronteras del Norte lo hicieron solos o en pequeños grupos, caminando

o en coche a lo largo de caminos desguardados. Una segunda explicación es que muchos de esos migrantes usaron pasaporte y documentos falsos (Papantoniou et al. 1998) y así entraron legalmente, pero después expiraron sus visas y permanecieron más tiempo

Antonopoulos y Winterdyk (2006) también señalan los avances de las redes de tráfico a lo largo de los años. Hasta 1998, cuando se establecieron las fuerzas griegas para el control migratorio terrestre, y también con la intensificación de las patrullas costeras cerca de Corfú, muchos albanos habían sido traficados a pie, atravesando las montañas o en lanchas rápidas desde la costa albanesa a Corfú, o a la costa griega al norte de la frontera griego-albanesa. Papakonstantis (2000) calcula en un 75,5% el porcentaje de migrantes indocumentados que entran a Grecia por medio de las montañas, 14%, cruzando el río y solo un 10% cruza el mar. Los datos del Ministerio de Interior confirman esta visión.

Hubo una operación conjunta de FRONTEX implementada en Grecia llamada POSEIDON⁴ (I y II). Fue una operación combinada por tierra y mar, con su objetivo centrado en las fronteras terrestres griegas con Turquía al este, Albania y Bulgaria al norte y también el mar Egeo, ocupando barcos de patrullaje y vehículos militares, radares fijos y móviles y vigilancia aérea. Cada fase de la operación POSEIDON derivó en la detención de no menos de 1000 inmigrantes, y en total detuvieron a cerca de 30 traficantes. Además, alrededor de 350 migrantes ilegales fueron expulsados a su país de origen y se incautaron algunos cientos de documentos falsificados.

Las fronteras terrestres no representan un mayor desafío para ninguno de los otros tres países europeos del Sur, ya que éstas son fronteras internas de la U.E., y progresivamente sin fronteras en absoluto (por su participación en el área de Schengen, un área de no fronteras internas).

⁴ http://www.frontex.europa.eu/examples_of_accomplished_operati/art8.html

5. Puntos de Conclusión en Consideración de las Políticas y Prácticas de Control Migratorio

A modo de conclusión, nuestro estudio muestra que Grecia, Italia y España confrontan retos importantes respecto a la presión de la migración irregular ya que sus costas son las fronteras externas de la U.E. Están expuestas a dos principales caminos de la migración irregular: uno de Asia, el Medio Oriente, y otro de África a través de sus costas del Sur y sus islas en el Mediterráneo. Grecia, además, está expuesta a un segundo camino desde los países excomunistas mediante la frontera griega terrestre en el norte (principalmente Albania pero también FYROM y Bulgaria). Los esfuerzos para combatir las entradas ilegales con controles fronterizos y el fortalecimiento de los controles internos han variado con el paso de los años. Mientras en 1990 los controles eran masivos aunque ineficaces, hoy los controles internos son destinados y selectivos (áreas específicas o personas de una cierta apariencia física, estereotipada, o mediante códigos de vestido...). No está considerado que este tipo de controles puedan molestar también a migrantes legales.

Las políticas de control externo restan cada vez más atención a la cooperación con países vecinos. Acuerdos de readmisión se han firmado entre Grecia y Albania, Bulgaria y un Protocolo de Readmisión con Turquía, mientras existen acuerdos bilaterales de cooperación en la frontera de Grecia con FYROM. España e Italia han firmado acuerdos de readmisión y cooperación local con Marruecos (España) y Libia (Italia). La implementación del Protocolo de Readmisión entre Grecia y Turquía está lejos de ser satisfactorio pero las autoridades Marroquíes y libanesas han sido generalmente más cooperativas.

En general, la filosofía de reforzamiento de los controles externos ha cambiado desde los 90: los países europeos del sur no buscan defender sus fronteras de adentro, o mejor, no solo. Buscan actuar en cooperación con los países vecinos más importantes de envío, o países de tránsito, ofreciendo a cambio programas de migraciones estacionales y ayudas de desarrollo.

Respecto a los controles migratorios, Italia, España y Grecia se han beneficiado de las operaciones fronterizas de patrullajes en conjunto. No obstante, la efectividad de los costes de esas operaciones es cuestionable.

La operación podría ir más allá aún si las acciones de control y administración se celebraran con la asistencia de organizaciones internacionales como la OIM (Organización Internacional para la Migración), como sucedió en el caso de Albania con Italia a principios de 2000, con el fin de combatir efectivamente el tráfico y la trata humana y de difundir información a los migrantes interesados sobre los peligros del cruce fronterizo ilegal y sobre el trabajo y la residencia indocumentada en Grecia.

Nuestro estudio muestra que existe una coordinación intencionada pero limitada entre los controles externos e internos y la política general de administración de los flujos y stocks migratorios. Los intentos de control fronterizo han aumentado con el paso del tiempo, a pesar del hecho de que durante los últimos 10 años estos 3 países han realizado más que un programa de regularización extensiva.

Alguien esperaría que después de estas regularizaciones repetidas, habría un esfuerzo coordinado, por un lado para regularizar la migración legal y evitar los errores del pasado, mientras, por otro, combatiría la migración irregular. Sin embargo, excepto el caso de España, en los otros dos países, ambas partes de la política parecen ser implementadas independientemente una de la otra. Al mismo tiempo que las autoridades gubernamentales son conscientes de que la migración no se puede evitar mientras persisten inequidades socioeconómicas dramáticas entre los países expulsores y receptores, no tienen un plan global para administrar la migración. Sus políticas de control, en cierta medida, parecen desvinculadas de la regularización, de la administración y de las políticas de integración, realmente buscando cumplir una tarea de Sísifo.

Epilogo de la edición en español

Las Fronteras Actuales

Papadodima Zampeta*

La conversión de los espacios fronterizos en un tema clave dentro de las nuevas transformaciones globales surge como necesidad por su importancia económica, política y a la vez cultural y antropológica. Los límites geopolíticos son el escenario donde cada vez más con mayor fuerza se implementan políticas de administración del mercado y de los flujos migratorios.

Las alianzas y en cierto modo sumisiones de los estados en los recientes procesos de integración regional, muestran las pautas de las políticas compartidas entre los estados-miembros y aseguran los medios para los objetivos comunes. De dichos procesos, tres son los más destacables en materia de avances y diversidad (sin subestimar la alianza asiática que evidentemente es un modelo distinto); la Unión Europea, el Nafta y el MERCOSUR. Podríamos rescatar que son procesos que cuentan con una vida de más de una década, pero en materia de migración coordinaron sus políticas a finales de los 90 hasta hoy en día (excepto MERCOSUR), orientándose hacia una compleja legislación para el combate de la movilidad humana indocumentada.

En materia de cooperación, definitivamente la Unión Europea tiene el cetro en la coordinación de acciones en todos los niveles de forma integrada, mientras que, en la Alianza de Norte América, los Estados Unidos plantean unilateralmente políticas para sus aliados (Canadá y México). El MERCOSUR, por otro lado, con la relativa homogeneidad de desarrollo entre los países miembros y la falta de países hegemónicos en su bloque⁵, procede a la implementación de políticas migratorias bien integrales para los miembros y no miembros de la comunidad del Sur.

* Trabajadora Social licenciada por la Universidad de Patras, Grecia. Maestranda en Políticas de Migraciones Internacionales, UBA, Argentina. Asesora de la Oficina de Educación para América Latina, República de Grecia.

⁵ Brasil se podría considerar el “elefante” similar a los EE.UU. o al núcleo de la U.E. (Francia, Alemania) pero sin llegar a la imposición de políticas hacia los otros miembros, por lo menos en materia migratoria.

Las causas de estas últimas tendencias en cuanto al tema migratorio no se incorporan en el cuerpo de este trabajo. Más bien, lo que Triandafyllidou nos muestra en su artículo pone en tela de juicio las nuevas políticas fronterizas. Claramente, se puede observar desde los términos usados sobre las fronteras marítimas externas de la U.E. que es ingenuo hablar, hoy en día, de fronteras estatales, menos de soberanías nacionales, ya que el doble significado de la frontera nacional-regional se convierte en un nuevo espacio de poder compartido y en algunos casos impuesto por los intereses de la propia comunidad.

Muy lúcidamente la autora nos facilita con datos e información sobre la política de la U.E. que se adopta por los 3 países mediterráneos. Naciones con historia emigratoria que hoy cierran sus fronteras a los lazos históricos de su pasado⁶ junto con los nuevos que no forman parte de la Unión. En este curso de políticas, los países miembros con menos poder económico o decisorio reclaman la atención de la U.E. por la crisis migratoria sucedida en su territorio, y para asegurar también los subsidios adecuados para su control.

En este marco, las cifras no son suficientes para describir la calidad del fenómeno. Las rutas se transforman, se hacen más largas, complicadas y peligrosas y el negocio migratorio florece mezclándose entre trata y tráfico, entre decisión y desesperación. Los patrones migratorios mediterráneos cambian pero nada parece suficiente para detener a los “expulsados” africanos o asiáticos en la búsqueda de mejorar su vida acercándose al “paraíso europeo”.

Las políticas integrales en nivel bi o multilateral que se firman, se adoptan solo parcialmente. Debe notarse que son planes apoyados en relaciones de inequidad. Por un lado la U.E. busca a través de sus fronteras en Italia, España y Grecia externalizar sus fronteras en territorios no europeos, para evitar, primero, la llegada y el subsiguiente desplazamiento en su territorio; segundo, para minimizar los costes de detención y expulsión, a causa de los favorables cambios económicos en estos países; y, por último,

⁶ “Directiva de la Vergüenza”, como los agentes políticos latinoamericanos y las cumbres de MERCOSUR han caracterizado la Directiva de Retorno (2007) de la UE. Con esta denominación se acusa a los países europeos por falta de memoria histórica, mientras cierran las puertas a los países que antes tenían políticas favorables, sin tomar en cuenta las olas masivas de migrantes europeos que recibieron estos países durante las dos guerras mundiales.

para administrar el fenómeno fuera de territorios de su legislación y evitar las obligaciones derivadas de los convenios firmados sobre la protección de los derechos humanos. Por otro lado, los estados vecinos que firman los acuerdos son históricamente países de expulsión y al mismo tiempo de tránsito con un sistema económico desarrollado alrededor de las remesas y de la explotación del negocio migratorio. Evidentemente, en sus agendas políticas los subsidios y planes de ayuda de la Unión Europa son primordiales, pero no el control migratorio esperado.

La autora, con su análisis, busca las verdaderas causas de la ineficiencia de las políticas migratorias europeas a pesar de los grandes fondos y avanzados medios técnicos que se emplean, y nos recuerda el mito antiguo de Sísifo y su eterna tortura; metáfora del ciclo vicioso de las políticas migratorias. Un esfuerzo sin cesar, que está condenado a no llegar a cumplirse, sino a volver a empezar cada vez, por una vez más.

Bibliografía citada

- ARANGO, Joaquín y Claudia FINOTELLI. *Past and future challenges of a Southern European migration regime: The Spanish case*, IDEA Project Report, London, September 2008.
- ANTONOPOULOS, Georgios y John WINTERDYK. *The smuggling of migrants in Greece: An examination of its social organisation*. *European Journal of Criminology*, 3, 4,439-61, 2006 (accessed 1 August 2009)
<http://online.saepub.com/cgi/searchresults?fulltext=ANTONOPOULOS,+G.+WINTERDYK,+J&src=hw&andorexactfulltext=and>
- CARLING, Jørgen. *Migration control and migrant fatalities at the Spanish-African borders*, *International Migration Review*, 41 (2): 316–343, 2007 (access 1 August 2009)
<http://www3.interscience.wiley.com/journal/117987304/abstract?CRETRY=1&SRETRY=0>
- PAPADOPOULOU, Aspasia. *Smuggling into Europe: Transit Migrants in Greece*, *Journal of Refugee Studies* 17, 2, 167-184, 2004 (access 1 August 2009).
<http://jrs.oxfordjournals.org/cgi/search?fulltext=PAPADOPOULOU,+A.,+Smuggling+into+Europe%3A+Transit+Migrants+in+Greece&x=0&y=0>,
- PAPAKONSTANTIS, Georgios. *Astynomikoi kai Metanastes (police officers and immigrants)*, *Astynomiki Epitheorisi* 86-90, Athens, February 2000.
- PAPANTONIOU Antonios, Maria FRANGOULI-PAPANTONIOU, y Artemis KALAVANOU. *Migrants insertion in the informal economy deviant behaviour and the impact on the receiving societies*, Research Team of the KSMP, Athens, 1998.
- TRIANDAFYLLIDOU, Anna and Michaela MAROUFOF (with the collaboration of M. NIKOLOVA). *Immigration towards Greece at the Eve of the 21st Century. A critical assessment*, IDEA Project Report, London, June 2008.