

“De aquellos barros, estos barcos” artículo de mikel mazkiaran, miembro de sos racismo - gipuzkoko sos arrazakeria.

DE AQUELLOS BARROS ESTOS BARCOS.

Hace unos días el buque Marine I era autorizado a atracar en el puerto mauritano de Nuadibú tras permanecer una semana fondeado en alta mar y tras más de tres meses de travesía. De los 369 naufragos que viajaban a bordo del carguero, 334 eran asiáticos procedentes de Cachemira, Birmania, Sri Lanka y Afganistán, y 35 eran subsaharianos de Costa de Marfil, Sierra Leona y Liberia. A la hora de escribir estas líneas todos ellos están siendo repatriados desde Mauritania y parece que esta repatriación no está exenta de trabas burocráticas. Aunque lo sucedido con el Marine I está reciente en la memoria y ni siquiera tenemos aún un desenlace definitivo sobre el destino de estas personas, merece la pena tal vez recordar sucesos similares para ver que el Marine I no es ni mucho menos un caso aislado.

En el año 2001 Australia denegó el acceso a sus costas del “Tampa”, un barco de bandera noruega con el único fin de evitar el examen de las solicitudes de asilo de las 460 personas que se encontraban a bordo. La solución consistió en el establecimiento de una autodeclarada zona de migración australiana que incluía más de 3.500 islas, más allá de la cual las personas interceptadas sólo podrían presentar solicitudes de asilo fuera de las fronteras australianas. Más cercano en el tiempo y en el espacio está lo ocurrido el 15 de septiembre de 2006 con la llegada a Tenerife de un barco con 165 inmigrantes, la mayoría paquistaníes a quienes se les permitió la entrada en puerto sólo después de verificar que la embarcación en la que viajaban corría riesgo de hundirse. Sin embargo, a los inmigrantes se les prohibió desembarcar y finalmente, el 19 de octubre, 44 de ellos fueron expulsados a Pakistán. Pero tal vez, el caso que más repercusión tuvo en los medios de comunicación fue el del ocurrido en Malta el pasado 21 de julio de 2006 cuando el pesquero español, “Francisco y Catalina” avista a 200 millas del sur de Malta una barca a la deriva con 51 inmigrantes a bordo. Desde el primer momento, el gobierno de Malta prohíbe acercarse al pesquero a sus costas y dice que corresponde a Libia hacerse cargo de estos inmigrantes. Tras abruptas negociaciones, se consigue que el barco atraque en Malta previo acuerdo de repartir a sus ocupantes entre diversos países, (España, Malta, Italia y Andorra)

En todos estos casos nos encontramos con un mismo escenario de fondo que se ha dado en llamar “externalización de fronteras” . Esta instauración de cordones sanitarios a modo de círculos concéntricos para traspasar a un tercero la responsabilidad de readmitir en su territorio a los inmigrantes irregulares es una idea que surge de forma oficial en el año 1998 bajo la presidencia austriaca de la Unión a través de un documento denominado “Estrategias sobre política de migración y asilo”, más conocido como “Documento Matzka”. Y aunque esta propuesta de los tres círculos concéntricos se ha suavizado en sus formas y lenguaje hasta llegar a la terminología actual de Política Europea de Vecindad”, (PEV), “dimensión exterior de la política migratoria”, etc, la idea que subyace en las diferentes propuestas que se han ido sucediendo desde entonces es la misma: ubicar fuera de las fronteras europeas el control de entrada de los inmigrantes y cuanto más lejos estén estas fronteras más invisibles serán los efectos trágicos que muchas veces acarrea el cruzarlas.

Al hilo del tema de la disuasión costera y sin deslindarlo de lo comentado anteriormente, merece la pena citar una reciente Comunicación de la Comisión Europea, (COM. nº 733 de 30.11.06) sobre “Refuerzo de la gestión de las fronteras marítimas meridionales de la Unión Europea”, donde se reconoce implícitamente los problemas que conlleva un control fronterizo que quiera ir más allá del mero efecto disuasorio. En este documento, al margen de proponer crear una red de patrulleras costeras permanente, y un sistema europeo de vigilancia de fronteras, EUROSUR, se da cuenta de las dificultades de tipo logístico que tienen que ver con la forma en que una patrullera puede interceptar una embarcación de inmigrantes irregulares. Y la cuestión no es baladí ya que se entrecruzan funciones muy diferentes entre sí dado que no está muy claro si las patrulleras de FRONTEX pueden interceptar, abordar o simplemente acompañar a la embarcación al primer puerto seguro cumpliendo labores de salvamento que por otra parte vienen determinadas en el derecho marítimo internacional. En concreto, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 y el Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo hecho en Londres el 28 de abril de 1989 lo que vienen a decir es que todo Estado debe exigir al capitán de un buque que enarbole su pabellón el deber de prestar auxilio a toda persona que se encuentre en peligro de desaparecer en la mar. Según recogían los medios de comunicación, un funcionario de policía español explicaba muy gráficamente esta aparente contradicción cuando se quejaba de que ..” a ellos les han dicho que tienen que interceptar barcos, no remolcarlos a Canarias”. Y hablamos de contradicción aparente pues las normas internacionales sobre auxilio de un barco que está a la deriva no dejan lugar a dudas, a no ser que en otra vuelta de tuerca consideremos que las 369 personas del Mmarine I nos son náufragos, lo cual parece evidente. Y si nos atenemos a lo ocurrido hasta ahora no exageramos en nada si cuestionamos el que puedan considerarse si quiera personas.

La prohibición de que el carguero vaya a puerto, los mensajes de las autoridades Canarias exigiendo que no se acerque el barco a sus costas o las condiciones en las que esas personas

han sido desembarcadas nos sitúan ante un escenario similar al que se plantea cuando hay que deshacerse de un cargamento de residuos peligrosos. Por eso mismo, nadie parece escandalizarse cuando las autoridades españolas, intentan repatriar a 35 personas a Guinea Conakry, un país al que el Ministerio de Asuntos Exteriores recomienda no viajar porque se encuentra en estado de preguerra y con el aeropuerto cerrado. Como tampoco parece sorprender a nadie que estas repatriaciones se hagan con anterioridad a la presencia del representante del ACNUR, incumpliendo en muchos casos de forma flagrante el principio de no devolución, (non refoulement). Y ya de paso no estaría mal que alguien nos explicara qué hacen unos policías españoles en un país extranjero expulsando extranjeros que no son de ese país, qué ley se les está aplicando, acaso necesiten de asistencia letrada, de interpretes. En fin, estas y otras preguntas con los tiempos que corren de rebajas en todo lo relacionado con defensa de derechos humanos, resultan superfluas e incluso molestas ante el fin último que es el deshacernos de unos residuos humanos.

Atrás quedaron los tiempos en los que la prensa editorializaba criticando a un ministro del interior que mandó narcotizar a unos inmigrantes y los metió en un avión. El grado de cosificación de los inmigrantes es tal que hoy las editoriales inciden en el “trato vejatorio” que reciben cien policías españoles en Mauritania. Y como quiera que este mundo desigual y globalizado en partes iguales seguirá escupiendo hacia la Europa rica estos cargamentos de personas/residuos, que a nadie le extrañe si dentro de unos años resulta políticamente correcto dejar a la deriva a estos cargamentos de no-personas y que se hundan; de hecho, cabe preguntarse cuántos barcos han podido observar cayucos a la deriva y han pasado de largo. Y es que no hay que olvidar que tradicionalmente, los fondos de los mares se han utilizado como depósito de residuos de todo tipo por lo que a buen seguro que resulta muy tentador usarlos como vertedero para estos desperdicios humanos

MIKEL MAZKIARAN
SOS RACISMO GUIPÚZCOA