

Paremos los vuelos

Las deportaciones de inmigrantes
y el boicot a Air Europa



Paremos los vuelos

Las deportaciones de inmigrantes
y el boicot a Air Europa

Campaña Estatal por el Cierre de los CIE



cambalach@inmigración

Índice

Introducción	7
La maquinaria de las deportaciones	15
El negocio de los vuelos	63
Capítulo final	81
Anexo: Crónicas de resistencia en vuelos comerciales	89
Bibliografía	105
Relación de crónicas publicadas	107
Más información contra las deportaciones	109

1ª edición Mayo 2014

Edita: cambalache
C/ Martínez Vigil, 30, bajo. 33010 Oviedo. Tfno.: 985 20 22 92
e-mail: cambalache@localcambalache.org
www.localcambalache.org

Autoría: Campaña Estatal por el Cierre de los CIE

Diseño y maquetación: Amelia Celaya
Fotomecánica: Fotomecánica Principado
Impresión: La Cooperativa

Depósito Legal: AS-00926-2014
ISBN: 978-84-939633-5-4
Impreso en papel reciclado

Todos nuestros libros están editados bajo licencia copyleft; esto significa que está permitida su reproducción, modificación, copia, distribución y exhibición, siempre que se haga citando a la autora o autor, sin ánimo de lucro y bajo la misma licencia.

Frente a cánones e impuestos creemos que el interés de la publicación de libros es difundir sus contenidos, servir de herramientas educativas y de debate; por eso todos los libros que publicamos se pueden descargar gratuitamente en www.localcambalache.org

Introducción

Entre los colectivos en lucha contra las fronteras circulan rumores que alertan de un inminente vuelo de deportación a Senegal. Para cualquier persona de nacionalidad senegalesa que no tenga papeles han saltado todas las alarmas, pues el riesgo –siempre presente– de sufrir una redada racista se multiplicará en los próximos días si se confirma que el Estado español ha planificado uno o varios vuelos de deportación para la segunda quincena de noviembre. En el patio del CIE y en las asambleas de las asociaciones de sin papeles se susurran posibles fechas. La tensión y el miedo se acumulan entre las posibles víctimas. Pero también crecen la indignación, el apoyo mutuo y la voluntad de resistir y luchar para acabar para siempre con las expulsiones.

[fragmento de la segunda crónica de la campaña contra los vuelos de deportación, noviembre de 2013]

Cuando en las primeras semanas de septiembre de 2013 arreciaron en Asturias las redadas racistas en diversos puntos de la ciudad de Oviedo, a los colectivos que conforman la *Ruta contra'l racismu y la represión* les resultó sospechoso ese especial celo policial por detener inmigrantes de nacionalidad senegalesa. En aquellos días salió a la luz que algunas personas no habían sido detenidas en la calle, sino que habían sido convocadas, mediante engaños, a acudir a las propias dependencias de la Oficina de Extranjería en una fecha y hora concretas, donde eran entonces interceptadas por la policía. Esta práctica no hizo más que acentuar las sospechas. Lxs activistas de la *Ruta contra'l racismu y la represión* se movilizaron entonces contra dichas redadas y detenciones con una acción –que derivó en un juicio en febrero por alteración del orden público– en aquel sombrío edificio del que lxs inmigrantes pueden acabar saliendo camino del calabozo.

Pero sobre todo la *Ruta* trató de seguir el rastro de las personas que fueron encerradas en el Centro de Internamiento de Extranjeros (CIE) de Aluche, en Madrid. A través de la coordinación con la Comisión CIE del Ferrocarril Clandestino primero y, más adelante, con otras organizaciones que forman parte de la Campaña por el Cierre de los CIE, se empezó a dibujar el rastro que dejan los operativos policiales racistas destinados a llenar vuelos de deportación. De pronto, gracias a la articulación entre diversas ciudades –fundamentalmente Barcelona, Valencia, Madrid y Oviedo–, fuimos conscientes de que podíamos poner en relación temporal y causal las redadas en unos y en otros lugares; y que dichas redadas muchas veces perseguían a inmigrantes de una nacionalidad concreta; y que su objetivo final era llenar aviones de deportación. Es lo que recogimos en la primera de las decenas de crónicas que hemos elaborado desde entonces:

«A las once de la noche del jueves 26 de septiembre un vuelo salió del aeropuerto de Barajas con destino Dakar. El avión aterrizó en el aeropuerto de la capital senegalesa aproximadamente cinco horas después. Tanto la salida como la llegada de dicho avión –de Air Europa, la misma compañía que nos ofrece vuelos baratos para disfrutar de unas "vacaciones veraniegas" en el cálido Dakar en cualquier momento del año– se realizaron con la mayor discreción posible. La nocturnidad del vuelo y el hecho de que saliera desde una pista alejada de miradas indiscretas nos ofrecen pistas sobre el carácter de este viaje. Para un tercio del pasaje –alrededor de un centenar de inmigrantes senegaleses, todos hombres, muchos de los cuales se habían jugado la vida en el océano para hacer el trayecto inverso– el despegue del avión era la señal definitiva de un verdadero drama. Para los otros dos tercios –policías nacionales ataviados con unos chalecos reflectantes– se trataba simplemente de un trabajo fácil y muy bien remunerado: la rutinaria tarea de escoltar un nuevo vuelo de deportación.
(...)

Víctimas de esta persecución planificada, fueron detenidos –en las 72 horas previas a la salida del avión– dos inmigrantes senegaleses residentes en Asturias. A uno de ellos –que la semana anterior había presentado la solicitud de permiso de residencia y trabajo por arraigo social– le convocaron en las oficinas de la Brigada Policial de Extranjería de Oviedo porque "había unos datos que aclarar". De allí fue llevado a los calabozos, donde fue retenido durante dos noches. (...)

Los dos detenidos fueron llevados a Madrid por una escolta policial. Cuando llegaron a Barajas comprobaron la magnitud de la operación. Decenas de compatriotas esperaban allí, retenidos por la fuerza en una sala del aeropuerto. Una veintena aproximadamente procedía del CIE de Aluche; otros habían sido trasladados desde el CIE de Zona Franca (Barcelona) y de Zapadores (Valencia). Sin embargo, también había otros casos de inmigrantes detenidos en los últimos días, y que por tanto venían directamente de los calabozos. Serigne relata desde Dakar que uno de sus compañeros fue detenido en Valencia por la calle, junto a su casa, mientras caminaba a comprar el pan. Mbacke nos cuenta su propio drama: fue capturado, justo después de haber enviado dinero a su madre desde el locutorio, cuando salía, en bicicleta, camino de su trabajo de recolección de pepinos y pimientos en El Ejido. Otros senegaleses fueron detenidos en Málaga, Zaragoza, Alicante, Mallorca, Almería, Salou... Hay más casos –similares al de Asturias– de personas deportadas que llegaron a presentar su solicitud de residencia. Y es que, cuando la caza es urgente –y hay que llenar rápido un avión–, los cuerpos policiales no se andan con miramientos. Qué mejor momento que detener al senegalés justo cuando acude a las oficinas de Extranjería a regularizar su situación administrativa».

Lo primero que querríamos destacar sobre la puesta en marcha de esta intervención colectiva en forma de crónicas de denuncia de las deportaciones –antes de pasar a destripar el macabro me-

canismo de los vuelos— es que nos permite vislumbrar la potencia de investigación, denuncia e intervención que podemos poner en juego mediante nuestras coordinaciones activistas. Si en los meses de octubre y noviembre la colaboración se intensificó —y pudimos por primera vez denunciar anticipadamente, días antes de que despegase, que habría otro vuelo a Senegal el 19 de noviembre—, la celebración en Madrid del Encuentro Estatal contra los CIE en los primeros días del mes de diciembre permitió diseñar de manera más sistemática dicha coordinación. Pusimos en marcha entonces un Grupo de Trabajo dedicado específicamente a la campaña contra los vuelos de deportación. Las crónicas se pudieron nutrir, por un lado, de las informaciones que manejábamos en cada territorio sobre las redadas y sobre la situación en cada uno de los Centros de Internamiento: si se producían sospechosas acumulaciones de personas detenidas de la misma nacionalidad, si había traslados de un CIE a otro, si se comunicaba a algunxs de lxs internxs la fecha de su deportación, etc. Por otra parte, comenzamos a pedir a las personas que iban a ser deportadas de forma inminente que nos facilitaran una manera de localizarlas en su país de origen. De este modo, en muchas ocasiones hemos podido hablar con ellas pocos días después de que se haya producido el vuelo. Sus testimonios son la fuente principal —y casi única— de las crónicas que reconstruyen estos operativos policiales de expulsión colectiva.

En los debates del Encuentro Estatal contra los CIE pudimos además afinar nuestro análisis sobre el papel jugado por los vuelos de deportación dentro del conjunto de la política migratoria española y europea. Se trataba de comprender mejor la articulación de los diversos instrumentos represivos en un solo engranaje: redadas-CIE-vuelos de deportación. Las deportaciones, de hecho, no tienen ninguna incidencia cuantitativa sobre los flujos migratorios: forman parte de la cadena de gestión de las poblaciones migrantes a través del miedo y la vulnerabilidad. La parte aparentemente más civilizada de ese *gobierno* de

las migraciones es el entramado de permisos administrativos, muchas veces una auténtica tortura burocrática; y la parte más directamente represiva es el engranaje redadas-CIE-deportaciones, cuyo último término —las expulsiones— es la punta de su iceberg.¹ Queremos insistir en el carácter ejemplarizante de las expulsiones y los internamientos: su mera existencia se convierte en una amenaza constante para todas las personas que no tienen papeles y para muchas más que, en la actualidad, pueden caer en la irregularidad sobrevenida, bien por no tener un contrato que les permita ascender por la cadena de renovaciones, bien por tener algún antecedente penal que se convierta en justificación de la cancelación de su permiso de residencia. Por ejemplo, en el vuelo a Nigeria del 7 de marzo de 2014, uno de los deportados estaba en esta última situación: era expulsado por tener antecedentes penales después de haber pasado los últimos 23 años de su vida en España y de tener aquí a su familia.

El otro efecto principal de este estado de excepción contra la población inmigrante es su criminalización. La presencia policial en las calles identificando a personas por su perfil «racial», la existencia de cárceles racistas peores que las propias cárceles y la realización constante de operativos de expulsión casa perfectamente con el discurso político y mediático que identifica la presencia migrante con la «inseguridad ciudadana». El papel de la población inmigrante como chivo expiatorio no es ninguna novedad. Las persecuciones policiales alientan esa percepción de la existencia de un *enemigo interno* al que culpar del paro, de la delincuencia, de la crisis.

Por otro lado, y como veremos enseguida, este *gobierno* de la población migrante se produce no solo a nivel estatal sino a escala europea. Aunque con ciertos matices —que atienden a la po-

¹Para ampliar este análisis, ver VV.AA. (2013): *¿Qué hacemos con las fronteras?* y EDUARDO ROMERO (2010): *Un deseo apasionado de trabajo más barato y servicial. Migraciones, fronteras y capitalismo*.

sición geográfica y demográfica actual de cada país, a las características de su mercado de trabajo y a la génesis histórica de la política migratoria en cada uno de los Estados—, la política de la Unión Europea se sustenta también en la gestión policial de las migraciones. Su agencia FRONTEX es el símbolo más perverso de esta política. Y esta agencia es la responsable de la organización —en coordinación, en cada caso, con dos o más Estados europeos— de vuelos de deportación con varias escalas en Europa para recoger *mercancía humana*. En algunos de estos vuelos España actúa como *host country*, nación «anfitrión» del vuelo.

Volvamos a la campaña contra las deportaciones. Lo que ha sucedido en los últimos meses es que nos hemos rebelado contra la naturalización de los vuelos, contra su *normalización*. Hemos dejado de pensar en su inevitabilidad. Hasta ahora las redadas y los CIE nos quedaban *más cerca*. Incluso —como veremos en el anexo— la resistencia a las deportaciones en vuelos comerciales nos resultaba un asunto abordable: estas acciones de resistencia eran a veces una iniciativa estrictamente individual de la persona deportada; en otras ocasiones han contado con el apoyo de colectivos que han podido presentarse en el aeropuerto para recabar apoyos entre el pasaje y arropar a quien se iba a resistir. Pero los vuelos especiales, montados en las zonas oscuras de los CIE, de los calabozos, de las cárceles, de los aeropuertos; con traslados en vehículos blindados; amparados en una abundante escolta que no duda en ejercer la violencia ante cualquier señal de resistencia, o que incluso la ejerce *preventivamente*; etc.; eran una realidad que conocíamos vagamente, pero que desbordaba —o así lo creíamos— nuestra capacidad de intervención. Sin embargo, hoy podemos decir que nos hemos puesto a pensar y actuar con la voluntad colectiva de cortocircuitar esta maquinaria. Con la voluntad de acabar con los vuelos de deportación.

Y para ello hemos empezado a intervenir contra los eslabones más débiles —o más expuestos a los efectos de nuestra intervención social— del complejo entramado institucional, empresa-

rial y policial que hace posible la existencia de los aviones de deportación. En nuestra opinión, además de las múltiples acciones que ya se vienen haciendo contra el Gobierno y el Ministerio del Interior por su papel dirigente en la política migratoria —denuncia de las atrocidades y asesinatos cometidos en la frontera sur, lucha por el cierre de los CIE y por el fin de las redadas racistas, etc.—, en el caso de los vuelos podemos identificar dos actores significativos, más bien imprescindibles, para que la maquinaria funcione: se trata de los gobiernos de los países de origen de las personas expulsadas —y sus embajadas y consulados aquí—; y, especialmente, la empresa que ha obtenido el monopolio de los vuelos de deportación para el período 2013-2015, y que no es otra que Air Europa, del Grupo Globalia, en colaboración con Swift Air.

El primer capítulo de este libro está dedicado a la descripción, análisis y crítica del complejo dispositivo de los vuelos de deportación. El capítulo segundo aporta detalles sobre las empresas aéreas y el contrato que han firmado con el Ministerio del Interior. Por último, el capítulo final de este pequeño libro, contribución —junto a relatos periodísticos, carteles, pegatinas, panfletos, charlas y cientos de acciones— a la movilización social con la que pretendemos poner fin a las deportaciones, es un llamamiento a la intensificación del boicot a Air Europa y Swift Air y, en general, a la lucha contra la política migratoria española y europea.

La maquinaria de las deportaciones

Dicen los datos de Eurostat que en 2012 fueron deportadas de España como resultado de un expediente de expulsión 18.865 personas. Los países de la Unión Europea realizaron 163.380 expulsiones.¹ Más de la mitad las realizaron Reino Unido (33%), Francia (20%) y España (17%). En años precedentes la industria expulsora europea había llegado a producir medio millón de deportaciones.

Las expulsiones se ejecutan por tierra, mar o aire, de forma individualizada o colectiva. En el caso del transporte aéreo, cuando son individuales –o a veces en muy pequeños grupos–, se suelen utilizar líneas regulares o comerciales. Las deportaciones colectivas –sobre las que versará fundamentalmente este capítulo– se realizan mediante aviones de deportación fletados exclusivamente para este cometido. A estos dispositivos los llamaremos *vuelos especiales*.

A partir de datos fragmentarios y a menudo incompletos e incoherentes entre sí,² estimamos que, entre el año 2000 y el 2003, fueron expulsadas de España en avión 14.397 personas; entre el año 2004 y el 2007, unas 40.787. Del total de expulsadas en estos dos períodos, lo fueron por avión el 19% y el 37%, respectivamente.

¹ Este dato no incluye a países como Alemania o Grecia por ausencia de registros.

² En este informe hemos consultado datos relativos a los balances que viene publicando anualmente el Ministerio del Interior, así como datos publicados en Eurostat. En el año 2012 esta última fuente registra un mayor número de expulsiones (18.865) frente al Balance del Ministerio de Interior (17.810). La tercera fuente, el Mecanismo Nacional de Prevención de la Tortura (MNP), toma como referencia los datos del Ministerio de Interior y los desagrega.

Gracias al *Informe Anual 2012 del Mecanismo de Prevención de la Tortura* tenemos para ese año datos mucho más completos sobre *vuelos especiales* de deportación. En 2012 fueron expulsadas en 166 vuelos unas 3.251 personas. De ellas, 252 en 13 vuelos organizados por FRONTEX. En los 153 vuelos –la mayoría a Marruecos– organizados en exclusiva por la Comisaría General de Extranjería y Fronteras (CGEF) se expulsó a 2.999 personas.³ Es decir, del total de personas expulsadas en 2012 el 17% fue expulsada mediante un vuelo *ad hoc*. Además, el 8% del total de personas expulsadas lo fue por barco a Argelia: 1.439 personas.

Vuelos y barcos de deportación en el año 2012

Organiza	Destinos	Número viajes	Número personas	% Viajes	% Personas	Media
FRONTEX	Internacional (varios)	13	252	4,2	5,4	19
CGEF	Internacional (varios)	16	759	5,2	16,2	47
CGEF	Ceuta	95	2.028	30,9	43,2	21
CGEF	Melilla	42	212	13,7	4,5	5
CGEF	Argelia*	141	1.439	45,9	30,7	10
TOTAL		307	4.690	100	100	15

* Barcos de deportación.

Elaboración propia a partir del *Informe Anual 2012 del Mecanismo de Prevención de la Tortura*.

³ *Informe Anual 2012 del Mecanismo Nacional de Prevención de la Tortura*. Se puede descargar en http://www.defensordelpueblo.es/es/Mnp/InformesAnuales/InformeAnual_MNP_2012.pdf

Precedentes

Los vuelos de deportación, como acabamos de comprobar a través de las estadísticas, no son ninguna novedad. Y no podemos afirmar que se hayan incrementado en los últimos tiempos. Lo que sí podemos corroborar es que hemos mejorado las formas de detectarlos y los altavoces para denunciarlos.

Tan poco novedosos son estos vuelos que conviene realizar un pequeño repaso por algunos hechos significativos para ilustrar el recorrido de estos dispositivos en el Estado español:

- Julio de 1996. El ministro del Interior, Jaime Mayor Oreja, ordena que 103 inmigrantes irregulares confinados en Melilla sean devueltos a diversos países de África a bordo de cinco aviones militares. Se les droga con haloperidol para anular su voluntad, se les maniatan con bridas de plástico y se les vendan los ojos. Un representante del Gobierno consigue, a golpe de talonario, que cuatro países –Malí, Camerún, Senegal y Guinea Bissau– se hagan cargo de la *mercancía humana* que España va a trasladar. El presidente José María Aznar, ante el escándalo provocado, sintetiza la política gubernamental: «Teníamos un problema y lo hemos solucionado».
- Entre las diversas entrevistas que hemos realizado a pilotos de aeronaves, uno de los testimonios recogidos se refiere a la deportación a Guinea Ecuatorial de 26 personas en un vuelo turístico a finales de los años noventa. El pasaje –probablemente compuesto más por personas que acuden a Malabo a hacer negocios que por genuinos turistas– se niega a aceptar que la deportación se produzca en dicho vuelo, seguramente porque no conviene a sus intereses empresariales y a su imagen corporativa aterrizar de ese modo en Guinea. La deportación acaba siendo realizada en un avión militar.
- Claire Rodier, en su libro *El negocio de la xenofobia*, recoge la masiva deportación a Senegal que tuvo lugar desde las Islas Canarias en otoño de 2006. Aquel año será recor-

dado por la construcción mediática y política de una amenaza de invasión africana, concretada en la llamada *crisis de los cayucos*. Una de las respuestas a la llegada de unos 31.000 inmigrantes a lo largo de todo ese año a Canarias fue la aprobación del I Plan África, una ofensiva diplomática, comercial y también militar y policial del Estado español en África. Otra medida consistió en las deportaciones masivas: «(...) entre el 14 de septiembre y el 17 de octubre, 4.000 personas fueron reconducidas a la ciudad senegalesa de Saint Louis, a razón de una quincena de vuelos fletados cada semana. (...) para hacerles subir al avión, se les hacía creer que se les transportaba a Málaga, al sur de España».⁴ El motivo de que los aviones aterrizaran en Saint Louis —ciudad del norte de Senegal, cercana a la frontera mauritana—, y no en la capital Dakar, fue que en ésta se estaban produciendo protestas porque algunos de los grupos de personas deportadas habían denunciado malos tratos y humillaciones de la policía española.⁵

- El 9 de junio de 2007 Osamuyi Aikpitanyi, inmigrante nigeriano, muere en un avión comercial después de que los dos escoltas que le deportaban le hubieran amordazado. Cinco años después los policías son condenados a 600 euros de multa por una falta de imprudencia leve. «Los peritos coincidieron en señalar que la muerte del ciudadano nigeriano se debió a una serie de factores que denominaron "círculo vicioso". Entre ellos, un aumento de catecolaminas, neurotransmisores relacionados con el estrés, el miedo, el pánico y el instinto de huida. A ello se añadió, según los expertos, un déficit de oxígeno debido a la altura a la que volaba el avión, y en lo que también pudo influir

la mordaza (cinta adhesiva) que el fallecido llevaba en la boca y que había sido colocada por los agentes juzgados. Durante el interrogatorio, los forenses aseguraron que a pesar de la cinta adhesiva, la víctima, "podía seguir respirando por la nariz", y que la muerte se podría haber producido "con o sin mordaza". No pudieron determinar en qué tanto por ciento contribuyó la mordaza en la muerte».⁶

- La muerte de Osamuyi no es un hecho aislado. Cinco años después, en junio de 2012, un compatriota suyo, Austin Johnson, fue deportado a Nigeria. Austin llevaba más de una década en España y vivía en Torrent (País Valencià) junto a su compañera. Se dedicaba a la venta ambulante. Con Austin la policía realizó una de las intervenciones que ya se ha convertido en habitual: presentarse en su domicilio sin orden judicial alguna, exigiéndole que les *acompañara*. El Juzgado de Instrucción de Mislata, ante la existencia de una orden de expulsión contra Austin y haciendo caso omiso de su arraigo en España, decreta su internamiento en el CIE de Zapadores (Valencia). Durante la deportación en un vuelo comercial, Austin sufre agresiones de sus escoltas policiales, y acaba siendo ingresado en un hospital inmediatamente después de su llegada forzada a Nigeria. Ocho días después de su expulsión nació su hija en Mislata. El parte médico nigeriano señalaba «múltiples hematomas en la cara, marcas en las muñecas, contusiones múltiples en el pecho», «molestias generales en todo el cuerpo» y «dificultad de movimientos cervicales derivados de un dolor agudo». La exigencia de la Campaña por el Cierre de los CIE de que Austin fuera devuelto a España para la investigación de lo sucedido fue obviada y un juzgado madrileño concedió toda

⁴ CLAIRE RODIER (2013): *El negocio de la xenofobia*, p. 99.

⁵ *Ibíd.*, p. 101.

⁶ *Diario Información*, 18 mayo de 2012.

la credibilidad a la versión policial –Austin, al parecer, se autolesionó⁷ y archivó el caso.

Las muertes en los vuelos de deportación son, también, un hecho europeo. Semira Adamu, 20 años de edad, también nigeriana, solicitante de asilo en Bélgica, murió durante su deportación forzada –como Osamuyi– asfixiada por dos policías con una almohada, supuestamente para acallar sus gritos, en un vuelo comercial de la compañía Sabena, en el año 1998. Marcus Omofuma, solicitante de asilo en Austria, murió también asfixiado durante su expulsión en un vuelo comercial de la compañía Lufthansa, el 25 de mayo de 1999, después de que los tres policías que le escoltaban le amordazaran con diez metros de cinta adhesiva y –según varios testigos– le golpearan violentamente. Joseph Ndukaku Chiakwa murió durante su deportación forzada desde Suiza en marzo de 2010. La expulsión se estaba llevando a cabo a pesar de la precaria salud de Joseph, que había protagonizado una prolongada huelga de hambre en protesta por la denegación de su solicitud de asilo. Jimmy Mubenga, angoleño, murió asfixiado en un vuelo comercial de British Airways. Los guardas de seguridad privada –de la empresa G4S– retenían a Mubenga mientras éste les decía que no podía respirar. También murió de asfixia. Nadie juzgó a los escoltas. Aamir Mohamed Ageeb, sudanés, solicitante de asilo en Alemania, fue introducido en el avión atado de pies y manos, y

⁷ Extracto de la sentencia del Juzgado de Instrucción nº 48 de Madrid: «cuando el ciudadano Austin Johnson se encaminaba a la escalerilla del avión escoltado por dos funcionarios policiales, logró soltarse y se tiró de cabeza contra la escalerilla de acceso al avión, golpeándose la frente». «(...) estando en el suelo se volvió a autolesionar intencionadamente con la cabeza contra el suelo, volviendo a golpearse la frente, negándose en todo momento a ser asistido por el médico (...), por lo que cabe inferir que la actuación policial fue adecuada en todo momento, siendo el origen de las lesiones la propia actitud de Austin».

con un casco ajustado a su cabeza. Tres policías actuaron sobre Aamir hasta causarle una parada cardiorrespiratoria, y se negaron a desatarlo para que un médico le reanimara. Murió en aquel avión de la compañía Lufthansa, y los agentes fueron condenados a nueve meses de cárcel.

*Vuelos de deportación organizados por FRONTEX
en el año 2013*

Fecha	País organizador (host country)	Destino	Participan	Coste (en euros)
24/01/2013	Reino Unido	Nigeria	Irlanda, Rumanía España	41.712,82
30/01/2013	España	Ecuador y Colombia	Francia	318.957,13
13/02/2013	España	Ucrania y Georgia	Francia, Alemania, Grecia Hungria, Irlanda Italia, Polonia	250.598,77
14/02/2013	Noruega	Nigeria	Bulgaria Alemania, España, Suecia	270.182,89
20/03/2013	España	Colombia y República Dominicana	Francia	9.344,05
23/04/2013	Alemania	Serbia	España, Suecia	128.945,68
24/04/2013	España	Pakistán	Bulgaria, Francia Grecia, Irlanda Noruega, Polonia Portugal, Suecia Suiza	498.444,78
24/04/2013	Holanda	Nigeria	Finlandia, Irlanda, Alemania, Portugal, España	129.687,91

continúa en la siguiente página ▷

Fecha	País organizador (host country)	Destino	Participan	Coste (en euros)
16/05/2013	Irlanda	Albania	Bélgica, Francia, España	41.712,82
28/05/2013	Austria	Georgia y Armenia	Francia, Alemania, Hungría, Países Bajos, España, Suecia, Suiza	194.571,86
09/07/2013	Alemania	Serbia	Hungría, Irlanda, España, Suecia	109.945,47
22/08/2013	España	Nigeria	Bulgaria, Finlandia, Francia, Alemania, Hungría, Malta, Portugal, Eslovenia, Suecia	262.205,86
24/09/2013	Alemania	Serbia y Macedonia	Francia, Islandia, España, Suecia	139.987,58
08/10/2013	España	Ecuador y Colombia	Italia	318.028,89
17/10/2013	Países Bajos	Nigeria	Bulgaria, Alemania, Grecia, Eslovenia, España	175.140,79
29/10/2013	Francia	Albania	Bélgica, Croacia, Islandia, Italia, Países Bajos, España, Suecia	196.146,77

continúa en la siguiente página >

Fecha	País organizador (host country)	Destino	Participan	Coste (en euros)
22/11/2013	España	Paquistán	Bélgica, Bulgaria, Finlandia, Francia, Alemania, Grecia, Hungría, Polonia, Rumanía	496.325,52
29/11/2013	España	Ucrania y Georgia	Francia, Alemania, Grecia, Portugal, Suecia, Suiza	273.665,95
11/12/2013	España	Ecuador y Colombia	Italia	287.216,24

RESUMEN

Número de vuelos	Número de países organizadores	Número de destinos	Número de países participantes	Total costes (en euros)
19	9	11	20	4.273.873,43

El Protocolo y la violencia en las deportaciones

En España, la muerte de Osamuyi sirvió de cobertura para la aprobación de un *Protocolo de Actuación para las repatriaciones y el traslado de detenidos por vía aérea o marítima*.⁸ Este Protocolo fue una clara respuesta política a su muerte durante la expulsión, pues se publicó con urgencia cuarenta días después de que aquel avión aterrizara en Algeciras con Osamuyi ya

⁸ Descargable aquí: <http://www.reicaz.org.es/portaReicaz/archivos/ficheros/1393780124825.pdf>

cadáver. En la introducción del documento –cómo no–, se *defienden los derechos humanos y las libertades fundamentales*:

El presente Protocolo se aplica respetando los derechos humanos y las libertades fundamentales, en particular el Convenio Europeo para la protección de los Derechos Humanos y de las Libertades Fundamentales, de 4 de noviembre de 1950, y demás instrumentos internacionales que garantizan el ejercicio de derechos individuales por no nacionales, y tiene como fin último ejecutar las expulsiones y devoluciones de nacionales de terceros países dictadas con el debido respeto a los derechos individuales de los repatriados. Garantizar la seguridad de detenidos, repatriados, escoltas y personal de apoyo, así como de las aeronaves y naves.

El contenido del Protocolo, sin embargo, es prácticamente una lista de mecanismos represivos autorizados y de amenazas a las personas deportadas para que colaboren en su expulsión. De amenazas explícitas:

El Jefe del Dispositivo informará a los repatriados, haciéndoles saber que redundará en su beneficio cooperar plenamente con los escoltas. Así mismo, deberá quedar claro que no se tolerará ningún comportamiento perturbador y que este tipo de comportamientos no constituirá motivo para suspender la operación de expulsión.

El Protocolo revela definitivamente la dimensión de la violencia permitida en las deportaciones cuando, en dos ocasiones a lo largo del texto, el Ministerio del Interior –responsable de este documento– se ve en la obligación de recordar a la escolta policial que no debe *matar* a las personas deportadas:

En ningún caso la aplicación de las medidas coercitivas podrá comprometer las funciones vitales del repatriado.

La lista de los llamados *recursos materiales y logística* que deben estar disponibles por la Unidad Central de Expulsiones y Repatriaciones (UCER) de la Policía Nacional permite adivinar las prácticas llevadas a cabo por la escolta policial. Señalamos los más significativos:

Guantes de látex. Lazos de seguridad. Mascarillas sanitarias adecuadas. Útiles para cortar lazos. Monos para vestir a aquellos expulsados que los necesiten. Cascos de autoprotección para los repatriados violentos, que impidan que se autolesionen. Cinturones y prendas inmovilizadoras homologadas. Cinta reforzada, a utilizar de forma excepcional en los casos y modos de empleo que autorice el Jefe Operativo.

El documento establece que todos los repatriados sean sometidos a un «cacheo personal meticuloso» inmediatamente antes de embarcar. Deja a criterio de los mandos policiales el uso de «lazos y prendas inmovilizadoras», así como otros «elementos de contención», como «cascos» y «esposas o similares». En ocasiones, parece tajante sobre determinadas prácticas: «el uso de sedantes para facilitar la expulsión está prohibido», pero las vuelve a autorizar al incluir una coletilla: «salvo prescripción facultativa» (en cada dispositivo de repatriación colectiva deberá viajar un médico y un ATS).

Las medidas coercitivas, eso sí, deberán ser proporcionadas y con respeto a los derechos individuales de los repatriados. Y es que, como decíamos anteriormente, el Protocolo garantiza a las personas repatriadas que no se comprometerán sus funciones vitales... Es curiosa la falta de escrúpulos incluso en el lenguaje utilizado para reglamentar los dispositivos de repatriación. Normalmente los protocolos son fríos y es la policía la que sabe interpretarlos con ardor y crueldad. La falta de contención verbal en este documento es probablemente uno de los síntomas más evidentes del nivel de brutalidad de las deportaciones:

En caso de agrupaciones familiares y especialmente si hubiera menores, estos se colocarán separados del resto de los expulsados. Si hubiera que *enlazar a algún adulto* será previamente separado de los menores.

La *carga humana* deberá ser conducida al aeropuerto al menos con una hora de antelación a la salida del avión. Los relatos de las personas deportadas suelen coincidir en señalar que pasan largas horas en una sala de espera del aeropuerto —enlazadas o esposadas—, mientras observan cómo llegan más escoltas con inmigrantes procedentes de diversos lugares del Estado. El Protocolo fija una «zona segura en el aeropuerto para garantizar un agrupamiento discreto (...) y un embarque seguro». Da instrucciones, además, para que se acuerde con la dirección del aeropuerto la disponibilidad de vehículos de aproximación a la aeronave. Estas directrices concuerdan con los testimonios de las personas deportadas, que recuerdan un trayecto largo, probablemente hacia una zona de despegue también *discreta*, en los vehículos que les llevan desde la sala de espera hasta el avión. Concretamente, hemos podido averiguar que ese lugar apartado, en el caso de los aviones que despegan de Barajas, está junto a los hangares de la zona de La Muñoza.

La escolta

Los testimonios señalan que el número de escoltas es muy superior al de personas deportadas. Normalmente, quienes sufren las expulsiones relatan que hay dos policías por inmigrante. La recomendación del Protocolo es que exista al menos el mismo número de escoltas que de expulsadas. Contamos con los datos precisos sobre el vuelo a Ecuador y Colombia del pasado 11 de diciembre de 2013, a través de un avance del informe del Defensor del Pueblo. En esa ocasión, fueron 91 las personas deportadas y 145 el número de escoltas policiales. Ocho policías para

cada cinco inmigrantes. Por otra parte, el Protocolo permite el empleo de escoltas del sector privado como apoyo al Cuerpo Nacional de Policía.

Los agentes policiales no pueden ir armados. Como señala un testimonio de un inmigrante marroquí que desarrollaremos más adelante, «en el avión no llevan porras. Golpean con los puños». Van vestidos de civiles, con un chaleco policial «a efectos de identificación».

Desconocemos el precio al que los escoltas se venden para realizar este *trabajo*, aunque sabemos que la remuneración es generosa. El Protocolo establece un límite a la voracidad con la que los policías pueden llegar a desear llenarse los bolsillos de dinero mientras cachean, enlazan, inmovilizan y golpean: *sólo* podrán hacerlo durante un máximo de 900 horas anuales (sin contar los trayectos de regreso).

Empecé en los antidisturbios. Cualquiera, en una manifestación, te puede hacer una buena avería, así que no tardé en renunciar al puesto y pedir el traslado. Me apunté durante unos meses a las repatriaciones. Éramos como los toreros, viajando cada semana a la Cochinchina: Canarias, Mauritania, Pakistán. Un refrigerio después de doce horas de vuelo, limpiaban el avión, y en marcha de nuevo. Así no se puede tener una familia. Sólo merece la pena porque ganas un montón de dinero.⁹

Dentro del avión, los escoltas garantizarán las medidas de seguridad acompañando a las personas deportadas al baño —muchas nos decían, humilladas, que les obligaban a hacer sus necesidades con la puerta abierta—, y «se vigilará que las bandejas de catering no contengan cubiertos de corte ni botes metálicos que puedan ser utilizadas como armas». Hasta tal punto el do-

⁹ Testimonio *involuntario* de un policía que realizaba vuelos de deportación.

cumento desciende a los detalles, que otorga al Jefe del Operativo la potestad de «mantener las cortinillas cerradas».

Informes del Defensor del Pueblo

La letra del Protocolo para las Repatriaciones legaliza deportaciones atroces en estricto cumplimiento de la legalidad. Desde los propios mecanismos del Estado, instituciones como el Defensor del Pueblo emiten informes de control sobre la vulneración de *derechos humanos* en los vuelos de deportación. Concretamente, el *Informe Anual 2012 del Mecanismo de Prevención de la Tortura* dedica unas páginas exclusivamente a los «operativos de repatriación de extranjeros». Además de publicar algunas tablas con información detallada de los vuelos –que hemos utilizado para este libro–, el Defensor del Pueblo saca conclusiones de su supervisión de dos vuelos de deportación: uno fletado por FRONTEX desde Holanda con destino Nigeria, y que hizo escala en Barajas. Y otro organizado desde Madrid por la Comisaría General de Extranjería y Fronteras con destino Ecuador y Colombia. El operativo policial está informado previamente de la presencia de personal del Defensor del Pueblo, así que la supervisión –como mecanismo para conocer las prácticas habituales en estos vuelos– pierde gran parte de su credibilidad. En todo caso, la aceptación de las coordenadas fijadas por el Protocolo para las Repatriaciones convierte los informes en un ejercicio complaciente con los cuerpos policiales. Reproducimos aquí algunos fragmentos del Informe para ejemplificar esta condescendencia. Los primeros se refieren al vuelo de FRONTEX hacia Nigeria:

Según se indicó, solo se realizan registros con desnudo integral cuando se perciben actitudes sospechosas de los repatriados.

La UCER dispone de lazos, cinturones inmovilizadores y grilletes aunque, según se indicó, los grilletes prácticamente no se utilizan. Los agentes de escolta disponen, además, de útiles para cortar lazos, guantes anticortes y monos para vestir a aquellos repatriados que lo necesiten. Asimismo, disponen de dos colchonetas en las que, en caso de gran resistencia, inmovilizarían a los repatriados.

Para evitar incidentes, agresiones y autolesiones, después del registro se procedió a sujetar las muñecas a los cinco repatriados, mediante cinturones inmovilizadores (...). Estos cinturones permiten la toma de alimentos y agua, al tener un dispositivo en la sujeción de la mano derecha consistente en un cordón extensible.

A la mujer nigeriana repatriada por España, se le inmovilizaron las piernas con correas de sujeción, al resistirse a ser embarcada.

A continuación, algunos fragmentos de la parte del informe referida al vuelo a Ecuador y Colombia:

Por último, se mantuvo una entrevista con el ciudadano ecuatoriano que se encontraba sin esposar y acompañado de su hijo menor, de seis años de edad, en una sala próxima a la salida a pista, acompañados por dos funcionarias que luego viajaron como escoltas en el vuelo. La conversación se ciñó a aspectos muy superficiales, por la presencia del menor, indicando que habían viajado en un coche camuflado desde Elda (Alicante) y que habían dormido casi todo el trayecto. Se observó que el menor estaba tranquilo y que la actuación de las dos funcionarias que les custodiaban fue en todo momento adecuada a la presencia del menor esforzándose en crear un ambiente distendido y agradable para el menor.

Durante el embarque, uno de los repatriados, al llegar a la escalerilla del avión, empezó a forcejear intentando escapar, siendo contenido y reducido por el escolta que le acompañaba y los agentes que formaban el pasillo de seguridad. Una vez sujetas las manos con unos grilletes metálicos con los brazos a la espalda, se le subió al avión entre cuatro agentes, dos sujetándole de los brazos y otros dos de las piernas. Dos técnicos del MNP observaron que la contención fue necesaria por la actitud del repatriado y proporcional a la situación, así como que los agentes evitaron en todo momento que fuera violenta y procuraron que el repatriado no se produjera algún tipo de lesión o que en el forcejeo sufriera daños. Tras ocupar su asiento en la aeronave, se comprobó que este repatriado fue reconocido por el médico, quien informó al jefe del dispositivo que se encontraba en perfecto estado y que no tenía ninguna lesión.

Cuando las leyes son obscenas y abyectas, quienes se limitan a describir su puesta en práctica forman parte de su misma lógica.

A lo largo de estos meses de conversaciones con personas deportadas, hemos recogido infinidad de testimonios de maltrato policial: desnudos integrales, tanto a la salida del CIE como del calabozo o la cárcel —normalmente de noche, sin avisarles previamente—, y también en el aeropuerto; insultos y humillaciones; utilización de esposas metálicas o de bridas de plástico para la inmovilización de lxs deportadxs; palizas a quienes tratan de ejercer una resistencia pasiva en el CIE, en la sala de espera del aeropuerto o en las escalerillas del avión. Uno de los últimos deportados a Senegal afirma que pudo ver cómo ponían inyecciones a las personas que se estaban resistiendo. Imaginamos que con sedantes.

Amina es una mujer mayor. Un chico dice que tiene unos cuarenta años, pero otro lo desmiente: «tiene más de cincuenta y

llevaba un montón de años en España». Es la única mujer senegalesa deportada en el vuelo fletado por el Ministerio del Interior, uno más de los adjudicados a la compañía Air Europa, que recibe casi doce millones de euros anuales por la realización de este trabajo. El avión salió de Barajas el pasado martes 19 de noviembre, tal y como diversos colectivos en lucha contra las fronteras denunciaron desde el día anterior a su despegue.

No sabemos si a Amina también la inmovilizaron con unas bridas de plástico o con unas esposas metálicas. Pero lo que sí sabemos es que la mayoría de sus compañeros deportados —más de cincuenta personas, todas senegalesas— fueron embridados o esposados (...). Los contenidos del Protocolo invitan a interpretar lo que efectivamente sucedió el pasado 19 de noviembre: ante la resistencia pasiva de algunos deportados, la lista de instrumentos represivos legalizados pasa a segundo plano y comienza la inmovilización con esposas metálicas. Y los porrazos. Y las patadas. Varios inmigrantes se tiraron al suelo en la pista del aeropuerto, junto al avión, y recibieron verdaderas palizas para obligarles a levantarse. Nos lo cuentan desde Senegal varios días después, doloridos aún por los golpes recibidos.

A algunos de los deportados —a pocos— se les comunicó en el plazo legal que iban a ser expulsados. Muchos otros se enteraron a través del rumor que se extendió dentro de los muros del Centro de Internamiento de Extranjeros. Imaginamos la angustia de las horas previas, el miedo y la rabia acumulada mientras esperaban que les condujeran por la fuerza a Barajas. Amadou probó una medida desesperada: se bebió un bote entero de champú con la esperanza de enfermar y evitar así la deportación. Pero estimó equivocadamente los niveles de crueldad del dispositivo policial: ahora está enfermo y se duele del estómago en Dakar, y sus quejidos durante el vuelo se resolvieron aislándole en la parte de atrás del avión.

Al llegar a Dakar las prácticas se repiten en cada deportación: la policía española da 50 euros a cada inmigrante, y la se-

negalesa, que espera a los pies del avión, entrega 10.000 francos CFA, el equivalente a 15 euros. Galas nos lo dice, al otro lado del hilo telefónico, mientras denuncia que nadie le avisó de que iba a ser expulsado, por lo que la policía española se quedó con su maleta, su teléfono y su dinero.

No queremos añadir páginas a este texto acumulando testimonios de violencia policial en las deportaciones, pues este libro no pretende convertirse en un informe. En cualquier caso, en la mayor parte de los vuelos investigados se produjeron maltratos policiales, legales o ilegales. En los últimos tiempos, además, hemos recogido varios testimonios que apuntan a prácticas atroces en las deportaciones individuales en vuelos comerciales: personas atadas de pies y manos, cascos, bolas de goma en la boca para que no griten, bozales...

La planificación de los vuelos

Los vuelos de deportación son un mecanismo represivo tremendamente sofisticado. Requieren de muchas complicidades. De mucha planificación. De muchas personas y entes manchados y comprometidos por su contribución –por acción u omisión– en estos dispositivos. Los vuelos son planificados por FRONTEX –si comprometen a varios países de la UE en las expulsiones– o directamente por la Comisaría General de Extranjería y Fronteras. El análisis de la organización de los mismos nos traslada sin demasiada dificultad a las páginas dedicadas por Hannah Arendt al trabajo burocrático, detallista y estadístico de Eichmann en el diseño de las sucesivas soluciones del *problema jurídico*, y por último de la *solución final*. No es lo mismo la deportación que la cámara de gas –aunque los vuelos dejen un rastro de víctimas mortales–, ni tampoco podemos comparar la dimensión cuantitativa de ambas operaciones. Pero la tarea de Eichmann planificando trenes cargados de mercancía humana du-

rante los primeros años cuarenta no difiere en su esencia de la burocracia planificadora de las deportaciones organizadas por la Comisaría General de Extranjería y Fronteras. Como señala Arendt en relación con la eficacia para *limpiar* Austria de judíos en el final de los años treinta mediante su emigración planificada, «Eichmann, por primera vez en su vida, descubrió poseer algunas cualidades especiales. Había dos cosas que sabía hacer bien, mejor que otros: sabía organizar y sabía negociar».¹⁰

Hay que negociar y organizar muchas cosas para fletar un avión de deportación. Hay que realizar, entre otras, esta amplia gama de tareas burocráticas: acordar con el país o países de destino la llegada del vuelo; informar y obtener el permiso para circular por el espacio aéreo de los países por los que transita el avión; avisar a la compañía aérea que va a fletar el avión con ocho días de antelación en caso de vuelos internacionales –señalando ya una cifra de personas deportadas, aunque sea revisable– y con 48 horas en caso de vuelos dentro del Estado español; organizar la amplia escolta policial, que en ocasiones sobrepasa sobradamente el centenar de uniformados; planificar traslados desde CIEs, calabozos y cárceles a la ciudad de origen del vuelo, principalmente Madrid, en el día señalado (o en los días previos si se interna a las personas a deportar en Aluche); acordar con los consulados correspondientes (colaboradores necesarios de la deportación) que estos visiten el CIE para firmar salvoconductos para las personas que no estén documentadas (que no tengan pasaporte); y, lo más importante, garantizar que existe una *carga humana* deportable que va a llenar las plazas del avión.¹¹

¹⁰ HANNAH ARENDT (1963): *Eichmann en Jerusalén*, p. 73.

¹¹ Y nos quedamos cortas con esta enumeración. El Protocolo para las Repatriaciones revela el nivel de planificación que requieren estos dispositivos: «La Unidad Central de Expulsiones y Repatriaciones (UCER), como Unidad organizadora, verificará que la situación jurídica de cada uno de los repatriados de los que son responsables permita su expulsión o devolución. La UCER ela-

Para esta última tarea, la Comisaría General de Extranjería y Fronteras tiene que estimar el número de personas *deportables* entre CIEs y cárceles para, a continuación, dar órdenes de capturar al número de inmigrantes necesario para completar las plazas del vuelo. Por ello, en las semanas, días e incluso horas previas al despegue se producirán redadas contra las personas de la nacionalidad del lugar de destino del avión.

No es necesario forzar demasiado el paralelismo con el ambiente de los años treinta en el Reich. Eichmann describe su método como una especie de cadena de montaje:

«Esto es como una fábrica automática, como un molino conectado con una panadería. En un extremo se pone un judío que todavía posee algo, un fábrica, una tienda, o una cuenta en el banco, y va pasando por todo el edificio de mostrador en mostrador, de oficina en oficina, y sale por el otro extremo sin nada de dinero, sin ninguna clase de derechos, solo con un pasaporte que dice: Usted debe abandonar el país antes de quince días. De lo contrario irá a un campo de concentración».¹²

borará el *Plan General de Seguridad y Vigilancia a bordo* (movimientos dentro de la cabina, comida, etc.). Dicho Plan afectará a la fase en tierra y deberá comunicarse a todos los escoltas antes del inicio de la operación de expulsión, conteniendo las posibles contingencias y particularidades del vuelo. La UCER realizará con suficiente antelación las notificaciones necesarias a Órganos competentes del Ministerio del Interior, Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación, Agregados de Interior, Embajada en España del País de destino, Transportista aéreo, Aeropuerto de embarque y AENA, asegurándose de la existencia de permisos preceptivos para materializar la operación de repatriación, elevando las consultas necesarias a los Órganos responsables de su obtención.»

¹² HANNAH ARENDT, *op. cit.*, p. 74.

Redadas para llenar vuelos

Para que la *fábrica automática* de las deportaciones funcione, uno de sus engranajes más importantes es el de las redadas racistas. Ellas fueron las que nos llevaron a detectar y comprender mejor la macabra maquinaria de los vuelos. Hasta ahora denunciábamos la existencia y la persistencia de estas identificaciones policiales basadas en criterios *raciales*. La circular publicada por la Delegación de Gobierno en Madrid en mayo de 2012, que supuestamente ponía fin a las redadas, no ha acabado —ni mucho menos— con ellas. En los informes de las Brigadas Vecinales de Observación de Derechos Humanos se confirma que continúan existiendo redadas masivas y otros controles *visibles*, mientras aumentan otra serie de controles más discretos —a través de *secretas*— con la voluntad de invisibilizar una parte de las redadas.

En el año 2012 se realizaron casi ocho millones de identificaciones al amparo de la Ley de Seguridad Ciudadana.¹³ Esta ha servido de supuesta coartada legal para las identificaciones por perfil étnico, a pesar del pronunciamiento de diversas instancias en sentido contrario. Estimamos que el 54% de las identificaciones se producen por motivos de *extranjería*, por lo que la población inmigrante (que es solamente el 12% del total de la población) sufriría más de cuatro millones de identificaciones anuales.¹⁴ En ocasiones esas identificaciones dan lugar a un

¹³ Fuente: *Informe Anual 2012 del Mecanismo de Prevención de la Tortura*.

¹⁴ Sabemos que la distribución no es proporcional y que los controles, además de guiarse por el perfil *racial*, tienen también un fuerte componente de clase, por lo que determinadas poblaciones, barrios y medios de transporte sufren un control constante, pudiendo llegar a ser parada una misma persona hasta siete veces en un día (Informes de BVODH 2011, 2012). Otro estudio establece las siguientes proporciones de identificaciones en función del grupo social al que van dirigidas: «Si tomamos en cuenta los datos ofrecidos por la muestra completa, las personas gitanas son identificadas diez veces más que las que tienen

traslado a comisaría: a partir de los datos de Eurostat sabemos que en torno a 52.485 personas en situación irregular podrían haber sido detenidas (el 79% hombres y el 21% mujeres).

Esas detenciones conllevan en gran parte de las ocasiones la incoación de un expediente de expulsión o de una multa.¹⁵ En concreto, en el año 2012, las distintas delegaciones de gobierno interpusieron 60.880 decretos de *expulsión en firme* (y no sabemos cuántas miles de multas fueron dictadas). Aquellas personas sobre las que pesa una *expulsión en firme*, al ser identificadas, pueden ser retenidas en un calabozo y expulsadas antes de 72 horas (*expulsión exprés*) o internadas en un CIE, donde pueden pasar hasta 60 días. En el año 2012 fueron internadas unas 11.325 personas. Finalmente, de éstas, fueron expulsadas desde CIEs 5.924 (52,3%). El resto de expulsiones se deben haber producido desde cárceles (minoritariamente) y sobre todo desde calabozos.

Lo novedoso en el análisis de las redadas es que hemos podido establecer la conexión entre su intensificación y el calendario de los vuelos. En el *Pliego de prescripciones técnicas* que rigen los vuelos de deportación se especifica que «la Comisaría Central de Extranjería y Fronteras realizará al principio de cada trimestre una previsión con la estimación de vuelos a realizar en este período de tiempo, indicando itinerarios, número de personas a transportar y fechas estimativas. (...) Sin perjuicio de la

apariencia caucásica europea. En el caso de las personas magrebíes, la tasa de desproporción es de 7,5, y de los afro-latinoamericanos, de 6,5». VV.AA. (2013): *Identificación policial por perfil étnico en España: Informe sobre experiencias y actitudes en relación con las actuaciones policiales*.

¹⁵ Las personas sancionadas pasan a formar parte de un registro estadístico que recoge entonces que estas personas tienen un «antecedente policial». Uno de los motivos que se barajan para proponer la sanción de expulsión en lugar de multa reside precisamente en los propios «antecedentes policiales» o «judiciales».

anterior previsión, para cada uno de los vuelos que sea necesario realizar, la Comisaría General de Extranjería y Fronteras cursará una orden de ejecución de vuelos al responsable operativo del contrato designado por la empresa adjudicataria. Esta orden deberá realizarse con una antelación mínima de 48 horas para vuelos nacionales y de ocho días naturales para los vuelos internacionales, a la fecha en la que deba realizarse el vuelo».

Pensamiento burocrático en estado puro. La Comisaría General debe, por tanto, garantizar anticipadamente que contará con la *carga humana* que pretende llevarse del Estado español por la fuerza. Así lo contábamos en la crónica del vuelo de deportación a Senegal del 26 de septiembre de 2013:

Podemos imaginar el procedimiento. Una vez que el Ministerio del Interior cierra todos los detalles del vuelo, ordena a la Comisaría General de Extranjería y Fronteras que cuantifique cuántos senegaleses pueden ser deportados desde los Centros de Internamiento de Extranjeros. Asimismo, dicha Comisaría General difunde la orden al resto de comisarías del Estado para dar caza no ya a un cupo de inmigrantes, sino a un cupo de senegaleses, los suficientes para acabar de llenar el avión. Así lo reflejan los documentos expedidos con motivo de la expulsión de uno de los deportados. Su abogada nos enseña el papel en el que se puede leer: «Vuelo organizado por la Comisaría General de Extranjería y Fronteras con destino Dakar».

Esta conexión entre vuelos y redadas es una prueba más de la existencia de operativos policiales cuyo objetivo es la caza de inmigrantes. Es más, esta lógica nos lleva de nuevo a la idea de los cupos de detención: apresar al número de personas necesario para llenar un avión. Para ello, se llevan a cabo redadas específicas que no tratan ya de detener a cualquier persona inmigrante sino a aquellas que pueden ser de la nacionalidad del destino del vuelo programado. No es extraño, por ello, que se intensifiquen las redadas *contra los negros* cuando se planifica un

avión con destino a algún país del África subsahariana. Incluso es probable que las brigadas policiales de información preparen el terreno haciendo inventario de lugares de reunión y tipos de nacionalidades en determinados espacios públicos.

La necesidad de acompañar la velocidad de las detenciones con la fecha de la deportación provoca que los mecanismos policiales se amplíen, caracterizándose por una mezcla entre lo grotesco y lo despiadado. *Visitas* a domicilios de quienes cumplen los *requisitos* para ser deportadas, llamadas de la Brigada de Extranjería con motivos falsos para que ciertas personas se presenten en comisaría o en las oficinas de Extranjería, son algunas de las prácticas. Sin embargo, la redada racista visible y criminalizadora sigue siendo un recurso habitual. Y si las fechas aprietan, dichas redadas pueden desplazarse de las estaciones de trenes y autobuses a, directamente, la puerta de las asociaciones o de los recursos sociales. Así ha ocurrido en Oviedo, con redadas junto a las oficinas del Padrón Municipal, en las inmediaciones de Cruz Roja o a la puerta de la asociación Asturias Acoge. Frente a la sede de esta asociación, participe de la Campaña por el Cierre de los CIE, la presencia policial para cometer redadas está siendo recurrente.

En Valencia, los controles y detenciones se producen en la Comisaría de Zapadores cuando inmigrantes acuden a la entrevista policial previa a los matrimonios, en la puerta de Cáritas y de la Asociación Candombe, en lugares donde hay asentamientos de migrantes... El 18 de noviembre de 2013, a las 12 del mediodía, se produjo una actuación similar a la puerta de Valencia Acoge. El colectivo social montó un operativo de observación de la actuación policial, mediante el que pudo confirmar que los policías «habían procedido a identificar exclusivamente a aquellas personas que presentaban fenotipos alóctonos y que respondían a los siguientes perfiles: una mujer de rasgos indígenas guatemalteca, una mujer marroquí "velada", un hombre de *apariencia caucásica* y tres hombres negros, dos senegaleses

y un maliense».¹⁶ Algunas de las personas identificadas fueron cacheadas en la vía pública. Valencia Acoge denunció que este tipo de actuación policial no estaba siendo esporádica. En las semanas anteriores habían podido comprobar varias prácticas de identificación por perfil étnico en los alrededores de la organización y en las inmediaciones del Centro Cultural Islámico, sito también en el barrio de Orriols, y donde los viernes muchas personas musulmanas llegadas de otros puntos de la ciudad acuden a celebrar el culto en la mezquita.

El resultado de la operación del 18 de noviembre a la puerta de Valencia Acoge fue la detención de dos personas negras, curiosamente el día anterior a la salida de un vuelo de deportación a Senegal, y mientras estas redadas contra senegaleses se estaban produciendo simultáneamente en otros lugares del Estado:

Los testimonios de las personas deportadas permiten dibujar un mapa de las redadas racistas en el Estado español. A Amina la detuvieron en Málaga. De allí fue enviada a Madrid y encerrada en el CIE de Aluche. A otros de sus compatriotas les detuvieron en Puerto Real (Cádiz), en Asturias, en Galicia, en Granada, en Barcelona, en Bilbao...

Samba Ndiaye pasó 45 días detenido en el CIE de Zapadores (Valencia). Después salió en libertad. Dos semanas después la Brigada de Extranjería se presentó en su casa –le localizaron gracias a la potestad policial de consultar los datos del padrón.

¹⁶ El informe de Valencia Acoge señalaba además que «nuevamente estamos ante un episodio de falta de cumplimiento efectivo por parte del Estado español de una decisión emitida en 2009 por el Comité de Derechos Humanos de Naciones Unidas al Estado español en el caso Rosalind Williams contra España, en la que se estableció que las características físicas o étnicas de las personas no pueden ser utilizadas por la policía para justificar la realización de controles de identidad, pudiendo constituir las mismas una discriminación ilegal».

Los policías conminaron a Samba a acompañarles y pasó una noche en el calabozo antes de comparecer ante un juez, que le condenó a seis meses de prisión por la venta ilegal de CDS en la calle. Samba no tenía antecedentes, pero el juez ordenó su encarcelamiento en Picassent. En esta cárcel valenciana pasó cuarenta días. El martes 19 de noviembre dos agentes le escoltaron hasta Madrid. Fue llevado a una sala de Barajas donde se encontró con más de medio centenar de compatriotas, cada uno de ellos escoltado por dos policías.

Treinta y cinco de los deportados habían sido llevados a Barajas desde el CIE de Aluche. En ese grupo estaba Amina. Otros diecisiete deportados fueron traídos de otros lugares del Estado. Entre ellos se encontraba Samba Ndiaye.

(...) las detenciones en Madrid en las veinticuatro horas previas al vuelo son la prueba más contundente de esta caza destinada a llenar aviones: al menos dos senegaleses fueron detenidos —uno de ellos en Parla— en esas últimas horas, y en ambos casos se aceleró al máximo el procedimiento policial para garantizar que ambos fueran deportados en el vuelo. La rápida y contundente acción de la abogada de uno de los chicos evitó que fuera deportado. El otro se convirtió en el trigésimo sexto expulsado desde Madrid.

Otro de los lugares calientes de las redadas es el locutorio.¹⁷ Ese lugar desde el que las mujeres migrantes tejen las redes transnacionales de cuidados en largas conversaciones con las hijas o madres que se han quedado *allá*, es también un objetivo poli-

¹⁷ El Anteproyecto de Ley de Seguridad Ciudadana, aprobado por el Consejo de Ministros el 29 de noviembre de 2013, impone un registro identificativo (DNI o equivalente) para cualquiera que use un locutorio o cibercafé. De llegar a aprobarse definitivamente, esta medida pondría una barrera insalvable para usar los locutorios a quienes no se pueden documentar y serviría de excusa para intensificar las redadas.

cial cuando se trata de atrapar a inmigrantes. Khalidou vive en Orriols, un barrio obrero de Valencia bien poblado de personas migrantes con muchos espacios compartidos por un vecindario de claro tinte multicultural. Khali acusa el fuerte acoso policial en el barrio. «No nos dejan vivir tranquilos». Su trabajo como vendedor ambulante le ha posibilitado un amplio conocimiento de las prácticas policiales. En estos siete años de vida en Valencia afirma haber sido detenido «más de doscientas veces». Cuenta que la mayoría de policías se quedan la mercancía. Hace unos meses vendía polos que imitaban la marca Lacoste. «Tenía cien camisetas Lacoste y ellos ponen en los papeles del juzgado que tenía veinte. Ochenta, por tanto, me las roban», afirma con contundencia. «Tengo cinco multas de cosas que yo no he vendido en mi vida. Te pillan por la calle, te piden documentos, ven que no tienes y te roban las cosas. Así funciona», explica.

Un día frío de noviembre de 2013, Khalidou se dirigía a un locutorio de Valencia, en la calle Duque de Mandas. Eran las diez y media de la mañana y quería hablar y escribir a sus amigos de Senegal. Estando allí entraron dos agentes de paisano y empezaron a requerir los papeles a todo el mundo. No explicaban por qué, ni tenían orden judicial alguna que les permitiera el registro y la detención del personal. El dueño del establecimiento no hacía nada por evitarlo. En la puerta, otro agente mantenía cinco o seis documentos en la mano. Detuvieron a Khalidou, a un hombre de Ecuador y a otro de Pakistán. Los obligaron a subir en un coche y se los llevaron a la comisaría de Zapadores. Desnudos integrales, tomar huellas, «siempre lo mismo»... «Yo tengo más suerte. Muchos amigos desaparecen un día y ya no los ves. Luego te enteras que los han expulsado a su país.»

A Khalidou, después de varias horas, a las siete de la tarde, lo dejan libre sin ninguna explicación. Esta vez tuvo suerte... «Ni te explican por qué te cogen, ni te dicen por qué te sueltan. Aquí es una mierda. Si eres negro, no tienes derechos. Es una mierda».

Pero la prueba definitiva de las redadas vinculadas a las cárceles por nacionalidad para llenar vuelos se dio el 11 de febrero de 2014 en Terrasa. Allí, ocho policías nacionales se personaron en la Asociación Catalana de Residentes Senegaleses de Terrasa para cometer una redada racista y detener a dos personas de nacionalidad senegalesa. Se presentaron por sorpresa y sin ninguna orden judicial ni queja vecinal en el local de la asociación *Sunuker*, «nuestra casa» en wolof, mientras la gente tomaba café, charlaba y jugaba a las cartas. Un hombre y una mujer sin permiso de residencia fueron detenidas. Al hombre le liberaron tras incoarle un procedimiento de expulsión. La mujer durmió en los calabozos y le aseguraron que sería deportada el 13 de febrero desde Barajas, en un vuelo especial programado por la Comisaría General de Extranjería y Fronteras.

La Asociación de Senegaleses de Terrasa empezó entonces a movilizarse, a recoger el apoyo de su comunidad, de los movimientos sociales e incluso de parte del consistorio municipal. Una concentración convocada a la misma hora que la declaración judicial de la detenida acabó convirtiéndose en una manifestación contra las redadas racistas por las calles de Terrasa. La jueza denegó, finalmente, la propuesta de internamiento realizada por la Policía Nacional, por lo que esta mujer pudo salir en libertad, aunque con una orden de expulsión pendiente, y librarse del inminente vuelo que se llevó efectivamente a decenas de compatriotas a Dakar.

La complicidad de los países de origen

Los gobiernos de los países de origen son un eslabón imprescindible de la cadena de montaje de las deportaciones. Conscientes de ello, los Estados europeos, y concretamente el Estado español, han desarrollado en determinados momentos ofensivas diplomáticas para obtener acuerdos de repatriación de inmigrantes. Es el caso de los llamados *acuerdos de segunda generación*

que Moratinos, entonces Ministro de Asuntos Exteriores, trató de extender entre diversos países al sur del Sáhara en el marco del Plan África aprobado en 2006. Estos acuerdos, que generalmente tenían como contrapartida oficial el aumento de la ayuda al desarrollo, se incrementaron en aquel momento, aunque menos de lo que el Gobierno deseaba. Por otra parte, los países europeos, en su política de externalización de fronteras, han llegado a acuerdos también con los países del Magreb, no sólo para garantizar las repatriaciones a Marruecos o Argelia en el caso español, sino para que dichos países ejerzan de gendarmes de Europa, impidiendo la llegada de migrantes en tránsito por sus territorios. La posibilidad más o menos real de incorporarse en el futuro a la Unión Europea y los convenios económicos con ella han facilitado la firma de acuerdos migratorios con países del Este que hacen frontera con la Unión, como es el caso de Ucrania o Georgia, lugares de destino de varios vuelos de deportación fletados por el Estado español.

La lista oficial de vuelos del 2012 nos ofrece los siguientes destinos: Ecuador, Colombia, Nigeria, Ucrania, Georgia, Armenia, Pakistán, Camerún, República Democrática del Congo, Costa de Marfil, Guinea Conakry, Senegal, Gambia, Marruecos y Argelia (barcos de deportación en este último caso).

A lo largo de estos meses de investigación –de septiembre de 2013 a abril de 2014–, hemos podido comprobar el grado de connivencia de varios de estos Estados con las deportaciones. Hemos detectado que se produce, aproximadamente, un vuelo bimensual a Senegal y otro a Nigeria. Uno de los de Nigeria también fue a Mali. A Colombia hubo al menos uno en diciembre, otro en febrero y otro en abril. El primero y el tercero hicieron escala en Ecuador. También hemos comprobado como destino la República Dominicana.

La complicidad de los equipos diplomáticos de los Estados de origen puede llegar a ser obscena: en los días previos al vuelo de deportación a Nigeria del 3 de diciembre de 2013, varios testigos relataron cómo dos coches policiales españoles condu-

jeron al consulado de Nigeria, embridadas por las muñecas, a varias personas para su identificación. Casi con toda seguridad, se trataba de personas a las que se deportaría en el citado vuelo. La policía las conducía al consulado para que éste expidiera salvoconductos para la deportación,¹⁸ pues no se puede expulsar a personas que carezcan de documentación –de pasaporte– sin que el consulado firme dicho salvoconducto. Las autoridades diplomáticas nigerianas y senegalesas realizan muchas veces estos *trámites* en los propios CIE: acuden a visitar a sus nacionales para facilitar su deportación. En los últimos meses, el cónsul de Mali ha aparecido en el CIE de Aluche tras años sin pasar por allí. Su función, documentar a malienses para los vuelos de deportación que se han producido en marzo y abril de 2014. En recurrentes ocasiones, los consulados se extralimitan en estas funciones y documentan también como nacionales suyas a personas de las que se desconoce su origen.

Ya en el país de destino del vuelo, la imagen de policías senegaleses esperando en la escalerilla del avión, en Dakar, a las personas deportadas para entregarles 10.000 francos CFA como limosna del gobierno para que se paguen el viaje a su pueblo o ciudad de origen es un ejemplo diáfano del nivel de colaboracionismo.

Respecto a los países latinoamericanos, Colombia tiene estrechísimas relaciones con el Estado español y no nos consta que ponga ninguna traba para las deportaciones. En otros casos, como el del Gobierno ecuatoriano, la colaboración con el gobierno español no es tan incondicional, pero está llena de contradic-

¹⁸ La práctica de trasladar a las personas migrantes a los consulados no se restringe al caso nigeriano. Por ejemplo, en el CIE de Zapadores, las autoridades consulares argelinas nunca acuden, sino que se lleva a las personas internas a Alicante para la firma de los salvoconductos. Otras veces se organizan traslados a Madrid para este *trámite*, como ocurrió precisamente con los migrantes malienses que, encerrados en Zapadores, fueron trasladados al consulado en Madrid la semana anterior al vuelo y devueltos al CIE el mismo día.

ciones. La Constitución ecuatoriana «propugna el principio de ciudadanía universal, la libre movilidad de todos los habitantes del planeta y el progresivo fin de la condición de extranjero». Sin embargo, sólo es posible que haya vuelos de deportación a Ecuador porque su gobierno lo consiente. Las autoridades ecuatorianas se suman al discurso del Gobierno español respecto a que las expulsiones son exclusivamente *cualificadas*, y pretenden referirse con este término –que desmenuzaremos más adelante– sobre todo a personas que están cumpliendo condena en cárceles españolas y son trasladadas a Ecuador. Sin embargo, la realidad de las deportaciones de personas de nacionalidad ecuatoriana no se restringe, ni mucho menos, a estas coordenadas.

Como señala el periodista Edu León desde Quito, por parte de España «el encargado de supervisar la llegada y la partida de estos vuelos es Juan Enrique Taborda, que actualmente desempeña la función de consejero del Ministerio de Interior en la Embajada de España en Ecuador. Este funcionario fue el responsable, desde la Comisaría General de Extranjería y Fronteras, en 2010, de una circular del 25 de enero de ese año en la que se ordenaba la detención de ciudadanos extranjeros que no pudieran acreditar su identidad o que se encontraran en España de manera ilegal. Esta circular, denunciada por el Sindicato Unificado de Policía, permitía llevar a comisaría a los ciudadanos extranjeros que no tuvieran encima su documentación, para su posterior deportación».¹⁹

Deportaciones de testigos y de activistas sociales

En el año 2012 se produjeron más de cien vuelos con destino al principal país aliado de España en la frontera sur: Marruecos. 95 de estos vuelos tenían como objetivo final la deportación por

¹⁹ <https://www.diagonalperiodico.net/global/22566-deportaciones-ecuador-vistas-del-otro-lado.html>

la frontera marroquí contigua a Ceuta, con 2.028 deportadxs en total. Todos ellos salieron de Madrid. 25 de ellos hicieron una escala en Barcelona para cargar más deportadxs. Estos aviones aterrizaron luego en Algeciras o en Jerez de la Frontera para terminar el operativo trasladando a lxs deportadxs en el ferry Algeciras-Ceuta (en esta ciudad no hay aeropuerto). Otros 42 operativos aterrizaron en el aeropuerto de Melilla para deportar a 212 personas más. Las expulsiones por Ceuta suelen ser más numerosas (20-25 personas por vuelo), mientras que a Melilla se lleva a grupos pequeños de menos de 10 personas, salvo excepciones por hacer escala a recoger deportadxs en Barcelona o Almería. Hay deportaciones a Marruecos prácticamente todas las semanas y, muchas veces, más de un operativo semanal.

Aunque estos datos sean de 2012, podemos confirmar la existencia de estos vuelos en la actualidad. Hemos publicado crónicas sobre estas deportaciones desde diciembre de 2013. Algunas de ellas incluyeron a personas que estaban en el CIE de Zona Franca en el momento de la muerte del interno Aramis Manukyan. También han sido deportados en estos vuelos otros internos de Zona Franca que habían protagonizado protestas por las condiciones del CIE y por las deportaciones, y que sufrieron, en represalia, la violencia policial. Esta forma de desembarazarse de testigos *peligrosos* es una práctica habitual en las deportaciones.

En la madrugada del jueves 5 de diciembre —el mismo día en que decenas de activistas nos reuníamos en Madrid para comenzar un encuentro de la Campaña contra los Centros de Internamiento—, se iniciaba un operativo policial en el CIE de Zona Franca (Barcelona). En torno a las cinco de la mañana, unos quince internos de nacionalidad marroquí fueron despertados en sus celdas y se les anunció que comenzaba su deportación. Poco después tres vehículos de la policía nacional les trasladaban —inmovilizados a la espalda con esposas metálicas— al aeropuerto de El Prat.

Allí les esperaba un pequeño avión, y en él había otra escolta policial con varios migrantes marroquíes más —entre 6 y 10, para completar una cifra total de entre 21 y 25 deportados, todos hombres—. Este otro grupo, que ya estaba en el avión cuando llegaron los vehículos de Zona Franca,²⁰ estaba constituido por migrantes traídos de otros lugares del Estado español, de otros CIE y quizás directamente de algún calabozo o cárcel. En el aeropuerto y en el avión el carácter de la inmovilización se modificó: ya no eran esposas a la espalda, sino parejas de esposados, uno con el otro. Un chico que se quiso levantar y balbuceó unas palabras fue golpeado por cuatro policías. En el avión no llevan porras. Golpean con los puños.

Antes de acompañar a este avión en su despegue, añadamos un dato importante. Tres noches antes, en el CIE de Zona Franca, había muerto en circunstancias aún no esclarecidas Aramis Manukyan, *Alik*, migrante armenio que permanecía interno en dicho CIE. Es la tercera víctima mortal en Zona Franca desde 2010. Tanquem els CIEs y Migrastudium exigieron poco después que las personas que, testigos de los hechos de aquella noche, pudieran contribuir a esclarecer lo sucedido, no fueran deportadas. Muchas de ellas ponían en entredicho la versión policial. En el vuelo del jueves día 5 expulsaron a algunas de estas personas. Personas que presenciaron los acontecimientos previos al momento en que *Alik* fue llevado por la policía a la celda de aislamiento de la que nunca regresó. Personas que contradicen la versión oficial de los hechos aportada por la Policía Nacional.

Mientras esto sucedía en el CIE de Zona Franca, en el de Aluche, Héctor, inmigrante colombiano, era testigo de una agresión policial. La propia fiscalía la investigaba tras comprobar, en una

²⁰ Probablemente porque el avión vendría con ellxs de Barajas a recoger más deportados en El Prat.

visita al CIE, que había un interno con signos visibles de haber sido agredido. Por primera vez en Aluche tres policías son imputados. De nuevo hay presiones y amenazas a los testigos, a quienes se les hace la vida imposible. Héctor acaba siendo sedado durante el operativo de expulsión. Días después, se puso en contacto con la Campaña por el Cierre de los CIE. En su carta, señala que «el señor jefe del CIE se ha encargado de llenarme de amenazas para no quedarme», por lo que llegó un momento en que se cansó de todo, «tanta presión que tenía y el maltrato que vi la noche anterior de unos africanos que se llevaron a punta de porra (...)». Cuando le comunicaron que su recurso no había prosperado y le iban a deportar, dice: «salí sin ningún problema de mi parte porque vi que todo legalmente lo perdí; en fin, bajé a recoger mis cosas abajo y, no me la vas a creer, no me doy cuenta de nada hasta que desperté en Colombia (...) esta gente está loca, me han dormido con un pinchazo (...)».

La técnica de desembarazarse de testigos tampoco es nueva. El Estado español ya lo hizo, por ejemplo, en el año 2006 cuando internas del CIE de Málaga denunciaron abusos sexuales de los policías que las custodiaban. Poco después, la mayoría de estas mujeres fueron deportadas. Cuando se celebró el juicio siete años después, muchas de ellas estaban *desaparecidas*. Más recientemente, en julio de 2010, Noura, inmigrante marroquí que sufrió una redada racista en Orihuela, lugar donde residía, denunció abusos sexuales de un policía durante la noche que la tuvieron en los calabozos. Su denuncia no detuvo el procedimiento de expulsión: pasó más de 40 días de cautiverio en el CIE de Zapadores; una noche el operativo policial se puso en marcha y se la llevaron en un furgón hasta Barajas. Allí la subieron de madrugada en un avión que aterrizó en Málaga. Desde allí, junto a otras víctimas de la deportación, fue llevada de nuevo en furgón policial a Algeciras, donde la subieron al ferry. Fue abandonada en la frontera de Ceuta, mientras su familia —que no supo nada

de ella durante 24 horas— esperaba su llegada a Casablanca. El policía, presunto agresor, quedó impune.

En otras ocasiones no se trata de eliminar testigos sino de dirigir las redadas hacia personas con determinados perfiles: es el caso de un joven marroquí que formaba parte del grupo que ocupó el Bloc Salt en Girona, y que fue deportado en enero del año 2014. Su abogado detuvo momentáneamente la deportación presentando un *habeas corpus*. El coche policial tuvo que dar la vuelta desde Tarragona, camino de Madrid, para presentarle ante el juez. En la calle, cientos de personas convocadas por la Plataforma de Afectados por las Hipotecas (*la PAH*) y por otros colectivos, pedían su libertad. El juez rechazó el *habeas corpus*. Se lo llevaron en volandas, encapuchado, dos *mossos* y dos *nacionales*, en un coche camuflado. Uno de los *mossos* le escupió en la cara. En la autopista esperaba otro coche policial, en el que le metieron a la fuerza, para completar el traslado a Madrid. Fue deportado inmediatamente vía Ceuta.

Deportaciones de delincuentes: las expulsiones cualificadas

El discurso oficial sobre los internamientos y las deportaciones ha tratado de producir dos tipos de inmigrantes: *lxs* integrados y *lxs* delincuentes; las buenas y las malas; los asimilados y los *inasimilables*, las obedientes y las desobedientes. Ya en el año 2009, cuando el PP criticaba desde la oposición al Ministro del Interior por el bajo porcentaje de expulsiones en relación con el alto número de detenciones por estancia irregular, Rubalcaba se defendía con la siguiente argumentación: «es verdad que el número de expulsiones no es muy alto porque la mayoría de las veces son multados y porque una expulsión precisa de la voluntad del país de origen para reacogerle, y eso no es fácil». El entonces Ministro sostuvo su apuesta por «concentrarse en las *expulsiones cualificadas*», que recaerían sobre «aquellos inmi-

grantes que pueden ser una amenaza por su relación con la criminalidad».

El término es un concepto inventado por el Ministerio de Interior con el claro objetivo político de criminalizar a la población extranjera, concretamente a la sometida a procesos de expulsión. Surge en un contexto de pérdida de legitimidad de los Centros de Internamiento de Extranjeros, ante las numerosas denuncias, informes y acciones contra las redadas racistas y los CIE. El gobierno intenta justificar el régimen de los CIE por la peligrosidad de lxs internxs. Se trata de promover el desentendimiento de lo que sucede dentro de sus muros, cercenar cualquier posibilidad de empatía con los supuestos delincuentes peligrosos.

«Expulsión cualificada» nace de la jerga policial, y el término es difundido luego en los medios por el Ministro del Interior. Es una aberración jurídica, y su falta de consistencia se pone de manifiesto al comprobar que el término define cosas diferentes en cada momento, en función de intereses políticos. A veces el Gobierno ha definido como expulsiones cualificadas las que afectan a personas con numerosos antecedentes penales y/o judiciales. Siempre según el Ministro de Interior, estarían vinculadas con terrorismo, bandas organizadas, violencia de género o cualquier otro hecho delictivo de especial gravedad que supone una amenaza para la seguridad pública.²¹ Pero otras veces nos encontramos con que las cualificadas se definen como las deportaciones que recaen sobre personas que hayan cometido cualquier delito, o incluso sobre aquellas que no han abandonado el país tras una multa por estancia irregular.²² La tentación de abarcarlo *todo* con las deportaciones cualificadas lleva incluso a

²¹ MARGARITA MARTÍNEZ ESCAMILLA (2013). *Mujeres en el CIE. Género, inmigración e internamiento*, pp. 114-115.

²² RED EUROPEA DE MIGRACIÓN (2011): «Prácticas para la reducción de la inmigración irregular, España», p. 46.

justificar las expulsiones por la existencia de «antecedentes policiales y/o judiciales» (ambas categorías *ajurídicas*). Es más, el mero hecho de haber sido sometido a una identificación en una redada racista puede ser considerado un antecedente «policia». Esta amplia categoría comprende también actividades de mera subsistencia como la venta en la «manta», en un claro intento de criminalizar la pobreza.

Las cifras referidas a dichas deportaciones se han inflado grotescamente, convirtiendo el término en un artefacto estadístico al servicio de los intereses criminalizadores del gobierno de turno. En todo caso, en la legislatura de gobierno del PP, las actuaciones contra personas con antecedentes penales se han ido intensificando. Por una parte, cada vez es más habitual que las personas migrantes que cumplen condena en una cárcel española acaben siendo deportadas el día de su puesta en libertad, recibidas por un vehículo policial a la puerta de la prisión. Los traslados planificados desde cárceles hacia vuelos de deportación también son recurrentes. Este es un fragmento de nuestra crónica sobre el vuelo a Ecuador y Colombia del 11 de diciembre de 2013:

Nuevos testimonios han confirmado que algunas de las personas deportadas sufrieron desnudos integrales, tanto en el momento de trasladarles como en Barajas. Una de ellas, a la que se llevaron de la cárcel de Picassent a las cuatro de la madrugada, cuenta que la Brigada de Extranjería le conminó a desnudarse —¡Quítate la ropa, colombiano!— y a hacer diez sentadillas. De Valencia a Madrid fue esposado: «orínate en los pantalones, panchito de mierda», le dijeron. Escuchó a los policías hablar de la operación «cacería latina». Otras de las personas deportadas le contaron que llegaron a buscarlas a casa en los días anteriores al 11 de diciembre. Esto concuerda con las evidencias que confirman que en los días y horas previas a los vuelos se producen redadas discriminadas por nacionalidad para llenar el avión. A él, como a otras muchas personas, le de-

jaron finalmente tirado, sin maleta y pertenencias, en Bogotá. Su mujer y su hijo, de trece meses, viven en España.

Por otro lado, es importante comprobar cómo se generalizan nuevas formas de vulnerabilidad; cómo el Estado reinventa el entramado de permisos administrativos y sus requisitos.²³ En estos últimos años, casi por mera inercia estadística –menos llegadas de inmigrantes, mayor número de años de estancia en España–, el porcentaje de permisos temporales se ha reducido mucho, mientras se incrementa la proporción de personas que han alcanzado el permiso de residencia de larga duración.²⁴ La exigencia de un período de cotización de al menos el 50% del tiempo de vigencia de la tarjeta para poder acceder al siguiente permiso –además de mantener un contrato de trabajo– pone muy difícil las renovaciones, en el contexto de 6 millones de desempleados, a la franja de migrantes que aún tienen tarjetas temporales. Pero, por otra parte, se ha generalizado también la práctica de impedir la renovación –e incluso quitar la tarjeta de residencia– a migrantes que cometen algún delito. De

²³ Ver PEDRO OLIVER OLMO (2013): *Burorrepresión, sanción administrativa y control social*. La burorrepresión, en su sentido extenso, se dirige a sectores sociales que están inmersos en procesos de empobrecimiento y exclusión, adoptando la forma de trabas burocráticas o legales que se convierten en graves impedimentos funcionales para los individuos y colectivos afectados. En su sentido original surge para denominar la utilización, por parte de las instituciones de control, del arsenal de sanciones administrativas disponibles en el entramado de leyes, normas y ordenanzas, con el fin de desactivar la protesta de los movimientos sociales.

²⁴ Mientras que a finales de 2009 la proporción de permisos temporales era del 56%, en el último dato publicado, referido al 30 de junio de 2013, el porcentaje de tarjetas temporales había caído al 23,76%. Si a 31 de diciembre de 2009 había casi un millón y medio de tarjetas temporales, a mediados de 2013 eran 665.513. Por el contrario, los permisos de larga duración pasaron de 1.112.064 (diciembre de 2009) a 2.135.597 (junio de 2013).

este modo, la posibilidad de caer en la clandestinidad sobrevenida se vuelve a ampliar: ya no sólo afecta a quienes están en los tramos temporales de la tarjeta, sino que puede provocar la pérdida de los papeles a quienes tienen permisos de larga duración. Los casos de personas expulsadas en vuelos de deportación por este motivo, y que llevan incluso décadas residiendo en el Estado español, son bastante habituales.

Deportaciones indiscriminadas

Hay tres cosas que se pueden decir respecto a la propaganda gubernamental sobre las expulsiones cualificadas. La primera, la más importante, es que se trata de un discurso y una práctica perversa e ignominiosa. La segunda, que es tramposa y manipuladora. Por último, es, además, mentirosa.

Es perversa porque consiste en la doble criminalización de las personas inmigrantes y en la doble o triple imposición de condenas (cárcel, internamiento y deportación). Es manipuladora por lo que ya hemos visto: el Gobierno define el término, en cada momento, como mejor le conviene. Y es mentirosa porque no es cierto que la inmensa mayoría de las deportaciones se ajusten a esta política. Cuando la fecha para la salida de un avión especial de deportación se acerca, los criterios se desvanecen y comienza la caza desesperada de personas que rellenen ese vuelo.

El 25 de febrero de 2014 deportaron a más de medio centenar de migrantes de nacionalidad colombiana. Querton Hurtado, víctima de esa caza de última hora, fue detenido el día antes. Poco importó que su biografía en España estuviera marcada por la ausencia de antecedentes y por su participación en diversas actividades sociales de carácter *humanitario*:

Desde la Campaña por el Cierre de los CIE siempre hemos atacado la política del Gobierno de justificar las expulsiones por los antecedentes penales de las personas deportadas. Esa vo-

luntad de dividir entre inmigrantes buenos y malos, integrados y rebeldes, opaca en realidad una práctica basada en la doble condena y en la criminalización de la población inmigrante; y en su señalamiento como delincuentes y causa de la inseguridad ciudadana.

El caso de Querton²⁵ demuestra, además, que es falso que se deporta exclusivamente a personas con antecedentes –las llamadas expulsiones cualificadas, si nos atenemos al término acuñado por Rubalcaba. Querton no tiene antecedentes penales, y podría ser un ejemplo –incluso para el Gobierno– del inmigrante *bueno*: artista, difusor de la capoeira libre en múltiples actividades gratuitas en Madrid y Asturias; colaborador voluntario en actividades para las personas sin recursos en Castellón.

La maquinaria de los vuelos, una vez que se pone en marcha, es tan brutal que ni siquiera distingue entre casos que faciliten las autojustificaciones mezquinas del Ministerio del Interior. El objetivo de llenar un avión pasa por encima de cualquier consideración. Y pone en ridículo la propaganda gubernamental.

Ante la repercusión en los medios de comunicación de la deportación de Querton, el jefe de la Brigada Provincial de Extranjería y Fronteras de Valencia, Antonio Martínez Ferrando, se vio obligado a realizar unas bufonescas declaraciones para tratar de enterrar el escándalo: el caso de Querton Hurtado –afirmaba el mando policial– «es uno de los pocos en los que se expulsa a alguien sin antecedentes policiales o penales, porque la gran mayoría de los deportados son delincuentes». En esta ocasión no

había manera de ampliar todavía más el concepto de expulsión cualificada para atrapar en él a Querton.

Las prisas por llenar los vuelos provocan también que las deportaciones se produzcan antes de que los juzgados decidan sobre las medidas cautelares que podrían frenar las expulsiones o incluso contraviniendo las decisiones judiciales. Es el caso de una mujer colombiana, Luz Mari, también engañada por la Brigada de Extranjería de Valencia para que acudiera a dependencias policiales con motivo de un trámite. El juzgado paralizó la expulsión el 24 de febrero, pero Luz Mari ya estaba en Madrid y fue subida al avión que también deportó a Querton el día 25.

Ante la urgencia por llenar las plazas de los aviones ocurren también hechos como los sucedidos en el vuelo de deportación a Nigeria y Mali del pasado 7 de marzo. Según SOS Racismo, en ese vuelo fueron deportados dos menores malienses. Ambos habían cruzado la frontera por las alambradas de Melilla, y permanecieron allí seis meses. Posteriormente fueron trasladados al CIE de Aluche:

El 5 de marzo de 2014 tenemos conocimiento por distintas vías de que dos posibles menores se encuentran reclusos en el CIE de Aluche. Uno de nuestros compañeros los ve pasar hacia la Cruz Roja y se queda asombrado por la juventud que traslucen sus caras. Después otro interno nos facilita sus nombres y números de identificación en el CIE, ya que varios de los inmigrantes confinados en Aluche están escandalizados por lo jóvenes que son. El 6 de marzo a primera hora de la mañana una abogada de SOS Racismo habla personalmente con uno de los jueces de vigilancia del CIE y entrega una queja por escrito solicitando que se les haga la «prueba de la muñeca lo antes posible». En ese mismo momento yo me dirijo al CIE para hablar con los menores ya que sólo hablan francés, más o menos, y mandinga. ¿Qué está pasando allí? No saben más que unas pocas palabras de español y les pregunto qué pasaría si volvieran

²⁵ En la crónica publicada poco después del vuelo le habíamos llamado Javi, aunque su nombre real y completo ha salido posteriormente a la luz pública por decisión propia.

a Mali. Me dicen que tienen miedo de volver por la situación de guerra que hay allí. Por ello les ayudo a escribir en español una breve carta para meter en el buzón del CIE y comunicar al director que quieren solicitar asilo. Nada más despedirse de mí introducen dicha carta en el buzón.

Días después se ponen en contacto conmigo a través de un mensaje de móvil desde un número de Mali y me comunican que fueron deportados en el avión del 7 de marzo que hizo escala en Lagos (Nigeria) antes de continuar hasta Bamako (Mali). Cuando la abogada vuelve al juzgado para interesarse por el caso le comunican que su queja tiene fecha de entrada el 11 de marzo, algo que no nos podemos explicar. Tampoco que la oficina de asilo y ACNUR aseguren que cualquier persona que es posible solicitante de asilo ve atendida su solicitud.

El caso de las deportaciones a Mali es, además, un buen ejemplo de la voracidad con la que el Estado español planifica deportaciones independientemente de las circunstancias políticas en el país de destino. El 15 de abril –seguimos en el año 2014– se ha realizado un nuevo vuelo de deportación a este país. La alarma saltó ante el traslado de inmigrantes malienses desde Zapadores y Zona Franca a Madrid. Ya hemos señalado antes cómo el consulado maliense se ha puesto, solícitamente, a colaborar. El motivo de estos vuelos es la llegada de inmigrantes malienses por la frontera sur, saltado las alambradas de Ceuta y Melilla. Sin tener en cuenta la crisis de personas refugiadas en el país de origen, el Gobierno español prepara vuelos para deportarles. La frase célebre de Aznar vuelve a adquirir vigencia: «teníamos un problema y lo hemos solucionado». En nuestra crónica de este vuelo, señalábamos:

Si la perversa maquinaria de los vuelos de deportación deja un reguero de pruebas de maltratos policiales, humillaciones y violencia, en este caso además el Estado español deporta inmigrantes a un país en el que la guerra ha producido reciente-

mente cientos de miles de personas refugiadas, tanto internas como hacia otros países.

Son recurrentes también los casos de deportaciones de mujeres víctimas de trata. Tal y como ha documentado Women's Link Worldwide,²⁶ en los CIE se incumplen sistemáticamente las obligaciones con las que el propio Estado se ha comprometido a proteger a las víctimas de trata. El nivel de vulnerabilidad de muchas mujeres, deportadas a lugares donde su vida o su libertad corren peligro, contrasta con las hipócritas campañas gubernamentales que colocan la lucha contra la trata como un objetivo central en la estrategia estatal contra la violencia de género.

Resistencias en los CIE contra las deportaciones

La velocidad con la que rotan las personas internas dentro de un CIE es muy alta. No es un grupo de personas estable, sino que cada día varía en función de las deportaciones, de los nuevos ingresos y de las puestas en libertad. Hay personas de muchas nacionalidades diferentes, y a menudo dificultades para entender el idioma de las personas con las que se tiene que convivir en condiciones atroces. En Zona Franca (Barcelona) no hay módulo de mujeres. En Zapadores y Aluche sí, pero los espacios acotados para unos y otras complican también la comunicación. Hay, además, una sensación de impunidad total de los policías y el

²⁶ WOMEN'S LINK WORLDWIDE (2012): *Mujeres en los CIE. Realidades entre rejas*. El informe es fruto de una investigación en la que se realizaron entrevistas a 45 mujeres internas en los CIE, entre mayo de 2010 y abril de 2012. También se recabó información de organizaciones sociales que visitan a personas internas en los CIE y de las autoridades vinculadas a los mismos. El informe se puede descargar en http://www.womenslinkworldwide.org/wlw/new.php?modo=detalle_proyectos&dc=57

director del CIE. Sin embargo, a pesar de las enormes dificultades que se encuentran las personas internas para organizarse dentro del CIE, a lo largo de estos últimos meses hemos podido comprobar que, incluso en las peores condiciones posibles, afloran las experiencias de resistencia.

Así sucedió –como ya hemos señalado– en el CIE de Zona Franca en diciembre de 2013 y enero de 2014, ante los operativos policiales que se llevaban continuamente a deportados marroquíes y ante las condiciones de vida dentro del CIE, en el ambiente posterior a la muerte de *Alik*. Estas protestas –resueltas por la vía de la violencia policial y de las expulsiones– han tenido continuidad en Madrid y Valencia.

En Aluche, en febrero de 2014, casi un centenar de personas internas firmaron e hicieron pública una queja en respuesta a la sucesión de vuelos de deportación: a Senegal el día 13, a Marruecos el día 20, a varios países latinoamericanos el día 25. Así recogimos lo sucedido en aquel momento:

A pesar del interés de las Fuerzas de Seguridad del Estado por transformar a las personas internas y deportadas en meros números, detrás de cada una de ellas hay una historia. Una parte de las historias que se verán truncadas mañana han sido puestas hoy en conocimiento del juzgado de vigilancia del CIE mediante una queja que las propias personas internas redactaron.

En ella, se puede leer, del puño y letra de varios internos, lo que no es sino un grito desgarrador ante una ley de Extranjería y una política migratoria racista y xenófoba. Así, se denuncia que «se está desestimando, despreciando y atropellando nuestro arraigo, vulnerando nuestros derechos y los de nuestras familias. Separándonos de ellas y pisoteando el derecho natural de nuestros hijos y, sobre todo, de nuestros hijos menores de edad, exponiéndolos al desamparo y al abandono». Además, en este documento al que hemos podido tener acceso, se reivindica que las personas que han estado previamente en prisión y que ya han cumplido sus penas (a menudo por pequeños delitos) no

deberían ser doblemente castigadas al haber «pagado ya por nuestros errores y faltas con la sociedad».

Unas líneas más abajo podemos comprobar que la connivencia de los países de origen sigue estando a la orden del día. Las personas internas denuncian que el pasado 13 de febrero no sólo se deportó a personas senegalesas y marroquíes –como denunciábamos en su momento desde la Campaña por el cierre de los CIE– sino que también se deportó a personas a Nigeria que no procedían de este país, con la complicidad del consulado nigeriano. Y unas líneas más allá, en lo que no es sino un rosario incesante de brutales violaciones de Derechos Humanos, las personas internas reconocen apesadumbradas no haber podido ayudar a sus compañeros marroquíes deportados el 20 de febrero, de los que oyeron «sus gritos y lamentos y sus desgarradores llamados de auxilio». Algunos de ellos ni siquiera sabían que iban a volar a pesar de la obligación legal de que las expulsiones sean notificadas con 12 horas de antelación.

En un acto sin precedentes, 94 personas internas se han unido para redactar esta queja y hacerse oír más allá de los muros del CIE y más allá de los miles de kilómetros que dentro de pocas horas los separarán de sus familiares y amigos/as. Firman con nombres, apellidos y número de identificación porque no tienen nada que esconder. Es nuestro compromiso tratar de hacer de altavoz y que su voz se oiga alta y fuerte. Todo esto se está produciendo aquí y ahora. Todo esto tendrá lugar de nuevo esta tarde. Impidamos que el perverso mecanismo de las deportaciones continúe y se normalice. Boicoteemos a Air Europa y a todo el grupo Globalia, el grupo empresarial que fleta los aviones de deportación. Y luchemos por la derogación de la Ley de Extranjería y el cierre de los Centros de Internamiento de Extranjeros.

En abril, en Zapadores, la protesta se inició el día 14, cuando once inmigrantes malienses fueron esposados y sacados del CIE por los cuerpos policiales, camino de Aluche, pues al día siguien-

te se preparaba la salida del avión hacia Bamako al que nos hemos referido anteriormente.

Cansadas de las deportaciones, de los operativos policiales por sorpresa y de las diversas prácticas que las «quiebran psicológicamente» dentro del CIE, el resto de personas internas –97 hombres y mujeres– se han reunido en asamblea y han decidido escribir una instancia al director de Zapadores e iniciar una huelga de hambre. Al primer intento, la carta fue hecha pedazos por los policías de la garita. Posteriormente, un grupo grande de personas internas acompañó la entrega por segunda vez, y esta vez sí fue llevada ante el director, que no ha dado respuesta.

La asamblea de personas internas en Zapadores denuncia sobre todo que se las deporta sin previo aviso o con escasa antelación. De ese modo, la policía evita que se presenten, y sobre todo que prosperen, las medidas judiciales cautelares que pueden detener las deportaciones. Afirman que «los policías tienen las leyes en sus manos en el CIE, y el juez no existe».

Por otra parte, las condiciones de vida en el CIE son, en sí mismas, degradantes. En el caso de los hombres, no se les permite salir al servicio durante la noche, por lo que tienen que hacer sus necesidades en bolsas de basura y botellas de plástico, y soportar los olores durante horas. Denuncian además que los policías actúan para fomentar los conflictos, azuzando las peleas y encerrando en la misma estancia a todo el mundo cuando hay reyertas.

Uno de los internos relata, por otro lado, que varios compañeros suyos han sido deportados solos, aprovechando vuelos comerciales. Cuenta que les llevan a la parte trasera del avión «atados de pies y manos, con un bozal en la boca y con camisa de fuerza». Desde la Campaña por el Cierre de los CIE estamos tratando de contactar con alguna de estas personas, expulsadas en solitario, para confirmar estas salvajes prácticas en las deportaciones, que por otra parte no serían ninguna novedad.

La historia de las deportaciones en la Unión Europea deja un rastro de muertes debidas a los operativos policiales de reducción de las personas expulsadas.

La estrategia de la dirección del CIE ante la huelga de hambre ha sido sembrar el miedo y la división. A una de las personas que ha liderado el proceso –un inmigrante albanés– la policía le ha entregado, a la mañana siguiente de empezar la huelga de hambre, la comunicación de que va a ser deportado: «Aquí tienes, de regalo por lo de ayer», le han dicho. El director ha amenazado con nuevas deportaciones y otras medidas de fuerza en el CIE. Sin embargo, mientras escribimos estas líneas, una parte de las personas internas –sin seguimiento médico que vele por su integridad física– persiste en la huelga de hambre.

El negocio de los vuelos

Mahmud Traoré, inmigrante senegalés, narra en su libro *Partir para contar*¹ su periplo de tres años y medio de viaje entre Dakar y Sevilla, previo salto de las alambradas de Ceuta en el año 2005.

El testimonio de Mahmud es el mejor ejemplo de que lo sucedido recientemente en Lampedusa y Ceuta —el naufragio y muerte de cientos de inmigrantes y el asesinato de quince personas por disparos de balas de goma de los cuerpos represivos españoles— no es una anomalía, sino la normalidad de la frontera. Lo hemos escrito recientemente: «la anomalía en la frontera sur sería que hombres y mujeres migrantes la cruzaran de sur a norte con la misma naturalidad con que millones de turistas, militares, diplomáticos, cooperantes y empresarios europeos y españoles la cruzan de norte a sur. La normalidad es que los policías disparen y las personas migrantes mueran. La normalidad es que se hundan las embarcaciones y no reciban socorro. La normalidad son los muros y las alambradas. Si Lampedusa y Ceuta fueran la anomalía, sería imposible contar decenas de miles de cadáveres en la frontera».² Y es que, según una última investigación, *The Migrants Files*, basada en la realizada anteriormente por el periodista italiano Gabriele del Grande, solamente entre los años 2000 y 2013 habrían muerto 23.000 personas (más de 1.700 fallecimientos documentados de media cada año).

¹ MAHMUD TRAORÉ y BRUNO LE DANTEC (2014): *Partir para contar. Un clandestino africano rumbo a Europa*.

² EDUARDO ROMERO (2014): «Mentiras y alambradas» en http://www.eldiario.es/quehacemos/Ceuta_Fronteras_6_230337003.html

Tan normal es la represión y la muerte en la frontera sur que Mahmud puede relatar cómo fue *ilegalmente* expulsado de Melilla y Ceuta, en *caliente*, en sucesivas ocasiones; cómo fue abandonado por tres veces en el desierto fronterizo entre Marruecos y Argelia; cómo los cuerpos represivos marroquíes y españoles mataron a balazos a varias personas al organizar un salto colectivo y asambleario a la valla de Ceuta hace nueve años. Mahmud revela, por otra parte, el espectáculo mediático que se despliega en torno a las alambradas. Mientras leíamos en estos días en los principales periódicos el salto de «la primera mujer» que lo intentaba, Mahmud nos relataba su experiencia hace nueve años, cuando varias mujeres participaron en los diversos saltos que él mismo protagonizó.

Culpar de lo que sucede en la frontera sur a *las mafias* —principal argumento de la propaganda gubernamental— opaca el papel de los gobiernos europeos y norteafricanos y de los cuerpos represivos a sus órdenes. Mahmud no se cansa de señalar que los marroquíes cobran dinero por cada una de las personas interceptadas, por cada una de las personas encarceladas en Marruecos para ser posteriormente abandonadas en el desierto, con riesgo de morir de hambre y sed.

Un anónimo piloto de vuelo de la compañía Air Europa nos confesaba recientemente que, cuando él pilotaba vuelos de deportación, el inspector de policía encargado de la operación solía llevar un maletín repleto de dinero esposado a su muñeca. «He visto los maletines», nos decía; «además los propios inspectores —como parte de la camaradería con el comandante del avión— me reconocían su existencia. La escala se solía prolongar bastante más de los sesenta minutos previstos inicialmente, mientras negociaban el pago con las autoridades del lugar, pago que era mayor si éstas se quejaban porque una parte de los deportados no fuera de la nacionalidad del país de destino del vuelo». Es significativo que en el «Pliego de prescripciones técnicas» que rige el contrato por los vuelos se especifica la posibilidad de que se produzcan demoras por estancias en tierra, que podrán ser

facturadas por la empresa a partir de las cuatro horas de retraso. Obviamente, nada dice respecto a que estas demoras tengan que ver con sucias negociaciones entre Estados.

Pagar a Marruecos para que España se pueda desentender de las personas inmigrantes que tratan de cruzar la frontera. Fletar vuelos de deportación con policías adosados a maletines de dinero. ¿No son estos comportamientos mafiosos? ¿Quiénes son entonces las principales mafias en la frontera sur? Como bien señala Claire Rodier en *El negocio de la xenofobia*, la creación de falsos o exagerados problemas en la frontera permite dibujar además un ecosistema de la inseguridad y del peligro de las invasiones, en el cual florece la gran industria de la seguridad: «el consorcio europeo EADS, líder mundial en el sector, la francesa Thales, la italiana Finmeccanica, la española Indra, la alemana Siemens y la sueca Ericsson»³ son algunas de las principales sociedades de seguridad y defensa. Del SIVE (Sistema Integrado de Vigilancia Exterior) español iniciado en 2002 al inminente uso de drones —aviones no tripulados—, todas las iniciativas son suculentas fuentes de negocio para esta industria.

El contrato con Air Europa y Swift Air

Los vuelos de deportación no dejan de ser una parte del pastel de este mercado de la represión migratoria. Por ello no nos resultó extraño encontrarnos —mientras empezábamos a investigar el dispositivo de las deportaciones— con la existencia de una licitación pública destinada a contratar a una empresa de transporte aéreo para ejecutar los vuelos de deportación. En la descripción del «Objeto del contrato y necesidad e idoneidad», el Ministerio del Interior señala:

³ CLAIRE RODIER (2013): *op. cit.*, p. 33.

«La ejecución de las expulsiones forzosas comporta el traslado de los extranjeros afectados desde el punto de estancia en el territorio nacional hasta el puesto de salida por el que deba hacerse efectiva la expulsión o hasta el país de origen de los mismos y deberá realizarse, cualquiera que sea el medio de transporte empleado, con las máximas garantías posibles para la seguridad de los propios expulsados y de los funcionarios policiales encargados de llevar a cabo las expulsiones.

Surge por ello, en ocasiones, la necesidad de realizar traslados colectivos de extranjeros entre diversos puntos del territorio nacional para su ingreso en los Centros de Internamiento de Extranjeros en los que resulta aconsejable el uso de medios aéreos de transporte.

Para los traslados que se derivan de la ejecución de las expulsiones forzosas, el transporte aéreo es el medio que resulta más adecuado en la mayoría de los casos, en particular cuando el destino de los expulsados lo constituyen países de Asia, África o América. A su vez, sobre todo en relación con los traslados a estos últimos continentes, hay que distinguir determinadas situaciones en las que no se considera conveniente utilizar líneas regulares o comerciales de pasajeros, resultando necesario organizar vuelos específicos para estos fines».

Esta exposición de motivos revela la preocupación de las autoridades policiales por las dificultades —en forma de resistencia de lxs deportadxs o de protestas del pasaje— que se producen en las expulsiones a través de líneas regulares. Describe además con claridad el objeto del contrato: no solamente los vuelos internacionales sino también —como ya hemos visto— vuelos nacionales que acercan a lxs deportadxs al puesto fronterizo —caso de Ceuta y Melilla—; traslados de «ciudadanos extranjeros que se encuentran bajo la custodia de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado para su ingreso en Centros de Internamiento de Extranjeros»; y también entre los diversos CIE del Estado. Aunque muchas de estas operaciones se efectúan en furgón policial,

imaginamos que el documento se refiere especialmente a las que se realizan desde Canarias a la Península. Probablemente, aunque en Melilla no exista CIE, también se refiera a traslados a la Península de personas que permanecen en el CETI⁴ de esta ciudad. En el «Pliego de prescripciones técnicas» se especifica además que están incluidos en el contrato «los vuelos conjuntos de repatriación de extranjeros que, bajo el auspicio de la Agencia FRONTEX de la Unión Europea, organice España».

El presupuesto base de licitación de este contrato fue de 11 millones de euros anuales, más 880.000 euros de IVA (8%). El valor estimado ya preveía la posibilidad de un incremento máxi-

⁴ La persona que entra clandestinamente en Ceuta y Melilla, si bien ha cruzado las fronteras españolas, no ha entrado en Schengen. Por este motivo su expulsión formalmente se llama «devolución». Además, a diferencia de lo que sucede en el resto del territorio, la permanencia en Ceuta o Melilla no asegura la posibilidad de solicitar «arraigo», pues es un «no lugar» fuera de las fronteras de la UE. En vez de centros de *expulsión* (CIE), existen centros de *contención* (Centro de Estancia Temporal de Inmigrantes, CETI), gestionados por el Ministerio de Trabajo en lugar de por el Ministerio de Interior. Una vez se resuelve su «devolución» (en ocasiones tras varios años), en la fase final son trasladados del CETI de Ceuta o Melilla a algún CIE de la península para proceder a su expulsión o para ponerles en libertad agotado el plazo máximo de 60 días de internamiento.

La no incorporación de Ceuta y Melilla al Espacio Schengen permite la existencia del llamado *visado limitado múltiple*, que implica la posibilidad de tantas entradas y salidas como se desee entre las ciudades fronterizas con la carga que una persona pueda portar («pequeño tráfico»). Se trata de un trabajo realizado generalmente por mujeres. Son denominadas «mujeres mula». A cambio de unas monedas trasladan incesantemente mercancías de un lado a otro de la frontera durante las horas que permanece abierta. Este negocio (la introducción de mercancías libres de impuestos aduaneros) ha permitido desarrollar toda una economía informal entre Marruecos y España, que va más allá de las mercancías que estas mujeres transportan: falsos contratos de alquiler, certificados de empadronamiento, pasaportes, etc.

mo del gasto del 10 por ciento y de una posible prórroga por doce meses más. El total de facturación que puede alcanzarse en los dos años de contrato es, por tanto, de 24.200.000 euros más IVA.

La adjudicación a Air Europa y Swift Air se produjo el 22 de noviembre de 2012, aunque el contrato se formalizó el 1 de marzo de 2013.⁵ Por las características de la flota de Air Europa y Swift Air deducimos que los aviones de la primera son fletados para los vuelos de gran tamaño y largo recorrido, mientras que las aeronaves de Swift Air –mucho más pequeñas– realizarán traslados más cortos y con menor número de personas trasladadas por la fuerza. Estos trayectos se ajustan a los datos que tenemos sobre los vuelos de deportación vía Melilla o Ceuta. En el primer caso, los grupos son muy pequeños. En el caso de Ceuta, los aviones aterrizan en Jerez de la Frontera o Algeciras y, como ya hemos señalado, los grupos no superan las 25 personas deportadas. Swift Air tiene también entre sus clientes, por cierto, a ACNUR, con *vuelos humanitarios* destinados a Sudán del Sur.

El canon de adjudicación fue el máximo, es decir, que el concurso no redujo ni un euro los 11.880.000 euros de los que se partía, aunque el motivo de la concesión a estas empresas fuera «ser la oferta más ventajosa económicamente para la Administración».⁶ Desconocemos si otras empresas entraron en la puja. Parece que no. Dado que en abril de 2014 –momento en que escribimos estas líneas– no se ha iniciado una nueva licitación pública y los vuelos fletados por Air Europa y Swift Air con-

⁵ Excede a nuestra capacidad actual de investigación la reconstrucción de los contratos para vuelos de deportación a lo largo de los últimos años. Sin embargo, podemos afirmar que la implicación de Air Europa y Swift Air en este tipo de vuelos viene de lejos. En el Boletín Oficial del Congreso de los Diputados (BOCD) de 15 de septiembre de 2005 se detalla que en los años 2002, 2003 y 2004 se contrataron vuelos de deportación con Air Europa; y en 2003 y 2004 con Swift Air. No se trataba de contratos en exclusiva.

⁶ Estos datos fueron publicados en el BOE el 11 de marzo de 2013.

tinúan, se puede deducir que la prórroga se ha llevado a efecto,⁷ por lo que el contrato se prolonga desde el 2 de marzo de 2013 hasta el 2 de marzo de 2015. No hay posibilidad de más prórrogas, por lo que el Estado, si pretende contar con un contrato de estas características a partir de marzo de 2015, tendrá que realizar una nueva licitación en los próximos meses.

Aunque el montante global estimado de la operación es el que acabamos de señalar, el contrato especifica que «el importe a facturar a la empresa adjudicataria será el que resulte del gasto real producido en función de los servicios efectivamente prestados». Para ello se dan unas pautas de facturación de dichos *servicios*.

Así, existe un precio por hora de vuelo, un precio por pasajero transportado y un precio por estancias en tierra superiores a las cuatro horas.

Tipos de aeronave según la capacidad de pasajeros	Precio por hora de vuelo (sin IVA)	Precio por pasajero (sin IVA)	Precio por hora de estancia en tierra (a partir de la cuarta hora)
Tipo I hasta 120 plazas	8.500 euros	15 euros	2.000 euros
Tipo II desde 121 hasta 200 plazas	15.000 euros	25 euros	2.500 euros
Tipo III más de 200 plazas	20.000 euros	30 euros	3.000 euros

⁷ Basta con que las dos partes lo acuerden por escrito con una antelación de quince días.

La deportación que tuvo lugar a Colombia y Ecuador el 11 de diciembre de 2013 nos sirve para evaluar el coste de uno de estos vuelos especiales de deportación: se trataba de un avión de más de 200 plazas, pues llevaba a 91 personas deportadas y 145 policías. Así que, aproximadamente, el coste –si calculamos en doce horas y media de vuelo el trayecto de Madrid a Bogotá pasando por Quito– sería de 250.000 euros por las horas de vuelo; y 7.080 euros más por *pasajeros*. Es decir, 257.080 euros, contando con que no haya demoras en los aeropuertos durante las turbias negociaciones... El mismo avión trajo a Madrid a ocho presos españoles desde Quito y a 31 desde Bogotá. Aunque este tipo de operaciones no aparecen en el pliego del contrato de los vuelos de deportación, podemos suponer que las tarifas que se aplican para la vuelta serán similares, pues el grueso del pasaje sí está incluido en el acuerdo de las deportaciones: el retorno de la numerosa escolta policial. Estaríamos hablando, por tanto, de 255.160 euros más. Es decir, que el total de la operación supondría una facturación para Air Europa de más de medio millón de euros en un solo vuelo de deportación. El contrato exige que la empresa, junto a las cuentas detalladas en la factura, incluya una relación adjunta con la lista de «las personas transportadas en el vuelo para su repatriación, con indicación de nombre y apellidos, nacionalidad y aeropuerto de destino». Medio millón de euros: 91 nombres.

El contrato y la planificación de los vuelos

Hemos insistido mucho en el capítulo anterior en el carácter planificado de los vuelos de deportación y en su conexión directa con las redadas racistas. En el «Pliego de prescripciones técnicas» encontramos nuevas evidencias de la planificación de estos dispositivos. La empresa de transporte aéreo debe designar, por un lado, a un responsable operativo, «que será el interlocutor habitual de la misma con la Comisaría General de Extranjería

y Fronteras». Este debe estar «localizable con carácter permanente».

Ya hemos señalado la obligación que contrae dicha Comisaría de avisar con 48 horas de antelación –vuelos nacionales– o con ocho días –vuelos internacionales– respecto a la programación de un dispositivo de deportación. En esta orden de ejecución aparecerá ya «el número estimado de personas a trasladar». Además, el contrato especifica que se realizará una previsión al principio de cada trimestre de la estimación de vuelos a realizar en ese período, «indicando itinerarios, número de personas a transportar y fechas estimativas».

Tripulación técnica y tripulación auxiliar

Por lo que hemos podido averiguar, a los pilotos de Air Europa los vuelos de deportación les aparecen en su programación. Al ser vuelos habitualmente de larga duración, están muy bien remunerados, ya que cobran en función del número de horas de vuelo. Pero no existe una remuneración adicional vinculada al carácter de estos vuelos. Cualquier piloto puede rechazarlos, simplemente avisando de que no los quiere hacer. A la compañía no le interesa programarle a un piloto un vuelo «a la fuerza», pues éste siempre puede encontrarse indispuerto el día señalado... Un piloto nos relata cómo dejó de hacer estos vuelos tras asistir a escenas de pánico de las personas deportadas al llegar a destino; y tras comprobar, en el aeropuerto de Barajas, cómo se tambaleaba el furgón policial en el que habían metido a un inmigrante para *pacificarle* antes de subirle al avión.

Respecto al personal auxiliar de vuelo, Air Europa lo contrata específicamente para este tipo de operaciones. Actualmente hay un grupo de doce personas que hacen exclusivamente vuelos de deportación. Trabajan seis auxiliares en cada vuelo. Cobran un plus de cien euros por día vinculado a las *especiales características* del viaje. Swift Air, sin embargo, utiliza a su tri-

pulación indistintamente para vuelos regulares y para vuelos de deportación.

Las tripulaciones y las aeronaves, por contrato, no pueden ser subcontratadas.

El acuerdo con el Ministerio del Interior incluye una cláusula de confidencialidad que afecta a las compañías aéreas y al personal a su servicio:

«Todos los tripulantes de la aeronave, tanto la tripulación técnica como la auxiliar, como cualquier otro empleado del adjudicatario que viaje a bordo en razón de la prestación del servicio objeto de este contrato, serán previa y adecuadamente instruidos por el propio adjudicatario en el sentido de que deben observar en todo momento la adecuada reserva y confidencialidad en todo cuanto se refiere a los servicios objeto del mismo como fechas, horas, aeropuertos, número de personas que se transportan, equipaje de las personas y en general cualquier dato o información que pueda ser relevante tanto para la misión policial como para su seguridad y la de la aeronave y las personas a bordo.

El adjudicatario tomará las medidas adecuadas para garantizar la confidencialidad del servicio, que incluirán, de forma específica, la no difusión de información a terceras personas, salvo que resulte estrictamente necesario para la prestación del servicio. En concreto el adjudicatario no podrá utilizar dato alguno relativo a estos servicios para publicidad o promoción de la compañía, sin perjuicio de la posibilidad de obtener y hacer uso de certificaciones por prestación de servicios que le permitan justificar la experiencia en este tipo de servicios, lo que deberá solicitar previamente al Órgano de Contratación».

Air Europa se expande

Air Europa está en un momento de expansión. Prevé aumentar su actividad en un 20% en 2014, a pesar del impacto de la cri-

sis sobre el sector turístico. Como declaraba su presidente, Juan José Hidalgo, en una entrevista en noviembre de 2013, «la gente viaja menos... un 50 por ciento menos de clientes que en el año 2007». Quizás por ello Air Europa firmó en ese mismo año 2013 dos contratos que podrían estar compensando parcialmente la contracción del sector turístico: además del firmado en marzo con el Ministerio del Interior para las deportaciones de inmigrantes, en julio, el BOE recoge la formalización de un acuerdo marco entre el Ministerio de Defensa y Air Europa para el transporte aéreo de personal a zonas de operaciones, ejercicios u «otro tipo de actividades», un acuerdo valorado en 30 millones de euros. En este caso, se trata de un contrato del que no se publicitan los detalles ni la duración del mismo. Entre ambas operaciones la compañía se embolsará más de 50 millones de euros.⁸

Air Europa y la emigración española

Hidalgo compró Air Europa en 1991. Originario de la provincia de Salamanca –donde fue particularmente conocido como presidente del equipo de fútbol de la ciudad, y por su contribución a

⁸ Una persona clave en las relaciones entre Air Europa y el Ministerio del Interior y el de Defensa es Jesús Asturmendi, Jefe de Seguridad de la compañía. El presidente Hidalgo, por su parte, conocerá de primera mano los dispositivos de deportación de inmigrantes a través de su amigo Carlos Salamanca, Comisario Jefe de Barajas. Precisamente, mientras escribimos estas líneas, y tras la petición de la Fiscalía Anticorrupción, el juez Ismael Moreno ha imputado a nueve policías, entre los que se encuentran varios mandos policiales que ocupan cargos relevantes en Extranjería, por los delitos de prevaricación, cohecho y revelación de secretos. El jefe de la Brigada de Extranjería y Documentación de Madrid, Ángel Olmedo; uno de los máximos responsables de la Brigada de Seguridad Ciudadana de la capital, Manuel Patricio Rodríguez San Román; y el citado Carlos Salamanca son tres de los imputados.

la quiebra y desaparición del mismo—, este hombre fue, antes que empresario, emigrante español en Suiza en los años sesenta. En aquellos tiempos —paradojas de la historia—, fueron mujeres y hombres inmigrantes procedentes del sur de Europa quienes alimentaron el proceso de crecimiento económico capitalista de la Europa Occidental, erigido sobre las ruinas de la posguerra mundial. Los primeros pasos en el sector del transporte de Hidalgo consistieron precisamente en comprar una furgoneta para hacer negocio trasladando a los emigrantes españoles que retornaban de Suiza hacia el Estado español. Años después, en 1971, inauguró su primera agencia de viajes, Halcón Viajes, una de las empresas que actualmente forma parte del Grupo Globalia.

Julio Fernández, director de comunicación de Globalia, señala:

«El señor Hidalgo comenzó en esto de llevar y traer pasajeros desde muy temprano y con mucho esfuerzo. Empezó con un Mercedes, luego con una furgoneta, autobuses y finalmente con aviones, hasta que en el año 1991 logra comprar la compañía Air Europa. (...) Si hay algo que define a Juan José Hidalgo es que es un luchador hecho a sí mismo, un hombre que ha empezado desde abajo y que no miente jamás».

Su aversión a la mentira le permite a Hidalgo decir lo que piensa. Por ejemplo, que España forma parte de «la Europa latina: tenemos tantos derechos sociales y tantas historias a las espaldas, que cuesta mucho más la recuperación. Los países nórdicos o Inglaterra, con otras leyes laborales, se recuperan mejor». «(...) Hay mucha gente que está viviendo... muchos millones de personas que están ahí, con unos sistemas y con otros y eso es una carga importante, aparte de la del paro, hay tres millones y medio de funcionarios, muchas cosas, que todas suman y cuestan mucho dinero». Estas declaraciones las hizo el empresario en una entrevista que concedió a *Los desayunos de TVE* el 15 de noviembre de 2013.

Hidalgo está orgulloso de que Air Europa sea percibida como la única compañía «genuinamente española». En los años 2005 y 2006 —ya que hablamos de la *marca España*—, Air Europa regaló a Iñaki Urdangarín y Diego Torres 100.000 euros en billetes en concepto de patrocinio. Ambos afirmaron luego que se habían gastado esos fondos en los desplazamientos de ponentes e invitados a dos actos organizados por el Instituto Nóos.

Política laboral de Air Europa

Air Europa tiene una larga lista de conflictos laborales en su historial. No parece extraño, teniendo en cuenta que su accionista mayoritario considera que «los sindicatos son un tema de hace 150 años» y que los procesos de *adelgazamiento* de personal son muy caros para las empresas porque las indemnizaciones «cuestan mucho». Juan José Hidalgo se jacta públicamente de haber ganado una huelga indefinida de seis meses a los pilotos de la compañía y de haber despedido a sesenta de ellos, a continuación, por las pérdidas provocadas a la empresa. La Audiencia Nacional acaba de emitir un fallo que obliga a la compañía a readmitir a 29 de los pilotos despedidos en el año 2012. Estos se quejan, en la actualidad, de las prácticas de contratación a través de *brokers aéreos*, intermediarios que facilitan la precarización de las condiciones laborales.

Hace unos meses —en diciembre de 2013— la Sala de lo Social de la Audiencia Nacional declaró nula la rebaja salarial del 8,47% impuesta por Air Europa a sus tripulantes de cabina, así como la eliminación del complemento por Incapacidad Temporal. Por otro lado, tripulantes de cabina eventuales de Air Europa han recabado a principios de 2014 miles de firmas contra la «injusta» política de contratación de la aerolínea. Se declaran «cansados de no tener una vida laboral digna», ya que Air Europa «nos ha tenido casi diez años con un contrato alterno de seis meses dentro, seis meses parados, seis meses dentro, un año

parados, y así sucesivamente». La campaña de firmas se inició porque Air Europa estaba haciendo entrevistas para incorporar nuevo personal mientras mantenía en paro a los citados auxiliares de vuelo. Estos reclaman que la empresa «retire el año de inactividad al que nos obliga y opte por incorporar un contrato fijo discontinuo».

En noviembre de 2005 el Consejo de Ministros del Gobierno de España concedió a Juan José Hidalgo la Medalla de Oro al Mérito en el Trabajo, un galardón que le fue entregado en enero de 2006 por el ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, el también salmantino Jesús Caldera.

Empresas de Globalia

Nombre comercial	Sector
Air Europa	Transporte aéreo
Halcón Viajes	Agencia de viajes
Viajes Ecuador	Agencia de viajes
Travelplan	Touroprador
Touring Club	Transportes y hoteles
Handling-Groundforce	Asistencia en tierra
Latitudes	Touroprador
Iberrail	Viajes en tren
Be Live	Hoteles
Luabay	Hoteles
Welcome Incoming Services	Turismo y hoteles
Welcome Beds	Hoteles
Tubillete	Agencia de viajes
Pepephone	Telefonía móvil

La empresa Swift Air

Salvador Moreno es el Consejero Delegado de esta empresa. Swift Air cuenta con más de treinta aviones y con cientos de

empleados. La compañía fue creada en 1986 y posee fundamentalmente aviones de carga. No empezó a tener aviones de pasajeros hasta el año 2002. Al año siguiente ya estaba haciendo vuelos de deportación. El pequeño tamaño de sus aeronaves facilita que puedan hacer uso de aeropuertos como el de Melilla, donde los grandes aviones de Air Europa no podrían aterrizar y despegar.

El negocio de Swift Air está enfocado a *tour operadores* y clientes corporativos. Entre los que reconoce en su página web se encuentran el Rally Dakar y las Naciones Unidas. Nada dice del Ministerio del Interior español.

Swift Air tiene estrechas relaciones con Air Europa. Según el Sepla (sindicato de pilotos), la compañía de Globalia contrata vuelos con Swift Air para externalizar una parte de su producción y, de ese modo, abaratar costes laborales.

Los otros dueños de Globalia

En abril de 2013 –un mes después de que Air Europa y el Ministerio del Interior formalizaran su acuerdo y tres meses antes de que la compañía aérea y el Ministerio de Defensa hicieran lo propio– el exministro de Asuntos Exteriores del gobierno Aznar, Abel Matutes, pagó 40 millones de euros por la compra del 5,14% del capital social de Globalia. De ese modo el Grupo Matutes pasa a convertirse en uno de los dueños del conglomerado empresarial, junto a Banco Popular (9,90%), Unicaja (7%) y la familia Hidalgo, que acumula el 77% de las acciones. El 53% del total de la empresa es propiedad exclusiva de Juan José Hidalgo; el resto de acciones familiares están en manos de su mujer, su hermano y sus dos hijas.

La entrada de Matutes en Air Europa tiene que ver con su estrategia de expansión turística, y concretamente hotelera, en Ibiza. El exministro lleva desde los años sesenta del siglo XX haciendo negocios en la isla, y desde ella se ha expandido a otros

lugares del Estado español, a República Dominicana, México, Jamaica o Brasil a través de su cadena hotelera Palladium Hotel Group. El Grupo Matutes factura alrededor de 400 millones de euros anuales. Su estrategia expansionista en las Islas Baleares es uno de los motivos principales de su entrada en Globalia, para asegurar y controlar la conectividad aérea de las islas a través de Air Europa. Abel Matutes Prats, hijo del exministro, es el director general de la multinacional hotelera. En unas declaraciones a *El País*, afirmaba: «En la crisis, el lujo da una oportunidad de mejorar el negocio. Es el segmento que sufre menos». «La clase media tiende a ahorrar ante la incertidumbre. Pero las ventas crecen entre la gente que no siente el riesgo por su estabilidad laboral ni por una hipoteca». Por ello los hoteles de lujo —con habitaciones que pueden llegar a costar 10.000 euros por noche—, los campos de golf y el desarrollismo devastador de playas y parques naturales es el modelo que representa este Grupo. Una de las hijas de Matutes, Estrella, fue consejera de Urbanismo del Consell. Iba a ser juzgada por prevaricación por un proceso de recalificación de terrenos de su familia, pero fue absuelta sin juicio porque el delito *prescribió*.

Si quiere viajar a Ibiza probablemente lo haga en Air Europa, cuyo 5% pertenece a la familia del exministro Abel Matutes. Si quiere coger un barco desde la isla hasta Formentera estará llenando los bolsillos de Matutes. Si quiere alojarse en la isla, Fiesta Hotels, propiedad del mismo apellido, posee 12 hoteles en la isla. El exministro de Asuntos Exteriores durante la etapa de Aznar en el Gobierno es dueño de media isla. Su imperio abarca constructoras, inmobiliarias, hoteles y hasta parques acuáticos. Cada día aterrizan en Ibiza 30.000 personas y la mayoría no hace más que engordar las arcas del exministro.⁹

⁹ ANDREU MANRESA: *El País*, 31 mayo de 2013.

Hemos señalado en otras ocasiones la figura del turista y del migrante como categorías que nos permiten comprender en su conjunto el régimen de fronteras bajo el capitalismo. Santiago Alba Rico ha desarrollado esta idea en su artículo «Turismo: la mirada caníbal»:

La figura del «turista», en efecto, sólo puede comprenderse a la luz de la del «inmigrante», como su reverso y su denuncia, en el cruce de dos flujos desiguales, uno ascendente y otro descendente, que reproduce la explotación económica a nivel planetario y legítima ideológica, antropológica y psicológicamente una relación neocolonial a nivel local. Blancos, negros, mujeres, hombres, ricos, pobres, en algún sentido el mundo se divide en realidad en «turistas» e «inmigrantes», de manera que estas dos categorías modelan y agotan todas las posibilidades de relación subjetiva entre los hombres: los «turistas» lo son en sus propias ciudades, antes y después de sus vacaciones, y los «inmigrantes» lo son desde su nacimiento, en sus propios países, con independencia de que crucen o no las fronteras de Occidente. Así, los «turistas» visitan a los «inmigrantes» en Egipto o Senegal, a donde trasladan sus vallas melillenses y sus medidas restrictivas (hoteles de alta seguridad, programas blindados, restaurantes vedados a los habitantes locales) desde las que contemplan, más que esfinges, pirámides y paisajes de ensueño, su propia superioridad y la inferioridad de los nativos.

(...) Por eso, más allá de la devastación económica y ecológica que lo acompaña, no puede haber y no puede defenderse ningún modelo de turismo racional o sostenible y en un mundo regido realmente por la justicia económica, la libertad individual y la soberanía estatal el sentido común impondría la lógica inversa a la que —absurda, inhumana y destructiva— impone el capitalismo; es decir, liberalización de la inmigración y regulación y restricción muy severa del turismo.

(...) nos conformaríamos con que pusiéramos del revés -para dejarlas del derecho- nuestras cabezas y comprendiéramos hasta qué punto es absurdo -y no normal-, contrario al sentido común y al buen juicio -y no lógico y natural- el que todo un país se organice para recibir alborozado a un blanco que quiere fotografiarse delante de la pirámide de Keops mientras que todo un país se organiza para tirotear y apalear en una valla a un negro que quiere construir una casa.¹⁰

Juan José Hidalgo, Abel Matutes y su grupo Globalia no se limitan a lucrarse a través de un modelo turístico de masas depredador en términos sociales, ecológicos y antropológicos. No se conforman con llevar sus líneas aéreas a tradicionales destinos del turismo sexual. Además, su conglomerado empresarial -que ha facturado 3600 millones de euros y obtenido 45 millones de euros de beneficios netos en 2013- ha apostado por colocarse en la primera línea de la represión a la población migrante embolsándose millones de euros con los vuelos de repatriación. Como dice el dueño de Globalia, «para eso estamos nosotros, para llevar y traer gente». El canibalismo turístico completa su ciclo de devastación.

¹⁰ SANTIAGO ALBA RICO (2007): «Turismo: la mirada caníbal», en *Capitalismo y nihilismo. Dialéctica del hambre y la mirada*.

Capítulo final

El *progreso* de la parte directamente represiva de la política migratoria no se detiene. En los últimos meses ha circulado el rumor –sustentado en las declaraciones del director general de la Policía Nacional, Ignacio Cosidó– sobre la apertura de un nuevo CIE en el aeropuerto de Barajas. La existencia de un CIE empotrado en el aeropuerto sería una forma de facilitar a los cuerpos policiales la *gestión* de la *carga humana* de los aviones de deportación, pues ya no habría que hacer traslados desde Aluche o desde otros CIE del Estado en el mismo día del vuelo. Además permitiría ocultar estos dispositivos de forma más eficaz. En definitiva, sería un paso más en el perfeccionamiento de la *fábrica automática* de las deportaciones.

Por otra parte, el Consejo de Ministros acaba de aprobar por el procedimiento de urgencia una partida de 2,1 millones de euros para reforzar la barrera fronteriza en Ceuta y Melilla con *mallas antitrepa*. Simultáneamente, el Ministro del Interior Jorge Fernández Díaz anuncia que el grupo de trabajo creado para «afrentar la inmigración ilegal» busca fórmulas para dotar de mayor seguridad jurídica a la Guardia Civil frente a quienes tratan de cruzar la frontera de manera «violenta y masiva».

Principales proyectos de control migratorio en el año 2013

Medida	Descripción
CCVMCF	Centro de Coordinación para la Vigilancia Marítima de Costas y Fronteras.
Integración SIVE + SIVICC	Interconexión e interoperabilidad del Sistema Integrado de Vigilancia Exterior (SIVE) español y del Sistema Integrado de Vigilancia Comando y Control (SIVICC) portugués.

continúa en la siguiente página ▷

EUROSUR	Mecanismo que coordina los sistemas de vigilancia de fronteras de los Estados miembros de la UE con el fin de prevenir tráficos ilícitos de seres humanos así como impedir tragedias en el mar.*
PERSEUS	Sistema europeo de vigilancia marítima que tiene como objeto la protección de los mares europeos y sus fronteras mediante la integración bajo una única base tecnológica de los sistemas nacionales y europeos existentes.
CLOSEYE	Tiene como objeto incorporar a los sistemas de vigilancia actuales nuevas herramientas como satélites, aerostatos y aviones no tripulados, entre otros dispositivos, para mejorar la seguridad en las fronteras exteriores marítimas de la UE.
Smart Borders	Fronteras Inteligentes:** tecnología para los puestos fronterizos y bases de datos sobre viajeros (por ejemplo, Programa de Viajeros Registrados o Sistema de Entrada/Salida).

* Quizás no haga falta, a estas alturas, recordar que el objetivo de control de los flujos migratorios pasa por encima de cualquier objetivo relacionado con evitar las tragedias en el mar. El abandono de embarcaciones a la deriva e incluso la criminalización del socorro son buenos ejemplos de ello.

** La definición es nuestra, pues el Balance del Ministerio no dice nada sobre lo que son las «fronteras inteligentes». Fuente: http://ec.europa.eu/dgs/home-affairs/what-is-new/news/news/2013/20130228_01_en.htm

Fuente: Balance 2013. Lucha contra la inmigración irregular. Ministerio del Interior

El Gobierno ha publicado en abril el *Balance 2013. Lucha contra la inmigración irregular*, con tres meses de retraso respecto a años anteriores. Además, la rueda de prensa en la que el Ministro de turno solía presentar los *grandes logros* de la política migratoria ha sido sustituida en este ejercicio por una mera nota de prensa. Jorge Fernández Díaz no ha querido dar la cara tras las quince muertes provocadas el 6 de febrero en Ceuta por

los cuerpos represivos españoles.¹ El Balance aporta la cifra de entrada de migrantes por Ceuta y Melilla: en todo el año 2013, fueron 4.235 personas, cifra más alta que la de 2012, pero absolutamente residual incluso si la comparamos con los actuales flujos migratorios, radicalmente ralentizados por la crisis.

Precisamente el descenso del número de llegadas de inmigrantes a España por vías irregulares es el argumento del gobierno para explicar el descenso de aproximadamente un 10% del número de repatriaciones. En aquellas que técnicamente se denominan expulsiones, el Balance se aferra de nuevo al discurso sobre las expulsiones cualificadas: afirma que del total de expulsiones del año 2013, el 84% fueron cualificadas. Ya hemos ahondado lo suficiente en el carácter de este discurso, e incluso en la falsedad de las cifras.

En cualquier caso, y más allá de variaciones estadísticas más o menos relevantes, las novedades de la política migratoria no hacen sino reforzar algunos de nuestros principales argumentos: aquel que señala la frontera como un succulento lugar de negocio para ciertas multinacionales en connivencia con los Estados, así como una forma eficaz de construcción simbólica de enemigos con los que afianzar el control social; y el hecho de que el mecanismo concreto de las deportaciones sirve a una forma de *gobierno de las migraciones* mucho más compleja y global, a través de su función como punta del iceberg de la represión y como medida que contagia el miedo y la inseguridad al

¹ El Informe del colectivo Ca-Minando Fronteras reconstruye lo sucedido mediante testimonios de las víctimas que sobrevivieron a la actuación policial. CA-MINANDO FRONTERAS (2014): *Informe de análisis de hechos y recopilación de testimonios de la tragedia que tuvo lugar el 6 de febrero del 2014 en la zona fronteriza de Ceuta*. En <http://lamemoriadetarajal.blogspot.com.es/2014/03/informe-de-analisis-de-hechos-y.html>

conjunto de la población migrante. Luchar contra las deportaciones es, también, luchar contra todo este complejo entramado.

Repatriaciones de España. Comparativa 2012-2013

Figuras recogidas en la Ley de Extranjería *	2012	2013	Dif.	%
Denegación de entrada	8.647	8.704	57	0,7
Readmisiones	1.409	1.199	-210	-14,9
Devoluciones	6.271	5.002	-1.269	-20,2
Expulsiones	10.130	8.984	-1.146	-11,3
Totales	26.457	23.889	-2.568	-9,7

* Denegación de entrada: personas rechazadas en los puestos fronterizos habilitados, habitualmente, puertos y aeropuertos. Readmisiones: expulsiones de España en virtud de acuerdos de readmisión con terceros países. Devoluciones: personas que trataron de entrar en España por puestos no habilitados como fronteras. Expulsiones: repatriaciones en virtud de las causas recogidas en la Ley de Extranjería a través de expedientes administrativos derivados de la estancia ilegal en España (así lo dice el Balance, aunque la Ley establece que la estancia es irregular y no ilegal).

Fuente: Balance 2013. Lucha contra la inmigración irregular. Ministerio del Interior

Campañas europeas contra las deportaciones

Las campañas de boicot a las compañías aéreas que se lucran con los vuelos de deportación tienen ya una larga historia. Desde principios del siglo XXI, activistas de Alemania, Holanda, Bélgica, Austria, Reino Unido y otros países europeos han llevado a cabo acciones contra compañías como British Airways, Lufthansa, KLM, Iberia, Air France, Swissair, Sabena o Austrian Airlines, a través de campañas como *The Deportation Alliance*.² En el marco de esta campaña se realizaron exitosas

acciones contra las principales aerolíneas que llevan a cabo vuelos de deportación. En varios países se realizaron acciones en aeropuertos, especialmente para informar a los pasajeros y proponerles que impidieran deportaciones en los aviones en los que iban a viajar. De este modo, se impidieron expulsiones en vuelos regulares. Algunas aerolíneas renunciaron, al menos oficialmente, a aceptar deportaciones forzadas en sus vuelos. Asociaciones de pilotos, como la alemana *Vereinigung Cockpit*, preocupadas por las consecuencias legales contra los propios pilotos, recomendaron a sus asociados que, antes de llevar en el avión a cualquier persona, se asegurasen de que consentía en viajar y no era llevada por la fuerza.

Una de las campañas anunciaba que Lufthansa ofrecía un *Deportation Class Service*, una oportunidad de viajar a un precio especialmente bajo a docenas de destinos excitantes a lo largo del mundo. Además, el servicio incluía escolta policial, salas de viajeros exclusivas, un casco especial que colocaban al entrar al avión para disfrutar de entretenimientos multimedia, sedantes para crear una atmósfera relajada, vehículos blindados para llegar al aeropuerto...³

La red *no border* creó en el año 2000 la web *noborder.org* con el objetivo de centralizar la información sobre las diversas campañas que se realizan en toda Europa contra las deportaciones de migrantes y contra la política migratoria de la UE. La web cumple la doble función de servir de archivo histórico y de puente para aquellas personas que quieran contactar con los proyectos que se han venido realizando en distintos países de la UE, como *Welcome to Europe* o las campañas contra FRONTEx.

² <http://www.noborder.org/archive/www.deportation-alliance.com/>

³ <http://www.noborder.org/archive/www.deportation-alliance.com/>

La campaña de boicot a Air Europa y Swift Air

En los últimos meses se han sucedido en el Estado español las acciones de diversos colectivos contra las compañías que se lucran con los vuelos de deportación. En el aeropuerto de El Prat, en Barcelona, se han realizado dos *escraches* contra la oficina de Air Europa. Uno de esos *escraches* se hizo coincidir, el día 13 de febrero de 2014, con dos vuelos de deportación a Senegal y Marruecos y con la visita del ministro del Interior Jorge Fernández Díaz a Ceuta, justo una semana después de las muertes provocadas por las balas de goma de la Guardia Civil. Lxs activistas irrumpieron en el aeropuerto con carteles y panfletos en varios idiomas, y desplegaron una gran pancarta con el texto *Air Europa se lucra con las deportaciones*. Durante la acción, también se *decoró* la oficina de Air Europa y se informó a los pasajeros que iban a volar, a través de un megáfono, de lo que son estos *vuelos de la vergüenza*.

Esta acción se repitió dos meses después en el marco de la *Semana de acciones contra las deportaciones*. Entre el 21 y el 27 de abril se sucedieron en Barcelona las acciones contra las instituciones responsables de la política de extranjería y contra las oficinas de las empresas del grupo Globalia. Una masa crítica contra las deportaciones circuló en bicicleta y cortó el tráfico en el centro de Barcelona para denunciar los vuelos y el conjunto de la política migratoria. Oficinas de Halcón Viajes y Viajes Ecuador, empresas de Globalia, amanecieron llenas de pegatinas, carteles y pintadas. Durante esos días se realizó además una marcha al CIE de Zona Franca y una charla informativa sobre los sucios negocios de Air Europa y Swift Air con el Ministerio del Interior. Varias de estas charlas se han realizado también en Madrid.

Desde diversos territorios, de forma coordinada, se llevó a cabo una iniciativa —esta vez a través de las redes sociales— aprovechando que Air Europa inauguraba un nuevo avión en Barajas junto con el músico Melendi, con cuyo nombre se bautizó la aeronave. La ridícula iniciativa empresarial sirvió para

dar a conocer la campaña contra Air Europa y denunciar que el *cantante* prestase su nombre a una empresa manchada para siempre por el negocio de las expulsiones.⁴

En Oviedo se han realizado también acciones de la campaña en varias oficinas de las agencias de viaje del grupo Globalia, con pegadas de carteles y repartos de panfletos e información en la calle. También se han confeccionado y repartido textos específicos para lxs trabajadorxs de Globalia.

Lo decíamos en la introducción de este breve libro: nos negamos a naturalizar los vuelos de deportación, nos negamos a que formen parte de nuestra normalidad. La lucha por evitar que dispositivos represivos tan atroces se conviertan en *normales* va mucho más allá de la política de extranjería. Frente a un universo de relaciones económicas, sociales y políticas que permite encontrarle un lugar —aunque oscuro y tenebroso— a los Centros de Internamiento y a los vuelos de deportación; frente a una realidad sociopolítica en la que se han hecho posibles, a la luz del día, las redadas racistas y las alambradas, debemos construir las condiciones para que cada uno de estos actos —y con cada uno de ellos el conjunto de la política migratoria— sean, directamente, *inimaginables*.

⁴ A partir de la etiqueta (hashtag) #AirMelendi.

Anexo: Crónicas de resistencia en vuelos comerciales

El Protocolo para las Repatriaciones tiene un apartado específico sobre las deportaciones aéreas individuales. En él se señala que podrán realizarse con escolta o sin ella, dependiendo de «las circunstancias individuales que presente cada extranjero a deportar, atendiendo al grado de voluntariedad, peligrosidad, antecedentes, etc.». En el caso de repatriaciones individuales con escolta policial, estas son algunas de las instrucciones que establece:

El embarque y el desembarque del repatriado se realizará en el momento que indique el comandante de la aeronave, si bien el Jefe del Dispositivo le sugerirá siempre que se practique el embarque antes que el del resto de pasajeros y que se le desembarque después de que abandone el avión el último pasajero.

La escolta y el deportado deberán de sentarse lo más atrás posible en la cabina de pasajeros, no usando asientos inmediatos a las salidas de emergencia.

El repatriado no ocupará asiento de pasillo. La escolta estará compuesta por un mínimo de dos escoltas por repatriado, que irán sentados a ambos lados del mismo.

Al repatriado se le acompañará siempre y se le mantendrá bajo vigilancia, incluyendo las visitas al cuarto de baño.

Se utilizarán elementos de contención (lazos de seguridad, prendas inmovilizadoras, cascos protectores, esposas o similares) si se considera necesario en la evaluación del riesgo por parte de la escolta. En ningún caso la aplicación de las medidas coercitivas podrá comprometer las funciones vitales del repatriado.

El uso de sedantes durante la operación de repatriación sólo se realizará por prescripción facultativa.

Los agentes de escolta no irán armados.

El Comandante podrá rehusar la aceptación del sujeto a repatriar si a su juicio esta aceptación pudiera poner en peligro la seguridad de otros pasajeros o de la aeronave.

El vuelo comercial como un espacio de resistencia

Las muertes en operativos de expulsión que reseñamos en el capítulo primero se produjeron en todos los casos durante deportaciones individuales en vuelos comerciales o regulares. Los testimonios recabados últimamente en los CIE –como ya hemos señalado– siguen dibujando un escenario de brutalidad extrema en este tipo de deportaciones: personas atadas de pies y manos, cascos en la cabeza, «bozales» para evitar gritos y un largo etcétera de instrumentos represivos.

Sin embargo, y a pesar de las instrucciones de un Protocolo que pretende hacer pasar desapercibido para el resto del pasaje el hecho de que se está produciendo una deportación, lo cierto es que en las expulsiones en vuelos comerciales –frente a la *oscuridad* de los *vuelos especiales*–, los cuerpos tienen la oportunidad de volver a hacerse visibles y, a partir de esa *presencia* recobrada, se pueden dar posibilidades de resistencia y de solidaridad. En los vuelos fletados *ad hoc* para hacer deportaciones la impunidad de los escoltas es infinita. Quizás porque esa impunidad ilimitada se hace tan presente, los niveles de resistencia que pueden alcanzar las personas deportadas son menores. En varios de los testimonios se describe cómo, ya desde el CIE, se buscan estrategias de resistencia *pasiva* (beberse un bote de champú para enfermar, o embadurnarse el cuerpo de mierda para que no se los lleven); y cómo en el aeropuerto o en la misma escalerilla del avión hay grupos de personas deportadas que se tiran al suelo con la voluntad de impedir o dificultar que las



SI TE DAS CUENTA QUE UNA PERSONA ESTÁ SIENDO DEPORTADA EN TU VUELO CONTACTA CON ESA PERSONA Y OFRÉCELE TU AYUDA

HAZLE SABER QUE ESTÁS DISPUESTO A AYUDAR PARA PONER RESISTENCIA A LA DEPORTACIÓN

EL AVIÓN NO PUEDE DESPEGAR HASTA QUE TODOS LOS PASAJEROS ESTÉN SENTADOS

DESABROCHA TU CINTURÓN DE SEGURIDAD

PONTE EN PIE Y NIÉGATE A SENTARTE HASTA QUE LA DEPORTACIÓN SEA CANCELADA

INFORMA A OTROS PASAJEROS SOBRE LA SITUACIÓN Y PÍDELES UNIRSE A LA PROTESTA

El piloto del vuelo es la autoridad, no la policía

Dentro del avión, el capitán del vuelo es el responsable de la seguridad y el bienestar de todos los pasajeros. EL PILOTO PUEDE DECIDIR NO LLEVAR A BORDO A LA PERSONA EN PROCESO DE DEPORTACIÓN o negarse a llevar a cabo la deportación. ¡Exige hablar con el capitán del vuelo! Pídele detener la deportación. La asociación internacional de pilotos IFALPA declaró la ilegitimidad de transportar personas en contra de su voluntad. Declara que no parará la protesta hasta que la deportación haya sido cancelada. ¡SÉ PERSISTENTE, USA TUS PRIVILEGIOS! Numerosas deportaciones han sido canceladas debido al apoyo de los pasajeros.

Consecuencias

Cada deportación es una práctica brutal que viola los derechos de libertad de movimiento de las personas. Como consecuencia de tu acción, esta deportación puede ser detenida, mientras tu riesgo personal es muy bajo. En la mayoría de casos, los pasajeros que protestan no reciben ninguna represión por parte de la policía.

Fuente: Antigonía Nexo Informativo

metan por la fuerza en el avión. Sin embargo, esta resistencia suele terminar en el momento en que la impunidad policial se hace tan presente que las palizas recibidas logran el objetivo de *pacificar* la operación.

Esta garantía de que la violencia policial va a permitir llevar a cabo la deportación explica el porqué de la exposición de motivos del contrato con Air Europa y Swift Air: en ocasiones «no se considera conveniente utilizar líneas regulares o comerciales de pasajeros, resultando necesario organizar vuelos específicos para estos fines».

Y es que en un vuelo comercial se abre la posibilidad de mostrar «en público» la violencia de la deportación. Y esta posibilidad ha permitido que muchxs se hayan resistido y logrado parar sus propios procesos de repatriación forzosa. A veces solxs y a veces con la colaboración de las personas que viajan en el mismo avión. La desobediencia –sobre todo si es colectiva– puede parar una expulsión.

A continuación, rescatamos cinco ejemplos de resistencia ante las deportaciones en vuelos comerciales. Los dos primeros son experiencias de lucha individuales. David y Tomás deciden, solos, que van a rebelarse. El tercero es el relato de la resistencia de una mujer, Blanca, víctima de trata a punto de ser deportada. Ella lucha a solas frente a los policías, pero aprovecha el apoyo y asesoramiento que ha recibido de los colectivos que visitan a lxs internxs del CIE. Los otros dos relatos corresponden a prácticas de resistencia en las que existía un apoyo colectivo organizado presente en el aeropuerto durante el operativo de expulsión.

David estuvo encerrado durante cincuenta días en el CIE de Aluche, entre febrero y abril del año 2013. Tras resistirse exitosamente a un primer operativo de deportación, fue expulsado.

Los policías no se sobrepasaron con David en el trayecto que va del CIE de Aluche al aeropuerto. Los problemas comenzaron cuando se hicieron cargo de él los policías llegados desde Gijón para ejecutar su expulsión. Incómodos compañeros de viaje. Uno de ellos cerraba y abría su mano, mostrando sus nudillos en un claro signo amenazante. Con las esposas a la espalda, muy apretadas, David miraba con la cabeza baja, pues le costaba incorporarse. Tras pasar horas engrilletado, llegó el momento de marchar. Los policías le levantaron por las esposas y le llevaron prácticamente en volandas –generándole un gran dolor en las muñecas y los hombros. Le condujeron hasta las escaleras del avión y, tras atarle los pies, le obligaron a subir dando humillantes saltos con los pies juntos. Justo cuando pretendían sentarlo en su plaza comenzó a gritar, un espectáculo intolerable para los agentes. A pesar de que cerca de veinte pasajeros ya estaban instalados, los escoltas le agredieron. Tras tirarle al suelo, uno de ellos clavó la rodilla en su cuello, justo detrás de la oreja, provocándole un dolor insoportable. David no podía hacer otra cosa que patear. Entonces perdió sus zapatos. Uno de los policías gritó a su compañero para que trajera las cuerdas. Pero las cuerdas no aparecieron, redoblando el nerviosismo y la violencia policial. Finalmente, llegó el piloto del avión y anunció que, *lamentablemente*, David no iba a viajar.

Le trasladaron a la escalerilla del avión, donde le inmovilizaron. El policía más violento le dijo: «por mis cojones, vas a volar». Tras conversar con el piloto comprendió que no iba a ser así, por lo que comenzó a gritar a David y le ordenó que bajara las escaleras. David pidió que al menos le desatase los pies, pero el policía se negó, así que comenzó a bajar, de nuevo dando saltos. Cuando apenas quedaban cuatro escalones, uno de los poli-

cías le empujó. La cabeza de David se golpeó primero contra la barandilla metálica y, después, contra los escalones restantes. Ya en el suelo, recibió una lluvia de patadas, que pretendían aliviar la frustración de los escoltas. En ese momento aparecieron los policías del CIE de Aluche, que detuvieron la paliza, pues la estaba viendo todo el pasaje. Los escoltas, a regañadientes, dejaron de golpearle, aunque continuaron los insultos racistas.

David solicitó que le llevaran al hospital. Finalmente fue trasladado a la enfermería que hay en el aeropuerto. Allí recibió amenazas policiales mientras le atendían los servicios sanitarios. El parte no recogió la agresión, aunque los policías sí recibieron sendos partes de lesiones, e incluso uno de ellos salió con el puño derecho vendado. Antes de irse, los escoltas le prometieron que sería deportado en un vuelo colectivo: «irás mojado todo el viaje», le dicen.

David pasó un día de dolor y mareo hasta que fue trasladado a un hospital. Le recetaron descanso, calmantes y una dieta especial –nunca se la facilitaron. Día tras día asistía a la enfermería del CIE a solicitar calmantes y los partes médicos, tanto de Barajas como del Doce de Octubre, y se aferraba a la pulsera identificativa como prueba de su estancia en el hospital. El Juez de Control consiguió finalmente los partes y, gracias al apoyo de una organización social, procedió a denunciar la agresión. Los escoltas alegaron haber sido agredidos por David y le denunciaron.

Quince días después seguían los dolores y los mareos. Tras nuevas cartas al Juez de Control se le realizó un nuevo chequeo en el que se encontraron lesiones graves derivadas de la agresión sufrida. Desesperado, David se puso en contacto con su consulado para comunicar lo sucedido. El consulado ecuatoriano le aseguró que no autorizaría su viaje. Finalmente, el diagnóstico médico prescribió que, a pesar de los dolores y las lesiones, podría volar. Entonces el consulado aceptó la repatriación. Y se le notificó su inminente expulsión.

Su caso fue aceptado por una organización cuyo objetivo es la prevención de la tortura. Llevado a una vista judicial, registraron su testimonio en una grabadora. El relato era constantemente interrumpido por preguntas del fiscal, que no estaba dispuesto a reconocerle ninguna consideración como víctima. Al día siguiente le deportaron tras once años en España, pendiente de un proceso por presuntas torturas del que probablemente nunca sabrá el resultado.

Durante las jornadas de protestas en el CIE de Zona Franca (Barcelona) a finales de 2013 y principios de 2014, Tomás resiste dos intentos de deportación desde El Prat.

Tomás ingresó en el CIE de Zona Franca el 13 de noviembre de 2013. Allí dentro era el número 1421. En los dos meses que estuvo retenido en el CIE le tocó vivir la incertidumbre de no saber lo que pasó aquella mañana del 4 de diciembre, cuando el ciudadano armenio Aramis Manukyan, *Alik*, fue encontrado muerto en la celda de aislamiento. La noche anterior había sido golpeado entre varios efectivos policiales por no querer ser un chivato.

Varias de las personas que se encontraban en el *agujero negro* del CIE cuando murió *Alik*, testigos de los episodios de maltrato, fueron enseguida deportadas. El mensaje era claro: quien hablase podría sufrir el mismo destino. En cualquier caso, los días pasaban y parecía que para Tomás podría agotarse el máximo período de internamiento –sesenta días. El 28 de diciembre a las cuatro de la tarde se le comunicó que quedaba en libertad.

Pero acto seguido fue trasladado a una habitación. Allí le obligaron a quitarse toda la ropa, hasta quedar desnudo. Dos agentes registraron su ropa. Terminado el cacheo, se vistió y le sacaron de la habitación. Esposado, le metieron en un coche de la Policía Nacional, que arrancó rumbo al Aeropuerto de El Prat.

Durante el trayecto en coche los agentes insistían en que tenía que irse a su país, que era su «derecho». Una vez allí podría volver a España, pasados seis meses. Se le facilitarían los papeles necesarios para ello. Mentiras –otra vez. Y menosprecio a su inteligencia.

Una vez llegaron a El Prat, le encerraron en los calabozos del aeropuerto hasta la hora de embarcar. Durante ese tiempo, Tomás pidió hablar con su abogada y ver el escrito judicial que autorizaba su deportación. Los agentes le negaron la comunicación, y no le enseñaron resolución alguna. Es en este momento cuando Tomás vuelve a ver el pasaporte que le habían retenido en Madrid meses antes en una redada racista. A estas alturas ya habían sujetado con bridas sus muñecas, y atado los brazos y piernas de Tomás con unos cinturones, dejándole totalmente inmóvil. Le obligaron a sentarse en una silla. Él se resistía, y se cayó de la silla. Estando bocabajo en el suelo, cinco agentes se pusieron encima de él. Uno colocó su rodilla en la cabeza de Tomás, haciendo presión contra el suelo; otro le sujetó el cuello con las manos; y un tercero le arrancó unas rastas al intentar agarrarle por la cabeza. Mientras gritaba que no podía respirar, ciñeron aún más los cinturones, provocándole lesiones en los brazos, las manos y la clavícula.

Cuando llegó la hora de embarcar en el vuelo de la aerolínea Royal Air Maroc, fue trasladado al avión en un autobús, en el que siguieron propinándole puñetazos y patadas en las costillas. Agarrado por la cabeza y por el cuello, le arrancaron más rastas, mientras recibía amenazas de muerte. Tomás se negó a subir al avión. Los escoltas dijeron que, si hacía falta, entraría «como un paquete». Y volvieron a golpearle.

Cuando el piloto solicitó ver al detenido, los agente de la Policía Nacional se negaron a mostrárselo. El comandante decidió entonces que Tomás no viajaría en el avión.

A pesar de las amenazas, los golpes, las patadas y el pelo arrancado, Tomás no claudicó y paró su propia deportación.

La primera.

Quedaban quince días para que concluyese el tiempo máximo de su secuestro administrativo. Durante ese período, en el CIE de Zona Franca se volvieron a dar situaciones de especial gravedad y violencia. La tarde de Nochevieja –mientras la marcha antirrepresiva anual del 31D se manifestaba a las afueras del CIE– un grupo de internos protestaba dentro de sus muros para expresar su hartazgo hacia el régimen del miedo al que estaban siendo sometidos. Decidieron poner en práctica las formas de desobediencia que les permitían sus circunstancias, así que se negaron a estar separados en dos patios; y algunos de ellos, sobre todo los de los módulos de arriba, se declararon en huelga de hambre. Los efectivos de la policía nacional respondieron con contundencia, mientras trataban de humillarles con comentarios racistas y se paseaban, borrachos, sin dejarles dormir en toda la noche.

Al día siguiente, entraron las Unidades de Intervención Policial (UIP) para sacar a los internos de las duchas. Les golpearon, insultaron y amenazaron. Durante más de una semana, efectivos de la uip se instalaron en el patio de entrada al CIE y despertaban a los internos por las mañanas porra en mano. Esa semana siguieron deportando a personas que habían interpuesto denuncias por malos tratos; también deportaron a un interno que había compartido celda con *Alik*. Era un testigo clave para el esclarecimiento de su muerte.

Ya nada hacía callar a los internos. La necesidad de actuar se había hecho explícita. Fue materializándose a través de las crecientes denuncias por malos tratos. Tomás también optó por denunciar: decidió que el maltrato recibido en el intento de expulsión no podía quedar sin respuesta.

Durante esos días la comisión de visitas de la Campanya Tanquem els CIE decidió aumentar su presencia. Acudía todos los días. El amedrentamiento por parte de los policías que custodiaban el CIE era sistemático y continuo. La amenaza con la deportación era un clásico para que no denunciasen. A pesar de todo, cuanto peor les trataban menos miedo tenían y más ra-

bia expresaban: querían denunciarlo todo. Los locutorios fueron convirtiéndose en lugares donde los internos, cuando desfilaban los policías, les señalaban y decían: «este es un cabrón, éste me ha hecho esto; éste siempre nos insulta y nos llama moros, etc.»

Los ánimos se fueron calmando con el paso del tiempo. Muchos estaban agotados. A Tomás le dolía mucho el cuerpo. Pero el 12 de enero cumpliría sus sesenta días y parecía que saldría sin ser expulsado. Ese mismo día, sin embargo, volvieron a meterle en una furgoneta junto a siete agentes de policía.

Llegaron al aeropuerto dos horas antes del vuelo. De nuevo al calabozo. Le quitaron sus pertenencias y las llevaron al avión. Atado de manos y pies con cinturones de fuerza, como la última vez, a Tomás le dejaron sujeto a la silla todo ese rato. Cuando llegó la hora de subirse al avión, de nuevo con la compañía Royal Air Maroc, entraron dos policías con él y le ataron al asiento. Tomás se intentó zafar con toda su fuerza. Se rompió el reposabrazos del asiento. Mientras uno de los agentes le pegaba y le apretaba el cuello, él gritaba con lo que le quedaba de voz: «¡no puedo respirar, me estás matando!» En ese momento el otro policía se percató del escándalo e indicó al más violento que no le pegase, que había mucha gente mirando. Lxs viajeros del avión estaban indignadxs, gritaban y no se sentaban. El policía, nervioso, les gritaba: «¿Qué miráis? ¿Por qué no os sentáis?» En ese momento, el piloto ordenó que se bajasen del avión. Tomás lo había vuelto a conseguir. Paró por segunda vez su deportación.

Los policías siguieron tratando a Tomás como un paquete. Continuaba maniatado y amarrado por los pies. Cuando le sacaron del asiento y lo empezaron a mover, se le cayeron los pantalones a la altura de los pies. Es el único momento de su testimonio en el que la expresión de su rostro refleja un sentimiento entre la rabia y el desaliento.

Le volvieron a llevar al calabozo del aeropuerto y, allí, le desligaron. Sólo le devolvieron sus pertenencias de mano; su maleta ya estaba de camino a Bissau. Le entregaron un trozo de

billete con su número de vuelo para que él mismo hiciera la reclamación a la compañía, y le dejaron tirado en la terminal 1 del aeropuerto de El Prat sin dinero, sin maleta y golpeado.

Blanca, víctima de trata, sufre graves agresiones policiales y resiste dos intentos de deportación.

En el Centro de Internamiento de Extranjeros de Aluche una mujer es rodeada por cuatro policías. La tiran al suelo, le pegan patadas, la inmovilizan de pies y manos, la amordazan para que no grite. La dejan ahí tirada un rato, mientras deciden si llaman a los servicios sanitarios para que le curen las heridas. La sangre es demasiado visible, demasiado escandalosa, para llevarse a esta mujer, sin más, al aeropuerto de Barajas, donde despegará el avión en el que está previsto que viajen ella y sus dos escoltas.

La mujer tiene los ojos cerrados. Tiembla en ese cuartucho, pero no llora. Se llama Blanca. Inmigró clandestinamente a España hace varios años. Separarse de su madre y de su hija –se quedaron allá, en Colombia– era la única forma que se le ocurría de cuidarlas. El hecho de que fueran otros familiares quienes la animasen a migrar y quienes organizarasen su viaje a Europa hizo que confiase en ese proyecto, en esa esperanza de una vida nueva. Lo que no sabía es que, quienes la empujaban a venir a España, la estaban atrapando en una red de trata. Y que nada más llegar comenzó a sufrir, durante meses, explotación sexual.

Blanca logró escapar de la red. Y un día fue detenida en la puerta de un locutorio, cuando salía de hablar con su hija. La llevaron al CIE de Aluche. Su declaración ante la policía, sin embargo, no sirvió de nada: ni la creyeron ni investigaron los indicios que ella había relatado. Así que allí estaba: a punto de ser deportada.

Esos minutos de soledad que vive Blanca tirada en esa sala le sirven para pensar rápido. Sabe lo que le espera en su país. Las amenazas contra ella y contra su gente han sido constantes desde que escapó de sus tratantes. Pero el miedo no la paraliza. Acumula fuerza para resistir. Y sabe que *podrá*, pues es la segunda vez que se enfrenta a su deportación. Sabe, además, que no está sola. Confía en otra mujer que lleva tiempo visitándola en el CIE. Es una abogada y activista. Es una amiga, también. Es su vínculo con quienes, desde fuera de estos muros, actúan contra los CIE y las deportaciones. Recuerda las conversaciones con ella. «Cuando los policías vuelvan a entrar en la sala» –se dice a sí misma–, «seré inteligente y resistiré».

Los servicios sanitarios hacen una cura a Blanca. Las vendas, debajo de la ropa, ocultan las heridas provocadas por los golpes. Ahora otros dos policías, que ya son su escolta hacia Barajas, la vuelven a inmovilizar. Amenazan e insultan a «esta puta sudaca». Ella se tira al suelo. No le han vuelto a poner la mordaza, así que responde a sus insultos y grita. Les reta a que la sigan pegando. Y, tal como imaginaba, vuelven a arrear los golpes, cada vez más descontrolados. Blanca cierra los ojos de nuevo. Y es capaz de sonreír en medio de la paliza. Sabe que por cada marca visible que le hagan, por cada rastro de la sangre que ahora siente en su boca, tendrá más oportunidades de evitar que la suban a ese avión.

En el módulo de mujeres del CIE muchas internas han escuchado los gritos de Blanca. A la mañana siguiente la rodean y abrazan. Les cuenta que, dadas las condiciones en que la dejaron los policías, ni siquiera la llevaron al aeropuerto.

Días después se entera de que está acusada de atentado: ella, que estaba inmovilizada y que apenas pesa cincuenta kilos, acusada de provocar lesiones a los policías. Pero –piensa– esta es otra historia que peleará con su amiga y con la gente que la apoya.

Blanca cumplió el plazo máximo de sesenta días en el CIE. Salió en libertad.

Oumar, detenido en Gijón en diciembre de 2012, recibe apoyo para resistirse a la deportación exprés montada por la Brigada de Extranjería.

Oumar fue detenido junto a tres compañeros en Ribadesella, localidad asturiana, el 6 de diciembre de 2012, mientras practicaba la venta ambulante. Tras pasar una noche en el calabozo de la Comisaría de Gijón, el juez decidió que su internamiento en un CIE no se ajustaba a su situación de arraigo social en Asturias. La Brigada de Extranjería, en vez de ponerle en libertad, decidió retenerle en los calabozos y, aprovechando que tenía una orden de expulsión en firme, le buscaron un billete de avión que le deportase a Dakar antes de que finalizase el período máximo de detención, que es de 72 horas. Es decir, trataron de llevar a cabo una *deportación exprés*, sin pasar por el CIE.

Decenas de personas convocadas por la *Ruta contra'l racismu y la represión* se concentraron frente a la comisaría para exigir la liberación de Oumar. Allí mismo, y al enterarse de que la deportación se haría en dos vuelos –de Asturias a Madrid y de Madrid a Dakar–, decidieron convocar una acción de protesta a la mañana siguiente en el aeropuerto de Ranón, coincidiendo con la salida del avión.

Un amplio grupo de personas se presentó en el aeropuerto. Repartieron un panfleto prácticamente a todos los pasajeros del vuelo. Pudieron conversar con la mayoría, y la impresión inicial invitaba al optimismo. Conseguirían parar la deportación gracias a la acción del pasaje. Por otra parte, pudieron comprobar cómo llegaba la escolta al aeropuerto con Oumar, y le gritaron para que supiera que no estaba solo y para que se resistiera y se hiciera notar dentro del avión.

Una vez que todo el pasaje hubo embarcado, se produjeron minutos de tensa espera. Y, poco después, la noticia del fracaso. Como se supo más tarde, introdujeron a Oumar en la parte trasera del avión, antes que al resto del pasaje. Y le convencieron de que estuviera callado, prometiéndole que iba a Madrid

para presentarse ante otro juez. Desconcertado por las noches de calabozo y por el operativo policial, Oumar no se resistió. La mayoría de la gente que viajaba en el vuelo dio por hecho que la deportación se había cancelado, pues no le vieron dentro de la aeronave.

Sin embargo, al llegar a Barajas Oumar comprendió que le habían engañado. Y recordó las recomendaciones que le habían dado en Asturias. «Hazte notar, resiste, pero espera el momento adecuado para evitar que te den palizas en lugares donde nadie te vea». Así que, cuando comprobó que le subían a otro avión, trató de zafarse justo antes de entrar, provocando el escándalo suficiente para que la deportación fuera suspendida. El plazo de 72 horas de detención había expirado. De madrugada estaba, libre, de vuelta en Asturias.

Conrado, con apoyo de la Campaña Estatal por el Cierre de los CIE, logra suspender dos intentos de deportación a Cabo Verde.

Conrado Semedo nació en León hace 34 años, hijo de migrantes caboverdianos. Toda su vida se ha tejido alrededor de la pequeña localidad de Bembibre, donde viven sus familiares y amigos. Sus padres le inscribieron en el Consulado de Cabo Verde. Durante toda su vida ha tenido la documentación en regla (tarjeta permanente de residencia) y ha disfrutado de su nacionalidad caboverdiana. Hace unos años Conrado tuvo un problema con la justicia y cumplió tres años de cárcel. Al aproximarse a los «márgenes de la sociedad» fue condenado doblemente por ser hijo de migrantes. Mientras estaba en la cárcel su documentación caducó y fue su madre la que intentó renovarla por él. Este derecho le fue denegado. El día en que tendría que haber sido liberado fue a parar a una cárcel todavía peor, el CIE de Aluche. Una patrulla de la Policía Nacional estaba esperándole a la salida de la cárcel.

Conrado sólo había estado en Cabo Verde una vez, diez días de vacaciones, y tuvo que volver porque se puso enfermo. Sin embargo, intentaron deportarle dos veces: el 21 de febrero y el 11 de marzo de 2014. En la primera ocasión Conrado no se resistió hasta que vio aparecer a la azafata del avión. Aún así, y a pesar de llevar una camisa de fuerza, fue reducido en el suelo por cuatro agentes, que le colocaron una rodilla en los genitales y le golpearon.

Parte de la tripulación y todo el pasaje conocía la historia de Conrado, puesto que miembros de la Campaña Estatal por el Cierre de los CIE les habían repartido una hoja informativa. Además, la tripulación y los policías que pretendían *acompañar* a Conrado hasta Cabo Verde *sabían que los pasajeros sabían*. El comandante no permitió que Conrado viajara a la fuerza en el avión.

En la segunda acción realizada, lxs activistxs informaron durante dos horas al reducido pasaje que estaba facturando para viajar a Lisboa. El plan policial era que Conrado hiciera a continuación el trayecto Lisboa-Praia (Cabo Verde).

La acogida de la información fue desigual. Una activista de una organización de derechos humanos se comprometió a informar a su llegada a Lisboa de si Conrado había volado finalmente o no. Dos personas se manifestaron a favor de las deportaciones forzosas. La mayoría desconocía completamente estas prácticas de la policía española y se sorprendían de que se fuera a producir una deportación en su avión.

Varios medios de comunicación cubrieron la acción, lo que la fortaleció. El policía que se acercó al mostrador para hacer el *checking* a Conrado fue grabado por la cámara de televisión y el de la entrada de la comisaría de Barajas se vio sometido a las preguntas periodísticas. Todo el mundo implicado en la deportación supo que su impunidad había terminado. Que lo que hacían «se sabía». El comandante dijo a los policías que no iba a volar nadie que no subiera al avión por su propio pie, y que le iba a preguntar personalmente a Conrado si quería viajar. En el viaje de vuelta al CIE los policías dijeron a Conrado que «había que echar del país a la escoria como él».

Bibliografía

- ALBA RICO, SANTIAGO (2007): *Capitalismo y nihilismo. Dialéctica del hambre y la mirada*. Madrid: Akal.
- ANDERS, GÜNTER (1964): *Nosotros, los hijos de Eichmann. Carta abierta a Klaus Eichmann*. Barcelona, 2001: Paidós.
- ARENDT, HANNAH (1963): *Eichmann en Jerusalén*. Barcelona, 2013: Mondadori.
- BAUMAN, ZYGMUNT (1989): *Modernidad y holocausto*. Madrid, 2011: sequitur.
- BRIGADAS VECINALES DE OBSERVACIÓN DE DERECHOS HUMANOS (2013): *Cuando la vulneración de derechos se normaliza. Controles de identidad racistas en Madrid. 2º informe de Brigadas Vecinales de Observación de derechos humanos (2011-2012)*. En brigadasvecinales.org
- CA-MINANDO FRONTERAS (2014): *Informe de análisis de hechos y recopilación de testimonios de la tragedia que tuvo lugar el 6 de febrero del 2014 en la zona fronteriza de Ceuta*. En <http://lamemoriadetarajal.blogspot.com.es/2014/03/informe-de-analisis-de-hechos-y.html>
- CAMPAÑA POR EL CIERRE DE LOS CENTROS DE INTERNAMIENTO DE VALENCIA (2013): *¿Cuál es el Delito? Informe de la Campaña por el cierre de los Centros de Internamiento: el caso de Zapadores*. En www.ciesno.wordpress.com
- DEFENSOR DEL PUEBLO (2012): *Informe Anual 2012 del Mecanismo Nacional de Prevención de la Tortura*. Madrid: Defensor del Pueblo.
- DEL GRANDE, GABRIELE (2009): *Mamadú va a morir. El exterminio de inmigrantes en el Mediterráneo*. Madrid: Ediciones del Oriente y del Mediterráneo.
- DEL GRANDE, GABRIELE (2012): *Quemar la frontera. En la época del rechazo*. Madrid: Popular.
- FERROCARRIL CLANDESTINO, MEDICOS DEL MUNDO MADRID, SOS RACISMO MADRID (2009): *Para quien quiera oír. Voces desde y contra los Centros de Internamiento de Extranjeros*. Madrid.

MARTÍNEZ ESCAMILLA, MARGARITA (dir.) (2013). *Mujeres en el CIE. Género, inmigración e internamiento*. Donostia: Gakoa.

MINISTERIO DEL INTERIOR (2014): *Balance 2013. Lucha contra la inmigración irregular*. Madrid: Ministerio del Interior.

MINISTERIO DEL INTERIOR (2007): *Protocolo de Actuación para las repatriaciones y el traslado de detenidos por vía aérea o marítima*.

OLIVER OLMO, PEDRO (coord.) (2013): *Burorrepresión, sanción administrativa y control social*. Albacete: Editorial Bomarzo.

REM (2011): *Medidas prácticas para la reducción de la inmigración irregular*. Madrid: Red Europea de Migración.

RODIER, CLAIRE (2013): *El negocio de la xenofobia*. Madrid: Clave Intelectual.

ROMERO, EDUARDO (2010): *Un deseo apasionado de trabajo más barato y servicial. Migraciones, fronteras y capitalismo*. Oviedo: Cambalache.

SASSEN, SASKIA (1996): *Inmigrantes y ciudadanos. De las migraciones masivas a la Europa fortaleza*. Madrid, 2013: Siglo XXI.

TANCAMENT ELS CIE (2014): *El CIE de Barcelona (Zona Franca). Situacions de racisme i discriminació*. En <http://tanquemelscies.blogspot.com.es/p/convocatories-altres-ciutats.html>

TRAORÉ, MAHMUD y LE DANTEC, BRUNO (2014): *Partir para contar. Un clandestino africano rumbo a Europa*. Logroño: Pepitas de Calabaza.

VV.AA. (2013): *¿Qué hacemos con las fronteras?* Madrid: Akal

VV.AA. (2013): *Identificación policial por perfil étnico en España: Informe sobre experiencias y actitudes en relación con las actuaciones policiales*. Valencia: Tirant lo Blanch.

WOMEN'S LINK WORLDWIDE (2012): *Mujeres en los CIE. Realidades entre rejas*. En www.womenslinkworldwide.org

Relación de crónicas publicadas

14/11/2013: «A la caza del senegalés: Crónica de un vuelo de deportación Barajas-Dakar». En *La Marea*: <http://www.lamarea.com/2013/11/14/senegaleses/>

18/11/2013: «Colectivos sociales denuncian que el Gobierno fletará este martes un vuelo de deportación de senegaleses». En *La Marea*: <http://www.lamarea.com/2013/11/18/senegaleses-2/>

02/12/2013 «El Gobierno deportará este martes a decenas de personas nigerianas». En *Diagonal Periódico* <https://www.diagonalperiodico.net/global/20964-gobierno-deportara-este-martes-decenas-personas-nigerianas.html>

10/12/2013 «Vuelo de deportación inminente con destino Colombia y Ecuador» En *Diagonal Periódico*: <https://www.diagonalperiodico.net/global/21088-vuelo-deportacion-inminente-con-destino-colombia-y-ecuador.html>

25/12/2013 «Las deportaciones en vuelos especiales». En *Diagonal Periódico*: <https://www.diagonalperiodico.net/global/21182-deportaciones-vuelos-especiales.html>

14/01/2014 «Vuelos de deportación a Marruecos desde Barcelona». En *Diagonal Periódico*: <https://www.diagonalperiodico.net/global/21389-vuelos-deportacion-marruecos-desde-barcelona.html>

21/01/2014 «Nuevo vuelo desde Barajas deporta a 24 migrantes marroquíes». En *Diagonal Periódico*: <https://www.diagonalperiodico.net/global/21490-nuevo-vuelo-desde-barajas-deporta-24-migrantes-marroquies.html>

25/02/2014 «94 inmigrantes encerrados en el CIE de Aluche escriben una queja contra los vuelos de deportación». En *Mugak*: <http://www.mugak.eu/news/94-inmigrantes-encerrados-en-el-cie-de-aluche-escriben-una-queja-contra-los-vuelos-de-deportacion>

21/03/2014 «Alerta de redadas policiales racistas contra la comunidad senegalesa». En *Diagonal Periódico*: <https://www.diagonalperiodico.net/libertades/22309-alerta-redadas-policiales-racistas-contra-la-comunidad-senegalesa.html>

31/03/2014 «Más de medio centenar de personas deportadas a Colombia». En *Diagonal Periódico*: <https://www.diagonalperiodico.net/global/22402-mas-medio-centenar-personas-deportadas-colombia.html>

09/04/2014 «Vuelo de deportación a Colombia y Ecuador el jueves 10 de abril». En *Diagonal Periódico*: <https://www.diagonalperiodico.net/global/22540-vuelo-deportacion-colombia-y-ecuador-jueves-10-abril.html>

15/04/2014 «El Gobierno español fleta un vuelo de deportación a Mali, país en conflicto». En *Diagonal Periódico*: <https://www.diagonalperiodico.net/global/22596-gobierno-espanol-fleta-vuelo-deportacion-mali-pais-conflicto.html>

Para más información contra las deportaciones

En el Estado español

Ari-Europa: web que sintetiza información y materiales sobre la campaña contra las deportaciones.
<http://arieuropa.noblogs.org/>

Antigonia nexo informativo
<http://antigonia.com/>

Cero deportaciones
<http://cerodeportaciones.wordpress.com/>

CIEs NO, Campaña por El Cierre de los CIE en Valencia
<http://ciesno.wordpress.com>

Comisión CIE de Ferrocarril Clandestino
<http://cerremosloscies.wordpress.com>

Ruta contra'l racismo y la represión
<http://rutacontralracismo.blogspot.com.es/>

SOS Racismo Madrid
<http://www.sosracismomadrid.es/web/>

Tanquem els CIE
<http://tanquemelscies.blogspot.com.es/>

Internacional

Close The Camps
<http://en.close.thecamps.org/>

NoBorder
<http://www.noborder.org/>

Global Detention Project (PIB)
<http://www.globaldetentionproject.org>



Títulos publicados

Migraciones

Quién invade a quién.

Del colonialismo al II Plan África

Eduardo Romero, 2011. 132 pág.
ISBN: 978-84-939633-0-9.

Un deseo apasionado de trabajo más barato y servicial. Migraciones, fronteras y capitalismo

Eduardo Romero, 2010. 144 pág.
ISBN: 978-84-614-0884-9.

A la vuelta de la esquina. Relatos de racismo y represión

Eduardo Romero, 2008. 123 pág.
ISBN: 978-84-612-7617-2.

Rodaré maldiciendo.

Poemas y arte callejero

Silvia Cuevas-Morales, 2008. 37 pág.
ISBN: 978-84-612-4533-8.

¿Quién invade a quién? El plan África y la inmigración

Eduardo Romero, 2007 (2ª ed.). 68 pág.
ISBN: 978-84-611-4544-7.

Los árboles de la muerte. Crónica de un inmigrante sin papeles

Marco Valle, 2004 (2ª ed.). 95 pág.
ISBN: 978-84-607-9379-3.

Memoria

Mi guerra de España

Mika Etchebéhère, 2014. 512 pág.
ISBN: 978-84-939633-4-7

Nos matan y no es noticia.

Parapolítica de estado en Colombia

Ricardo Ferrer Espinosa y Nelson Restrepo, 2010. 192 pág.
ISBN: 978-84-614-0084-3.

Incendarios de ídolos.

Un viaje por la revolución de Asturias

Mathieu Corman, 2009. 170 pág.
ISBN: 978-84-613-0725-8.

Formación

Crisis y deuda externa. Las políticas del Fondo Monetario Internacional

Miguel Moro, 2005. 242 pág.
ISBN: 978-84-609-5602-0.

Contra la Unión Europea. Una crítica de la Constitución [agotado].

VV. AA., 2005. 48 pág.
ISBN: 978-84-609-4170-5.

Ecología

El oro de Salave. Minería, especulación y resistencias

(*CD documental El Oro de Salave, Jose Alberto Álvarez*) VV. AA., 2013. 208 pág. ISBN: 978-84-939633-7.

Ecología sobre la mesa. Recetas para las cuatro estaciones

María Arce, Íñigo González, Eva Martínez y Marina Tarancón, 2012 (2ª ed.). 184 pág. ISBN: 978-84-939633-1-6.

Catalina y los bosques de hormigón

Ana Laura Barros y David Acera, 2007 (2ª ed.). 53 pág.
ISBN: 978-84-611-8953-3.

Oviedo detrás de la fachada

(*fotografía / texto-plano de Oviedo*).
María Arce, 2007.
ISBN: 978-84-611-6895-8.
Miguel Moro, 2007. 182 pág.
ISBN: 978-84-611-6896-5.

Más agua, ¿para qué? El Plan Hidrológico Nacional, el embalse de Caliao y la nueva cultura del agua

Beatriz González y Eduardo Menéndez, 2006. 119 pág.
ISBN: 84-611-0896-5.

Nos comen. Contra el desmantelamiento del mundo rural en Asturias

VV. AA., 2005. 195 pág.
ISBN: 84-609-7722-6.

Feminismo

La Madeja (nº 0). Aborto.

Publicación periódica feminista.
VV. AA., 2010. 64 pág.
ISSN: 2171-9160.

La Madeja (nº 1). Migraciones.

Publicación periódica feminista.
VV. AA., 2010. 64 pág.
ISSN: 2171-9160.

La Madeja (nº 2). Cuerpos.

Publicación periódica feminista.
VV. AA., 2011. 56 pág.
ISSN: 2171-9160.

La Madeja (nº 3). Paisajes.

Publicación periódica feminista.
VV. AA., 2012. 56 pág.
ISSN: 2171-9160.

La Madeja (nº 4). Amores.

Publicación periódica feminista.
VV. AA., 2013. 56 pág.
ISSN: 2171-9160.

Cuentos

Cosas que sucedieron (o no)

Miguel Ángel García Argüez, José María Gómez Valero, David Eloy Rodríguez y Amelia Celaya, 2013. 48 pág.
ISBN: 978-84-939633-3-0.

Este loco mundo. 17 cuentos

Miguel Ángel García Argüez, José María Gómez Valero, David Eloy Rodríguez y Amelia Celaya, 2010. 72 pág.
ISBN: 978-84-614-0083-6.

Fuera de colección

De la poesía

T. S. Norio, 2012
(coedición con Libros de la Herida).
496 páginas.
ISBN: 978-84-939633-2-3.

Plus jamais de déportations!

¡Nin unha deportación máis!

ضراً لا نم ناكم يا نم رش بل لاي حرتل ال

Not one more Deportation!

Ezta deportazio bat gehiago!

¡Nin una deportación más!

Ni una deportació més!

Keine einzige Abschiebung mehr!

Anyn maa saa deportation!

Se san anti reflama fe

Ba musou akie mu jida

Yempe deportation!

Mai più deportazioni!

¡Ni una deportación más!