



Investigaciones Geográficas (Esp)
E-ISSN: 1989-9890
inst.geografia@ua.es
Universidad de Alicante
España

Girone, Stefania; Lollo, Giuseppe
LAS MIGRACIONES DE TRÁNSITO: ESTRECHO DE GIBRALTAR VS CANAL DE SICILIA
Investigaciones Geográficas (Esp), núm. 54, 2011, pp. 37-70
Universidad de Alicante
Alicante, España

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=17622555002>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica

Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

LAS MIGRACIONES DE TRÁNSITO: ESTRECHO DE GIBRALTAR VS CANAL DE SICILIA*

Stefania Girone
Giuseppe Lollo

Dipartimento per lo Studio delle Società Mediterranee (DSSM)
de la Universidad de Bari (Italia).

RESUMEN

En este artículo se analizan los flujos migratorios hacia Italia y España generados por los inmigrantes ilegales procedentes de África Mediterráneo y de África Subsahariana. La evolución de estos flujos se inicia a partir del año 1970 y ha contribuido a transformar estos dos países, actualmente, en las áreas geográficas más comprometidas en cuanto respecta la llegada de inmigrantes ilegales por vía marítima. Sin embargo, la proximidad geográfica con respecto al continente africano y un «camino histórico» similar son los factores de atracción más importantes para los inmigrantes procedentes, principalmente, de las orillas sur del Mediterráneo. En este sentido, el Estrecho de Gibraltar, para lo que se refiere a España, y el Canal de Sicilia, para lo que se refiere a Italia, representan los dos contextos geográficos por los cuales los inmigrantes realizan su proyecto migratorio hacia Europa. El presente artículo analiza

* Una versión preliminar de este artículo fue presentada en la XLVII Reunión Científica SIEDS celebrada en Milán del 29 al 31 de mayo 2010. Parte de los materiales, datos y textos de esta investigación fueron elaborados por Giuseppe Lollo durante una estancia (sep-nov 2009) en el Departamento de Geografía Humana de la Universidad de Alicante bajo la supervisión del Prof. Vicente Gozámez Pérez y con ocasión del disfrute de una beca para la realización de un Master de introducción a la investigación. Este artículo ha sido desarrollado por ambos autores en estrecha colaboración. A la Doctora Stefania Girone corresponden en su totalidad las secciones 1, 2, 5 y 7, mientras que al Lic. Giuseppe Lollo las secciones 3, 4 y 6.

los diferentes aspectos del fenómeno migratorio –como las rutas seguidas y las embarcaciones utilizadas durante el viaje, la nacionalidad de proveniencia de los ilegales y la presencia de los MENAS– focalizando atención a las Islas Canarias (caso español) y a la isla de Lampedusa (caso italiano) siendo consideradas las dos principales puertas de ingreso de los inmigrantes.

Palabras claves: migraciones de tránsito, Mediterráneo, Italia, España, inmigrantes ilegales

ABSTRACT

This paper analyzes the migration flows to Italy and Spain performed by the Mediterranean and sub-Saharan African illegal immigrants. The evolution of these flows, started since 1970, has made these two countries as the more involved geographic areas in the question of the illegal immigrants arriving through the sea. However, the geographical proximity to Africa and the similar «historic itinerary» are the most important attraction factors that mainly push immigrants from the southern shores of the Mediterranean sea. In this sense, the Strait of Gibraltar (as regards Spain) and the Channel of Sicily (as regards Italy) represent two geographical contexts through which immigrants perform their migration's project to Europe. This article analyzes the different aspects of migration (such as the routes taken and the vessels used during the trip, the native nationality of the illegals, and the presence of UFM), focusing the attention to the Canary Islands (Spanish case) and Lampedusa Island (Italian case), as they can be considered the two main door for immigrants.

Keywords: transit migration, Mediterranean sea, Italy, Spain, illegal migrant

1. INTRODUCCIÓN

Desde la antigüedad, el continente europeo ha sido escenario de importantes desplazamientos de población, asumiendo en las últimas décadas cada vez más el papel de tierra de destino para masas de inmigrantes más o menos considerables. A partir de finales de los años 1970, un acontecimiento que ha adquirido carácter sistemático y repetitivo ha sido el de la transición de zona de emigración a zona de inmigración por parte de los países mediterráneos (Italia, España, Portugal, Grecia) de la Unión Europea. En dicha evolución –que ya está extendiéndose también hacia la orilla sur del Mediterráneo (Pellicani, Palmissano, 2002)– han contribuido múltiples factores de naturaleza tanto socio-política como demo-económica (Di Comite, Girone, 2005). En primer lugar,

los cambios ocurridos en el sector económico a nivel europeo han llevado a una considerable corriente de trabajadores extranjeros a llenar aquellos espacios laborales vacíos –que en determinados casos son rechazados o no deseados por la población autóctona– debido tanto al descenso demográfico, como al progresivo envejecimiento de la población y a la consiguiente disminución numérica de la fuerza de trabajo. Sin embargo, esta afluencia de inmigrantes no siempre ha correspondido a una petición expresa de mano de obra, mientras que el incremento de obstáculos para entrar no ha detenido del todo las entradas, sino más bien ha convertido en ilegal la permanencia de quien consigue superar las fronteras o prolonga su permanencia en territorio europeo.

De esta manera, los inmigrantes se transforman en ilegales o irregulares¹ obligados a vivir durante años en una penumbra de incertidumbre y precariedad, aún asumiendo –en la mayor parte de los casos– tareas y/o cargos laborales que contribuyen al bienestar de las sociedades receptoras (Ambrosini, 2009). En segundo lugar se debe considerar la cuestión de los refugiados –con frecuencia a causa de persecuciones políticas o por la proliferación de conflictos en los Estados de Europa oriental y de África– que han entrado, a menudo irregularmente, en algunos países europeos con la esperanza de emigrar hacia otros países. Aún por encima de dichas causas existe aquella básica que consiste en la fuerte diferencia existente entre países en vía de desarrollo (PVD) y países desarrollados (PDA): se trata básicamente de la «clásica» divergencia demográfica, además de económica, Norte-Sur del Mediterráneo (Marotta, 1997). En este escenario demográfico europeo, Italia figura, en ciertos aspectos, como un país muy similar a España. Ambos países, en efecto, han comenzado, desde finales de los años setenta, a desempeñar un papel primordial en el «encuentro» de las dos orillas del Mediterráneo convirtiéndose, por tal razón, en las metas preferidas de los flujos de inmigrantes procedentes –en la mayoría– de los países de África mediterránea y –en menor medida– de África subsahariana. La proximidad geográfica, entre otras cosas, ha representado

1. En Italia la distinción entre inmigrantes clandestinos e inmigrantes irregulares viene así definida: se consideran ilegales los extranjeros que han entrado en un país sin visado de entrada; son irregulares los extranjeros que han perdido los requisitos necesarios para la permanencia en el territorio nacional (por ejemplo: permiso de residencia expirado y no renovado/prorrogado) pero que, sin embargo, los poseían en el momento de la entrada en Italia. Según lo requiere la legislación vigente, estos inmigrantes deben ser rechazados en la frontera o expulsados. Si un inmigrante regularmente residente acoge en su casa un pariente irregular es importante que se encargue de obtener las certificaciones del grado de parentesco traducidas y legalizadas por la autoridad competente italiana en el país de origen. Si no se obtienen dichos documentos, según la legislación vigente, este inmigrante regular puede ser acusado por haber favorecido la inmigración ilegal.

en el pasado y representa, aún hoy, el factor de atracción más importante de los emigrantes. Sin embargo, mientras al principio Italia y España eran vistos como «puertas de entrada» para poder acceder a otros países europeos de más antigua tradición migratoria, actualmente estos países se consideran también como metas de un fenómeno migratorio cuya tipología, a menudo, responde a la permanencia o, en muchos casos, a la reversibilidad. En este sentido, el aumento del número de inmigrantes procedentes del África Mediterránea con el tiempo ha favorecido la proliferación de ciertos fenómenos relativos (clandestinidad, presencia de menores no acompañados, etc.), a pesar de la implementación de acuerdos internacionales y de instrumentos de control destinados a frenar las nuevas entradas.

2. LA TRANSICIÓN MIGRATORIA EN LA ZONA MEDITERRÁNEA: EL ROL DE ALGUNOS PAÍSES EN LAS MIGRACIONES DE TRÁNSITO

Como sostienen todos los expertos de la materia, los desplazamientos de población que ocurren a nivel nacional e internacional modifican –de manera más o menos marcada– los panoramas demográficos, sociales y económicos de los países que están implicados, entre los que figuran los países de la Cuenca del Mediterráneo. En efecto, en estos últimos países las migraciones han desempeñado un rol que ha contribuido –en tiempos y con modalidades diferentes– a determinar sus actuales características demográficas, condicionando a menudo su dinámica natural. De esta manera, se produce el desplazamiento de masas más o menos considerables de individuos desde zonas caracterizadas por una elevada tasa de crecimiento demográfico hacia zonas que se encuentran en una etapa más avanzada del proceso de transición demográfica y que, en una u otra forma, pueden ofrecer mejores condiciones sociales y económicas a los inmigrantes. El fenómeno migratorio ya no es visto sólo como un evento permanente que trasforma la vida de los inmigrantes/emigrantes: cada vez más este fenómeno será considerado un proceso abierto y reversible, también gracias a los avances tecnológicos registrados en el sector de las comunicaciones y el transporte que, junto a la reducción de los costes del movimiento, han hecho más fáciles los desplazamientos y han aumentado la movilidad territorial de las poblaciones. De hecho, las migraciones actualmente han alcanzado dimensiones desconocidas en siglos pasados. Castles y Miller (1998), dos de los principales estudiosos de las migraciones internacionales, en su trabajo *The Age of Migrations*, destacan el alcance y la importancia de los movimientos migratorios contemporáneos, evidenciando las diferencias entre el presente y el pasado. Por definición, las «migraciones» están en continuo movimiento, cambian de dirección y, por lo tanto, de destino, tipología,

composición y estrategia. Las migraciones constituyen un fenómeno estructural cuyos determinantes se deben sobre todo al desequilibrio demo-económico entre el lugar de origen y el de destino. Con referencia a lo anterior, se acuñó el término de «presión demográfica diferencial» que se entiende como la diversidad que se encuentra en la relación: ritmo de desarrollo demográfico y ritmo de desarrollo económico (Federici, 1965).

En la actualidad, en el ámbito de la Cuenca mediterránea co-existen: a) zonas de inmigración (sea de tránsito, o de acogida) con áreas de emigración, donde en algunos casos se verifica el cambio de zona de emigración a zona de inmigración; b) flujos regulares con flujos irregulares; c) presencia regular con presencia ilegal, la cual –a veces– gracias a la sucesión de medidas de regularización, se puede transformar en presencia (o status) legal; d) diversas formas de exclusión y de discriminación étnica y/o religiosa. A esta realidad se ha llegado a través de un recorrido histórico que ha visto entrelazarse importantes acontecimientos de orden tanto económico como demográfico y por lo tanto migratorio. Los años setenta del siglo pasado han marcado un particular momento histórico: en efecto, en 1973 se inicia la bien conocida crisis petrolera que marcó de forma particular el nuevo orden económico mundial, y que produjo un período de recesión llevando a todos los países desarrollados a revisar sus estrategias económicas. Sucesivamente a esta crisis, en la economía mundial se produjo una transformación completa: fue necesario realizar una rápida y profunda reestructuración de los sistemas productivos, y –en particular– de los mecanismos económicos.

Tal transformación ha provocado, como consecuencia, otros cambios importantes en las políticas migratorias y, por tanto, en los modelos y la dirección de los flujos. En este sentido, se inició una nueva fase de la dinámica migratoria marcada, ya sea por el paso de algunos países de la Europa meridional (o mediterránea) de zonas tradicionalmente de emigración a zonas de inmigración, como por el aumento de flujos procedentes –en el ámbito de un generalizado proceso de globalización– de países en desarrollo intermedio (PDI) y de países en vía de desarrollo (PVD) y dirigidos sobre todo a los países desarrollados (PDA). En efecto, al prevalecer los «factores de expulsión» en los países de origen de los inmigrantes (explosión demográfica de los PVD, crisis económica y/o alimentaria, bajísimos estándar de vida y a veces difíciles condiciones de supervivencia, represión política, conflictos bélicos, conflictos étnicos, etc.) sobre los «factores de atracción» de los países de destino europeos (Natale, Strozza, 1997) –que se caracterizan por un bajo crecimiento económico respecto al pasado y por altos niveles de desempleo de la población autóctona–, ha constituido en estos últimos decenios una de

las principales características de la dinámica migratoria internacional (Di Comite, Bonerba, Girone, 2006).

Los cambios que se han registrado en la dirección de los flujos se explican a través de la política de «stop» adoptada por los Gobiernos de los países europeos (como Francia y Reino Unido) a partir de 1973, como medida restrictiva a la demanda de trabajo extranjera. Esta política diseñada para detener los flujos migratorios procedentes de los países pobres, tuvo el efecto de desviar los flujos hacia aquellos países donde la entrada era más fácil. Sucede entonces que los países, como Italia y España –tradicionalmente de origen–, se han convertido en países antes de tránsito y luego de destino de los inmigrantes. En efecto, estos países siendo geográficamente más cercanos y permeables dada la falta de adecuadas políticas y leyes sobre la migración, eran vistos –pero sólo al inicio– como lugares de tránsito antes de convertirse en zonas económicamente más fuertes. Aparentemente la política de cierre oficial adoptada en contra de los trabajadores extranjeros, junto a la facilidad de poder contratar mano de obra ilegal en los países del sur del Mediterráneo, ha alimentado una creciente inmigración ilegal y/o clandestina, provocando un mayor refuerzo en las medidas contra la inmigración (Pace, 2003). Durante todos los años 70 y 80, Túnez y Marruecos han sido los países que en mayor medida han contribuido al flujo de inmigrantes hacia los nuevos países mediterráneos de inmigración².

En este marco de referencia se evidencia cómo Italia y España³ se hallan en una posición crucial: a partir de 1992, buena parte de las entradas ilegales que han llegado a los países de la UE de la Cuenca mediterránea se produjeron sobre las costas del sur de ambos países mediterráneos. A la luz de los hechos, resulta visible el rol de país de tránsito o, aún, el de país de inmigración temporal que Italia y España han experimentado y siguen todavía –aunque de manera diferente– experimentando hoy en día. Y esto emerge particularmente

2. La situación ha cambiado parcialmente después de 1989 cuando, con la caída del Muro de Berlín, se abrieron (como salidas) las fronteras de muchos países del antiguo bloque soviético. Italia, en este sentido, representa el caso más evidente: a la inmigración del norte de África se han sumado, primero, la albanesa y, luego, la de los trabajadores de las Repúblicas de la ex-Yugoslavia (Pugliese, 2001), Rumanía, Ucrania, etc..
3. España se convirtió en país de inmigración con retraso en comparación con Italia, y al inicio esto ocurrió de una manera atípica, ya que la movilidad interesó principalmente a personas mayores procedentes de países económicamente desarrollados de Europa Occidental (Francia, Alemania, Reino Unido, etc.) que elegían pasar sus últimos años de vida en el Mediterráneo español. Sólo entonces, España se abrió a la presencia extranjera de manera similar a la que ocurrió –más o menos en el mismo período– en Italia. Es más, esto ocurrió con mucha mayor intensidad que en el caso de Italia ya que España, por otro lado, estaba sujeta a la gran inmigración desde América Latina.

cuando se consideran las inmigraciones clandestinas que, procedentes sobre todo de África Mediterránea y Europa Oriental, tienen como meta final los países no mediterráneos de la Unión Europea (Di Comite, Girone, 2007).

Las migraciones de tránsito constituyen, por lo tanto, un fenómeno actual dentro del Mediterráneo, pero a día de hoy es menos fácil llegar a una definición unánime y es entonces difícil obtener una cifra exacta. Según la organización internacional *United Nation Economic Commission for Europe* (Un/Ece), las migraciones de tránsito son aquéllas generadas por extranjeros que residen en un país por un determinado período de tiempo, mientras esperan a emigrar permanentemente a otro país (véase OIM, *The next stop is*). A menudo los estudiosos de la población unen la imagen del inmigrante en tránsito con la del irregular. En realidad, la migración de tránsito es un fenómeno que abarca distintas categorías de inmigrantes: regulares e irregulares, así como emigrantes de retorno, refugiados y solicitantes de asilo.

Además, el proyecto inicial de los inmigrantes no siempre coincide con lo que en realidad ocurre: aunque, en efecto, los inmigrantes en tránsito salen de su propio país con el proyecto de quedarse sólo por un corto plazo en el país de tránsito para luego ir hacia la meta definitiva, en realidad, la llegada al país final será difícil debida a una serie de restricciones, como por ejemplo, la legislación o los controles de las fronteras o la falta de los recursos económicos necesarios para seguir el viaje. La permanencia en los países de tránsito, por lo tanto, se prolonga y aumenta también la propensión a utilizar instrumentos ilegales de entrada ya sea en los países de tránsito, o en los de destino. Por lo tanto, la migración de tránsito no debería ser incluida entre las diferentes formas de migración sino, más bien, estar entre las diferentes fases del proceso migratorio (Caruso, Venditto, 2008). En este sentido, ya han sido realizados varios estudios (Boubakri, 2004; De Haas, 2006; Lahlou, 2006; Sørensen, 2006; Caruso, Venditto, 2008) sobre esta fase del proceso migratorio. En este trabajo resulta más útil concentrar la atención sobre un aspecto particular de las migraciones de tránsito, es decir, «la transitoriedad de los inmigrantes» en la Cuenca mediterránea, tema del que no se ha prestado suficiente atención. Después de haber descrito, por un lado, los recorridos que efectúan los inmigrantes que proceden de África sea mediterránea, sea subsahariana, y que se dirigen a los dos países analizados (Italia y España) y, por el otro, el caso de algunos países norteafricanos que han pasado de zonas de meta final a zonas de tránsito, en los siguientes párrafos serán analizados –en el ámbito de la comparación entre el Canal de Sicilia (Italia) y el Estrecho de Gibraltar (España)– los desembarques ocurridos entre 1999 y 2009, así como también, algunos de sus aspectos particulares, entre los cuales, la cuestión de

la nacionalidad de los inmigrantes clandestinos desembarcados en los últimos años en Sicilia y en Canarias.

3. LAS TRAYECTORIAS MIGRATORIAS DESDE ÁFRICA MEDITERRÁNEA Y EXTRA-MEDITERRÁNEA HACIA ITALIA Y ESPAÑA

Trazar un esquema completo y exhaustivo de los canales utilizados por los inmigrantes para llegar a Europa es tarea difícil, ya que a la complejidad del fenómeno migratorio se suman los «intereses» de las organizaciones criminales que, con el objetivo de eludir los controles y hacer el viaje lo más «productivo posible», buscan constantemente itinerarios alternativos para acceder al viejo continente.

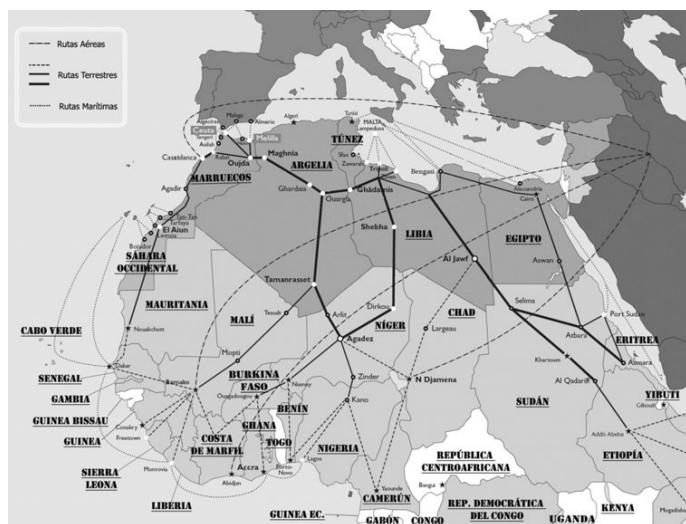
Afrontar un viaje tan largo implica inevitablemente algunos peligros, y aun así, los inmigrantes, más que abandonar el país de origen, están dispuestos a aceptar cualquier condición. Por otro lado, la limitada disponibilidad de dinero obliga a realizar el viaje en diferentes etapas, y la necesidad de trabajar para recuperar el capital suficiente para completar la travesía implica que puedan pasar incluso varios años antes de que los inmigrantes lleguen a destinación. En esta perspectiva, el escoger una ruta en lugar de otra depende de factores económicos y está vinculado a las «elecciones estratégicas» del hampa local. Resulta entonces más conveniente hablar de «rutas mixtas» en la casi totalidad de los casos, ya que los inmigrantes realizan sus propios viajes utilizando conjuntamente rutas terrestres y marítimas (a veces también aéreas).

La ruta terrestre –utilizada sea para llegar a los puertos de África del Norte, sea para conectar estos últimos con las ciudades aeroportuarias– es la solución más frecuente entre inmigrantes ilegales. Agadez (Níger) representa un punto estratégico por donde pasan y/o se conectan los flujos procedentes de Burkina Faso (a través de Niamey) y de Nigeria y Camerún (a través de Zinder). Desde Agadez se pueden alcanzar los puertos de Libia, atravesando Níger y Libia, o las costas marroquíes, recorriendo Argelia (Tamanrasset, Uargla, Ghardaia, Maghnia) y utilizando la ciudad marroquí de Oujda como última parada antes de llegar a la costa. Por otro lado, Al Jawf (Libia) es la ciudad de conexión del Sudán (a través de Qadariff) y Eritrea (a través de Asmara) con las costas libias.

A las rutas citadas se añaden aquellas que conectan: a) Malí (a través de Tamanrasset) con Argelia; b) Mauritania (atravesando el Sáhara Occidental) con Marruecos; c) Sudán y Eritrea con Egipto.

El canal aéreo es el más caro económicamente y el más peligroso (debido a los controles a los que está sujeto). A las dificultades que se derivan de adquirir falsa documentación así como sus altos costes, se contraponen la

Figura 1. Las rutas de los inmigrantes



Fuente: Sørensen (2006). Elaboración propia.

brevedad del viaje y la posibilidad de llegar «cómodamente» al país de destino. Los inmigrantes ilegales procedentes de los países asiáticos (India, Pakistán y Bangladesh) alcanzan Bamako (Mali), Abijan (Costa de Marfil) para luego continuar el viaje por tierra o mar.

Por otra parte, los países europeos también pueden ser alcanzados con la utilización del «via-via system» (Sørensen, 2006), es decir, aprovechando las escalas europeas de los vuelos procedentes de los países africanos y con destino a Australia y China, para bajar ilegalmente los clandestinos una vez llegados a Europa⁴. La llegada al Estrecho de Gibraltar y a las Islas Canarias de los inmigrantes procedentes del África Occidental, así como el desembarque en Sicilia (islas Égadas, Pantelleria y Lampedusa) y en Malta por parte de aquellos que proceden de los países Norte-africanos, ocurre generalmente por ruta marítima.

4. En un anuncio de enero de 2008 (<http://www.youtube.com/watch?v=q6twnbesty&feature=channel>) TeleMadrid ha demostrado los déficits de seguridad existentes en un aeropuerto moderno y de vanguardia como el de la capital española: los clandestinos, con previo pago de alrededor de 4.000-6.000 euros necesarios para «comprar» un manual en el que venían explicadas minuciosamente las operaciones para evitar la frontera, podían abandonar el aeropuerto de «Barajas» y alcanzar el exterior con poca dificultad.

A veces se prefieren las rutas marítimas en lugar de la travesía larga y peligrosa del desierto del Sahara: los principales puertos interesados son Lagos (Nigeria), Accra (Ghana), Abiyán (Costa de Marfil), Monrovia (Liberia), Conakry (Guinea) y Dakar (Senegal), donde confluye también la ruta terrestre de Bamako⁵ (Mali). Después de llegar a las Islas de Cabo Verde, el viaje prosigue hacia las islas Canarias. Las Canarias se alcanzan también a través de Marruecos y el Sahara Occidental⁶ (Tarfaya, Tan Tan, Bojador, El Aiun). Además, para llegar a las ciudades egipcias, a menudo se prefiere cruzar el mar Rojo que no seguir por ruta terrestre.

En Andalucía, en cambio, los tres principales puertos de llegada continúan siendo los de Algeciras, Málaga y Almería. El primero de ellos suele ser alcanzado a través de los puertos marroquíes de Tánger y Asilah, el segundo a través de Ceuta y Nador; el último, a través de Melilla. Por otro lado, Túnez representa la ruta principal para llegar a Sicilia occidental mientras que, para llegar a la parte oriental de la misma, se pasa por el Canal de Suez y la ciudad de Banghazi (Libia).

El puerto de esta última ciudad, junto con el de la ciudad egipcia de Alejandría, permiten llegar a las costas de Malta. Los trayectos más cortos y por ello más utilizados, son aquellos entre Zuwarah, Zilten y Trípoli (Libia) –como origen– y Lampedusa⁷–como meta.

5. Muchos clandestinos alcanzan el aeropuerto de Abiyán para luego seguir por vía marítima, y el de Bamako para luego decidir si seguir por ruta marítima o terrestre.
6. Después de ser una colonia española bajo el nombre de «Sahara Español» hasta el 1976, y luego parte de Marruecos en 1979, hoy es el mayor territorio no independiente del mundo.
7. El archipiélago de las Islas Pelagie (desde el griego antiguo *πελαγος*, Pelagos es decir «mar abierto») se encuentra en el mar Mediterráneo, entre las costas de Sicilia y Túnez. El archipiélago consta de tres islas, de las que Lampedusa es la mayor, con una superficie de unos 20km² y una población de 6.170 personas (Istat 2009). Al norte de la isla de Lampedusa se encuentra Linosa (5.3km²), mientras que a su oeste está la deshabitada isla de Lampione (1.2km²). A pesar de que pertenece políticamente a la provincia siciliana de Agrigento, el archipiélago está geográficamente cerca del continente africano. Lampedusa de hecho dista 205km de Sicilia (Porto Empédo-cles), 167km de Túnez (Ras Kaboudja) y 355km de Libia (Trípoli).



3.1. Los actores del viaje

Según una investigación de las Naciones Unidas (*Organized Crime and Irregular Migration from Africa to Europe*, 2006), los gastos asumidos por los inmigrantes para poder realizar todo el viaje (o una parte de él) varían en función al tipo de ruta utilizada y a la longitud de las rutas cubiertas⁸.

Por otra parte, afrontar un viaje implica la necesidad de ponerse en contacto con organizaciones criminales que gracias a su subdivisión territorial ofrecen, previo pago de altas sumas de dinero, soluciones ilegales y peligrosas para realizar los desplazamientos. Algunas investigaciones (Becucci, 2006; Monzini y otros, 2004; Antonopoulos, Winterdyck, 2006; Schloenhardt, 1999) permiten identificar cuáles son los protagonistas de las organizaciones criminales que se ocupan de las distintas etapas de planificación y realización del viaje. Cada actor representa una pieza del rompecabezas y su papel resulta indispensable para el éxito final del proyecto. Elegir una ruta en lugar de otra se racionaliza en función de la máxima optimización de los beneficios, lo que conlleva a la conclusión del viaje con el mayor número posible de inmigrantes, intentando evitar los controles de las autoridades locales.

Aun siendo un término poco adecuado para indicar a la persona que ilegalmente decide atravesar el mar, el *harrag* es el personaje más nombrado por los medios de comunicación. El *Harrag* –palabra de origen árabe y bereber– literalmente significa «quemar» y se utiliza, en sentido figurado, para indicar aquellos que «queman las fronteras» o «queman el mar» (Arab, Sempere Souvannavong, 2009). Además, la palabra *harrag* se utiliza para hacer referencia a los ilegales que al ser detenidos, destruyen sus documentos quemándolos, a fin de «quemar» su identidad y, por lo tanto, evitar la vuelta a las tierras de origen. En este sentido hablar de *harrag* o *sans-papiers* tendría el mismo significado.

8. Las travesías por Marruecos hacia las islas Canarias cuestan, por ejemplo, entre 880 y 1.890\$, mientras alcanzar España desde el norte de Marruecos comporta un gasto de 1.260\$. Las Islas Canarias, además, pueden ser alcanzadas por Mauritania a un coste que se sitúa entre los 385 y los 1.890\$ y por Senegal al precio de 480-1.930\$. Alcanzar Italia por Libia, implica un gasto variable entre 1.930 y 2.520\$. En cuanto a las rutas terrestres, los precios varían entre los 600\$ necesarios para alcanzar por Marruecos los «enclaves» españoles, a un precio que oscila entre los 2.150-4.300\$ para las rutas que atraviesan el desierto del Sahara. En particular, atravesar Malí costará medianamente 1.260\$, precisamente como la ruta Níger-Benín-Mali (GAO). Un gasto de 430\$ se necesita para alcanzar Marruecos por Bamako mediante Gao (Mali). Las sumas más caras, entre los 11.370 y 20.210\$, son las pagadas por los inmigrantes asiáticos que por ruta mixta, llegan a Europa atravesando África.

Aunque la opinión pública piense que el *harrag* sea una víctima de las organizaciones criminales, en realidad posee –junto al intermediario, al garante, al *passeur*, al hotelero, y a los expatriados en el país de destino– un rol fundamental en la organización del viaje. El *harrag*, en efecto, es el principal organizador, ya que de su planificación dependerá el resultado del viaje. Suele trabajar por sí mismo o con otras personas. Sus tareas principales son: reunirse con los inmigrantes en los puestos próximos al embarco, colocarlos en casas seguras (en muchos casos gestionadas por hoteleros), y recaudar el dinero en efectivo antes de entregar los inmigrantes al *passeur*. A veces durante la negociación se une al intermediario.

Este último puede ser considerado el punto de conexión entre la demanda y la oferta, ya que, generalmente, es la primera persona contactada por los inmigrantes que abandonan el país de origen. Sería más correcto hablar de intermediario como figura diferente a la del reclutador, aunque, en realidad, las tareas realizadas por ambos son las mismas. Sin embargo, existen diferencias que merecen ser destacadas: el primero desarrolla su actividad como trabajo principal, en algunos casos manteniendo al mismo tiempo contactos con varias organizaciones; mientras que el segundo cumple su trabajo sólo ocasionalmente. El rol del intermediario puede ser realizado por el mismo *harrag*.

Otra figura fundamental para la realización del viaje es la del garante, que habitualmente avala a los inmigrantes que tienen dudas sobre el *harrag*. El garante (así como el mismo *harrag* y/o intermediario), que puede ser una persona extraña a la situación de ilegalidad, tiene que conservar el dinero de los inmigrantes hasta el día de la salida. Por lo tanto, las organizaciones criminales se ponen en contacto con el *harrag* para la gestión de los viajes ilegales, y este último tendrá un rol clave sobre todo cuando también tiene que hacer las funciones de intermediario y garante. Otros colaboradores del *harrag* son el hotelero/propietario, que es la persona que gestiona el hotel o posee la casa donde los inmigrantes se alojan esperando el embarque; el *passeur* (a veces junto a una segunda persona) que es el conductor exclusivo de las embarcaciones; y los expatriados en el país de destino, que tienen funciones similares al *harrag*, pero en el país de destino. Todos tienen que «conducir» en el país de llegada a los inmigrantes que han completado su viaje y que ya han pagado una suma de dinero facultativa o incluida en los gastos de viaje.

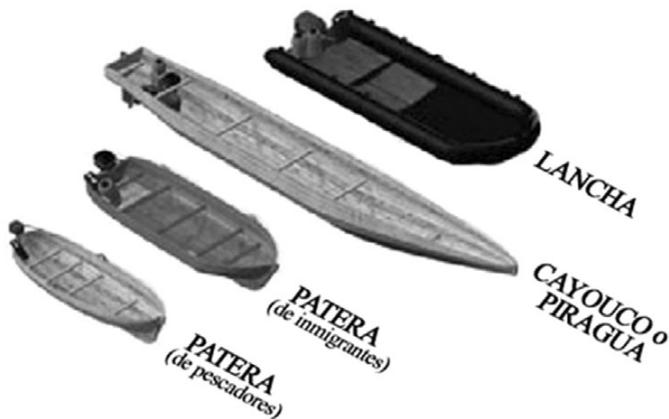
3.2. Las embarcaciones

Como ha sido explicado anteriormente, es posible entrar en España y en Italia a través de rutas marítimas. Entre las rutas de media-corta duración, que necesitan 10-12 horas de navegación para ser completadas, se indica las que

conectan África mediterránea con España y el Canal de Sicilia, y África occidental con las Islas Canarias. Entre las rutas de larga duración, que pueden ser recorridas en 3-4 días, se indican aquellas que conectan Egipto y Libia con las islas de Malta y Sicilia Oriental. Los riesgos derivados de la travesía y la probabilidad de éxito del viaje se relacionan con la duración del mismo.

La preferencia de una tipología de embarcación se encuentra vinculada tanto a la duración del viaje como a las preferencias de las organizaciones criminales, que a fin de optimizar los beneficios utilizan embarcaciones viejas cargándolas inverosímilmente.

Figura 2. Embarcaciones utilizadas por los inmigrantes ilegales



Fuente: *El País*. Elaboración propia.
http://www.elpais.com/graficos/espagna/embarcaciones/inmigrantes/elpgranac/20060316elpepunac_1/Ges/

Con la finalidad de llegar a la Península Ibérica y al Canal de Sicilia los inmigrantes utilizan principalmente las «carretas» del mar y las pateras, mientras que para llegar a las islas Canarias utilizan los cayucos y las piraguas. Pero, en ambas rutas, se puede utilizar también la lancha a motor de tamaño variable.

Las Pateras son barcas de pequeñas dimensiones y de fondo bajo, poco seguras y no aptas para la navegación en condiciones desfavorables. Por esta falta de seguridad, se les da el nombre de pateras, utilizadas para cruzar el estrecho de Gibraltar y para llegar a las Islas Canarias. Estas pateras son similares en la mayor parte de los casos a las carretas del mar que frecuentan el

canal de Sicilia, barcas de dimensiones variables, obsoletas y sin los estándares de seguridad internacionales.

Los cayucos, sin embargo, son barcas de madera largas, de unos 15 a 20 metros, poco profundos, con motores de 40 CV que permiten alcanzar una velocidad media de 8 nudos. Su peligrosidad es de tipo estructural y vinculada al hecho de que se cargan al máximo porque sólo deben recorrer distancias cortas.

Además, las organizaciones criminales utilizan los buques-nodriza para transportar un número elevado de inmigrantes. Se trata de enormes mercantes que navegan en aguas internacionales y permiten la transferencia a la zona de destino con la utilización de pequeñas y, en la mayoría de los casos, precarias embarcaciones. En las proximidades del destino los inmigrantes son abandonados en pequeños grupos en las embarcaciones más pequeñas, conducidas improvisadamente por inmigrantes. Navegar por las aguas internacionales significa que las organizaciones criminales tienen la seguridad de no estar sujetas a los reglamentos locales vigentes.

4. LOS PAÍSES DEL NORTE DE ÁFRICA, DE ZONAS DE DESTINO A ZONAS DE TRÁNSITO: EL CASO DE MARRUECOS Y ARGELIA

Las migraciones entre el continente europeo y el africano son un fenómeno bastante antiguo. Ya en el Siglo XIX las transformaciones de carácter político-económico originaron flujos de entrada/salida hacia/de Europa, que, después de sucesivos cambios, han comportado que algunos países africanos de inmigración se convirtieran en países de emigración. Algunos autores (Stachel and Demel, 2000) han identificado 5 fases de desarrollo en la historia migratoria entre Europa y África:

- *Desde 1870 a 1900: colonización.* En estos años, las grandes potencias europeas (Alemania, Bélgica, Francia, Inglaterra y Portugal) empiezan la colonización del territorio africano. Específicamente los países de África del Norte (Egipto, Magreb y Libia), que cien años más tarde se han convertido en zonas de «tránsito», vivían la colonización de Inglaterra, Francia e Italia.
- *Desde 1900 a 1945: Guerras Mundiales.* Son los años de dos grandes conflictos mundiales. Los inmigrantes generan migraciones Sur-Norte voluntarias y forzadas, por un lado atraídos por las oportunidades laborales de las grandes potencias, y por otro, obligados a contrarrestar las ofensivas enemigas durante las guerras.

- *Desde 1945 a 1970: recuperación económica.* En los 25 años siguientes a los dos Conflictos Mundiales, Europa conoce un período de desarrollo económico sin precedentes. El progreso de la industria petrolera influyó y condicionó la demanda de trabajadores extranjeros. La oferta de mano de obra autóctona, insuficiente para cubrir la demanda total, obligó a algunas naciones (como Francia, Holanda, Bélgica y Alemania) a recibir mano de obra africana para satisfacer la excesiva demanda.
- *Desde 1970 a los primeros años de 1990: migraciones ilegales/clandestinas.* En estos años el fenómeno migratorio experimenta su primera gran evolución: los desplazamientos de población individuales (trabajador individual) se convierten en colectivos (núcleo familiar entero). La flexión negativa de la demanda de mano de obra, resultado de la crisis de la industria petrolera, produce una situación en la que las grandes potencias no pueden utilizar los trabajadores extranjeros, y por el momento resulta suficiente la mano de obra autóctona. Muchos estados europeos aplican restricciones normativas para limitar las entradas y expulsar a los extranjeros que ya están aquí. Estas prohibiciones cautelares generan, directamente, los flujos hacia aquellas zonas en las que no se han aplicado medidas limitativas, e, indirectamente, contribuyen a la creación de las migraciones ilegales y clandestinas. España e Italia, en este escenario, han representado las zonas más comprometidas en los fenómenos migratorios, sea por la decisión de aplicar políticas más «democráticas» sobre la entrada de los extranjeros, sea por la proximidad geográfica al continente africano.
- *Desde 1990 hasta hoy: Migraciones de tránsito.* En los últimos años la movilidad migratoria ha creado problemas importantes en los países europeos y sobre todo en España e Italia. La investigación de cooperación internacional y el nacimiento de acuerdos bilaterales están contribuyendo, aunque de manera muy limitada, a circunscribir el fenómeno en algunas zonas. En los años noventa nace la denominación «migración de tránsito»: es decir los inmigrantes, antes de llegar a Europa, pasan un período más o menos prolongado en un lugar intermedio, pues por razones económicas no pueden seguir su viaje. En este trabajo, se consideran zonas de tránsito los países de África mediterránea.

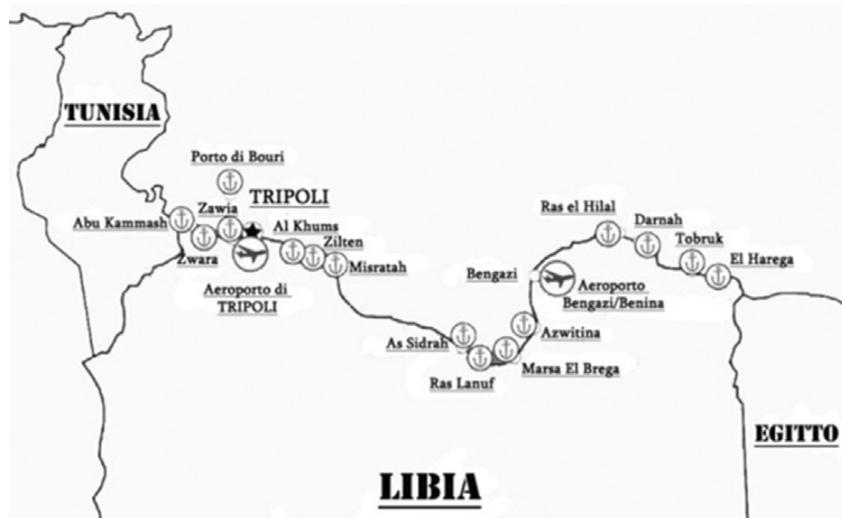
Durante siglos los países norteafricanos, hoy zonas vinculadas a los flujos de inmigrantes subsaharianos, ha abandonado el rol de zonas de inmigración,

elegidas por los clandestinos para escapar de las crisis político-económicas y de las persecuciones religiosas, para adoptar el de zonas de emigración y gradualmente han obtenido un rol «transitorio» respecto al proyecto migratorio que termina en España e Italia. En efecto, en el pasado, uno de los factores de atracción para los inmigrantes procedentes de las áreas africanas más pobres y desfavorecidas era la proximidad geográfica a los países norteafricanos, hoy las cortas distancias entre estos últimos y Europa representan el motivo por el cual se prefieren como destino final. A pesar del rol crucial de los distintos países norteafricanos, en esta ocasión nuestra atención se centra en Marruecos y Libia, como zonas de mayor tránsito de los inmigrantes que desean llegar a España (Estrecho de Gibraltar y Canarias) e Italia (Lampedusa).

El análisis realizado sobre las rutas terrestres utilizadas por los inmigrantes ilegales para llegar a las costas del norte de África, lleva a poner mayor atención en el rol que han asumido anteriormente Libia y Marruecos como «conexión» entre los países subsaharianos y el viejo continente, y en la función que ejecutan los restantes países norteafricanos en el complejo contexto de las migraciones de tránsito. En efecto, todos los países con un alto porcentaje de emigración son puntos de salida para las embarcaciones de emigrantes ilegales (Cutitta, 2006). Las dos únicas excepciones son, por una parte, Argelia que, como demuestra la Figura 1, no figura como el último país de tránsito sino sólo como punto de conexión terrestre entre «África negra» y el Magreb, y, por otra, Libia que, contrariamente a los otros países norteafricanos, ha conservado una vieja tradición inmigratoria. Respecto a este último país, en los años sesenta el Gobierno libio, después de la independencia de Italia (1951), para responder a la petición de mano de obra agrícola, ha aplicado programas de desarrollo económico que han contribuido a alimentar la movilidad de los trabajadores procedentes, en principio, de los países árabes y –sobre todo– de Egipto y Túnez, y posteriormente de los países asiáticos y orientales europeos. Además, la estabilización de comunidades extranjeras estuvo influenciada por: a) la aplicación de políticas de «libre entrada» en respuesta al embargo de Naciones Unidas de 1988, b) la promoción de políticas de desarrollo territorial, c) la celebración de acuerdos con Sudán (1990) y Chad (1994), d) la celebración de la COMESSA – Comunidad de Estados del Sahel y del Sahara (llamado también CENSAD, Communauté des États sahéliosahariens), actualmente conformada por 28 países (www.cen-sad.org).

Libia aun manteniendo el rol de país de destino final, representa hoy una etapa transitoria para todos los inmigrantes (ilegales o no) que deciden llegar a Europa (Cutitta, 2006). A veces en Libia transitan los inmigrantes

Figura 3. Puertos que comunican con Europa



Elaboración propia.

procedentes de países cercanos (como Túnez) que prefieren llegar a Sicilia desde las costas libias más que desde los puertos tunecinos.

La Tabla 1 muestra el número de inmigrantes en situación irregular arrestados y repatriados por las autoridades libias entre el 2000 y el 2003. En este cuatrienio poco más de 20 mil inmigrantes irregulares han regresado a sus países de origen. Las nacionalidades más representadas fueron las de los inmigrantes procedentes de los países que están geográficamente próximos a Libia: en total el 23,54% eran sudaneses, el 20,65% chadianos, el 15,69% nigerianos. La significatividad de la nacionalidad ghanesa (813 unidades) en 2000 y de la maliana (735 unidades) en 2001 permite reflexionar sobre el rol atractivo que Libia ha desarrollado, durante estos años, con respecto a los inmigrantes procedentes de los países del África subsahariana.

Tabla 1. Países de origen de los inmigrantes detenidos y deportados por las autoridades libias, 2000-2003.

Países	2000	2001	2002	2003	Total
Sudán	194	160	1.553	2.570	4.777
Chad	61	2.137	1.147	846	4.191
Níger	115	227	1.519	1.274	3.185

Malí	586	735	804	464	2.589
Ghana	813	181	477	162	1.633
Nigeria	368	165	372	61	966
Egipto	223	173	312	55	763
Burkina F.	53	24	380	64	521
Liberia	121	33	54	10	218
Guinea C.	69	47	61	27	204
Otros	483	257	352	206	1.248
<i>Total</i>	3.086	4.139	7.031	5.739	20.295

Fuente: Comisión Europea (2004). Elaboración propia.

Egipto, antes país de salida para los inmigrantes procedentes del Cuerno de África y punto de conexión para los inmigrantes ilegales procedentes de Asia Meridional, con dirección a Italia, ha «cambiado» su función de último país de tránsito. Las motivaciones que explican este cambio pueden ser atribuidas al aumento de los controles que son ejercidos tanto dentro del Canal de Suez como de la Cuenca Mediterránea, y que han provocado una modificación de las rutas migratorias. Las bajas probabilidades de éxito de la travesía debidas a la distancia entre el país africano y Sicilia, junto con el alto riesgo de muerte asociado a la duración del viaje, han «obligado» a las organizaciones criminales a buscar itinerarios alternativos para llegar a Europa. Hoy, los inmigrantes en tránsito a través de Egipto prefieren dirigirse, mediante ruta terrestre, hacia países vecinos a Europa como Libia. No obstante, un pequeño porcentaje prefiere orientarse, utilizando la ruta marítima, hacia Grecia y entrar en Italia, sobre todo por las costas de Apulia.

Marruecos y Túnez⁹, siguen todavía una vieja tradición migratoria que se inició durante el período de colonización europea. Aunque ambos países son zonas de inmigración y de tránsito, en los últimos años Túnez ha «cedido» su puesto como último país de tránsito a Libia, aun permaneciendo siempre como tierra de paso, más o menos obligatoria, para los inmigrantes que deciden abordar Sicilia.

9. Según los datos ISTAT, la nacionalidad tunecina, al 31 de diciembre 2008, figura en segunda posición (después de la rumana) entre los extranjeros residentes en Sicilia. En particular, la mayor presencia se registra en las provincias de Ragusa y Trapani. Con el paso de los años, la antigua tradición pesquera trapanese, junto con la consiguiente petición de mano de obra, ha acogido, gracias también a la proximidad geográfica, muchísimos trabajadores tunecinos que se han instalado permanentemente en la provincia sícula: en la ciudad de Mazara del Vallo (TP) reside el 51% de los tunecinos habitantes en el territorio provincial y el 13% de los residentes en toda la región.

Tabla 2. Países de origen de los inmigrantes repatriados desde Marruecos,
2004-2007

Años	Marroquí		No Marroquí		Total
	v.a.	%	v.a.	%	
2000	9.353	38,32	15.056	61,68	24.409
2001	13.327	50,43	13.100	49,57	26.427
2002	16.034	51,07	15.363	48,93	31.397
2003	12.493	34,37	23.851	65,63	36.344
2004	9.353	35,16	17.252	64,84	26.605
2005	7.440	26,03	21.140	73,97	28.580
2006	7.091	42,82	9.469	57,18	16.560
2007	6.023	46,41	6.954	53,59	12.977
Total	81.114	39,90	122.185	60,10	203.299

v.a.: valor absoluto

Fuente: Ministerio Interno, Marocco. Carim (2008-2009) Elaboración propia.

Tabla 3. Inmigrantes irregulares interceptados por las autoridades marroquíes, 2000-2007

Países	v.a.	%
Senegal	3.441	40,85
Nigeria	2.131	25,30
Malí	1.584	18,81
Gambia	434	5,15
Camerún	285	3,38
Ghana	223	2,65
Guinea	196	2,33
Congo	49	0,58
Pakistán	21	0,25
Costa de Marfil	21	0,25
Bangladesh	18	0,21
Otros países	20	0,24
Total	8.423	100,00

v.a.: valor absoluto

Fuente: Ministerio de Interior. Mehdi Lahlou, 2008.

Marruecos, a diferencia de Túnez, interpreta todavía el rol de país de inmigración/último tránsito: los flujos ilegales, que se iniciaron en los años noventa como consecuencia de las crisis políticas de algunos países (Congo, Sierra Leona, Nigeria y Costa de Marfil), han ganado importancia. Los factores que han hecho de Marruecos un país de tránsito están relacionados tanto con la proximidad geográfica con la península ibérica, como con la circunstancia de que en el territorio marroquí existen los enclaves españoles de Ceuta y Melilla, hoy «obstruidas» a causa de la presencia masiva de los inmigrantes ilegales subsaharianos.

Hoy los inmigrantes ilegales efectúan en Marruecos (y en el Sahara occidental) su último tránsito antes de llegar al Archipiélago de Canarias, el cual se ha convertido, a causa de la proximidad con el continente africano, en el territorio preferido por los inmigrantes que quieren llegar a España. El rol «transitorio» desempeñado por Marruecos puede ser explicado por los siguientes cuadros que muestran el número de inmigrantes irregulares interceptados por las autoridades marroquíes en los últimos años y las nacionalidades más frecuentes.

Según datos del Ministerio del Interior Marroquí (Lahou, 2008), en los siete primeros años del siglo XXI, 203.299 inmigrantes han sido interceptados en situación irregular (Tabla 3). De éstos, los inmigrantes de nacionalidad no marroquí –con la excepción del bienio 2001-2002, donde los porcentajes tocaban la mitad (49,57% en 2001 y 48,93% en 2002)– representaban siempre el componente más significativo. Con referencia a las nacionalidades declaradas (Tabla 2), durante el trienio 2004-2007, los inmigrantes repatriados procedían principalmente de Senegal (40,85%), Nigeria (25,30%) y Malí (18,81%).

5. LA CUESTIÓN DE LOS DESEMBARQUES: COMPARACIÓN ENTRE EL CANAL DE SICILIA Y EL ESTRECHO DE GIBRALTAR

De acuerdo con lo explicado hasta el momento, Italia no representa el único país europeo de primer destino para los que vienen de la orilla norteafricana, pero es –en términos absolutos– el principal junto a España. Si se observa la orilla sur del Mediterráneo, es fácil notar cómo, hoy en día, es la más importante frontera marítima dentro del sistema político estratégico –italiano y español– que se ocupa de combatir la inmigración ilegal¹⁰. Con el fin de

10. Si se observa Italia durante los últimos años, es posible notar un cambio de dirección en el marco estratégico de las políticas de lucha contra la inmigración ilegal: en efecto, cuando las llegadas sobre las costas de Apulia (desde Albania) y Calabria (por Turquía y por el Canal de Suez) han sido casi detenidas, las acciones de control de las fronteras marítimas se concentraron principalmente en el frente norteafricano (Cutitta, 2004).

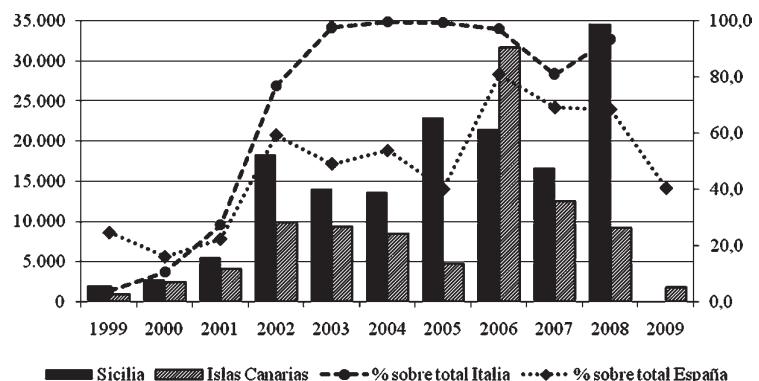
interceptar las embarcaciones utilizadas para el transporte de inmigrantes ilegales, las aguas del Canal de Sicilia en lo que concierne el caso italiano, y del Estrecho de Gibraltar, en lo que concierne el caso español, son regularmente controladas por parte de medios navales y aéreos no sólo italianos y españoles, sino también de otros países europeos y norteafricanos (Cutitta, 2004). De gran interés, por lo tanto, ha sido realizar un análisis cuantitativo sobre el componente ilegal en los dos países (Italia y España) que, mediante el uso predominante de datos subestimados extraídos de fuentes de tipo oficial (Ministerio de Interior italiano, Gobierno Maltés, Ministerio de Interior) –junto a aquellos no oficiales (Save the Children, UNHCR, etc.)– ha permitido investigar la evolución del fenómeno de los «desembarques» desde 1999 hasta 2009.

En la Figura 4 es posible observar la cantidad –en términos absolutos y relativos– de los desembarques realizados en Sicilia y en las Islas Canarias desde 1999 hasta 2009: este dato, relacionado con el del total nacional, muestra que los dos componentes –o sea, «Sicilia» en el contexto italiano e «Islas Canarias» en el español– pesan significativamente sobre el total de las llegadas ilegales a cada uno de los dos países. En clave absoluta, mientras que para Sicilia, el nivel más alto de desembarques (34.540) se ha registrado en 2008, en España el máximo absoluto (31.678) se produjo en 2006. En cuanto al caso italiano, si en 1999 el 3,9% de los inmigrantes que decidieron entrar ilegalmente en Italia lo hacían llegando a Sicilia, durante los años siguientes el porcentaje ha crecido, superando en determinados casos, el 90% y alcanzando el 99,7% en 2004: entre el 2003 y el 2009, casi todos los ilegales han llegado por mar a Italia, a través de Sicilia. De manera diferente, el «elemento» Islas Canarias ha afectado menos el dato nacional español –los porcentajes, en los 10 años considerados, van desde un mínimo de 15,9% en 2000 a un máximo de 80,9% en 2006– y esto como consecuencia del hecho de que, hasta el 2001, los inmigrantes llegaban a España sobre todo a través del Estrecho de Gibraltar y de las Islas Baleares (Figura 4).

Se busca comparar durante del mismo periodo de tiempo considerado antes, el Canal de Sicilia (Lampedusa, el resto de Sicilia, Malta), de una parte, y España (Estrecho de Gibraltar y Baleares, Canarias) de otra (Figura 5).

Por lo que concierne al Canal de Sicilia, el número de los inmigrantes que lo han cruzado, llegando a Malta, Lampedusa y al resto de Sicilia, creció de modo «exponencial», alcanzando en 2008 –con 37.315 llegadas– el máximo absoluto. Sin duda, los desembarques en Lampedusa han influido de forma intensa –respecto a las diferentes islas de Sicilia y también a la misma Malta– sea sobre el total de los inmigrantes clandestinos llegados a Sicilia sea sobre el

Figura 4. Inmigrantes desembarcados en Sicilia y en las Islas Canarias.
Valores absolutos y porcentajes, 1999-2009



N.B.: El elemento «Sicilia» corresponde al total de los desembarques, obtenidos por la suma de los desembarques en la Isla, con los de Lampedusa y de las islas menores.

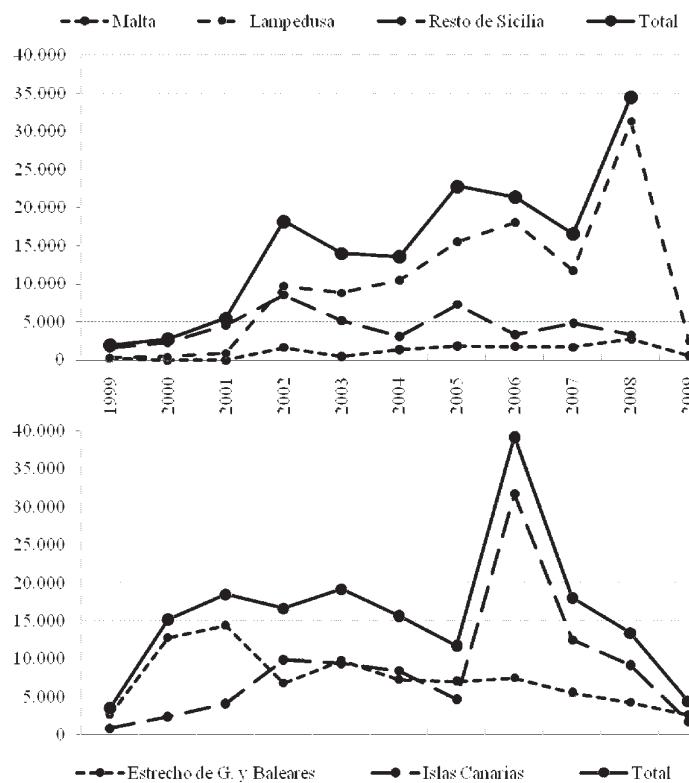
Fuente: Ministerio del Interior italiano (1999-2008); UNHCR (2002-2008); LampedusAcoglienza (2009); Ministerio de Interior (1999-2008); *El País* (2009). Elaboración propia.

total de Italia: en efecto, se puede ver que en 2008 los inmigrantes clandestinos llegados a Lampedusa representaron el 84,57% del total nacional.

Con referencia a España, en 2006 los inmigrantes desembarcados clandestinamente contaban 39.180 llegadas, el nivel más alto entre el 1999 y el 2009. Por otra parte, durante el año en el que se alcanzó el máximo absoluto, los inmigrantes desembarcados en las Canarias representaron el 80,85% del total nacional, contra el 19,15% del Estrecho de Gibraltar y de las Baleares, que en 1999-2001 era el componente más fuerte. Por primera vez en 2002 han desembarcado más inmigrantes en las Canarias (9.875 llegadas) que en el Estrecho de Gibraltar y en las Baleares (7.502 llegadas). Entonces, desde el año 2006, las Canarias asumen el rol de primer destino de los inmigrantes que quieren llegar a España.

Si se observan las llegadas por mar en el intervalo de tiempo de un año se puede notar que durante el verano y también los períodos antes y después el verano, son los que prefieren los clandestinos para realizar su tránsito: en efecto, en estos períodos resultan más favorables tanto las condiciones del mar –más fácilmente naveables que en invierno– como las meteorológicas.

Figura 5. Inmigrantes ilegales desembarcados en el Canal de Sicilia (Lampedusa, el resto de Sicilia, Malta) y en España (Estrecho de Gibraltar, Baleares, Canarias), 1999-2009



Fuente: Ministerio del Interior italiano, 1999-2008; UNHCR, 2002-2008; LampedusaAcoglienza, 2009; Gobierno Maltés, 1999-2001; NSO – Malta, 2002-2008; IRMCO, 2009; Ministerio del Interior, 1999-2009. Elaboración propia.

Para este tipo de análisis se ha considerado el número de inmigrantes desembarcados en Lampedusa, Malta y Canarias en los años durante los cuales se registró el mayor número de llegadas, es decir: el 2006 para el caso de España y el 2008 para el caso de las dos islas del Canal de Sicilia (Figura 6). En Malta¹¹ el número de inmigrantes desembarcados en 2008 se ha incrementado a

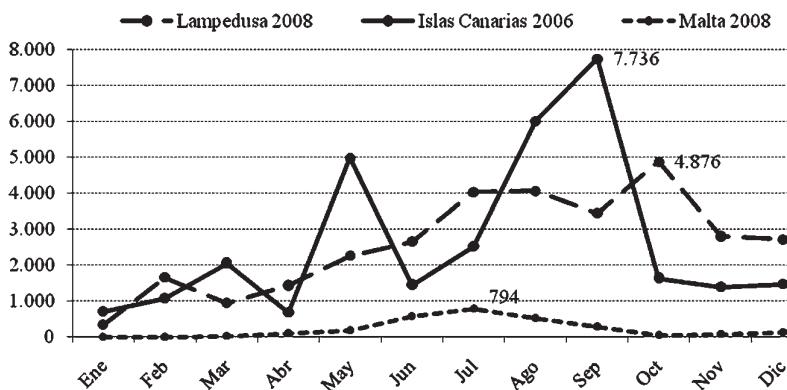
11. La República de Malta es una isla del sur de Europa, incluida en la «región física italiana» y situada en el Canal de Sicilia.

un ritmo constante hasta el mes de julio (máximo registrado en números absolutos con 794 llegadas) y luego se ha reducido hasta los meses de invierno con la misma cadencia sistemática.

En 2008 la «estacionalidad» de los inmigrantes de Lampedusa revela que hasta el mes de julio el crecimiento ha sido casi exponencial. Pero es sólo en el mes de octubre (con 4.876 llegadas) cuando se ha registrado el máximo absoluto de desembarcos ilegales en el año considerado.

En el 2006 la «estacionalidad» de los inmigrantes desembarcados en las Canarias resulta menos regular en comparación con la de los inmigrantes desembarcados en el archipiélago maltés y en la isla de Lampedusa: si se observan los meses justo antes y después del verano, se pueden notar unos picos en el mes de mayo (4.974 llegadas) y sobre todo en el mes de septiembre (7.736 llegadas), mostrando una tendencia irregular.

Figura 6. Los desembarcos en Lampedusa (2008), en las Islas Canarias (2006) y en Malta (2008), por meses



Fuente: Lampedusa (LampedusAccoglienza, 2009), Islas Canarias (Gobierno de Canarias, 2008), Malta (IRMCO, 2009).

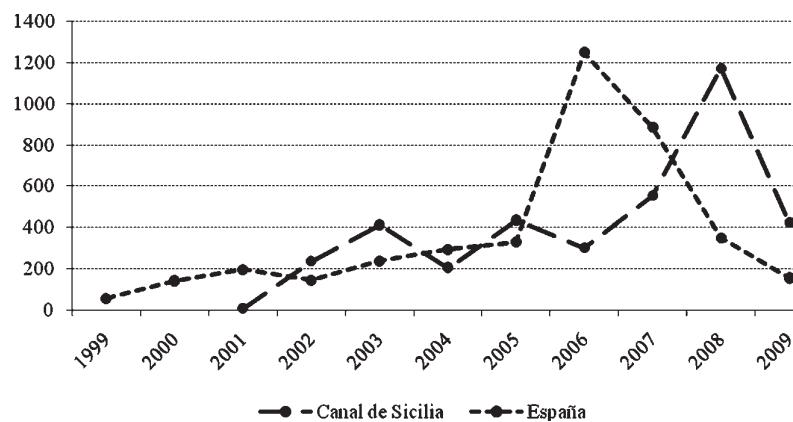
En 2006 en España y en 2008 en el Canal de Sicilia, es decir en los dos años durante los cuales se tiene el mayor número de desembarques, se observa también el número más elevado de personas que murieron y/o desaparecieron durante la travesía.

La cantidad de inmigrantes que murieron y/o desaparecieron es un factor que depende de la ruta realizada: sobre todo la ruta por mar –y un poco menos por tierra– que implica peligros estrechamente relacionados con las

precarias condiciones en las que se hacen los viajes. Además, este resultado se ve agravado por el comportamiento de las organizaciones criminales que, para aprovechar al máximo, llenan excesivamente los barcos, poniendo en peligro la vida de los inmigrantes que se ven obligados a viajar en espacios muy reducidos.

Al seguir tomando como referencia, cuando resulta posible¹², el mismo intervalo de tiempo (1999-2009) que en las elaboraciones anteriores, se nota cómo desde 1999 hasta 2009 por lo menos 4.055 personas han perdido la vida en el viaje para llegar a España, mientras que desde 2001 hasta 2009 resulta que murieron y/o desaparecieron 3.757 inmigrantes en el Canal de Sicilia. Luego, en los años durante los cuales se registró el número mayor de desembarques también se produjeron –como ya se mencionó– más muertes –1.250 en España en el 2006 y 1.174 en el Canal de Sicilia en el 2008–, representando más o menos el 2,5% del total de las llegadas (Figuras 5 y 7).

Figura 7. Personas muertas y/o desaparecidas durante los viajes a España y al Canal de Sicilia, 1999-2009



Fuente: Fortress Europe (2010). Elaboración propia.

12. Para España se dispone de datos desde 1999 hasta 2009, mientras que para el Canal de Sicilia sólo desde 2001 hasta 2009.

6. LA HETEROGENEIDAD ENTRE LAS NACIONALIDADES: LOS MENORES EXTRANJEROS NO ACOMPAÑADOS

El análisis sobre las nacionalidades declaradas por los inmigrantes clandestinos detenidos en el momento de los desembarques, realizado a partir de los datos del Ministerio del Interior (2006), para el caso italiano, y de los datos del ACNUR (2009), para el caso español, ha llamado la atención sobre la importancia del componente de subsaharianos entre los inmigrantes llegados a las Islas Canarias y del peso del componente mediterráneo entre los que desembarcaron en Sicilia.

La Tabla 4 muestra el número de desembarcos que se produjeron en las Islas Canarias durante los años 2004-2007, donde destaca el componente del África subsahariana, con una presencia significativa, que pasa del 42,35% en 2004 al 72,15% en 2007.

El mayor porcentaje (76,36%) se produjo en 2006 cuando el archipiélago canario recibió el 80,9% de los inmigrantes ilegales por vía marítima llegados a España. Los inmigrantes clandestinos que vienen de África occidental son los más representados entre aquellos que vienen de África subsahariana: en el primer bienio son los gambianos, con el 19,42% (2004) y el 26,03% (2005) sobre el total, y en los dos últimos años son los senegaleses con el 50,97% (2006) y el 22,84% (2007) sobre el total.

Tabla 4. Nacionalidades declaradas por los inmigrantes ilegales por vía marítima. Valores absolutos y porcentajes. Islas Canarias, 2004-2007

	2004		2005		2006		2007	
ÁFRICA DEL NORTE (11,02%)	ÁFRICA DEL NORTE (16,62%)		ÁFRICA DEL NORTE (3,90%)		ÁFRICA DEL NORTE (7,38%)			
Marruecos	902	Marruecos	784	Marruecos	1.237	Marruecos	864	
Argelia	37			Argelia	4	Argelia	3	
Total	939	Total	784	Total	1.241	Total	867	
ÁFRICA SAHARIANA (39,16%)								
							ÁFRICA SAHARIANA (14,29%)	
Mali	2.830	Mali	1.299	Mali	3.423	Mali	1.046	
Sudán	219	Mauritania	65	Mauritania	190	Mauritania	414	
Mauritania	187	Sudán	14	Niger	71	Níger	147	
Niger	100	Niger	6	Sudán	32	Sudán	46	
		Chad	1	Chad	2	Chad	26	
Total	3.336	Total	1.385	Total	3.718	Total	1.679	
ÁFRICA SUB-SAHARIANA (42,35%)								
							ÁFRICA SUB-SAHARIANA (72,15%)	
Gambia	1.654	Gambia	1.228	Senegal	16.237	Senegal	2.683	
Guinea Conakry	519	Guinea Bissau	328	Gambia	3.633	Gambia	2.309	
Ghana	363	Costa De Marfil	264	Costa De Marfil	1.698	Guinea Conakry	925	
Guinea Bissau	351	Ghana	201	Guinea Bissau	1.448	Costa De Marfil	751	
Costa De Marfil	308	Guinea Conakry	200	Guinea Conakry	717	Guinea Bissau	569	
Burkina Faso	125	Senegal	117	Ghana	189	Ghana	393	

Nigeria	81	Sierra Leona	27	Sierra Leona	74	Burkina Faso	315	
Liberia	70	Liberia	24	Nigeria	70	Guinea Ecuatorial	161	
Sierra Leona	54	Nigeria	23	Burkina Faso	64	Nigeria	77	
Congo (Zaire)	44	Congo (Zaire)	10	Liberia	62	Sierra Leona	65	
Senegal	21	Angola	13	Guinea Ecuatorial	37	Liberia	50	
Camerún	18	Otras	29	Congo (Zaire)	17	Congo (Zaire)	45	
				Gabón	15	Gabón	29	
				Angola	11	Togo	22	
				Togo	10	Somalia	19	
				Otras	46	Benin	13	
						Camerún	13	
						Otras	36	
Total	3.608	Total	2.464	Total	24.328	Total	8.475	
	ASIA (3,53%)	ASIA (1,65%)	ASIA (0,49%)	ASIA (1,24%)				
India	301	India	77	Pakistán	123	India	144	
		Pakistán	1	India	23	Pakistán	2	
				Sri Lanka	11			
Total	301	Total	78	Total	157	Total	146	
	DESCONOCIDA (3,93%)	DESCONOCIDA (0,15%)	DESCONOCIDA (7,58%)	DESCONOCIDA (4,93%)				
Total	335	Total	7	Total	2.415	Total	579	
	TOTAL	8.519	TOTAL	4.718	TOTAL	31.859	TOTAL	11.746

Fuente: ACNUR (2009). Elaboración propia.

Observando ahora los datos referidos a Sicilia para los años 2001-2003 y 2005-2006, se nota como, a diferencia del caso canario, no existe un componente que se refiere a la nacionalidad constantemente presente durante todo el período considerado (Figura 9 y Tabla 5). Aunque no se disponga de los datos de 2004, por la falta de estadísticas del Ministerio de Interior italiano, igualmente se puede describir la evolución del fenómeno durante este período.

Tabla 5. Nacionalidades declaradas por los inmigrantes ilegales por vía marítima. Valores absolutos y porcentajes. Sicilia, 2001-2003 y 2005-2006

2001		2002		2003		2005		2006	
ÁFRICA DEL NORTE (41,19%)		ÁFRICA DEL NORTE (21,84%)		ÁFRICA DEL NORTE (11,96%)		ÁFRICA DEL NORTE (69,48%)		ÁFRICA DEL NORTE (70,83%)	
Marruecos	1.151	Marruecos	1.841	Marruecos	812	Egipto	10.201	Marruecos	8.146
Tunéz	604	Tunéz	1.182	Tunéz	577	Marruecos	3.624	Egipto	4.200
Argelia	478	Argelia	711	Egipto	102	Tunéz	1.596	Tunéz	2.288
Egipto	34	Egipto	247	Argelia	185	Argelia	418	Argelia	473
						Libia	19	Libia	50
Total	2.267	Total	3.981	Total	1.676	Total	15.858	Total	15.157
	ÁFRICA SAHARIANA (2,40%)	ÁFRICA SAHARIANA (6,94%)	ÁFRICA SAHARIANA (3,82%)	ÁFRICA SAHARIANA (3,74%)	ÁFRICA SAHARIANA (2,68%)				
Sudán	132	Sudán	1.265	Sudán	535	Sudán	732	Sudán	352

Total	132	Total	1.265	Total	535	Total	854	Total	373
ÁFRICA SUB-SAHAR. (9,94%)		ÁFRICA SUB-SAHAR. (22,61%)		ÁFRICA SUB-SAHAR. (38,47%)		ÁFRICA SUB-SAHAR. (21,00%)		ÁFRICA SUB-SAHAR. (22,81%)	
Eritrea	267	Liberia	2.102	Somalia	1.963	Eritrea	1.974	Eritrea	2.859
Somalia	177	Eritrea	912	Eritrea	1.195	Etiopia	718	Ghana	530
Sierra Leona	103	Somalia	505	Liberia	1.159	Costa De Marfil	511	Nigeria	491
		Sierra Leona	365	Etiopia	258	Togo	478	Etiopia	479
		Congo	124	Sierra Leona	185	Ghana	446	Costa De Marfil	168
		Etiopia	112	Costa De Marfil	163	Liberia	236	Somalia	121
				Nigeria	121	Nigeria	197	Togo	62
				Ghana	348	Somalia	107	Liberia	35
						Sierra Leona	76	Sierra Leona	24
						Burkina Faso	16	Guinea	21
						Gambia	10	Burkina Faso	21
						Otras	23	Gambia	15
								Congo	14
								Otras	41
Total	547	Total	4.120	Total	5.392	Total	4.792	Total	4.881
ASIA (38,24%)		ASIA (46,38%)		ASIA (44,09%)		ASIA (5,52%)		ASIA (3,57%)	
Sri Lanka	1.117	Irak	2.616	Palestina	3.419	Bangladesh	512	Bangladesh	361
Palestina	451	Sri Lanka	1.421	Irak	1.651	Pakistán	479	Pakistán	183
Irak	322	India	1.361	Pakistán	524	India	103	India	74
Bangladesh	87	Irak (kurdos)	1.040	India	299	China	68	Siria	36
India	66	Palestina	998	Bangladesh	286	Siria	48	Libano	95
Pakistán	41	Pakistán	635	Afganistán	1	Libano	33	Otras	15
Irak (kurdos)	17	Bangladesh	355			Otras	17		
Otras	4	Afganistán	23						
		Otras	3						
Total	2.105	Total	8.452	Total	6.180	Total	1.260	Total	764
EUROPA (6,52%)		EUROPA (0,78%)		EUROPA (0,56%)		EUROPA (0,13%)		EUROPA (0,03%)	
Turquía (kurdos)	311	Turquía	95	Turquía	79	Turquía	28	Turquía	7
Turquía	47	Turquía (kurdos)	47			Albania	1		
Albania	1								
Total	359	Total	142	Total	79	Total	29	Total	7
DESCONOCIDA (1,71%)		DESCONOCIDA (1,45%)		DESCONOCIDA (1,11%)		DESCONOCIDA (0,14%)		DESCONOCIDA (0,08%)	
Total	94	Total	265	Total	155	Total	31	Total	18
TOTAL	5.504	TOTAL	18.225	TOTAL	14.017	TOTAL	22.824	TOTAL	21.400

Fuente: Ministerio de Interior italiano. Elaboración propia.

Un número significativo de inmigrantes de Asia se observa en los tres primeros años: en 2001 el 38,24% de los inmigrantes clandestinos llegó de Sri Lanka, Palestina e Irak. El componente «Asia (Sur)» representó el 46,38% en 2002 y el 44,09% en 2003 sobre los desembarques totales. Estos valores

pueden ser justificados por la presencia de la ruta marítima, ahora completamente abandonada (Monzini, 2008), a través de la cual los inmigrantes clandestinos –después haber circunnavegado la Península Arábiga, cruzado el Mar Rojo y atravesado el Canal de Suez– llegaban a las costas italianas. La conclusión de acuerdos de cooperación internacional con Egipto y la proliferación de controles sobre el Canal de Suez han contribuido, en los últimos años, a frenar este fenómeno y, en consecuencia, a bloquear este canal de entrada.

Sin embargo, durante el bienio siguiente el componente de «África del Norte» –con el 69,48% en 2005 y el 70,83% en 2006– se muestra como el más significativo: entre las nacionalidades más frecuentes se encuentran los marroquíes, los tunecinos y los egipcios. En el año 2005, el 44,69% de los clandestinos desembarcados provenía de Egipto, mientras en 2006 el 38,07% eran de origen marroquí.

Poniendo la atención sobre las Islas Canarias y la Isla de Lampedusa, las zonas más afectadas por el fenómeno de la inmigración clandestina en España y Sicilia, es muy interesante la cuestión de la presencia de niños extranjeros no acompañados¹³, contextualizada a los años en que llegó el mayor número de clandestinos: el 2008 para la isla de Sicilia y el 2006 para el archipiélago español.

Los menores no acompañados en las Islas Canarias durante el 2006 fueron 931¹⁴, de los cuales 689 fueron trasladados a centros de acogida, 50 a centros de detención juvenil y 40 a otras comunidades bajo tutela de la CA de Canarias.

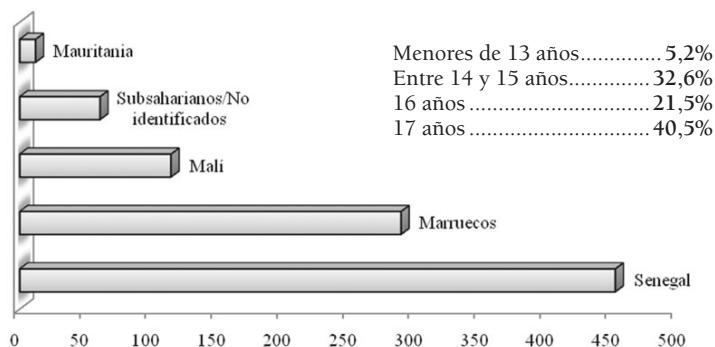
Según el Boletín Oficial del Parlamento de Canarias (2007) hay «*un primer flujo de niños procedentes de Mali que salieron en cayucos desde Nouadhibou en Mauritania que llegaron, fundamentalmente, a Gran Canaria... un segundo flujo de niños procedentes de Senegal, especialmente en agosto-septiembre del año de referencia, que llegaron fundamentalmente a Tenerife... en una tercera fase, en septiembre de 2006, se produce un incremento de llegadas de niños marroquíes a Lanzarote y Gran Canaria*

De los 931 menores, la mayoría (Figura 10) procedían de Senegal (48,66%), Marruecos (31,15%), Malí (12,35%) y todos tenían casi la mayoría de edad (el 40,50% tenía 17 años de edad).

13. En el Artículo 2-f de la Directiva 2001/55/CE, de 20 de julio, «se considera menor extranjero no acompañado al nacional de un Estado no miembro de la Unión Europea o al apátrida menor de dieciocho años que llega a su territorio sin estar acompañado de un adulto responsable, ya sea legalmente o con arreglo a los usos y costumbres. También se considera menor extranjero no acompañado al menor que queda sin la compañía del adulto responsable después de su llegada a España»

14. Boletín Oficial del Parlamento de Canarias, nº 125, de 28 de marzo de 2007, p. 25.

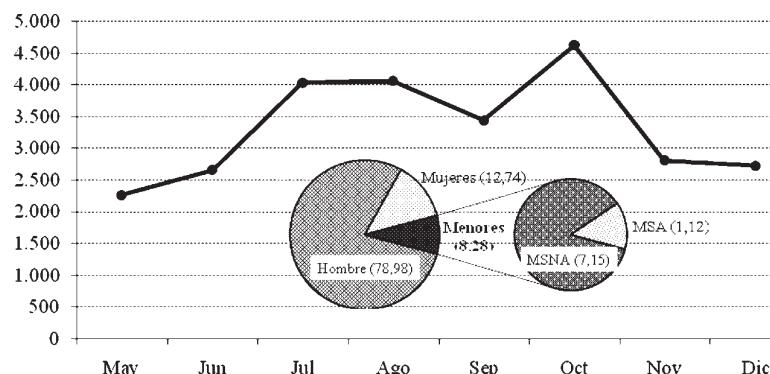
Figura 8. Menores extranjeros no acompañados llegados a Canarias en 2006



Fuente: Boletín Oficial del Parlamento de Canarias (2007). Elaboración propia.

Según *Save the Children* (2009), en los últimos ocho meses de 2008, del número total de los desembarques que se produjeron en la isla de Lampedusa (26.592 inmigrantes), el 8,29% eran menores. De estas 1.902 unidades –en términos porcentuales el 86,42%– eran MENAS de sexo masculino (91%, con edades comprendidas entre los 16 y los 17 años y procedían de Egipto (25%), Eritrea (15%) y Nigeria (13%). El restante 91,72% eran adultos (de los cuales

Figura 9. Menores extranjeros no acompañados llegados a Lampedusa, Mayo-Diciembre 2008



Fuente: *Save the Children* (2009). Elaboración propia.

78,98% eran hombres y el 12,74% eran mujeres) y procedían principalmente de Túnez (24%), Nigeria (21%) y Eritrea (12%).

7. CONCLUSIONES

El Mediterráneo, en cuanto «elemento de unión», ha sido a menudo protagonista de importantes acontecimientos históricos, constituyendo un puente entre Oriente y Occidente, una bisagra entre el norte y el sur. Además, en cuanto «encrucijada de culturas», ha permitido la unión entre culturas o civilizaciones diferentes, por lo que los distintos países se sienten parte de una sola identidad mediterránea.

«Viaggiare nel Mediterraneo significa incontrare il mondo romano in Libano, la preistoria in Sardegna, le città greche in Sicilia, la presenza araba in Spagna, l'Islam turco in Jugoslavia. Significa sprofondare nell'abisso dei secoli, fino alle costruzioni megalitiche di Malta o alle piramidi d'Egitto (...). Tutto questo perché il Mediterraneo è un crocevia antichissimo. Da millenni tutto vi confluisce, complicandone e arricchendone la storia» (Braudel, 1997).

Por tanto, si se observa la orilla sur del Mediterráneo es fácil darse cuenta de cómo representa en la actualidad la frontera marítima más importante dentro del marco político estratégico de un país que quiere bloquear la inmigración ilegal (Cutitta, 2004). En los últimos años, la peligrosidad político-social de los inmigrantes ilegales procedentes de África ha hecho de la cuestión de las migraciones de tránsito y también de la «transitoriedad migratoria», dos temas de análisis sobre los cuales dos países (Italia y España) –con una experiencia migratoria muy similar– se ponen en comparación. Pues, dentro de las dos realidades mediterráneas consideradas, el Estrecho de Gibraltar por lo que concierne al país ibérico, y el Canal de Sicilia por lo que concierne a Italia, representan los contextos geográficos dentro de los cuales se realiza principalmente el tránsito de los inmigrantes que desean establecerse en estos dos países.

En nuestro trabajo han sido analizados los flujos migratorios (las rutas seguidas, los actores del viaje, las embarcaciones utilizadas durante los viajes, la incidencia de menores no acompañados, los fallecimientos registrados durante las travesías, etc.) ocurridos durante el período 1999-2009, observando sobre todo las islas Canarias y de Lampedusa, las cuales representan actualmente los componentes territoriales más significativos tanto para el caso español como para el italiano. Por último, en lo que se refiere a las nacionalidades declaradas en el momento de la llegada, se constató que los inmigrantes procedentes de África Subsahariana y de África Mediterránea constituyen hoy los colectivos de clandestinos más importantes en España e Italia, respectivamente.

BIBLIOGRAFÍA

AMBROSINI, M. (2009), *Migrazioni, territori, appartenenza: una relazione contrastata*, en Ghiringhelli B., Marelli S., /eds/, *Accogliere gli immigrati. Testimonianze di inclusione socio-economica*, Carocci, Roma.

ARAB, C., SEMPÈRE SOUVANNAVONG, J. D. (2009), «*Les jeunes harragas maghrébins se dirigeant vers l'Espagne: des rêveurs aux 'brûleurs de frontières'*», *Migrations société*, n. 125.

BALDWIN-EDWARDS, M. (2006) *Between a Rock and a Hard Place: North Africa as a Region of Emigration, Immigration and Transit Migration*, Review of African Political Economy, Vol. 33, n. 108, Routledge, Nueva York.

BALIBAR, E. (1999), *Sans-papiers: L'archaïsme fatal*, La Découverte et Syros, Paris.

BENSAAD A. (2007), *Agadez, carrefour migratoire sahéli-maghribin*, in «*Revue Européenne des Migrations Internationales*», 19, n. 1.

BENSAĀD, A. (2001), *Voyage avec les clandestins du Sahel*, en «*Le Monde Diplomatique*», Septiembre.

BOUBAKRI, H. (2004), *Transit Migration between Tunisia, Libya and Sub-Saharan Africa*, Consejo de Europa, Estambul.

BRAUDEL, F. (1997), *Il Mediterraneo. Lo spazio, la storia, gli uomini, le tradizioni*, Bompiani, Milán.

CARUSO, I., VENDITTO, B. (2008), *I flussi migratori. Le migrazioni di transito nel Mediterraneo*, in Malanima P., /eds/, *Rapporto sulle Economie del Mediterraneo*, 2007, ISSM-CNR de Nápoles, Il Mulino, Bolonia.

CARVALHO GIL DA SILVA, V.L. (2003), *El Éxodo Marroquí hacia las Canarias Orientales: un análisis del fenómeno desde la perspectiva demogeográfico (1991-2001)*, Facultad de Geografía e Historia de la Universidad de las Palmas de Gran Canaria.

CASTLES, S., MILLER, M. (1998), *The Age of Migrations (II edition)*, Guilford, Nueva York.

CHECA, F. (1998) *Africanos en la otra orilla. Trabajo, cultura e integración en la España Mediterránea*, Icaria, Barcelona.

CISSÉ, M. (2000), *Palabras de sin-papeles*, Gakoa, Danostia.

COLLINSON S. (1994), *Le migrazioni internazionali e l'Europa*, Bologna.

CORNELIUS, W., MARTIN, P., HOLLIFIELD, J. (2004), *Controlling inmigration: a global perspective*, Standford University Press (2 ed.), Standford.

COSLOVI, L. (2007), *Brevi note sull'immigrazione via mare in Italia e in Spagna*, Centro de Estudios de política internacional – CRESPI.

CUTITTA, P. (2004), *Il controllo dell'immigrazione tra Nordafrica e Italia*, en Dentico N., Gressi M. /eds/, *Libro Bianco. I centri di permanenza e assistenza temporanea in Italia*, Encuesta promovida por el grupo de trabajo sobre el CPTA.

DE HAAS, H. (2006), *Trans-Saharan Migration to North Africa and the EU: Historical Roots and Current Trends*, Migration Information Source, Noviembre.

DI COMITE, L., BONERBA, P., GIRONE, S. (2005), *La popolazione. Tra stagnazione e sviluppo*, en Malanima P., /eds/, *Rapporto sulle Economie del Mediterraneo, 2006*, Instituto de Estudios sobre las sociedades del Mediterráneo (ISSM-CNR) – Nápoles, Il Mulino, Bolonia.

DI COMITE, L., GIRONE, S. (2005), *In tema di determinanti ed implicazioni demografiche e sociali dei fenomeni migratori*, en Guaragnella P. y Pinto Minerva F., /eds/, *Terre di esodi e di approdi. Emigrazione ieri e oggi*, IRRE Apulia, Bari.

DI COMITE, L., GIRONE, S. (2007), *El papel de la inmigración extranjera en la recuperación de la fecundidad en algunos países mediterráneos de la Unión europea*, NIKE n. 2-3.

DOMÍNGUEZ, J., GUERRA, R. (2004), *El origen geográfico de los inmigrados marroquíes en Canarias. Migraciones exteriores y factores de repulsión*. Geo Crítica / Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona, vol. VIII, n. 161.

FEDERICI, N. (1965), *Lezioni di Demografia*, De Santis, Roma.

GOZÁLVEZ PÉREZ, V. (1995), *Inmigrantes marroquíes y senegaleses en España mediterránea*, Valencia, Generalidad Valenciana, Conselleria de Treball i Afers Socials.

GOZÁLVEZ PÉREZ, V. (1996), «La inmigración africana hacia España: el acceso a través de la frontera Sur», Universidad de Alicante, Instituto Universitario de Geografía.

ICMPD (2004), *Irregular Transit Migration in the Mediterranean. Some facts, Figures and Insights*, Icmpd, Viena.

IZQUIERDO ESCRIBANO, A., FERNÁNDEZ SUÁREZ, B. (2007): *La inmigración en la España 2005-2006: entre la normalización y el flujo de cayucos*. En La Situación Social de España II. Vicenç Navarro (coord.), Ed. Biblioteca Nueva.

JANDL, M. (2004a), *The estimation of illegal migration in Europe*, in Studi Emigrazione/Migration Studies, vol. 41 n. 153.

LAHLOU, M. (2006), *Guardiani o partner? Il ruolo degli stati del Maghreb nella gestione delle migrazioni africane verso l'Europa*, Cespi Working Paper n. 24.

LIBERTI, S. (2008), *A sud di Lampedusa. Cinque anni di viaggi sulle rotte dei migranti*, Minimum Fax, Roma.

MAROTTA, G. (1997), *L'immigrazione clandestina in Italia*, Por Aspera ad Veritatem Revista de inteligencia y de cultura profesional, n.7.

MIÉGE, J.L., DUBOIS, C. (Dir.) (1995), *L'Europe retrouvée. Les migrations de la décolonisation*, Paris, L'Harmattan.

MONZINI, P. (2008), *Il traffico di migranti per mare verso l'Italia. Sviluppi recenti (2004-2008)*, Working Papers n. 43, Cespi.

NATALE, M. – STROZZA, S. (1997), *Gli immigrati stranieri in Italia. Quanti sono, chi sono, come vivono?*, Cacucci, Bari.

PACE, G. (2003), /eds/, *Economie Mediterranee. Rapporto 2003*, Economia e storia delle società mediterranee n. 3, Ediciones científicas italianas, Nápoles.

PELLICANI, M.C. (2001), *Transizione demografica, invecchiamento della popolazione e migrazioni di sostituzione*, in DI COMITE L., PATERNO A. /eds/, *Quelli di fuori. Dall'emigrazione all'immigrazione: il caso italiano*, F. Angeli, Milán.

PELLICANI, M.C. (2002), *Les cas des migrations élitaire en Tunisie dans le cadre de la mobilité Sud-Sud*, Statistica, n. 3.

PELLICANI, M.C. (2008), *Le migrazioni clandestine tra Tunisia, Libia e Italia: itinerari dei migranti e gestione da parte degli stati*, RIEDS, vol. LXII, n. 1.

PITTAU, F., FORTI, O. (2004), *Italia, paese di immigrazione: tra flussi regolare e irregolari*, in Studi Emigrazione/Migration Studies, vol. 41 n. 153.

PUGLIESE, E. (2001), *Migrazioni e mediterraneo*, in Aymard M., Barca F. /eds/, *Confliitti, migrazioni e diritti dell'uomo. Il Mezzogiorno laboratorio di un'identità mediterranea*, ARELA, Casa de las ciencias humanos, Rubbettino.

RICCIO, B. (2000), *Emigrare, immigrare, transmigrare*, en «Afriche e Orienti», n. 3-4.

SAVE THE CHILDREN (2009), *Accoglienza e tutela dei diritti dei minori nel Centro di Lampedusa*, projeto Praesidium III.

SØRENSEN, N.N. (2006), *Mediterranean transit migration*, DIIS – Instituto Danés de Estudios Internacionales.

VV. AA. (1978), *Cent'anni di emigrazione italiana (1876-1976)*, Roma, CSER.

WENDER, A.S., LAFLAMME-MARSAN, M. J., RACHIDI, H., (2004) *La situation alarmante des migrants subsahariens en transit au Maroc et les conséquences des politiques de l'Union Européenne*, CIMADE, París.