

LA INMIGRACIÓN IRREGULAR EN CEUTA Y MELILLA EN 2014: PRÁCTICAS DE CONTROL Y DEBATE PÚBLICO

1. Introducción
2. Las transformaciones en los corredores migratorios españoles en el contexto europeo: ¿La reactivación de la vía terrestre en la ruta mediterránea occidental?
3. La complejidad del control migratorio en las ciudades de Ceuta y Melilla
4. Ceuta y Melilla, 2014
5. A modo de conclusión: Las prioridades de la política española de control migratorio se desplazan de nuevo a la frontera

PALABRAS CLAVE

Control migratorio, fronteras, inmigración irregular, Ceuta y Melilla, Estrecho de Gibraltar

KEY WORDS

Migration control, borders, irregular migration, Ceuta and Melilla, Strait of Gibraltar

RESUMEN

En 2014 se ha producido una intensificación de la inmigración irregular que intenta acceder a territorio español a través de los perímetros fronterizos de Ceuta y Melilla. Aunque el vigor de este flujo se mantiene en cuotas inferiores a lo registrado a mediados de la década pasada, y es más bajo que en otras rutas migratorias que tienen Europa como destino, el debate social y político que ha generado tiene tonos muy similares a los de hace casi una década. Este debate ha puesto de manifiesto el enfrentamiento entre el principio de contención, como objetivo de la política del Gobierno español, y el principio de protección, defendido por un número creciente de organizaciones sociales y civiles.

ABSTRACT

In 2014 there was an increase in irregular immigration attempting to enter Spanish territory via the perimeter borders of Ceuta and Melilla. Despite the rise, the volume of this flow remains smaller than what was observed in Spain in the middle of the last decade and is also much smaller than other current migration routes to Europe. However, the tone of the social and political debate that it generates is very similar to that of almost a decade ago. This debate has revealed a conflict between the principle of contention, as a political objective of the Spanish government, and the principle of protection, defended by a growing number of social and civil organizations.

1. INTRODUCCIÓN

A lo largo del último año se ha producido una importante intensificación de la inmigración irregular que se dirige a los países meridionales de la Unión Europea por vía marítima. Los últimos datos provisionales disponibles, proporcionados por Frontex y los gobiernos receptores, indican que, entre enero y octubre de 2014, cerca de 150.000 inmigrantes han sido interceptados en estas rutas; una cifra que duplica el volumen de llegadas durante la Primavera Árabe (Frontex, 2014a y 2014b; Fargues

ENTRE ENERO Y OCTUBRE DE 2014, CERCA DE 150.000 INMIGRANTES HAN SIDO INTERCEPTADOS EN LAS RUTAS MERIDIONALES DE LA UE; UNA CIFRA QUE DUPLICA EL VOLUMEN DE LLEGADAS DURANTE LA PRIMAVERA ÁRABE

y Bonfati, 2014). La mayor parte de las interceptaciones se ha producido a lo largo de la ruta mediterránea central que desemboca en las costas del sur de Italia. La dimensión más trágica de este aumento es el número de muertes de inmigrantes que transitan por estos corredores, recogido constantemente por las noticias, cuyo momento más funesto quizás haya sido la tragedia de Lampedusa ocurrida en octubre de 2013. A pesar de las dificultades que acarrea el registro y el recuento de los fallecimientos de migrantes en tránsito, diversos informes internacionales han destacando la creciente peligrosidad de estas rutas en comparación con lo observado en otros corredores migratorios internacionales (Brian y Laczlo, 2014; FRA, 2013; Fargues y Bonfati, 2014).

Asimismo, la inestabilidad política en los países sureños del Mediterráneo y el conflicto en Siria, con sus efectos en las dinámicas de la migración que se dirige hacia el continente europeo, han supuesto un nuevo reto para los gobiernos de la Unión, que en el último año han renovado sus esfuerzos para compaginar los objetivos de control con la protección de los migrantes. Algunas de las iniciativas más significativas de este renovado esfuerzo han sido, quizás, la adopción del Sistema Europeo Común de Asilo y la creación en 2013 del Grupo Especial del Mediterráneo (TFM), que definió un amplio abanico de medidas incluidas en una Comunicación adoptada por la Comisión en diciembre de 2013¹. Esta comunicación ha incluido cinco líneas estratégicas de acción: el fortalecimiento de la cooperación con terceros países, la potenciación de vías de inmigración legal, la lucha contra la trata y el tráfico de seres humanos, el reforzamiento de la vigilancia fronteriza y la protección de los migrantes, así como el apoyo a los países europeos que tienen más «presión migratoria». En cuanto a las decisiones adoptadas por algunos de los estados

1. Véase COM (2013) 869 final.

Europeos, la medida más significativa ha sido, sin duda, la implantación por parte del Gobierno italiano de la Operación Mare Nostrum, una iniciativa que pretende dar respuesta, en palabras del propio Gobierno, a la emergencia humanitaria que está teniendo lugar en el canal de Sicilia. En el ámbito internacional, en diciembre de 2014 fue anunciado por parte de ACNUR una nueva iniciativa global de dos años denominada «Protección en el mar» y destinada a fortalecer la acción estatal para contener la pérdida de vidas humanas en las rutas migratorias marítimas (Newland, 2014).

Aunque las cifras disponibles para España son mucho más bajas que las observadas en el caso italiano, a lo largo de 2014 la intensificación de las llegadas a través de la ruta del Estrecho y los acontecimientos de los últimos meses en los perímetros fronterizos de Ceuta y Melilla han supuesto la vuelta de la inmigración irregular, y su gestión en frontera, al debate público y político y, de nuevo, con particular crudeza. El objetivo de este artículo es analizar la evolución de las dinámicas de la inmigración irregular a lo largo de la década actual en las ciudades de Ceuta y Melilla y, en especial, los acontecimientos de los últimos meses, en el contexto del conjunto de la política española de control migratorio y de las dinámicas de la inmigración irregular en el perímetro europeo². Asimismo, en este artículo se presentan y analizan, de forma sucinta, algunos de los debates públicos y políticos que ha provocado la gestión de este flujo migratorio en ambas ciudades que, por un lado, muestran los desajustes entre los objetivos de control y de protección de los migrantes y, por otro, las tensiones entre la posición del Gobierno actual y la de otros actores sociales.

2. LAS TRANSFORMACIONES EN LOS CORREDORES MIGRATORIOS ESPAÑOLES EN EL CONTEXTO EUROPEO: ¿LA REACTIVACIÓN DE LA VÍA TERRESTRE EN LA RUTA MEDITERRÁNEA OCCIDENTAL?

Desde los años noventa, las rutas migratorias marítimas a través del Mediterráneo se han caracterizado por su vigor en el conjunto de la migración clandestina que se dirige hacia Europa. Entre 1998 y 2014, cerca de 850.000 inmigrantes fueron interceptados a través de estas rutas, según los datos proporcionados por las autoridades de España, Italia, Grecia y Malta, lo que supone una media anual de llegadas de 44.000 personas (Fargues y Bonfanti, 2014).

2. A pesar de que este trabajo realiza un diagnóstico de situación basado en datos oficiales, es necesario destacar que los sistemas de registro y las definiciones de rutas migratorias y corredores fronterizos en el contexto europeo responden a una narrativa construida desde arriba, fruto de las nuevas condiciones geopolíticas que han impuesto las instituciones al frente de la construcción de la política europea de control fronterizo. Esto supone la creación de categorías construidas altamente problemáticas y muy politizadas (tales como inmigración irregular o migración de tránsito), que sin embargo articulan la producción de datos, moldean y priorizan la intervención política y posicionan a los países de la periferia europea, como Marruecos, en un papel destacado como actores clave del control (véase Collyer, Düvell y de Haas, 2012).

España es destino de dos de las principales rutas marítimas europeas de la inmigración irregular: la ruta africana occidental y la ruta mediterránea occidental³. Según datos oficiales, entre 1999 y 2013 algo menos de 200.000 inmigrantes fueron interceptados cuando intentaban acceder a territorio español a través de ellas. Las dinámicas de los flujos migratorios que transitan por estos corredores han experimentado cambios significativos a lo largo de las dos últimas décadas. La ruta mediterránea occidental, que incluye los cruces a través del Estrecho de Gibraltar y el mar de Alborán, el Mediterráneo occidental y el mar Balear y las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla (Tabla 1), aparece a

DESDE 2008, GRAN PARTE DE LOS RECURSOS E INICIATIVAS DE CONTROL MIGRATORIO EN EL PERÍMETRO EXTERIOR DE EUROPA SE HAN DESPLAZADO HACIA DOS DE LAS RUTAS ACTUALES MÁS VOLUMINOSAS: LA RUTA MEDITERRÁNEA ORIENTAL Y LA RUTA MEDITERRÁNEA CENTRAL, QUE RECIBIERON CERCA DEL 80% DEL TOTAL DE LOS INMIGRANTES INTERCEPTADOS A MEDIADOS DE 2014

finales de los años ochenta y se consolida durante los noventa manteniéndose como ruta principal hasta 2001. La ruta africana occidental, que incluye el corredor migratorio entre la costa africana occidental y las islas Canarias, apareció a finales de los años noventa, intensificándose en 2001 hasta alcanzar su punto álgido en 2006, durante la denominada «crisis de los cayucos» (López-Sala y Esteban, 2007; Godenau, 2012). Desde entonces, este corredor ha ido perdiendo volumen, aunque se mantuvo como la ruta más activa hasta 2008. Desde 2010, las interceptaciones de migrantes en la ruta africana occidental han alcanzado un número muy bajo, que apenas supera las 200 personas al año, lo que permite hablar de su desactivación a lo largo del último lustro. Las acciones emprendidas por el Estado español y la Unión Europea en países de origen y de tránsito explican en gran parte que esta ruta, la más importante en térmi-

nos de volumen a mediados de la década pasada en Europa, sea una de las menos transitadas en la actualidad (Casas, Cobarrubias y Pickles, 2010; López-Sala, 2009). Entre las principales acciones destinadas a la contención de los flujos a través de esta ruta cabe destacar la firma de acuerdos bilaterales con países africanos de origen y tránsito, como Mauritania y Senegal, la extensión del Sistema Integrado de Vigilancia Exterior (SIVE) a toda la costa canaria y el incremento de las acciones de vigilancia en ruta, incluyendo la Operación Hera coordinada por Frontex.

3. En la actualidad las principales rutas marítimas y terrestres de la inmigración irregular hacia Europa son, de oeste a este: la ruta africana occidental, la ruta mediterránea occidental, la ruta mediterránea central, la ruta de Apulia y Calabria, la ruta circular albano-griega, la ruta balcánica occidental, la ruta balcánica oriental y la denominada ruta fronteriza este.

Desde 2008 la ruta mediterránea occidental se mantiene como la principal vía de acceso a territorio español (véase Figura 1), apreciándose, salvo en 2010, una tendencia constante a la baja hasta 2014, año en que el flujo se ha incrementado ligeramente, alcanzando el mismo volumen durante el primer semestre del año que en 2013. Los flujos migratorios que transitan por esta ruta, por tanto, se mantienen en niveles bajos en términos comparativos con otras rutas europeas, como la ruta mediterránea central, y por debajo de los registrados a lo largo de la década de 2000.

Además de los cambios en la intensidad de los flujos migratorios irregulares a través de las diversas rutas y corredores, en primer lugar, se han apreciado a lo largo de las dos últimas décadas importantes transformaciones en la composición de los flujos que se dirigen hacia España. Así, durante los años noventa, los migrantes procedían fundamentalmente de Marruecos, en concreto de tres regiones del norte y el oeste del país: el Rif oriental, el Marruecos atlántico y la península Tingitana. Se trataba de una migración donde dominaban los varones jóvenes. Posteriormente, se observó un incremento relativo del número de mujeres y, sobre todo, de menores de edad, especialmente en la ruta africana occidental. En segundo lugar, se ha registrado una diversificación de las procedencias, incluyendo a nacionales de un amplio número de países subsaharianos.

TABLA 1. Las rutas marítimas de la inmigración irregular hacia España

RUTA MEDITERRÁNEA OCCIDENTAL	RUTA AFRICANA OCCIDENTAL
CORREDORES MIGRATORIOS	
Países del norte de África-península Ibérica	Países del noroeste de África- islas Canarias
· Ruta Estrecho de Gibraltar	· Ruta islas orientales
· Ruta terrestre: Ceuta y Melilla	· Ruta islas occidentales
· Ruta Argelia y norte de Marruecos-islas Baleares y provincias del sudeste	
ORIGEN	
Marruecos, Argelia y países subsaharianos (Mali, Senegal, Gambia, Ghana, Costa de Marfil, Nigeria, Benín, etc.)	Marruecos, Argelia y países subsaharianos (Mali, Senegal, Níger, Gambia, Ghana, Costa de Marfil, Nigeria, Benín, etc.)
DESTINO	
Provincias españolas andaluzas y del sudeste e islas Baleares	Islas Canarias orientales y occidentales
PRINCIPALES PAÍSES DE TRÁNSITO	
Marruecos, Argelia, Mali y Níger	Marruecos, Mauritania y Senegal

Fuente: Elaboración propia

En conjunto puede afirmarse que, a pesar del incremento experimentado en la ruta mediterránea a lo largo del último año, tanto a través de Ceuta y Melilla como del Estrecho, el número total de interceptaciones de inmigrantes irregulares que transitan por estos corredores se mantiene en niveles muy inferiores a los apreciados a mediados de la década pasada, lo que supone, según cifras todavía provisionales, algo menos del 9% del total de interceptaciones en 2006. Esta dinámica sitúa las rutas que tienen España como destino en posiciones menos prioritarias, de cara a la intervención en materia de control migratorio en la Unión Europea, frente a las que se dirigen a Grecia e Italia (Fargues y Bonfati, 2014; Bialasiewicz, 2012; Triandafyllidou y Ambrosini, 2011). Desde 2008, gran parte de los recursos e iniciativas de control migratorio en el perímetro exterior de Europa se han desplazado hacia dos de las rutas actuales más voluminosas, a través de las cuáles viajaban, a mediados de 2014, cerca del 80% del total de los inmigrantes interceptados. En primer lugar, la ruta mediterránea oriental, que discurre desde Turquía hasta territorio de la UE, vía Grecia, el sur de Bulgaria y Chipre, y cuyo volumen ha descendido paulatinamente desde 2012. Y, en segundo lugar, la ruta mediterránea central que transita desde los países ribereños del sur del Mediterráneo central (Túnez y Libia) hasta las costas de Italia y Malta, que experimentó un importante repunte en 2011 como consecuencia de la inestabilidad política en el norte de África y el incremento del control en otras zonas del contorno euromediterráneo (Boubakri, 2013; Lutterbeck, 2013) (véase Figura 2). En 2014 esta ruta, incluyendo el ramal que tiene como destino las provincias de Calabria y Apulia en el sur de Italia, se ha consolidado como la más voluminosa y activa de todo el perímetro europeo, registrando un número récord de interceptaciones que supera, según los últimos datos disponibles en septiembre de 2014, las 100.000 personas⁴. Esta cifra, todavía provisional, triplica los registros de 2013 y es muy superior a la que registró España en 2006.

La Operación Mare Nostrum fue puesta en marcha tras los naufragios de Lampedusa de octubre de 2013 que se saldaron con más de 300 muertos (Fargues y Bonfanti, 2014) y tiene un presupuesto de nueve millones de euros al mes. La inversión que está realizando Italia en esta operación es muy elevada si se tiene en cuenta que su coste, a lo largo del último año, supera los 80 millones de euros que Frontex tiene como presupuesto anual total. En noviembre de 2014 la agencia europea ha implantado una nueva operación conjunta en alta mar, denominada Tritón, con un presupuesto total de 2,9 millones de euros, un tercio del presupuesto mensual de Mare Nostrum⁵. Esta operación, que fue anunciada en agosto de 2014, se planificó como

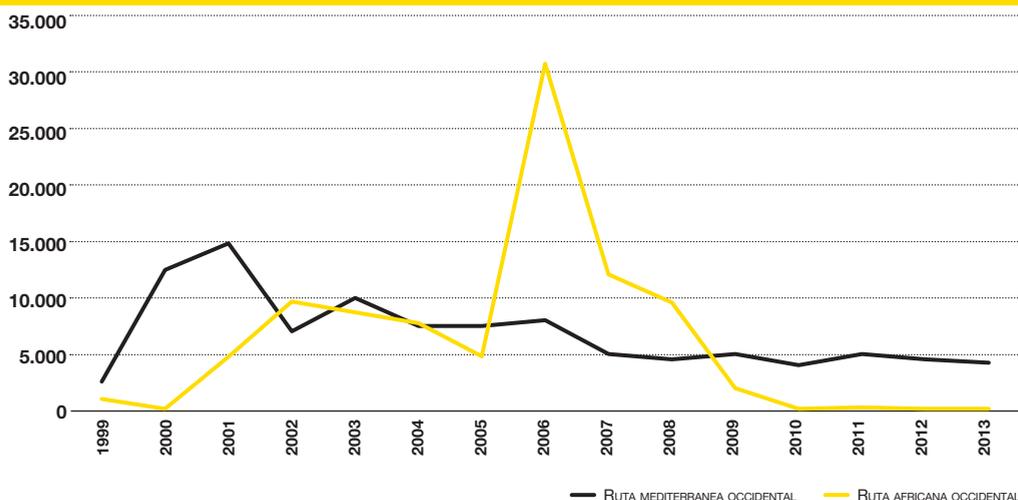
4. Según los datos aportados por la Agencia Europea de Fronteras y los datos de la Operación Mare Nostrum proporcionados por el Gobierno italiano.

5. Véase <http://frontex.europa.eu/feature-stories/operation-triton-winter-developments-qXDamY>

una iniciativa que sirviera para sustituir progresivamente la Operación Mare Nostrum, pero tras varios meses de negociación, solo ocho países (España, Finlandia, Portugal, Malta, Francia, Países Bajos, Letonia e Islandia) de los 28 que conforman la UE han contribuido con equipos humanos y de rescate. Por ello, Cecilia Malmström reconoció recientemente que Tritón no podría reemplazar a Mare Nostrum (Comisión Europea, 2014).

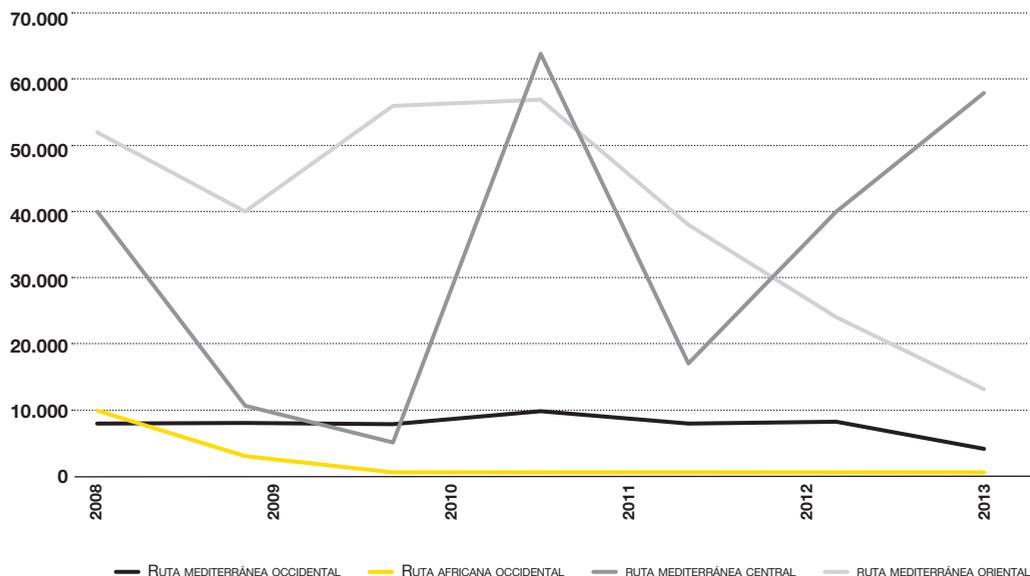
A pesar del incremento moderado que ha experimentado la inmigración a través de Ceuta y Melilla y del Estrecho, así como su escaso peso relativo en el conjunto de la inmigración irregular hacia territorio europeo, desde mediados de 2013 el flujo migratorio irregular que se dirige a España ha vuelto a inundar los medios de comunicación y a destacar como prioridad en la agenda política nacional. Además, al igual que sucediera en 2006 durante la llamada «crisis de los cayucos», parece previsible, a pesar de las diferencias en el volumen, que los próximos barómetros muestren una creciente inquietud de la opinión pública ante la inmigración, tras años, especialmente desde la irrupción de la crisis económica, en que este tema no ha destacado entre las principales preocupaciones de los españoles⁶.

FIGURA 1. Inmigrantes interceptados en las rutas marítimas* que se dirigen a España (1999-2013)



*La ruta mediterránea occidental incluye el ramal terrestre a través de las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla.
Fuente: Ministerio del Interior.

6. Véase http://www.cis.es/cis/opencm/ES/11_barometros/index.jsp y Barómetro del Real Instituto Elcano (abril 2014).

FIGURA 2. Inmigrantes interceptados en las principales rutas de la inmigración irregular hacia Europa (2008-2014*)

*Los datos disponibles para 2014 solo incluyen las llegadas durante el primer semestre del año.
Fuente: FRONTEX.

Dos son las preguntas principales que plantea, sin embargo, este leve incremento de la inmigración irregular que se dirige hacia España a través del Estrecho y Ceuta y Melilla. En primer lugar, ¿cómo puede explicarse o a qué factores responde este ligero aumento? En segundo lugar, ¿qué cambios ha activado en la política de control migratorio y cuáles son los grandes debates públicos y políticos que ha acarreado la gestión de este flujo durante el último año en España? Por último, es importante destacar que el efecto de un determinado proceso social no tiene por qué estar necesariamente relacionado, en exclusiva, con su volumen, sino que es necesario tomar en consideración sus dimensiones cualitativas, especialmente en el caso de la situación en el perímetro fronterizo de las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla.

3. LA COMPLEJIDAD DEL CONTROL MIGRATORIO EN LAS CIUDADES DE CEUTA Y MELILLA

Varios son los factores geográficos y políticos que explican el protagonismo del control migratorio en el conjunto de la política de inmigración en España desde principios de los noventa. En primer lugar, su localización en el contorno suroeste del espacio europeo Schengen. En segundo lugar, su proximidad con el continente africano, lo que convierte a los límites territoriales españoles en

una de las brechas económicas y sociales más desiguales del mundo. En tercer lugar, la complejidad geográfica y espacial de la frontera española dado su carácter discontinuo y disperso al incorporar territorios archipelágicos y periféricos próximos a la Unión, pero cercanos a la costa africana, en concreto las islas Canarias y las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla.

La peculiaridad de la gestión migratoria en estas dos ciudades enclavadas en territorio marroquí de solo 13,5 y 19,5 kilómetros cuadrados de extensión, se deriva de su «doble carácter fronterizo» resultante del estatuto especial que adquieren tras el acuerdo de Schengen⁷ (López-Sala, 2012a; Ferrer, 2008 y 2011; Bernes, 2014). Este estatuto político supone, en términos de control de la inmigración irregular, la vigilancia tanto de su perímetro exterior limítrofe con Marruecos (de 8 y 12 kilómetros de extensión, respectivamente) como el control de la frontera marítima entre ambas ciudades y el territorio español peninsular. Ambas ciudades presentan, además, una dinámica de movilidad distintiva al ser escenario de un mercado de trabajo transnacional que produce movimientos pendulares diarios de vendedores y trabajadores informales que se desplazan a ambas ciudades desde las regiones aledañas de Marruecos. Este movimiento, que puede llegar a alcanzar las 30.000 personas diarias, está sometido a ciertos requisitos. Solo está permitida la entrada a ciudadanos marroquíes empadronados en las provincias de Nador y Tetuán, quienes deben disponer de un pasaporte en vigor y regresar diariamente a su residencia en Marruecos. La intensidad de esta movilidad diaria exige de procedimientos de supervisión de los cruces fronterizos por puestos habilitados muy ágiles que dotan de complejidad a los procedimientos de control.

El segundo elemento distintivo se deriva de estas peculiaridades territoriales y políticas mencionadas. Los gobiernos de ambas ciudades autónomas deben contar con recursos específicos dirigidos a inmigrantes que se encuentran, de hecho, en una situación de confinamiento espacial en estos enclaves. En este sentido, Ceuta y Melilla pueden ser consideradas, como resultado de su carácter aislado y periférico y de su particularidad estatutaria, «espacios intersticiales» (López-Sala y Esteban, 2010; Baldacchino, 2014) del control migratorio europeo similares a Malta, Canarias, las islas Pelágicas o las islas del Egeo (Godenau, 2012; Triandafyllidou, 2014; Mainwaring, 2008).

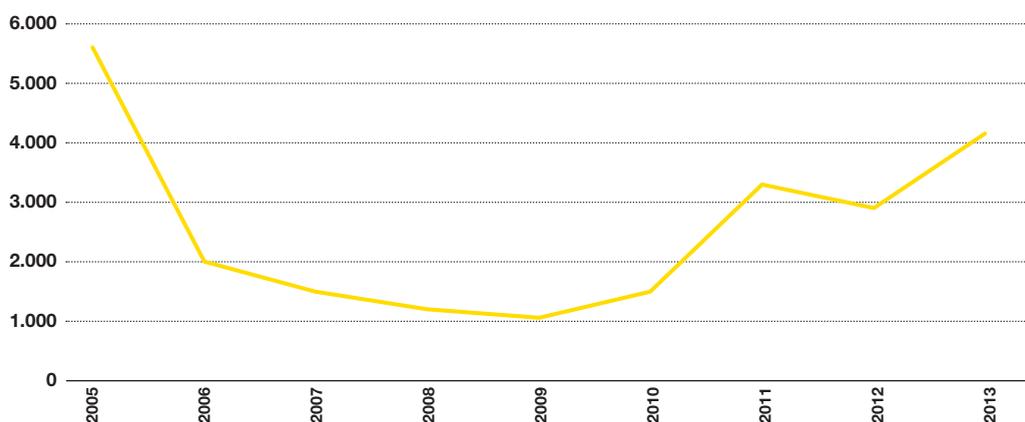
Según datos del Ministerio del Interior, en la última década cerca de 28.000 inmigrantes han accedido a territorio español a través de los perímetros de ambas ciudades, un volumen próximo al 30% del conjunto del flujo a través de las dos rutas mencionadas previamente. La llegada de inmigrantes subsaharianos a Ceuta y Melilla comienza en los noventa, en un momento en que el control

7. BOE nº 81, 5 de abril de 1994.

migratorio en estos enclaves se caracteriza por su laxitud. Pero la entrada de España en Schengen y la transformación de ambos territorios en enclaves espaciales «estratégicos» de la logística de intervención de la nueva geopolítica fronteriza europea que surge con este acuerdo produjo un paulatino fortalecimiento del control perimetral, así como la creación de recursos de acogida, entre otros, los Centros de Estancia Temporal de Inmigrantes (Pumares, 2002; Kachani, 2004; López-Sala, 2012a). En ese momento se consolida también en ambas ciudades un tejido social muy activo en la defensa de los derechos de este tipo de migrantes, muchos de ellos en situación de vulnerabilidad extrema.

El endurecimiento de la vigilancia fronteriza produjo una disminución de las entradas a través de ambos enclaves durante los primeros años de la década pasada hasta su repunte en 2005. Los sucesos de septiembre y octubre de 2005 no solo despertaron la atención de la prensa internacional, sino que desembocaron en nuevas acciones de reforzamiento del perímetro exterior con la instalación de una tercera valla, la elevación de las barreras a seis metros de altura y la colocación de cámaras infrarrojas y de detección de movimiento. Los datos oficiales muestran la disminución de las entradas entre 2006 y 2009 (véase Figura 3). Sin embargo, en términos cualitativos, los sucesos de 2005, más allá de sus efectos mediáticos y políticos, pusieron de relieve una transformación en la «estrategia de acceso», que cambió desde lo que podemos denominar una estrategia de goteo a una estrategia de ola o alud, donde el número (cruces en grupos de entre 50 y 500 personas) y la coordinación (cruces coordinados y simultáneos a través de distintas secciones de los perímetros) se convierten en tácticas para hacer frente a la tecnología y los efectivos de vigilancia.

FIGURA 3. Evolución de los inmigrantes irregulares interceptados en Ceuta y Melilla (2005-2013)



Fuente: Ministerio del Interior.

Desde 2010 se observa un incremento moderado, pero sostenido, de los inmigrantes interceptados, así como una diversificación de las estrategias de acceso por los puestos fronterizos habilitados y no habilitados que incluye no solo la entrada clandestina o con documentación falsa (o mediante un uso fraudulento de documentación legal), sino el acceso a través del contorno marítimo a nado o en embarcaciones hinchables de juguete. En los últimos años se observa además una diversificación de los migrantes que transitan a través de este corredor terrestre que incluye a nacionales de prácticamente todos los países del África Occidental. Aunque la mayoría proceden de Senegal, Mali, Costa de Marfil, Ghana, Gambia y Guinea, recientemente se han incrementado también los ciudadanos de Chad, Togo, Congo, Burkina Faso, Gabón y Camerún.

Este aumento del flujo, particularmente a través de Melilla, es resultado de varios factores. En primer lugar del incremento del control en las rutas marítimas en otras zonas del contorno europeo. Además, a pesar de que la crisis económica ha supuesto una disminución del atractivo de España para cierto tipo de inmigrantes, especialmente nacionales latinoamericanos y de la Europa del Este, sigue considerándose un destino atractivo entre los migrantes del África Occidental. A ello se une el creciente control interno realizado por las autoridades marroquíes en zonas urbanas del país desde 2011, así como la aplicación de una política de deportaciones más activa desde 2013. La presión policial se ha incrementado en toda la región Oriental de Marruecos y, especialmente, en los barrios marginales de Rabat y Salé, Casablanca, Fez y Tánger y en los campamentos improvisados cercanos a Ceuta y Melilla. Los informes de las organizaciones no gubernamentales que trabajan sobre el terreno han destacado el incremento de la violencia policial y de los ataques racistas contra inmigrantes subsaharianos en los últimos años en territorio marroquí (MSF, 2013; HRW, 2014; SJM, 2014; Cherti y Green, 2013). El incremento de la presión policial ha sido resultado tanto del deseo del país alauita de responder a sus compromisos internacionales como país de tránsito de la migración irregular que se dirige hacia Europa, refrendados tras la firma del partenariado de movilidad en 2013, como de la necesidad de dar una imagen interna de control de la población subsahariana, tras la apertura del proceso de regularización abierto en 2014, en un país caracterizado por elevados índices de xenofobia institucional y social.

4. CEUTA Y MELILLA, 2014

Desde mediados de 2013 se han contabilizado decenas de intentos de entradas colectivas en ambas ciudades, bien por vía marítima, como en los sucesos de Ceuta de febrero de 2014, bien por vía terrestre, como en la ciudad autónoma de Melilla. El Ministerio del Interior no ha proporcionado por el momento datos definitivos sobre el número de interceptaciones registradas a lo largo de 2014, por lo que, aunque es adecuado señalar el incremento del flujo a través de esta ruta terrestre, no es posible, por el momento, calibrarlo en su totalidad, aunque las cifras parciales y

provisionales parecen mostrar un crecimiento destacable respecto a 2013. De hecho, la Delegación del Gobierno en Melilla cifraba en cerca de 16.000 los inmigrantes que habían intentado acceder irregularmente a la ciudad a través del perímetro del vallado en los primeros ocho meses de 2014⁸. Cifras más recientes, mencionadas por la prensa a partir de fuentes policiales, indican que el número de los que han logrado acceder supera las 4.000 personas, el 60% a través del vallado fronterizo, lo que muestra el vigor de otras formas de acceso, como el paso irregular marítimo o la entrada fraudulenta por pasos habilitados.

Uno de los elementos fundamentales del debate social y político, así como los alineamientos de diversos actores en torno a las prácticas de control migratorio en los perímetros de ambas ciudades durante 2014, ha sido el uso de medios coercitivos y disuasorios para evitar las entradas; algo que pone de manifiesto, una vez más, la tensión entre el objetivo de contención de la inmigración irregular y la protección de los derechos fundamentales de los migrantes. Tres han sido, a su vez, los elementos de este debate. En primer lugar, el uso de concertinas en las vallas; en segundo lugar, la práctica de lo que se conoce como devoluciones en caliente (que denominaremos prácticas irregulares de devolución); y en tercer lugar, la falta de garantía en los procesos de protección internacional de potenciales solicitantes de asilo y víctimas de trata en las fronteras.

Las concertinas barbadas, o alambrado de cuchillas, se instalaron en ambos perímetros fronterizos a finales de 2005. La presión de diversos grupos políticos y organizaciones sociales produjo la retirada de este tipo de alambradas de Melilla en 2007, si bien en Ceuta continuaron instaladas. No obstante, tras la intensificación de los intentos colectivos de entrada, se volvieron a colocar en distintos tramos del vallado melillense a finales de 2013. Asimismo, en mayo de 2014, se instalaron en el perímetro de Melilla las denominadas «mallas antritepa». Se trata de un tipo de trama metálica muy tupida que dificulta el agarre y la escalada, con la que se ha recubierto los cuatro últimos metros de la valla exterior e interior de la ciudad. A esta intervención con nuevas medidas de barrera se han sumado otras acciones, como el incremento de los efectivos destinados a la vigilancia (tres nuevos Grupos de Reserva y Seguridad de la Guardia Civil (GRS), el empleo de medios aéreos y la reparación de las zanjas de dos metros de profundidad en el sector marroquí del perímetro. Además, aunque nunca ha sido empleado, sigue instalado en el vallado, desde su colocación en 2005, un sistema de tubos de aspersion de agua con pimienta⁹.

8. Véase http://www.seap.minhap.gob.es/es/ministerio/delegaciones_gobierno/delegaciones/melilla.html

9. Tras los sucesos de febrero de 2014 y las denuncias reiteradas de las organizaciones sociales y de la prensa, el Ministro del Interior tuvo que reconocer el empleo de pelotas de goma por parte de las unidades de antidisturbios para evitar el acceso a la ciudad a través del contorno marítimo.

El rechazo al uso de concertinas barbadadas en los perímetros, por las lesiones que provoca este tipo de instrumento de barrera, ha sido unánime. Se han mostrado abiertamente en contra, entre otros, todos los grupos parlamentarios a excepción del Grupo Popular, la oficina del Defensor del Pueblo, organizaciones no gubernamentales, los sindicatos policiales y las asociaciones de la Guardia Civil, la Fiscalía General del Estado, organizaciones religiosas y la Conferencia Episcopal, así como responsables de Interior de la Comisión Europea y del Consejo de Europa. Sin embargo, la posición del Gobierno en esta materia ha sido firme y rotunda. En junio de 2014, el Ministerio del Interior desestimó la propuesta de la Oficina del Defensor del Pueblo de sustituir las concertinas por otro tipo de mecanismos no cortantes. Ese mismo mes el Fiscal General del Estado remitió los resultados de su investigación sobre las concertinas al Ministerio del Interior, aunque los resultados de este informe interno no han trascendido¹⁰. Por otra parte, en septiembre de 2014, los diputados del Partido Popular impidieron, en la Comisión de Interior del Parlamento, que prosperara una proposición no de ley para retirar este tipo de alambrada¹¹.

Un segundo elemento del debate han sido las prácticas irregulares de devolución de inmigrantes que han logrado acceder a diversos sectores de los perímetros fronterizos de Ceuta y Melilla. No se trata de una novedad. A mediados de la pasada década, diversas organizaciones denunciaron que este tipo de «devolución inmediata» no se ajustaba a los procedimientos establecidos en la ley, según la cual, cuando una persona es interceptada por la Guardia Civil intentando acceder a territorio español de manera irregular, debe ser puesta a disposición del Cuerpo Nacional de Policía para la incoación de un expediente de devolución. En 2005 la adjunta primera del Defensor del Pueblo, María Luisa Cava

de Llano, realizó una comparecencia en el Congreso para informar de que se estaban produciendo este tipo de devoluciones, incluyendo en algunos casos a migrantes que habían sido reconocidos

LA SITUACIÓN EN CEUTA Y MELILLA DURANTE 2014 HA INTENSIFICADO LA AGENDA BILATERAL Y MULTILATERAL DEL GOBIERNO ESPAÑOL QUE HA INCORPORADO A SU HOJA DE RUTA LA AMPLIACIÓN DE LA RED SEAHORSE (CON LA INCLUSIÓN DE ARGELIA, TÚNEZ Y EGIPTO) Y EL REFUERZO DE LA COOPERACIÓN POLICIAL CON LOS PAÍSES DE ORIGEN Y DE TRÁNSITO

¹⁰. En declaraciones a la prensa, Eduardo Torres-Dulce indicó que se trataba de un informe reservado y no se han hecho públicas, por el momento, las conclusiones sobre la legalidad o no del empleo de este tipo de infraestructura de barrera.

¹¹. Diario de Sesiones. Congreso de los Diputados, Comisiones, n.º 637, de 24/09/2014.

por ACNUR como refugiados¹². En 2013 la propia Asociación Unificada de Guardias Civiles solicitó información a la Fiscalía sobre la legalidad de este tipo de devoluciones y exigió un protocolo de actuación por escrito para los agentes que trabajan en ambas ciudades autónomas¹³.

En el verano de 2014 se reactiva con fuerza el debate sobre este tipo de devoluciones irregulares tras la difusión por parte de la prensa de varios vídeos y la imputación del coronel jefe de la Guardia Civil de Melilla a raíz de la querrela presentada por varias organizaciones¹⁴. La posición que ha defendido el Ministerio del Interior es que este tipo de prácticas no son irregulares al no tratarse de devoluciones «per se», sino que, bajo el entendimiento de que el acceso al espacio intervallado no supone la entrada en territorio español, se asimilan a lo que se conocen como «rechazos en frontera» o denegaciones de entrada¹⁵. Esta misma definición de frontera «operativa» fue mencionada por el Ministro del Interior en su comparecencia en la Comisión de Interior del Congreso de los Diputados en febrero de 2014 donde llegó a emplear el concepto de frontera «retráctil» e indicó –en referencia a la contención de los inmigrantes que intentaban acceder a Ceuta a nado– que «la frontera española se materializaba y visibilizaba por la línea de agentes de vigilancia». Esta «definición operativa» de frontera ha sido ampliamente cuestionada en términos legales (Martínez Escamilla, 2013), aún más tras la decisión del Gobierno de «legalizar» o dar cobertura legal a este tipo de devoluciones irregulares a través de la reforma de la ley de Seguridad Ciudadana.

El «concepto operativo» de frontera empleado por España en el control migratorio de los perímetros de Ceuta y Melilla a lo largo de 2014 resulta de particular interés, como ejemplo ilustrativo de las prácticas estatales a las que aluden algunas de las posiciones teóricas más influyentes desarrolladas en el seno de los estudios fronterizos durante las dos últimas décadas. Estos estudios han subrayado las nuevas funciones adquiridas por las fronteras en la regulación de las migraciones y su emergente flexibilidad y movilidad (Anderson, 1996; Pickering y Weber, 2013; Cuttitta, 2014), así como su transformación, tanto en instrumentos de exclusión, creadores de formas de compartimentación espacial y de diferenciación social (Balibar, 2004; Newman, 2003; van Houtum, 2010),

12. Véase Diario de Sesiones. Cortes Generales, n.º 50, de 22/11/2005.

13. Véase <http://www.augc.org/>. Noticia del 12 de junio de 2013. Puede consultarse la información completa en: <http://www.augc.org/noticias.php?id=4922&pag=95&selector=1&d=52&com=0&fed=0&jdn=0&tab=1>

14. Según se indica en el auto, el coronel jefe de la Guardia Civil de Melilla ha sido imputado por un delito contra los derechos de los trabajadores extranjeros (art. 404 del C.P) al ser la persona que dicta la Orden de Servicio 6/2014, del 11 de abril de 2014, titulada «Dispositivo anti-intrusión en la valla perimetral de Melilla y protocolo operativo de vigilancia de fronteras» y ser la persona al mando del dispositivo. El auto previamente mencionado indica que, según los tratados, «el terreno entre vallas es suelo español y está sujeto a su soberanía».

15. Véase: www.interior.gob.es. Noticias de septiembre de 2014. Diversos medios de comunicación como *El Periódico*, *El País*, la Agencia EFE o la SER recogieron durante el mes de octubre de 2014 diversas declaraciones del Secretario de Estado de Seguridad, Francisco Martínez, refiriéndose a esta acción como «rechazos en frontera».

como en escenarios de formas de «excepcionalidad territorial» al servicio de una gestión migratoria restrictiva (Agamben, 2005) que fortalece las posiciones estatales sobre la soberanía (Mountz, 2013). Las dinámicas migratorias de Ceuta y Melilla a lo largo de 2014 muestran, asimismo, la emergencia de nuevas formas de movilización política que surgen en la arena fronteriza con efectos sobre los entendimientos ortodoxos de la ciudadanía (Tyler y Marciniak 2014; Nyers y Rygiel, 2012).

Otra de las dimensiones de la primacía del principio de contención frente al principio de protección en la práctica española de control migratorio, que ha sido contestada contundentemente por organizaciones sociales y organismos internacionales como el Consejo de Europa y el Consejo Europeo para los Refugiados (ECRE), es la erosión de las garantías de protección internacional de muchos de los migrantes que transitan por esta ruta. Al aumento de los nacionales procedentes de países africanos en conflicto, como Mali, se ha añadido, durante los últimos dos años, la llegada de refugiados sirios. Además, desde 2010, se restringe el acceso a territorio español peninsular a los solicitantes de asilo cuya solicitud es admitida a trámite en alguna de estas ciudades, por lo que, en la práctica, su estancia en territorio melillense o ceutí puede prolongarse durante meses.

Una segunda dimensión del incremento de los flujos a través de las ciudades de Ceuta y Melilla han sido sus efectos en la saturación de los recursos de acogida de ambas ciudades. A lo largo de 2014 han sido recurrentes las situaciones de sobreocupación de los Centros de Estancia Temporal de Inmigrantes (CETI), especialmente el de Melilla, que ha llegado a acoger un volumen de inmigrantes que cuadruplica su capacidad. Como consecuencia, en 2014 se ha producido una reactivación, no sin ciertas resistencias, de la política de derivaciones del Gobierno español, una práctica empleada de forma excepcional solo en momentos de intensificación del flujo. No debemos olvidar que en los últimos años el Gobierno español había limitado extraordinariamente esta política de derivaciones como parte de una estrategia más amplia de disuasión y contención de la inmigración irregular, lo que había producido, en la práctica, una situación de confinamiento espacial de migrantes y solicitantes de asilo y la prolongación de sus tiempos de estancia media en los CETI.

La sobreocupación en los CETI se ha complicado con el incremento de la llegada de refugiados sirios, especialmente por el aumento del número de menores; un nuevo elemento de fricción entre el Gobierno y organizaciones internacionales que, como ACNUR, han denunciado, desde finales de 2013, la falta de idoneidad de estos dispositivos de acogida temporal para hacer frente a las necesidades educativas y sanitarias específicas de los menores sirios. El Gobierno también ha tenido que dar explicaciones sobre esta situación en sede parlamentaria tras las preguntas realizadas por diversos grupos. Según los datos oficiales del Ministerio de Empleo, de quien dependen orgánicamente los CETI, a mediados de 2014, había algo más de 450 menores de entre 3 y 16 años en

estos centros, la mayoría de ellos acompañados y de nacionalidad siria¹⁶. En los últimos meses se han llevado a cabo algunas obras de mejora en los CETI para facilitar la estancia de estos menores. Estas mejoras han sido realizadas con fondos tanto del Gobierno español como de la Comisión Europea, que destinó 10 millones de euros de su fondo de emergencia para, entre otras medidas, la mejora de las instalaciones de los Centros de Estancia Temporal de Inmigrantes.

Por último, la situación en Ceuta y Melilla durante 2014 ha intensificado la agenda bilateral y multilateral del Gobierno español que ha incorporado a su hoja de ruta la ampliación de la red Seahorse –con

DESTACA EL CRECIENTE PROTAGONISMO DE LA SOCIEDAD CIVIL EN LA DEFENSA DE LOS DERECHOS DE LOS MIGRANTES EN ESPACIOS FRONTERIZOS Y EL RECURSO RECURRENTE A LOS MEDIOS Y A LA VÍA JUDICIAL –EN EL ÁMBITO NACIONAL– Y A LA INCIDENCIA POLÍTICA –EN EL ÁMBITO INTERNACIONAL– PARA HACER EFECTIVOS ESTOS DERECHOS

la inclusión de Argelia, Túnez y Egipto– y el reforzamiento de la cooperación policial con los países de origen y de tránsito en la lucha contra el tráfico de migrantes. Los otros dos mensajes transmitidos por el Gobierno a la opinión pública se mantienen en sintonía con lo expresado en las declaraciones públicas de los últimos años: la colaboración de Marruecos para contener los flujos en el marco de los acuerdos políticos y policiales bilaterales, así como la implicación de redes organizadas de tráfico en la facilitación del fenómeno.

5. A MODO DE CONCLUSIÓN: LAS PRIORIDADES DE LA POLÍTICA ESPAÑOLA DE CONTROL MIGRATORIO SE DESPLAZAN DE NUEVO A LA FRONTERA

En los dos últimos años se ha producido una intensificación de la inmigración irregular a través del ramal terrestre de la ruta mediterránea occidental con destino a las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla. A pesar de no contar todavía con datos definitivos, las cifras provisionales y parciales muestran un aumento significativo respecto a 2013. Sin embargo, el volumen de migrantes interceptados se mantiene en niveles inferiores a lo observado en los años centrales de la década pasada y muy por detrás de los registros en la ruta mediterránea central que tiene a Italia como destino; de ahí que la prioridad de la intervención en el perímetro fronterizo de la Unión se encuentre en la actualidad en otras latitudes.

16. Boletín Oficial de las Cortes Generales, 18 de septiembre de 2014, p. 24 1.

Sin embargo, la modestia comparativa de las cifras no debe hacernos menospreciar el impacto de los acontecimientos de los últimos meses en las prioridades de la política española, que de nuevo se ha trasladado a la frontera, así como la intensidad del debate social y político que ha generado. El Gobierno ha empleado una lógica del miedo, como ponen de manifiesto sus declaraciones sobre la creciente violencia de los migrantes hacia las fuerzas de seguridad del Estado en sus intentos de cruce y la existencia de una enorme bolsa de irregulares esperando en Marruecos para entrar en España. Por consiguiente, es posible afirmar que el Estado español ha movilizadado y construido una narrativa de caos y crisis (Mountz y Hiemstra, 2014; Mainwaring, 2012) transformando a Ceuta y Melilla en enclaves donde se activa un «estado de excepción» (Agamben, 2005) con el objetivo de legitimar medidas que trascienden la legalidad existente. La inmigración irregular se ha convertido en el caso español en un nuevo «pánico moral».

Incluso es posible afirmar que durante los últimos meses la gestión del control migratorio ha mostrado ostensiblemente las tensiones entre el cumplimiento del objetivo de contención –enarbolado por el actual Gobierno español– y el objetivo de protección –defendido por un número cada vez más grueso de organizaciones sociales–. En este sentido, es importante destacar el creciente protagonismo de la sociedad civil en la defensa de los derechos de los migrantes en espacios fronterizos y el recurso recurrente a los medios y a la vía judicial –en el ámbito nacional– y a la incidencia política –en el ámbito internacional– para hacer efectivos estos derechos. Los elementos fundamentales de esta tensión entre el Gobierno español y la sociedad civil se han articulado en torno al uso de medios coercitivos, tanto físicos como instrumentales, para evitar el acceso al territorio; medios que ponen en peligro tanto la integridad física como los derechos de los migrantes que transitan por estas rutas. Esta conclusión está en sintonía con los diagnósticos sobre el papel emergente de ciertos actores en la gobernabilidad internacional de las migraciones, así como la aparición y el fortalecimiento de nuevas formas de resistencia y activismo político, incluyendo las desarrolladas por los propios migrantes (Mezzadra, 2011; Squire, 2011; Nyers y Rygiel, 2012; Tyler y Marciniak, 2014), en el contexto de la conformación de soberanías estatales blindadas que impulsan regímenes de movilidad restringida.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Agamben, Giorgio. *State of Exception*. Chicago: University of Chicago Press, 2005.

Anderson, Malcom. *Frontiers, Territory and State Formation in the Modern World*. Cambridge: Polity Press, 1996.

Asociación Pro Derechos Humanos Andalucía (APDHA). *Derechos humanos en la frontera sur*. Sevilla, 2014.

Baldacchino, Godfrey. «Islands and the offshoring possibilities and strategies of contemporary states: insights on/for the migration phenomenon on Europe's southern flank». *Island Studies Journal*, vol. 9, n.º 1 (2014), p. 57-68.

Balibar, Etienne. *We, the People of Europe?: Reflections on Transnational Citizenship* Princeton: Princeton University Press, 2004.

Baumann, Zigmunt. *Globalization: The Human Consequences*. Cambridge: Polity Press, 1996.

Bernes, Laure-Anne. «'Plastic' border: Ceuta, behind and beyond the walls». *International Journal of Migration and Border Studies*. vol. 1, n.º 1 (2014), p. 5-26.

Bialasiewicz, Luiza. «Off-shoring and out-sourcing the borders of Europe. Libya and EU border work in the Mediterranean». *Geopolitics*. vol. 17, n.º 4 (2012), p. 843-866.

Boubraki, Hassan. *Revolution and International Migration in Tunisia*. Florencia: European University Institute y Migration Policy Centre, 2013.

Brian, Tara y Laczo, Frank (ed.). *Fatal Journeys. Tracking Lives Lost during Migration*. Ginebra: International Organization for Migration, 2014.

Casas, Maribel *et al.* «Stretching borders beyond sovereign territories? Mapping EU and Spain's border externalization Policies». *Geopolítica(s)*. vol. 2, n.º 1 (2010), p. 71-90.

Cherti, Myriam y Grant, Peter. *The myth of transit: sub-Saharan migration in Morocco*. Londres: Institute for Public Policy Research, 2013.

Collyer, Michael; Düvell, Franck y de Haas, Hein. «Critical approaches to transit migration». *Population, Place and Space*, n.º 18 (2012), p. 407-414.

Comisión Europea. *Statement by EU Commissioner Cecilia Malmström on Operation Triton*. Statement 14/302. Bruselas, 7 de octubre de 2014.

Cuttita, Paolo. «Migration Control in the Mediterranean Grenzsäum: Reading Ratzel in the Strait of Sicily». *Journal of Borderland Studies*, vol. 29, n.º 2 (2014), p. 117-131.

European Union Agency for Fundamental Rights (FRA). *Fundamental rights at Europe's Southern Sea Borders*. Viena, 2013.

Fargues, Philippe y Bonfati, Sara. *When the best option is a leaky boat: why migrants risk their lives crossing the Mediterranean and what Europe is doing about it*. Florencia: European University Institute y Migration Policy Centre, 2014.

Ferrer, Xavier. «Acrobacias fronterizas en Ceuta y Melilla: explorando los perímetros terrestres de la Unión Europea en el continente africano». *Doc. Anàl. Geograf*, n.º 51 (2008), p. 129-149.

Ferrer, X. «Territorial (Dis)Continuity Dynamics Between Ceuta and Morocco: Conflictual Fortification Vis-Á-Vis Co-Operative Interaction at the Eu Border in Africa». *Tijdschrift voor economische en sociale geografie*, vol. 102, n.º 1 (2011), p. 24-38.

FRONTEX. *FRAN Quarterly 1* (Frontex Risk Analysis Network). Varsovia (agosto 2014).

FRONTEX. *FRAN Quarterly 2* (Frontex Risk Analysis Network). Varsovia (octubre 2014).

Godenau, Dirk. «An Institutional Approach to Bordering in Islands: The Canary Islands on the African-European Migration Routes». *Island Studies Journal*, vol. 7, n.º 1 (2012), p. 3-18.

Godenau, Dirk. «Irregular Maritime Immigration in the Canary Islands: Externalization and Communautarisation in the Social Construction of Borders». *Journal of Immigrant and Refugee Studies*, vol. 12 (2014), p. 123-142.

Human Rights Watch (HRW). *Abused and Expelled. Treatment of Sub-Saharan African Migrants in Morocco*. París, 2014.

Kachani, Mohamed. «Emigración Marroquí en España». *Economía Exterior*, n.º 28 (2004), p. 129-140.

López-Sala, Ana y Esteban, Valeriano. «The farthest Southern Border of Europe: Immigration and Politics in the Canary Islands». *Migraciones Internacionales*, vol. 4, n.º 1 (2007), p. 87-110.

– «La nueva arquitectura política del control migratorio en la frontera marítima del suroeste de Europa: los casos de España y Malta», en: Anguiano, Eugenia y López-Sala, Ana (eds.). *Migraciones y fronteras. Nuevos contornos para la movilidad internacional*. Barcelona: Icaria, 2010, p.75-100.

López-Sala, Ana. «La gestión política de las fronteras y el control de flujos en España», en: Zapata, Ricard (ed.). *Políticas y gobernabilidad de la inmigración en España*. Barcelona: Ariel, 2009, p. 31-49.

– «Donde el Sur confluye con el Norte. Movimientos migratorios, dinámica económica y seguridad en las relaciones bilaterales entre España y Marruecos». *Documentos CIDOB*, n.º 24 (2012a), p. 1-13.

– «The political design of migration control in Southern Europe», en: Gortázar, Cristina *et al.* (eds.). *European Migration and Asylum Policies: Coherence or Contradiction*. Bruselas: Bruylant, 2012b, p. 209-223.

Lutterbeck, Derek. «Across the desert, across the sea: migrant smuggling into and from Lybia», en: Seeberg, Peter y Eayadat, Zaid (eds.). *Migration, Security, and Citizenship in the Middle East. New perspectives*. Londres: Palgrave, 2013, p. 137-166.

Mainwaring, Cetta. «On the edge of exclusion: the changing nature of migration in Cyprus and Malta». *The Cyprus Review*, vol. 20, n.º 2 (2008), p. 19-49.

– «Constructing a Crisis: the Role of Immigration Detention in Malta». *Population, Place and Space*, vol. 18 (2012), p. 687-700.

Martínez Escamilla, M, *et al.* *Expulsiones en caliente. Cuando el Estado actúa al margen de la ley*. Informe Jurídico. Madrid: E-prints Complutense, 2013.

Médicos Sin Fronteras (MSF). *Violencia, vulnerabilidad y migración: atrapados a las puertas de Europa. Un informe sobre los migrantes subsaharianos en situación irregular en Marruecos*. Barcelona, 2013.

Mezzadra, Sandro. «The Gaze of Autonomy. Capitalism, Migration and Social Struggles», en: Squire, Vicky (ed.). *The Contested Politics of Mobility: Borderzones and Irregularity*. Londres: Routledge, 2011, p. 121-142.

Mountz, Allison. «Political geography I: Reconfiguring geographies of sovereignty». *Progress in Human Geography*, vol. 37, n.º 6 (2013), p. 829-841.

Mountz, Allison y Hiemstra, Nancy. «Chaos and Crisis: Dissecting the Spatiotemporal Logics of Contemporary Migrations and State Practices». *Annals of the Association of American Geographers*, vol. 104, n.º 2 (2014), p. 382-390.

Newland, Katherine. *Protection at Sea: Addressing Irregular Maritime Migration*. Migration Policy Institute. Washington, 2014.

Newman, David. «On borders and power. A theoretical framework». *Journal of Borderland Studies*, vol. 18, n.º 1 (2003), p.13-25.

Nyers, Peter y Rygiel, Kim. *Citizenship, Migrant Activism and the Politics of Movement*. Londres: Routledge, 2012.

Pickering, Sharon y Weber, Leanne. «Policing transversal borders», en: Aas, Katja y Bosworth, Mary (eds.). *The Borders of Punishment: Criminal justice, citizenship and social exclusion*. Oxford: Oxford University Press, 2013, p. 93-110.

Pumares, Pablo. «La inmigración subsahariana y la política de extranjería en España», en: Barros, Lucile *at al.* *La inmigración irregular subsahariana a través y hacia Marruecos*. Ginebra: OIT, 2002, p. 52-91.

Servicio Jesuita a Migrantes (SJM). *Vidas en la frontera sur*. Madrid, 2014.

Squire, Vicky (ed.). *The Contested Politics of Mobility: Borderzones and Irregularity*. Londres: Routledge, 2011.

Triandafyllidou, Anna y Ambrosini, Mauricio. «Irregular Migration Control in Italy and Greece». *European Journal of Migration and Law*, vol. 13 (2011), p. 251-273.

Triandafyllidou, Anna. «Multi-leveilling and externalizing migration and asylum: lessons from the southern European islands». *Island Studies Journal*, vol. 9, n.º 1 (2014), p. 7-22.

Tyler, Imogen y Marciniak, Katarzyna. *Protesting Citizenship: Migrant Activisms*. Londres: Routledge, 2014.

van Houtum, Heik. «Human blacklisting: the global apartheid of the EU's external border regime». *Environment and Planning D: Society and Space*, vol. 28, n.º 6 (2010), p. 957–976.

Weber, Leanne. «The shifting frontiers of migration control», en: Pickering, Sharon y Weber, Leanne (eds.). *Borders, Mobility and Technologies of Control*. Nueva York: Springer, 2006, p. 21- 43.

