

ARQUITECTURA JURÍDICA, PROCEDIMIENTOS DE RETORNO Y DERECHOS FUNDAMENTALES EN LA FRONTERA PIRENAICA ORIENTAL

Iker Barbero*

Resumen

Este artículo presenta la comprensión de las lógicas de control migratorio imperantes en la parte oriental de la frontera entre los Estados español y francés. Se trata de un territorio inexistente hasta ahora en el debate del restablecimiento de las fronteras interiores de la Unión Europea. Haciendo uso de una aproximación interdisciplinar teórica y metodológica (análisis normativo-jurisprudencial, recopilación de datos cuantitativos, entrevistas cualificadas y observación de los dispositivos de frontera), ha sido posible configurar la arquitectura contemporánea de esta zona fronteriza. Entre las principales consecuencias del proceso de redefinición está el repliegue operativo que modifica *de facto* la línea jurisdiccional histórica; la diversificación de las rutas de tránsito hacia otros países europeos; así como las tasas de detención y retorno más altas de toda la frontera. Todo ello deriva en un preocupante impacto en el ejercicio de derechos fundamentales de personas migrantes en tránsito, así como de la población local.

Palabras clave: control migratorio; fronteras internas; derechos fundamentales; Pirineo oriental; España; Francia; Cataluña.

LEGAL ARCHITECTURE, RETURN PROCEDURES AND FUNDAMENTAL RIGHTS ON THE EASTERN PYRENEAN BORDER BETWEEN FRANCE AND SPAIN

Abstract

This article seeks to provide an understanding of the migration control logic in place on the Eastern part of the border between France and Spain. This area has not, to date, featured in the debate around the reestablishment of the European Union's internal borders. With the use of an interdisciplinary theoretical and methodological approach (entailing legislative and jurisprudential analysis, the collection of quantitative data, qualitative interviews and observation of border units), it has been possible to delineate the contemporary legal architecture of this border area. The main consequences of this rebordering process include an operational disengagement that shifts the historical de facto jurisdictional line, the diversification of transit routes to other European countries and the highest arrest and return rates of the entire border. All this has a worrying impact in the exercising of fundamental rights by migrants in transit, as well as by the local population.

Keywords: migration control; internal borders; fundamental rights; Eastern Pyrenees; Spain; France; Catalonia.

* Iker Barbero, profesor agregado del Departamento de Derecho Administrativo, Constitucional y Filosofía del Derecho de la Universidad del País Vasco-Euskal Herriko Unibertsitatea. Facultad de Derecho, Campus de Bizkaia, 48940 Leioa (Euskadi). iker.barbero@ehu.eus, [@ikerbarbero](https://www.instagram.com/ikerbarbero). [id 0000-0002-5450-3776](https://orcid.org/0000-0002-5450-3776).

Artículo recibido el 07.10.2022. Evaluación ciega: 28.10.2022 y 16.11.2022. Fecha de aceptación de la versión final: 02.12.2022.

Citación recomendada: Barbero, Iker. (2023). Arquitectura jurídica, procedimientos de retorno y derechos fundamentales en la frontera pirenaica oriental. *Revista Catalana de Dret Públic*, 66, 135-154. <https://doi.org/10.58992/rcdp.i66.2023.3884>

Sumario

- 1 Introducción
- 2 La conformación histórica de la frontera oriental
- 3 La europeización de la frontera y sus consecuencias económicas y sociales
- 4 Arquitectura actual de los puestos fronterizos y su entorno
 - 4.1 La Jonquera-Le Perthus
 - 4.2 Portbou-Cerbère
- 5 Detención, denegaciones de entrada y retornos
- 6 La acogida y garantía de derechos
 - 6.1 La asistencia letrada en frontera
 - 6.2 Asociaciones y ONG de acogida
- 7 Reflexiones finales en torno a una frontera resituada
- 8 Referencias

1 Introducción

El 5 de noviembre del 2020, el presidente de la República francesa, Emanuel Macron, en una visita a la parte francesa de la frontera oriental que delimita los Estados francés y español, reclamaba la revisión en profundidad de las normas que rigen el acervo Schengen de libre circulación en Europa, y un mayor control de las fronteras. Como medida inmediata anunciaba la implementación de la denominada “operación Limes”, un vasto dispositivo policial coordinado por la Policía de Fronteras francesa (Police aux Frontieres o PAF), que implicaría también a Gendarmería, Aduanas, reservistas, así como efectivos militares del plan Vigipirate y la operación Sentinelle antiterrorista, lo que supondría el incremento de 2.400 agentes policiales a 4.800. El objetivo o la finalidad de la operación Limes era ejercer un control absoluto de la movilidad como parte de la lucha contra el riesgo del terrorismo exógeno y la falta de control de las fronteras exteriores de la Unión Europea ([nota de prensa del Eliseo](#), 5 de noviembre de 2020).

En efecto, en los últimos años, los Pirineos, al igual que los Alpes (Amigoni et al., 2021), han sido motivo de preocupación de las autoridades francesas, hasta el punto de reestablecer de manera continuada los controles fronterizos en estas fronteras internas con el argumento de la inacción de los Estados vecinos del sur. “Nuestros amigos españoles o italianos, que están más cerca de la ribera sur del Mediterráneo, afrontan una inmigración importante que controlan mal” [traducción propia], declaró el ministro del Interior francés, Gérald Darmanin, en una entrevista en el diario *Le Parisien*, el 21 de mayo de 2021. Y añadió: “Europa no es capaz de mantener fronteras exteriores a la altura”. Como señalan Barbero y Donadio (2019), debemos enmarcar estas acciones y estos discursos dentro de la lógica de “externalización interna”, es decir, abrogar el restablecimiento de control de fronteras internas bajo el argumento de una deficiente labor de control de la frontera externa por parte de un Estado miembro periférico.

Sin embargo, a pesar del intenso control fronterizo y de las 12.865 detenciones y rechazos de migrantes en tránsito en el 2021, sobre las que luego reflexionaremos, y a diferencia de la zona occidental,¹ la frontera pirenaica oriental actual, más allá de cuestiones relacionadas con la criminalidad internacional organizada y la prostitución² o con otras más distantes, como las movilizaciones políticas por la “cuestión catalana”,³ ha pasado desapercibida en el plano mediático y, también, en el académico. En los últimos años, el tránsito de migrantes a través del País Vasco hacia Francia, y también tras su llegada, ha sido objeto de varias publicaciones centradas en este territorio occidental (Barbero, 2018b; Barbero 2019; Barbero, 2022; Donadio, 2022; Lendaro y Sommer-Houdeville, 2021). No obstante, apenas se encuentran estudios que analicen con detalle la configuración actual de la parte oriental de la frontera, los controles de inmigración que en ella se desarrollan, ni una caracterización de las propias personas objeto de control y de la estructura de solidaridad, acogida y garantía de derechos que se les cuestionan.

Así, el propósito de este artículo es doble.

Por un lado, y con respecto a la frontera pirenaica oriental, se pretende cubrir esa laguna académica en los “European internal border studies”, que argumentan que los países centrales europeos (como Francia, Holanda, Alemania Austria o Bélgica) aplican lógicas securitarias frente al trinomio transfronterizo “terrorismo-criminalidad-inmigración”, con el fin de legitimar una suspensión del principio de libre movilidad y un mayor dominio sobre el territorio nacional (Casella Colombeau, 2017; Tazzioli, 2020a; Van der Woude, 2020; Van der Woude y Van Berlo, 2015). Son varios los artículos y libros que, desde la perspectiva histórica, sociológica y geográfica, han analizado cómo han incidido, a lo largo de los años, el Tratado de los Pirineos de 1659 y los posteriores tratados de Baiona (1856-1866), tanto en la demarcación de la línea fronteriza como en las

1 “La valla invisible en la frontera de Irún. Cientos de subsaharianos se quedan atrapados en la localidad guipuzcoana ante la presión de la policía francesa” (*El País*, 28 de agosto de 2018); “La Policía desarticula un grupo criminal que captaba migrantes en Irún para cobrarles para pasar la frontera a Francia” (*El Mundo*, 30 de abril de 2019); “Francia vuelve a impedir el paso de inmigrantes y bloquea a más de un centenar en Irún. Llegados en febrero procedentes de Canarias, están siendo alojados en albergues” (*ABC*, 8 de marzo de 2021); “La ruta migratoria a Francia vía Irún se intensifica. La llegada de migrantes a la frontera en 2021 se duplica en solo dos años mientras la policía francesa endurece el control” (*El País*, 12 de enero de 2022).

2 “Detenido en La Jonquera un ruso buscado por 33 asesinatos en su país” (*Europapress*, 19 mayo de 2014); “Operativo Fisher. Desarticulado en La Jonquera un grupo criminal que transportaba 95 kilos de hachís a Holanda” (*La Vanguardia*, 15 de mayo de 2020).

3 “Los antidisturbios franceses desalojan a los CDR en La Jonquera” (*La Vanguardia*, 12 de noviembre de 2019); “Reabren el paso fronterizo de Coll de Banyuls” (*La Vanguardia*, 2 de junio de 2021).

poblaciones trasfronterizas afectadas por el deslinde. Sin embargo, no hay ningún estudio que se centre en los dispositivos fronterizos actuales para el control migratorio. En este sentido, este artículo, al recopilar y sistematizar datos estadísticos primarios y secundarios, describir escenarios de control y estrategias de cruce, así como analizar normas y jurisprudencia estatales y europeas que regulan estos contextos, hace una aportación novedosa y fundamental para entender la frontera pirenaica oriental actual.

Por otro lado, se aportarán algunas claves analíticas para intentar comprender las lógicas de las rutas de las migraciones en tránsito a través de los múltiples pasos fronterizos, siempre de manera relacional con la ruta occidental (Irun-Hendaia) de la misma frontera. Coincido con López-Sala (2022, p. 127) cuando afirma que las “fronteras multisituadas”, incluidas las internas en la Unión Europea, tienen un efecto de modulación de las dinámicas de movilidad/inmovilidad, de bloqueo/tránsito y dan lugar a una constelación de itinerarios y trayectorias ampliamente volátiles. Adelanto la idea de que, a diferencia de la región fronteriza atlántica, mucho más urbana y con un tejido social de apoyo más desarrollado, a día de hoy, en la frontera oriental, más allá de las compañías de transporte trasfronterizas, apenas hay redes de apoyo que faciliten el cruce y/o adviertan de los riesgos del cruce de la frontera a través de una geografía mayoritariamente rural y montañosa. Esto podría estar contribuyendo a una consolidación de la ruta Atlántica (Irun-Hendaia) frente a la Mediterránea.

Para este propósito, ha sido necesario emplear una metodología interdisciplinar que observase y obtuviera datos e información de las múltiples aristas que recorren el control de fronteras en el territorio oriental. En primer lugar, es necesario hacer un análisis de la configuración jurídica de la frontera. Los tratados de los Pirineos (1659) y de Baiona (1856-1866) han sido determinantes a la hora de establecer la línea de la división de la soberanía jurisdiccional, pero, a día de hoy, el actual Código de Fronteras Schengen (CFS; 2016), el Acuerdo entre la República Francesa y el Reino de España sobre la readmisión de personas en situación irregular⁴ (2002) o las normativas estatales *Code de l'entrée et du séjour des étrangers et du droit d'asile* (CESEDA) y la ley de extranjería española (Ley Orgánica 4/2000, de 11 de enero, sobre derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social; LOEx) reconfiguran la propia noción territorial de frontera europea interna y la llevan a un escenario de operatividad policial destinado al control migratorio.

En segundo lugar, a través del Portal de la Transparencia de la Administración General del Estado, de informes del Mecanismo para la Prevención de la Tortura –condición asignada al Defensor del Pueblo–, de entidades como el Colegio de la Abogacía de Figueres o la Cruz Roja, y de medios de comunicación, se han obtenido cifras oficiales de rechazos en frontera por parte de la policía francesa, readmisiones activas y pasivas, asistencias letradas y de acogida a detenidos en frontera, y otros datos. Datos que, analizados en su conjunto, aun con posibles sesgos y dudas en su sistematización originaria, nos permiten cuantificar un fenómeno social como es el cruce de una frontera, hasta el punto de poder afirmar que “el cruce fronterizo” es uno de los fenómenos jurídicos de extranjería más importantes en Cataluña.

En tercer lugar, a lo largo del 2021 y ya sobre el terreno, por un lado, con el fin de conocer de primera mano la dinámica cotidiana de quienes operan en este campo social, se realizaron una serie de entrevistas con informantes cualificados, como representantes de la Policía Nacional española destinados a la Comisaría de La Jonquera y el Centro de Cooperación Policial y Aduanera, en adelante CCPA (las autoridades francesas declinaron la solicitud), la Cruz Roja de La Jonquera, el Colegio de la Abogacía de Figueres y las organizaciones sociales francesas CIMADE y ANAFE. Por otro lado, con el propósito de observar *in situ* detalles y percepciones, se han recorrido los principales contextos fronterizos de La Jonquera-Le Perthus (El Pertús en catalán), Portbou-Cerbère (Cervera o Cervera de la Marenda en catalán), así como pasos de montaña secundarios como La Vajol o estaciones de tren y autobús de Figueres, principalmente.

Todo ello, me ha permitido adentrarme con profundidad en el estudio de la parte oriental de la frontera entre los Estados español y francés. Pasemos a su análisis histórico, jurídico y social.

4 [BOE, núm. 309, 26.12.2003, pp. 46109-46117.](#)

2 La conformación histórica de la frontera oriental

La frontera pirenaica en su conjunto, incluida la parte oriental, ha sido el escenario de hechos históricos propios de una frontera: acuerdos locales sobre aprovechamiento de los recursos naturales compartidos (ríos, pastos, bosques, etc.), pero también disputas territoriales, cruces con cotidianidad y, también, cruces clandestinos.

Su formación en la historia moderna (principios del siglo *xvi* y finales del *xviii*), como indica Jané (2022), surge de la necesidad de un control directo sobre el territorio y sus poblaciones, frente al despliegue de enemigos múltiples (musulmanes, clanes feudales, bandolerismo, hugonotes...); y va surgiendo la “fronterización total”, mediante la instalación de fortificaciones, torres y otros elementos bélicos. Es mediante el Tratado de los Pirineos, firmado en la isla de los Faisanes del río Bidasoa (condominio entre los Estados español y francés), el 7 de noviembre de 1659, que se pone fin a la guerra de los Treinta Años, únicamente trazando la frontera pirenaica. Como señala Capdevila Subirana (2009), la tesis de la frontera natural marcada por la cordillera montañosa fue una simple argucia política estratégica de los primeros ministros franceses, los cardenales Richelieu y su sucesor Mazzarino. A pesar de la supuesta racionalidad geográfica, lejos de trazar la frontera a través de la línea definida por las cumbres principales, se optó por un trazado grueso que otorgaba a Francia la plena soberanía sobre las comarcas catalanas del Roselló, el Conflent, Vallespir y Capcir; dividía por la mitad el valle de la Cerdanya; y creaba el enclave del municipio de Llívia en suelo francés; y que generó, durante los años posteriores, disputas por la delimitación de la titularidad del uso y disfrute de pastos, bosques y aguas.

Al establecer una periodicidad en la formación reciente de la frontera (ss. *xix-xx*), House (2018, 2020) señala tres momentos importantes: la labor de la Comisión Internacional de los Pirineos, los periodos de guerras de la primera mitad del siglo *xx*, y la gestión fronteriza del franquismo. En este artículo añadiremos una cuarta fase, que es la europeización de los Pirineos como una frontera interna europea.

En el contexto de los tratados de límites de Baiona, que dividieron la frontera en tres partes: Gipuzkoa y Navarra (1856), Huesca y Lleida (1862) y Girona (1866), la Comisión Internacional de los Pirineos surge en 1875 como un mecanismo moderno de gestión bilateral de la frontera con el encargo concreto de la resolución de cuestiones aduaneras y de interpretación de los convenios de límites, dando cierta continuidad al trabajo de la Comisión Mixta de Límites, que elaboró los tratados de Baiona y deslindó 685 kilómetros mediante 663 señales fronterizas en un periodo de quince años, entre 1853 y 1868. Desde entonces y hasta la segunda mitad del siglo *xx*, esta comisión fue la artífice de diversas reuniones para dar una respuesta transfronteriza a cuestiones sobre el intercambio de energía, la asistencia mutua, la creación de las oficinas de controles nacionales yuxtapuestos –durante los años 60 y 70 en Le Perthus/La Jonquera, Puigcerdà o Portbou/Cerbère–, así como sobre problemas locales, como es el caso de las subcomisiones del estanque de Lanós o del Garona superior.

En los periodos de guerras del siglo *xx*, la frontera oriental, al igual que toda la frontera en su conjunto, ha jugado un claro papel de huida de las contiendas bélicas y de las represalias. Durante la Primera Guerra Mundial (1914-1918), el control fronterizo se centró en impedir el cruce de desertores de departamentos franceses vecinos, emigrantes catalanes u occitanos casados con catalanas, en algunas ocasiones con la connivencia de los gendarmes encargados de los servicios de control (Ruquet, 2014). Al tiempo, se atribuyó a alcaldes la competencia de expedición de salvoconductos para la población local a fin de sortear las restricciones de movilidad establecidas en el departamento fronterizo. De manera similar, en la guerra civil española (1936-1939), la frontera sirve de doble vía de escape para simpatizantes de uno y otro bando, porque cruzaban la frontera por un lado para llegar al otro dependiendo de si eran milicianos republicanos o carabineros franquistas quienes la controlaban (Rubió Coromina, 2015). Es en este escenario donde tiene lugar la Retirada de febrero de 1939, cuando, según el informe del entonces prefecto francés Raoul Didkowski, La Jonquera-Le Perthus o Portbou-Cerbère fueron escenario del éxodo de en torno a medio millón de personas que escapaban del avance de las fuerzas franquistas para evitar ser masacradas tras la caída de la Segunda República Española. El Coll de Lli (La Vajol) fue el paso fronterizo por el cual, el 5 de febrero de 1939, el presidente de la Generalitat, Lluís Companys; el lendakari vasco, José Antonio Aguirre, y el presidente de la República, Manuel Azaña, cruzaron rumbo al exilio; donde, bajo las órdenes de Negrín y el teniente Blasi, los cuadros del Museo del Prado permanecieron protegidos en una mina (Blasi Boher, 2021; Montellà, 2007). Y, al igual que las anteriores guerras, la Segunda Guerra Mundial (1939-1945) se caracteriza, tal y como narran

Eychenne (1998) o Calvet (2008), por las historias de *passeurs*, redes de escape del nazismo y del franquismo, pero también de campos de concentración como Argelés, Barcarés y Saint Cyprien (Mínguez Anaya, 2012). Fue en Portbou, el 26 de septiembre de 1940, donde Walter Benjamin, tras ser detenido, aparentemente se suicidó por miedo a ser entregado a la Gestapo alemana. Había cruzado la frontera clandestinamente desde Banyuls, ayudado por la activista austriaca Lisa Fittko, a través de la ruta Lister (Fittko, 1988).

Durante la dictadura franquista, la frontera se caracteriza por el traspaso del control civil al militar con el fin de imponer fuertes restricciones para la represión del maquis o guerrilla antifranquista, especialmente tras el avance de los aliados a través de la Francia ocupada; y por la imposición del salvoconducto para su tránsito como medida de control de las vías de entrada y salida. Precisamente, por miedo a un ataque aliado desde Francia, en 1944, Franco ordena una línea defensiva de búnkeres (denominada “Línea P”) desde el cabo de Higer (Gipuzkoa) hasta Le Perthus (Sanchez, 2018). Hosta Rebés (2011) analizó 40.000 expedientes de los años 1941 a 1977 sobre investigación policial de temas de frontera, ubicados en la categoría “series de frontera” del Archivo Histórico Provincial de Girona, y provenientes de varios estamentos de la Dirección General de Seguridad de la Policía franquista, de la Guardia Civil y sus destacamentos locales y comandancias de fronteras, de las prisiones de Figueres y Girona y del servicio de espionaje franquista. Su análisis abarca documentos, fotografías, cartas y oficios policiales sobre personas y entidades políticas, maquis, exiliados judíos y de izquierdas, espías, contrabandistas y guías de montaña que pasaban gente clandestinamente.

Una obra de referencia en el estudio en profundidad del papel que jugó el pasaporte para el cruce fronterizo en los últimos años del franquismo es la obra de José Manuel Castells Arteché (1974). Mientras que, paulatinamente, en Europa se fraguaba un espacio de libre movimiento en virtud del Acuerdo Europeo sobre el Régimen de Circulación de Personas entre los países miembros del Consejo de Europa, de 1957, el pasaporte en España constituía un mecanismo de gestión policial de la movilidad con el fin de controlar estudiantes activistas de izquierdas, catalanes y vascos en su mayoría. Por su parte, House (2020) aporta un número importante de casos, principalmente jóvenes turistas europeos, que, en los últimos años del franquismo, se ven inmersos en duros procesos de detención, encarcelamiento y posterior deportación en virtud de la suspensión del Canje de notas relativo a la supresión de la obligatoriedad del pasaporte para facilitar el turismo entre España y Francia, de 13 de enero de 1966,⁵ entre otros motivos, por el atentado a Carrero Blanco por parte de ETA. No fue hasta 1982 cuando España ratificó el acuerdo de 1957.

3 La europeización de la frontera y sus consecuencias económicas y sociales

La adhesión del Estado español a las entonces Comunidades Europeas, el 12 de junio de 1985,⁶ derivó en la paulatina implementación de normativa en materia de libre circulación de bienes y personas, y en la consecuente transformación de la frontera oriental tanto en su plano jurídico como socioeconómico. No obstante, hemos de tener en mente que esa liberalización siguió la “lógica de dos modos”: un modo rápido de total libre movilidad para bienes y productos, y una liberalización limitada para la movilidad de las personas bajo “medidas compensatorias” con el objeto de minimizar los riesgos de una inmigración irregular descontrolada y una posible criminalidad trasfronteriza (Bigo, 2009; Tazzioli, 2020b).

Un primer hecho determinante en la configuración de la zona fronteriza oriental, principalmente en La Jonquera y Portbou, tuvo lugar el 1 de enero de 1993 con la entrada en vigor del Mercado Interior Único y la subsiguiente eliminación de todos los obstáculos de carácter físico, técnico y fiscal a la circulación de bienes en las fronteras internas de los entonces doce países de la Comunidad Europea. Si bien es difícil encontrar registros oficiales que cuantifiquen con certeza la actividad aduanera en La Jonquera o Portbou, es mediante testimonios secundarios que es posible ilustrar la transición de un pasado aduanero a poblaciones de servicios. Decía un exalcalde de La Jonquera a Avarguez y Harlé (2016, p. 4) que “Antes, en La Jonquera había una economía basada únicamente en la Aduana. Había 80 agencias de aduanas. Más de 1000 personas trabajaban en la Aduana, en las agencias de aduanas. Y a partir de 1993 cerraron casi todas” [traducción propia]. Algo similar sucedió en Portbou, durante los años 50 y 60, cuando numerosas agencias aduaneras se instalaron entre Portbou y Cerbère y se cobraban tasas municipales por las actividades económicas trasfronterizas

⁵ [BOE, núm. 25, 30.01.1978, p. 2217.](#)

⁶ [BOE, núm. 1, 01.01.1986, pp. 3-687.](#)

(Galcera i Abella y Parralejo, 1990). Por otro lado, en una entrevista en *El País*, del 18 de septiembre de 2015, Manuel Torres, trabajador en las compañías aduaneras y alcalde del municipio entre 1999-2008, decía “La prosperidad de Portbou está relacionada con la época en que fuimos una formidable frontera. Aquí vivíamos casi 4.000 personas (ahora residen un millar). Todos teníamos trabajo. Ya empezaron a cambiar las cosas en los ochenta, con las fronteras interiores. La Unión Europea cambió nuestro destino”. Evidentemente, con la inauguración en 1969 de la autopista AP-7, se encauzó completamente el tránsito aduanero a través del paso de La Jonquera-Le Perthus.

A día de hoy, La Jonquera, además de ser un paso fronterizo de gran intensidad, también se ha convertido en una zona comercial a la que acuden principalmente habitantes del otro lado de la frontera a adquirir bebidas alcohólicas, tabaco, ropa de *outlet* y, también, drogas y a consumir prostitución. En su investigación sobre los efectos de la política europea en el establecimiento de centros comerciales *outlet* y zonas de prostitución legal a gran escala, Sanguin (2014) estima que lo que denomina “el triple mecanismo”, para referirse al mercado único, la zona euro y el espacio Schengen, fue determinante en la configuración actual de La Jonquera-Le Perthus. Las personas ya no necesitan cambiar moneda ya que el euro rige en ambos lados; en la excursión hacia el lado español, los ciudadanos franceses, principales clientes, no necesitan presentar documentos de identidad a los policías fronterizos; existe una gran diferencia en los tipos tributarios, especialmente el IVA en productos de tabaco y alcohol; y, de regreso a casa, no tienen nada que declarar a los funcionarios de aduanas, que se limitan a controles esporádicos de la Agencia Tributaria o del servicio aduanero francés para falsificaciones y contrabando. Incluso empresas ubicadas en la parte francesa, como en Le Boulou, optan por trasladarse a La Jonquera para reducir costes laborales y tributarios. En materia de prostitución, debido a su mayor persecución en Francia, Sanguin (2014) contabilizaba en torno a 1.000 prostitutas en esta zona, que ofrecían sus servicios en establecimientos privados, como los macroprostíbulos, así como en lugares públicos, como aparcamientos para camiones. Habitualmente, la Policía Nacional, la Inspección de Trabajo y Seguridad Laboral realizan operaciones de manera conjunta en los prostíbulos y clubs. Los controles de extranjería tienen como objetivo buscar indicios de criminalidad organizada en materia de trata, pero indirectamente inciden negativamente en aquellas mujeres procedentes de Rumanía, Bulgaria, Rusia, Moldavia, Nigeria, Brasil o Paraguay y que carecen de documentación en regla.

El segundo hecho determinante de transformación de la frontera fue la paulatina supresión de los controles fronterizos interiores, especialmente concretado con la entrada en vigor, el 26 de marzo de 1995, de los acuerdos de Schengen de 1985 y su convenio de aplicación de 1990,⁷ y la paulatina comunitarización del Espacio de Libertad, Seguridad y Justicia (ELSJ) (Álvarez Rodríguez, 1995; Olesti Rayo, 2012). Esta eliminación de fronteras internas implicaba una doble obligación. Por un lado, era necesario implementar el compromiso de suprimir puestos de control fronterizo, trámites e instalaciones vinculados a la frontera, lo que en la práctica implicaba cejar en las funciones de controles permanentes y retirar las cabinas, empleadas por ambas autoridades estatales, de la autopista y de la carretera nacional de Le Perthus, de Portbou o de Puigcerdà, aún en adaptación treinta años después, como veremos en el siguiente apartado. De hecho, en el 2010, la Comisión Europea reclamó al Estado francés que desmantelara la estructura de cabinas yuxtapuestas ubicadas en la autopista.

Por otro lado, en contrapunto a la eliminación de las fronteras, se potenció la actividad policial transfronteriza, principalmente a través del Convenio de Cooperación Transfronteriza en materia Policial y Aduanera entre el Reino de España y la República Francesa, firmado en Blois el 7 de julio de 1998.⁸ Uno de los principales productos del Convenio de Blois son los centros de cooperación policial y aduanera (CCPA) de Hendaia, Melles y Le Perthus en territorio francés, y Canfranc en suelo español. Los CCPA están encargados principalmente “de luchar contra la inmigración irregular, la delincuencia fronteriza, la prevención de las amenazas contra el orden público y los tráfico ilícitos” (art. 5). Otro de los puntos importantes del acuerdo fue “la preparación y entrega de extranjeros en situación irregular en las condiciones previstas por el Acuerdo hispano-francés de admisión en puestos fronterizos de personas en situación de estancia ilegal” (art. 7) lo que derivó en el Acuerdo entre la República Francesa y el Reino de España sobre la readmisión de personas en situación irregular (2002), sobre el que luego volveremos. En tercer lugar, se instaba a “la ayuda para la preparación y

⁷ [BOE, núm. 81, 05.04.1994, pp. 10390-10422.](#)

⁸ [BOE, núm. 224, 18.09.2003, pp. 34337-34340.](#)

el apoyo [...] y coordinación de medidas conjuntas de vigilancia en la zona fronteriza” (art 7) y “coordinar sus acciones comunes en la zona fronteriza, en particular para luchar contra la delincuencia fronteriza y prevenir las amenazas contra la seguridad y el orden público; recoger e intercambiar información en materia policial y aduanera” (art. 10).

Al mismo tiempo, en virtud del artículo 2 del Instrumento de ratificación del Acuerdo de Adhesión del Reino de España al Convenio de aplicación del Acuerdo de Schengen (CAAS), de 5 de abril de 1994,⁹ se designan como agentes Schengen a los funcionarios del Cuerpo Nacional de Policía y de la Guardia Civil en el ejercicio de sus funciones de policía judicial, así como los funcionarios dependientes de la Administración de Aduanas para que pudieran desplegar sus actividades de vigilancia, persecución y detención de presuntos criminales más allá de su jurisdicción estatal. Si bien el cuerpo policial catalán Mossos d’Esquadra carece de competencias en materia de control de extranjería e inmigración, por sus competencias en seguridad pública principalmente, a lo largo de los años ha ido logrando una mayor presencia en instituciones fronterizas como los CCPA (desde el 2008 en Le Perthus y Les). Ahora bien, no ha sido hasta noviembre del 2021 cuando los Mossos d’Esquadra, en virtud del acuerdo de Junta de Seguridad de Cataluña entre el Gobierno español y la Generalitat de Cataluña, han podido comenzar a realizar tareas de vigilancia transfronteriza, así como tener acceso a las bases de datos de interoperabilidad de ámbito estatal e internacional, como el Sistema de Información Schengen (SIS) y la aplicación asociada SIRENE (Supplementary Information Request at the National Entries).

Con todo, la reticencia a una total eliminación de las estructuras y dispositivos de control fronterizo por parte de autoridades policiales ha sido manifiesta en los últimos años. Es en ese contexto donde se produjeron las declaraciones del entonces subdelegado del Gobierno central en Girona, Francisco-Busquets, quien afirmó “los controles policiales se deben seguir haciendo porque la frontera de La Jonquera [...] es un punto sensible para las redes de delincuencia, tráfico de capitales, droga y crimen organizado que pueden utilizarlo y vale la pena tenerlo controlado” [traducción propia] (*El Gerió*, 15 de octubre de 2010).

Ahora, es necesario analizar, en el siguiente apartado, este escenario fronterizo, configurado a la luz de la libre circulación europea, a la luz del restablecimiento temporal de controles fronterizos actualmente en vigor desde el 2015.

4 Arquitectura actual de los puestos fronterizos y su entorno

Durante los últimos veinte años, la norma general para el gobierno de las fronteras interiores europeas, incluida la parte oriental de la frontera entre los Estados francés y español, se rige por el artículo 22 del Código de Fronteras Schengen, según el cual “Las fronteras interiores podrán cruzarse en cualquier lugar sin que se realice inspección fronteriza alguna de las personas, cualquiera que sea su nacionalidad”. Ahora bien, la situación de la frontera actual está determinada por la reiterada reintroducción de controles fronterizos internos (art. 25 y ss. CFS) (Illamola Dausà, 2012; Mangas Martín, 2012), lo que reconfigura los escenarios de control con una constante presencia policial francesa, prácticas de denegación de entrada y retorno de dudosa legalidad, así como una nueva delimitación de la frontera con base en su operatividad y efectividad.

Un buen antecedente en materia de reintroducción de controles internos tuvo lugar en mayo de 1995, recién entrado en vigor de manera plena el acervo Schengen, cuando los gendarmes franceses, por orden de la Prefectura de Pirineos Orientales, ocuparon temporalmente *de facto* las cabinas de control yuxtapuesto de La Jonquera, que aún seguían en pie, alegando el proceso electoral entre el candidato conservador, Jacques Chirac, y el socialista, Lionel Jospin, y con las críticas antimigratorias y anti-Schengen de Jean Marie Le Pen. *A posteriori*, y ya en aplicación de los artículos 25 y siguientes. del CFS, ha habido acontecimientos puntuales, como la cumbre del Banco Central Europeo en Barcelona, en mayo de 2012, o la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, en diciembre de 2019, donde la reintroducción de los controles fronterizos por parte de España para evitar la entrada de protestantes ha tenido un especial impacto en la frontera oriental, especialmente en La Jonquera.

⁹ [BOE, núm. 81, 05.04.1994, pp. 10390-10422.](#)

Sin embargo, fue con motivo de los atentados en París, en el 2015, cuando el Gobierno francés solicitó formalmente la reintroducción de los controles en todas las fronteras internas; y, desde entonces, la reintroducción se ha prorrogado hasta la fecha actual, ya sea por atentados posteriores, como en Niza; por un argumento genérico, como “la persistente amenaza terrorista” o “la inseguridad en las fronteras exteriores”; o por la posterior pandemia de la COVID-19. El resultado es que son ya siete años de restablecimiento temporal de los controles fronterizos, en los que ha habido ocasión de dos pronunciamientos sobre cuestiones prejudiciales de especial relevancia con la temática tratada. La primera es el asunto C444/17, de 19 de marzo de 2019 (Préfet des Pyrénées-Orientales y Abdelaziz Arib), mediante el cual el TJUE amonestó al Estado francés por considerar las fronteras interiores como fronteras exteriores a los efectos de poder implicar la directiva de retorno, especialmente en lo relativo a poder sancionar con prisión el cruce irregular y, en lo que nos interesa especialmente, poder controlar y retornar como si de las fronteras exteriores se tratara. El segundo caso se refiere al pronunciamiento conjunto de los casos C-368/20 Landespolizeidirektion Steiermark y C-369/20 Bezirkshauptmannschaft Leibnitz, de 26 de abril de 2022, por el cual el TJUE, sin negar a Austria (y resto de los Estados miembros) la posibilidad de restablecer los controles fronterizos internos, estos deben levantarse “cuando la duración de dicho restablecimiento sobrepase la duración total máxima de seis meses fijada en dicho artículo 25, apartado 4, y no exista una nueva amenaza que justifique una nueva aplicación de los períodos previstos”¹⁰. Por analogía, el Gobierno francés, aun empleando argumentos sutilmente diferentes pero recurrentes, debería dejar de lado la política de la constante reintroducción de controles en la frontera pirenaica. No obstante, el Consejo de Estado francés, incluso en contra de la línea jurisprudencial marcada por el TJUE, ha insistido en varios pronunciamientos, el más reciente el de 27 de julio de 2022 (Conseil d’État, núm. 46350), que es posible el restablecimiento prolongado ya que se trata de una “amenaza idéntica pero renovada”.

Actualmente, entre ambos Estados hay demarcados múltiples puntos de cruce fronterizo, o en terminología de restablecimiento de controles, *puntos de paso autorizado* (PPA; en francés, *points de passage autorisé*). Aunque vamos a referirnos a prácticamente todos los PPA, consideramos que, a la vista de los datos policiales, los más relevantes a efectos de análisis más detenido son los complejos fronterizos de La Jonquera-Le Perthus y Portbou-Cerbère.

4.1 La Jonquera-Le Perthus

El complejo fronterizo principal está delimitado por varias localizaciones de actividad policial de fronteras. Un punto de referencia siempre ha sido el ubicado en el alto montañoso de la autopista AP7-A9, “la Catalana” (antigua B-9 Barcelona-Perpiñán), y geográficamente ya en suelo francés, hasta hace bien poco, el principal puesto de cruce fronterizo de la frontera pirenaica oriental. La regulación de esta zona fronteriza se ha realizado mediante el Canje de Notas hispano-francés relativo a la creación en El Perthus, territorio francés, de oficina de controles yuxtapuestos, de 18 de junio de 1976¹¹ (coetáneo del prácticamente idéntico al Canje de Notas hispano-francés, relativo a la creación en Biriadou, territorio francés, de oficina de controles yuxtapuestos¹²). Por medio de este acuerdo se delimitaban la ubicación de las garitas, las autorizaciones para personal destinado a las distintas instalaciones, las zonas del sector español, un sector francés, y un sector común cuya vigilancia se atribuía a los agentes franceses, así como instrucciones para dirimir posibles conflictos entre ambas partes. Esta estructura pasó de ser un dispositivo de cabinas yuxtapuestas a un complejo de cobro de peaje que ha sido definitivamente desmantelado en el 2021 a consecuencia de la liberalización de la autopista, pero con la posibilidad de derivar el tráfico hacia zonas laterales para la realización de controles policiales por parte de Mossos d’Esquadra, Policía Nacional y Guardia Civil. Aún permanecen en funcionamiento algunas oficinas policiales y de aduanas de ambos Estados. Lo que resulta interesante es que, frente al desmantelamiento de este puesto fronterizo, a unos 8 kilómetros en sentido norte está el peaje de Le Boulou, donde se han ubicado unos módulos prefabricados para albergar oficinas de la PAF y es donde se realizan actualmente los controles fronterizos. Desde que se entra en jurisdicción francesa, no hay oportunidad de abandonar la autopista hasta este punto. Dicho con otras palabras, ha habido un repliegue estratégico y operativo, trasladando *de facto* la frontera unos 15 kilómetros de la línea original. En las inmediaciones boscosas del paso fronterizo de la

10 [Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea \(Gran Sala\), de 26 de abril de 2022, C-368/20 y C-369/20.](#)

11 [BOE, núm. 175, 22.07.1976, pp. 14197-14198.](#)

12 [BOE, núm. 174, 21.07.1976, pp. 14151-14152.](#)

autopista, y comunicado por una vía reservada a las autoridades policiales y aduaneras, se ubica el Centro de Coordinación Policial y Aduanera de Le Perthus, llamado Les Perdigueras. Concretamente se ubica en el costado de la carretera comarcal D900, aprovechando un antiguo edificio de aduanas.

En un valle entre montes, Le Perthus es un pueblo principalmente residencial, pero con un barrio, Els Límits, en territorio español (zona comercial, estancos de tabaco, supermercados de alcohol...), delimitado por una línea longitudinal marcada en mitad de la acera (antiguamente marcada por el cauce del arroyo de la Condesa) de la calle con doble denominación: avenida de Francia, en el lado occidental de la acera, y avenida de Catalunya, en el lado oriental, principalmente delimitados por los mojones 574-577. El puesto fronterizo, con su doble línea de casetas aún en pie sobre la carretera comarcal D900/N11, está ubicado en territorio español en virtud de los acuerdos del Convenio franco-español de 7 de julio de 1965 (derogando el anterior Convenio de 30 de marzo de 1962). Al igual que en el peaje de Le Boulou, desde el restablecimiento de controles internos por parte del Estado francés, no solo está presente la PAF, también las Compañías Republicanas de Seguridad (CRS) o antidisturbios franceses, mientras que la Gendarmería y la Policía Nacional española se centran en controles temporales y selectivos en las múltiples carreteras secundarias y de montaña.

A 6 kilómetros de Le Perthus y a 15 de Le Boulou, hacia el sur, en La Jonquera, se sitúa el edificio de Policía Nacional española, concretamente de la Unidad de Extranjería y Documentación de La Jonquera (UED), de dimensiones relativamente reducidas para ser uno de los puestos fronterizos más importantes de la frontera pirenaica. En lo que refiere a la estructura organizativa, la UED de La Jonquera forma una de las cuatro unidades dentro de las fronteras terrestres de la provincia de Girona, junto con las unidades de Portbou, Camprodon y Puigcerdà. Estas cuatro unidades, en los últimos años, se han coordinado a través de la figura del comisario coordinador de las Fronteras Terrestres de Girona, bajo la Jefatura Provincial de la Policía Nacional de Girona. Si bien hay un personal propio de la UED de La Jonquera y en el CCPA de Le Perthus, es frecuente que se desplacen refuerzos de otras unidades, efectivos de la Unidad de Intervención Policial provenientes de otras provincias o comunidades autónomas; de la Brigada de Respuesta a la Inmigración Clandestina (BRIC) y de la Unidad Central de Redes de Inmigración Ilegal y Falsedades Documentales (UCRIF), dependientes de la Comisaría General de Fronteras de Madrid. Entre otras tareas de la BRIC y la UCRIF, resultan interesante por su actualidad los casos de investigación por certificados de PRC falsos alertados por la PAF francesa en marzo del 2021, que portaban ciudadanos rumanos con el fin de salir del país, pero que fueron finalmente “rechazados en frontera”. Tampoco podemos olvidar que esta delimitación fronteriza también es atravesada en este punto por el tren de alta velocidad transfronterizo con la línea Madrid-Marsella o París, donde, en el tramo Figueres-Narbona, se hacen habitualmente las patrullas conjuntas de agentes uniformados de ambos Estados, como la sección ferroviaria de la PAF o la BRIC de la Policía Nacional española. Por tanto, hay un importante interés por dotar a estas unidades policiales de un carácter completo a la vez que complejo para un control integral de los flujos migratorios que transitan por este paso fronterizo.

4.2 Portbou-Cerbère

Un segundo punto de cruce fronterizo de interés en la frontera oriental es la zona entre las localidades de Portbou y Cerbère a unos 15 kilómetros, y en menor medida con Banyuls-sur-Mer (o Banyuls de la Marenda en catalán), a 17 kilómetros. Se trata de un cruce múltiple ya que es posible acceder por carretera, por tren e, incluso, a pie, como veremos.

Portbou y Cerbère están conectados por la serpenteante carretera del Col des Balistres (N260/D914), donde se ubican los antiguos puestos fronterizos y de aduanas regulados por el Canje de Notas entre los Gobiernos de España y de la República Francesa por el que se pone en vigor el Acuerdo de 20 de mayo de 1969, relativo a la creación en Cerbère, en el lugar llamado Col des Balistres, en territorio francés, de una Oficina de Controles Nacionales Yuxtapuestos, de 5 de septiembre de 1991,¹³ y por el que se modifica el Canje de notas de 29 de julio de 1970, así como por el Canje de Notas, ambos de fechas 9 de febrero y 19 de marzo de 1990, constitutivos de Acuerdos entre España y Francia, por los que se modifican los Acuerdos de 25 de agosto de 1969 y 12 de marzo de 1985, sobre creación de Oficinas de Controles Nacionales Yuxtapuestos en

13 [BOE, núm. 226, 21.09.1970, pp. 15532 a 15533. BOE-A-1970-1019](#)

Cerbère y Port-Bou.¹⁴ Estos puestos, a pesar de estar ya abandonados, es donde se siguen realizando controles por parte de la PAF.

Inmediatamente por el subsuelo del Col des Balistres, pasan los trenes de cercanías de la línea Barcelona-Cerbère (pasando por Girona, Figueres y Portbou) por el túnel ferroviario de 1.064 metros de longitud. Este cruce está regulado por los Canjes de Notas entre el Reino de España y la República Francesa sobre Acuerdo relativo a la creación en la estación de Port-Bou de una oficina de controles nacionales yuxtapuestos para el tráfico, por ferrocarril, de viajeros y mercancías¹⁵ y el Canje de Notas entre España y Francia sobre la segunda adición al Acuerdo de 20 de mayo de 1969 firmado en Gerona relativo a la creación en la Estación de Cerbère, de una oficina de controles nacionales yuxtapuestos, del 11 de febrero de 1986.¹⁶ La particularidad de este cruce es que, una vez en la estación de Cerbère, es necesario hacer trasbordo para conectar con otras líneas con destino a Perpignan, Lyon o París. Es en este momento y lugar donde se realizan los controles de la PAF. En los últimos meses han sido muchos los intentos de cruzar el túnel de manera clandestina, incluso con accidentes fatales de al menos tres fallecidos en el mismo túnel y en las cercanías de Banyuls y Collioure en ruta hacia Perpignan para evitar los controles en carretera, lo que ha dado lugar a la securitización del acceso a las vías por medio de alambradas concertinas. Las personas interceptadas por la PAF sin documentación en regla son rechazadas y entregadas en readmisión a la policía española o regresadas en el mismo tren de regreso. Es en las dependencias de la Unidad de Extranjería y Documentación de la Policía Nacional en la estación de tren de Portbou donde se gestionan las readmisiones y, si fuera el caso, las consecuentes incoaciones de expedientes de expulsión. Por tanto, Portbou no es un lugar de llegada de migrantes para el cruce, sino que, al igual que La Jonquera, es a donde llegan tras ser devueltos por la policía francesa.

Finalmente, y a efectos de dotar de actualidad el análisis de los dispositivos de control fronterizo es preciso hacer referencia a la decisión de la Prefectura de Pirineos Orientales francesa (PREF/CAB/BSI/2021-008-001, de 8 de enero de 2021), quien decretó la prohibición de cruce fronterizo a partir del 11 de enero de 2021, por los puntos de pasaje autorizado (PPA) del collado de Banyuls, el Col de Coustouges, el collado de Manrella, la carretera de la Vinyola y la de Palau de Cerdanya. De esta manera, según la misma decisión, el cruce debía producirse a través de los PPA de la autopista A9, por la población de Le Perthus, Cerbère, el collado de Ares, el puente internacional de Bourg-Madame en Puigcerdà, y la carretera neutral de Puigcerdà-Llívia y la de Urr-Enveitg. Este cierre prolongado durante meses mediante bloques de hormigón y grandes piedras en mitad de la carretera, supuso más una afección negativa en la vida cotidiana de la población transfronteriza y en sus derechos a la libre circulación europea, que una dotación de efectividad en el control migratorio a los PPA autorizados.

5 Detención, denegaciones de entrada y retornos

La frontera interior oriental, al igual que el resto de la misma frontera pirenaica, como todo espacio de control migratorio donde se han mantenido y perfeccionado estructuras y dispositivos para el control de la movilidad, también es un espacio donde se producen actuaciones policiales de las que se derivan una serie de situaciones jurídicas que merecen ser identificadas, cuantificadas y analizadas con el fin de comprender las circunstancias que las rodean, las consecuencias que entrañan para la persona objeto de estas actuaciones, así como las posibilidades de defensa que existen.

Así, siguiendo la ruta principal de los flujos migratorios que actualmente se articulan en dirección sur-norte, es decir, de personas entradas mayoritariamente por Baleares y Levante, deberíamos comenzar haciendo el análisis de la normativa española. Y, ciertamente, un número importante de esas personas han sido reseñadas (identificadas, registradas en bases de datos como Eurodac, SIRENE...) en esa frontera sur, y lo más probable es que ya hayan sido objeto de una medida o un acuerdo de devolución no ejecutados (Barbero, 2021a; Moya Malapeira, 2002; Rodríguez Candela y García España, 1996), o bien, aunque hayan formalizado una solicitud

14 [BOE, núm. 99, 25.04.1991, pp. 13033-13035.](#)

15 [BOE, núm. 41, 17.02.1988, pp. 5004- 5005.](#)

16 [BOE, núm. 167, 14.07.1987, pp. 21409-21410.](#)

de asilo, no desean permanecer en España a la espera de su resolución o, a pesar del Reglamento de Dublín,¹⁷ deseen plantearla en otro país europeo (Barbero, 2021b; Carrera et al., 2019; López-Sala y Moreno-Amador, 2020; Picozza, 2021; Solanes Corella, 2016).

Así, la principal lógica de control y contención fronterizo presente en este contexto no comienza con la intervención de la policía española, sino que es la PAF quien detiene a las personas migrantes mediante controles fronterizos y de identidad ubicados en lugares estratégicos, no necesariamente ubicados en la línea de demarcación de la frontera, sino a modo de repliegue estratégico u operativo ya adentrados en territorio francés, como son el peaje de la autopista de Le Boulou, la estación de tren de Cerbère, o en medios de transporte público en Perpignan o Toulouse.

La principal medida derivada de la interceptación de una persona sin la documentación requerida por parte de la PAF (u otras policías, como la Gendarmería o patrullas militares en la operación Sentinelle y del plan Vigipirate) es la *non-admission* o denegación de entrada (arts. L111-7 o L211 del CESEDA, entre otros). A la no admisión le sigue una medida de retorno obligatorio a territorio del Estado español, que se materializa a través de diferentes modalidades. El principal procedimiento que se emplea para devolver a las personas en situación irregular interceptadas en estos controles PPA es el *refus d'entrée* (rechazo de entrada), regulado por los artículos L213-1 y siguientes del CESEDA, que consistiría en un procedimiento simplificado de denegación de entrada con la consecuente obligación de retornar a la frontera española. Esta medida ha sido cuestionada tanto por su dudosa pertinencia, dado que su naturaleza de procedimiento simplificado debería limitarse a fronteras exteriores, y no a fronteras interiores a pesar de su restablecimiento temporal (STJUE de 19 de marzo de 2019, asunto C444/17, Préfet des Pyrénées-Orientales y Abdelaziz Arib), como por la celeridad y tensión suscitada en su desarrollo práctico, puesto que conlleva la difícil garantía de muchos derechos previstos en la legislación francesa, como son el *jour franc*, solicitar asilo, declararse menor o víctima de trata (Barbero, 2020). Este retorno derivado de una denegación se produce o a bordo de los medios de transporte en los que han sido interceptados (en coche o en autobús, en Le Boulou, el Col des Balistres o Puigcerdà; o en el tren, en Portbou, mayoritariamente), o a pie, aunque, salvando el Col des Balistres hacia Portbou, no suele ser lo habitual, dada la orografía montañosa y la distancia entre los pasos fronterizos o lugares de interceptación y los primeros núcleos urbanos en el Estado español.

Cuando la devolución se produce en los términos oficiales de entrega entre cuerpos policiales, se denomina *readmisión*, una medida prevista en virtud del Acuerdo entre la República Francesa y el Reino de España sobre la readmisión de personas en situación irregular, firmado en Málaga el 26 de noviembre de 2002, que regula los supuestos, el procedimiento y la burocracia ínfima para que las autoridades de uno de los Estados firmantes entreguen a las autoridades del otro una persona interceptada sin el permiso pertinente, con constancia de que procede el otro Estado y dentro de las cuatro horas posteriores a su cruce (Barbero, 2017). Sin embargo, en la praxis policial se habla de readmisiones inmediatas (dentro del plazo de las cuatro horas) y normales, generalmente empleadas cuando la persona readmitida ha permanecido una temporada mayor, por ejemplo, internada en un centro penitenciario francés. En los últimos años (2016-2021) se han producido en torno a las 17.000 readmisiones en la frontera hispano-francesa.

¹⁷ [Reglamento \(UE\) n.º 604/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de junio de 2013](#), por el que se establecen los criterios y mecanismos de determinación del Estado miembro responsable del examen de una solicitud de protección internacional presentada en uno de los Estados miembros por un nacional de un tercer país o un apátrida.

Tabla 1

Readmisiones activas y pasivas de personas extranjeras en toda la frontera entre España y Francia (2016-2021)

READMISIÓN	PLANTILLA	2016	2017	2018	2019	2020	2021
ACTIVA	LA JONQUERA	356	477	602	497	186	189
	IRUN	118	58	130	213	74	81
	PORTBOU	56	75	51	86	97	192
	PUIGCERDÀ	5	7	21	9		4
	CANFRANC	4	9	6	1	4	3
	LES	1	18		2		
	UCER	16					
	Total	556	644	810	808	361	469
PASIVA	LA JONQUERA	1494	1971	1723	1046	1142	1599
	IRUN	178	392	752	420	414	1221
	UCER	274	264	211	132	107	105
	PORTBOU	59	78	105	63	44	70
	PUIGCERDÀ	14	13	71	9	55	122
	CANFRANC	10	26	26	21	15	29
	Total	2029	2744	2888	1691	1777	1925

Fuente. Elaboración propia a partir del Portal de la Transparencia y preguntas parlamentarias.

Si observamos los datos, ya sea en materia de readmisiones activas (las que la policía española entrega a la francesa) como en las pasivas (las que la policía española recibe de la francesa), la plantilla de La Jonquera, con 2307 activas y 8975 pasivas, es la comisaria o unidad que más readmisiones ha tramitado en los últimos años. Este dato, siempre con las cautelas requeridas a la recogida y publicación de estadísticas policiales, nos indica, por un lado, que este paso fronterizo podría ser el más transitado de la frontera pirenaica, ya que se consolida con cifras en torno a las 1500 readmisiones de media. No obstante, es preceptivo prestar atención a la evolución de las cifras, ya que Irun registró un incremento considerable en el 2021, con 1221 readmisiones pasivas, lo que podría estar indicando o un cambio de ruta migratoria o un cambio en la praxis policial de readmisión. Por otro lado, en este sentido, las altas cifras de La Jonquera pueden indicar que, a diferencia del espacio fronterizo Irun-Hendaia, donde la geografía urbana permitiría un rechazo sin readmisión contabilizada, en La Jonquera-Le Perthus-Le Boulou, muchas de las denegaciones derivan en readmisiones formales, que son finalmente contabilizadas estadísticamente, al menos hasta los últimos años. A diferencia de los *refus d'entreé*, que no necesariamente son comunicados a las autoridades españolas y en pocas ocasiones implican entrega en el CCPA o en dependencias policiales, las readmisiones sí conllevan una entrega física, concretamente a las comisarías de La Jonquera, Portbou o Puigcerdà. Finalmente, si bien estamos refiriéndonos a personas readmitidas por realizar el cruce entre ambos Estados y procedentes de la frontera sur, en unos pocos casos, la ruta puede haber comenzado en un tercer país europeo, como Italia, por ejemplo. Es el caso de personas que se introducen en camiones de mercancías en Ventimiglia y, pensando que han llegado a puntos como Calais o París, llaman la atención o son descubiertos por el propio chofer. Tras una primera intervención de los Mossos d'Esquadra, es la Policía Nacional quien toma la situación con el fin de proceder, si fuera posible, a solicitar la readmisión a Francia.

Finalmente, y en el caso concreto que nos ocupa, la entrega de personas readmitidas puede conllevar o bien una inmediata puesta en libertad tras comprobar la situación administrativa regular de la persona, o bien la existencia previa de un procedimiento de devolución o expulsión ya incoado; o puede derivar en la detención policial para la incoación de un nuevo procedimiento sancionatorio, principalmente por estancia irregular en España (art. 53.1 de la LOEx), aunque también por actividades delictuales (art. 57.2 de la LOEx) como son la falsedad documental o la facilitación del cruce fronterizo clandestino (art. 313 del Código Penal). Además, estos procedimientos sancionatorios, que prevén como sanción imponible la expulsión del territorio

(art. 57 de la LOEx) también requieren de la intervención de asistencia letrada (art. 22.2 de la LOEx), sobre la que hablaremos en el siguiente apartado. Si miramos los datos publicados por el Defensor del Pueblo en calidad de Mecanismo para la Prevención de la Tortura, durante los años 2020 y 2021, es evidente que La Jonquera, con 1297, es la dependencia policial que más detenciones registra de toda la provincia, e incluso, de toda Cataluña. En el 2020 se produjeron 789 detenciones, una cifra bastante menor que en el 2021, pero seguramente motivada circunstancialmente por las restricciones de la movilidad y el cierre de fronteras debido a la pandemia de la COVID-19. Además, es cierto que, al no constar datos de las dependencias policiales de Portbou, podría haber habido un agrupamiento de ambas localizaciones fronterizas. A este respecto, es llamativo que en la tabla del Mecanismo para la Prevención de la Tortura figure “Instalaciones de la Policía Nacional en La Junquera (Girona)”, y no la denominación oficial de Unidad de Extranjería y Documentación. Mirando a otras zonas, podemos observar que hay oscilaciones importantes de un año a otro: Puigcerdà pasa de 23 a 70, Camprodon baja de 84 a solamente 8, La Seu D’Urgell (Lleida) sube de 5 en 2020 a 32 en 2021. En cualquier caso, sería interesante poder ver la evolución a 5 o 10 años anteriores, pero el desglose por comisarías o Unidades de Extranjería y Documentación no consta en los informes anteriores del MNP respecto a cifras relativas a años previos.

Tabla 2

Detenciones por infracciones de la ley de extranjería en comisaría de la frontera oriental

Órgano policial	2020	2021
Instalaciones de la Policía Nacional en La Jonquera (Girona)	789	1.297
Unidad de Extranjería y Documentación del CNP de Puigcerdà (Girona)	23	70
Unidad de Extranjería de La Seu d’Urgell (Lleida)	5	32
Comisaría Provincial de Girona	30	11
Unidad de Extranjería y Documentación del CNP de Camprodon (Girona)	84	8
Unidad de Extranjería de Les (Lleida)	no consta	0
Unidad de Extranjería y Documentación de Portbou (Girona)	no consta	no consta
Total de comisarías en Girona	926	1.386
Total de comisarías en Lleida	40	37
Total de comisarías en Tarragona	61	55
Total de comisarías en Barcelona	757	1087
Total en Cataluña	1991	2565
Total en frontera catalana (porcentaje respecto a total Cataluña)	901 (45,3%)	1407 (54,8%)

Fuente. Elaboración propia a partir de los informes del 2020 y el 2021 del Mecanismo para la Prevención de la Tortura.

Lo que sí es un hecho irrefutable es que, con 1407 detenciones realizadas por comisarías y unidades ubicadas en la zona pirenaica de Cataluña en el 2021, lo que representa en torno a un 54,8 % del total de detenciones (2565), la cuestión de la frontera terrestre interna con el Estado francés es uno de los asuntos jurídicos y sociales en materia de extranjería más importantes de toda la Comunidad Autónoma.

6 La acogida y garantía de derechos

Siendo una ruta migratoria de gran impacto tanto en dispositivos y medios de control como en las cifras de actuaciones policiales que se derivan, es interesante ahora mirar, también, los recursos y servicios sociales desplegados en la zona pirenaica oriental y destinados a paliar las situaciones de desamparo y las posibles vulneraciones de derechos de las personas migrantes que atraviesan esta frontera. En este sentido, en este

apartado nos vamos a centrar en la asistencia letrada en puestos fronterizos y comisarias, así como en las asociaciones y ONG que prestan ayuda a personas interceptadas en la frontera.

6.1 La asistencia letrada en frontera

Las asistencias a personas detenidas tras una denegación de entrada y readmisión en los pasos de La Jonquera y Portbou las realiza el turno de extranjería del Colegio de la Abogacía de Figueres. Este turno fue de los primeros en crearse en los años 90, entre otros por Joan Puig Pellicer, actual decano. Su comisión de extranjería, junto con otras comisiones de extranjería de la zona pirenaica, como las de Gipuzkoa y Zaragoza, fue una de las que llamaron la atención sobre la vulneraciones del derecho a la asistencia letrada de personas rumanas y búlgaras readmitidas por la policía española (Chueca et al., 2006; Puig Pellicer, 2006). Actualmente, cuenta con 51 abogadas y abogados, que hacen guardias de 24 horas, cobrando 76 euros por expediente, pero con un límite de facturación de cinco expedientes (en referencia con el turno penal), aunque las asistencias reales sean más.

Como muestra de la actividad, según datos aportados por el Colegio de la Abogacía de Figueres, en el 2021, realizaron un total de 1655 asistencias, mayoritariamente en La Jonquera (1197 asistencias), seguidas de Portbou (386 asistencias) y, finalmente, la zona urbana de Figueres (72 asistencias). Concretamente, estas asistencias del turno de extranjería por infracción de la ley de extranjería se realizan en múltiples lugares y siguiendo lógicas complejas.

Las asistencias en las fronteras de La Jonquera y Portbou son motivadas por expedientes sancionatorios preferentes (48 horas para alegaciones) derivados de las “readmisiones pasivas inmediatas” (personas interceptadas en Le Boulou o Cerbère) y las “pasivas diferidas” (personas procedentes de cumplir condenas en cárceles francesas). Ahora bien, las asistencias no son por rechazos o readmisiones en sentido estricto, ya que apenas constan documentos y hechos fácticos en los expedientes –recordemos que el acuerdo sobre readmisión firmado en Málaga habla de “sin formalidad alguna”–, sino por las posibles posteriores aperturas de procedimientos de expulsión. Además, la unidad de intervención policial destinada como refuerzo en frontera también hace redadas en la propia Figueres, en las cercanías de la estación de tren, la de autobús o el hospital, pero traslada a las personas detenidas a La Jonquera. Finalmente, hemos de referirnos a las asistencias de extranjería vinculadas a tipos penales que se refieren a expedientes de expulsión agravada (art. 57.2 de la LOEx) para extranjeros reclusos en el centro penitenciario de Puig de les Basses, aunque las ejecuciones se realizan de forma directa¹⁸ desde la cárcel; a asistencias en frontera por falsedad documental, órdenes de búsqueda europeas o pertenencia a redes de cruce clandestino; o a asistencias ocasionales a personas extranjeras reincidentes, detenidas por los Mossos d’Esquadra. Apenas hay expedientes de solicitud de internamiento en el CIE de Zona Franca (Barcelona).

Las condiciones en que se realizan las asistencias, tal y como relatan los informantes cualificados del Colegio, distan de los estándares marcados por la normativa: además de las distancias físicas (20 km a La Jonquera, 35 km a Portbou y 50 km entre ambas), las dependencias de la comisaría de La Jonquera son muy básicas, y no hay sala de entrevista privada con el abogado (los calabozos fueron reformados tras una queja presentada por la inspección del Defensor del Pueblo); y en Portbou se logró que con motivo de la COVID-19, se ampliaran las dependencias a la sala de inspección de equipaje de la estación de tren; y es frecuente que la asistencia del intérprete de árabe o francés, y más con idiomas más minoritarios, sea telefónicamente, ya que generalmente están atareados en los Juzgados de Figueres o Barcelona. Por el contrario, las asistencias letradas en Puigcerdà y Camprodon son diferentes. A diferencia de La Jonquera, donde los procedimientos que se abren son casi siempre preferentes (alegaciones en 48 horas, art. 63 de la LOEx), en Puigcerdà y Camprodon acostumbran a abrir procedimiento ordinario (alegaciones en 15 días, art. 63 *bis* de la LOEx). Eso se debe a que estas asistencias en frontera no son tan inmediatas ya que pertenecen al Colegio de la Abogacía de Girona y, por eso, solamente envían un fax al Colegio, comunicando la apertura del expediente sancionador, para que designen a un abogado.

¹⁸ Sobre expulsiones exprés, Barbero, 2018a.

6.2 Asociaciones y ONG de acogida

En el lado sur de la frontera, apenas hay tejido público de apoyo a migrantes en tránsito. El albergue de Cruz Roja asiste principalmente a personas que han sido devueltas por la policía francesa, y que, tras ser entregadas a la comisaria de La Jonquera, son liberadas sin derivación a recursos de asistencia o acogida. Frente a las 8.115 personas que fueron atendidas en todo el 2021 en el albergue de Cruz Roja de Irun (frontera occidental, País Vasco), en La Jonquera, entre enero y noviembre del 2021, se realizaron 68 asistencias, relativas a 59 hombres y 9 mujeres, en su mayoría procedentes de Argelia o Marruecos, que habían entrado por Levante o Canarias, y con la siguientes anotaciones en la base de datos: “expulsat de França”, “ordre d’expulsió d’Espanya” (orden de expulsión de España) o “vol anar a França” (quiere ir a Francia). La casuística secundaria también hace referencia a personas procedentes de otros países africanos, o incluso Afganistán, y en su día, familias procedentes de Siria. La asistencia suele consistir en un kit de comida y vestimenta y dinero para el billete de autobús a Figueres o Girona capital, donde la situación también es compleja, ya que las plazas en esos albergues de Cruz Roja, Cáritas y otras ONG están destinadas a la población local. Si la persona entra dentro de programas de protección internacional o especial vulnerabilidad gestionados por Cruz Roja, se le ofrece alojamiento en alguna de las pensiones de La Jonquera, ya que no se trata de un dispositivo residencial. En otras ocasiones, son las redes de las comunidades migrantes y religiosas establecidas en la región las que también suelen dar acogida y apoyo a sus connacionales.

En el lado norte, si bien desde los últimos meses de 2022 se están produciendo acciones de monitorización de la frontera y encuentros de colectivos sociales para una mejor acción coordinada, la situación de falta de asistencia institucional es similar. Varios testimonios de personas de colectivos sociales dibujan un panorama de desamparo institucional. Como declaró Josie Boucher, de la Association de solidarité avec tous les immigrés (ASTI 66): “No estamos organizados como del lado francés de los Alpes y no podemos hacerlo por el momento, por falta de fuerzas militantes” [traducción propia] (*Reporterre*, 22 de febrero de 2022). Lugares como Le Boulou, Le Perthus o Cerbère no están acondicionados para dar acogida a las personas recién llegadas de la frontera. Jacques Ollion de La Cimade 66 nos dijo “Hay mucha gente que se queda en la calle porque a partir de ciertas horas ya no hay trenes desde Cerbère a otros lugares de Francia. Ha habido algunos casos en los cuales se han atacado algunos comercios, y esto, por supuesto que genera muchos problemas de convivencia. Nosotros escribimos al prefecto de Pirineos Orientales para que estableciera un lugar de acogida gestionado por alguna asociación como la Cruz Roja, que distribuyera comida o ropas. Jamás nos respondió” (entrevista el 25 de noviembre de 2021). La situación, una vez en Perpignan, tampoco mejora. Flora, presidenta de la asociación Au cœur de l’humanité 66, manifestó que “Cada vez hay más gente durmiendo en la calle, sobre cartones. Cada día llegan unas cincuenta personas en un estado deplorable, a veces descalzas, entre ellos muchos menores y algunas familias” [traducción propia] (*Infomigrants*, 2 de febrero de 2022).

7 Reflexiones finales en torno a una frontera resituada

La frontera oriental pirenaica es una frontera compleja, en constante transformación, y juega un importante papel en la lógica europea de contención de los movimientos secundarios. Cuenta con pasos fronterizos principales, como La Jonquera y, en menor medida, Portbou, con grandes dispositivos de control policial para potenciales terroristas que acaban siendo meros migrantes en tránsito con precaria o ninguna documentación; y con pasos muy secundarios, como las serpenteantes carreteras de La Vajol o Coustouges, con meros bloques de hormigón cerrando el paso rodado a locales cuyas vidas transfronterizas se ven altamente incomodadas.

Este estudio se ha realizado para verificar la hipótesis de que ya no se trata de una frontera ubicada en la histórica línea de demarcación de la soberanía de los grandes tratados, sino que, a partir de la apuesta europea de eliminación de controles fronterizos, ha sido ahora resituada en localizaciones operativas como peajes o estaciones alejadas de la línea, fruto de la reintroducción de los controles antiinmigración franceses y las redadas de la policía española, que siguen una lógica distinta: el gobierno de la irregularidad móvil.

Es relevante incidir en que esta resituación del control se produce a través de decisiones de mandos policiales, canjes de notas (instrumento de naturaleza internacional, pero de mera ejecución)¹⁹ y *arrêtées* de la prefectura

¹⁹ Puede consultarse el [Dictamen del Consejo de Estado 55253, de 22 de noviembre de 1990](#), sobre la naturaleza jurídica del Canjes de Notas entre España y Francia de 9 de febrero-19 de marzo de 1990, por los que se modificaron los Acuerdos de 25 de agosto de

francesa. Se trata de actos gubernativos altamente discrecionales, con los que se regulan las actividades fronterizas y que modulan la actual configuración de la frontera, la ubicación de los controles, las relaciones entre cuerpos integrados en la cooperación transfronteriza, pero que, en cierto modo, también constituyen prácticas que inciden directamente en derechos fundamentales de los migrantes extranjeros (y población residente) objeto en estos controles, derechos que sí derivan de normas de alto rango como puede ser la ley orgánica de extranjería o la propia Constitución, o tratados europeos e internacionales. Un derecho aludido expresamente en este texto es el derecho a la asistencia letrada, que es garantizado de manera tenaz por los turnos de extranjería, pero con grandes limitaciones, entre las que se encuentra el concepto indeterminado, aparentemente legal, “sin formalidad alguna”, del acuerdo sobre readmisión firmado en Málaga, que impide controlar la detención y la entrega originarias del expediente de expulsión, las deficiencias técnicas en la asistencia y las distancias entre comisarías, tanto para asistencias letradas como para intérpretes lingüísticos, lo cual puede derivar en situaciones de indefensión y una evidente extenuación profesional. En este sentido, puesto que se trata de materias propias del ELSJ (derechos fundamentales, asilo, controles policiales en fronteras interiores...), no sería descabellado que organizaciones sociales o personas migrantes perjudicadas plantearan este tipo de inconsistencias jurídicas ante instancias europeas como la Comisión de Libertades Civiles, Justicia y Asuntos de Interior del Parlamento Europeo, la Agencia de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, la Comisión Europea o, más concretamente, el TJUE, al igual que los casos jurisprudenciales mencionados en este artículo, con el fin de garantizar una interpretación conforme a lo establecido en el vigente Tratado de la Unión Europea.

Ligado con lo anterior, las escasas vías de comunicación marcadas por la difícil orografía y la estructura económica y social volcada al turismo estacional y a la venta de tabaco y alcohol y la prostitución contribuyen a que, a día de hoy, no existan importantes dispositivos sociales de naturaleza pública ni redes de organizaciones sociales adecuadas a las cifras de tránsito migrante que se barajan. Esta sensación de no lugar, que decía el antropólogo Marc Augé, atribuye el carácter de frontera encontrada involuntariamente, y no buscada. Dicho, en otros términos, no es lugar al que se llega con el fin de cruzar por su facilidad o su buena acogida; sino que, a diferencia de la ruta atlántica (Irun-Baiona), donde, en los últimos años, se han consolidados albergues y redes ciudadanas de acogida, la presencia de migrantes vagando por las calles de La Jonquera o Portbou se debe principalmente a personas que, viajando en autobuses o trenes procedentes de Barcelona, Levante o Andalucía han sido devueltas al Estado español. Ante esta situación de desamparo, es posible que incluso regresen a Figueres, Barcelona u otras ciudades más importantes para intentar tomar de nuevo un medio de transporte transfronterizo.

En definitiva, todo lo anterior incide directamente en lo que López-Sala (2022) decía en referencia al concepto de fronteras multisituadas, que modulan en tránsito en el tiempo y en la geografía. En el caso de esta frontera oriental, podría tener el efecto de modificar la ruta y los tiempos de cruce, ya que, si bien puede ser la ruta inicial principal en los mapas y de las agencias de transporte transfronterizo, la dificultad de tránsito debido a la efectividad operativa de los controles franceses y la ausencia de redes de apoyo y solidaridad puede estar derivando la ruta en los últimos años hacia el País Vasco. En mi opinión, esta tendencia se mantendrá mientras se prolongue la reintroducción de controles internos. Por el contrario, en un escenario de restablecimiento de la total movilidad intracomunitaria, la parte oriental de la frontera pirenaica, al tiempo que se situará de nuevo como la principal ruta migratoria hacia Centroeuropa, las cifras de detenciones y rechazos en frontera decaerán; y, en consecuencia, también las posibles vulneraciones de derechos de las personas migrantes. Este sería el escenario ideal de libre circulación de personas al que aparentemente siempre ha aspirado el proyecto europeísta.

1969 y de 12 de marzo de 1985, que habían dispuesto la creación de Oficinas de Controles Nacionales Yuxtapuestos en Cerbère y en Port-Bou; y donde se concluye “Que no todo acto de ejecución de un tratado realizado de común acuerdo por órganos de las Administraciones públicas de las Partes contratantes constituye un convenio internacional”.

8 Referencias

- Álvarez Rodríguez, Aurelia. (1995). La entrada en vigor de la libre circulación de personas en siete de los quince países de la Unión Europea. *Revista Española de Derecho Internacional*, 47, 325-332.
- Amigoni, Livio, Aru, Silvia, Bonnin, Ivan, Proglío, Gabriele, y Vergnano, Cecilia. (eds.) (2021). *Debordering Europe. Migration and Control Across the Ventimiglia Region*. Palgrave Macmillan.
- Avarguez, Sophie, y Harlé, Aude. (2016). « Consommer » à la frontière : usages et perceptions en territoire catalan. *Territoire en Mouvement*, 29. <https://doi.org/10.4000/tem.3047>
- Barbero, Iker. (2017). [La readmisión de extranjeros en situación irregular entre Estados miembros: consecuencias empírico-jurídicas de la gestión policial de las fronteras internas](#). *CEFD Cuadernos Electrónicos de Filosofía Del Derecho*, 36.
- Barbero, Iker. (2018a). Estudio jurídico-empírico de la detención, internamiento y expulsión de extranjeros en el País Vasco: especial examen a las expulsiones exprés. *Migraciones*, 45, 143-171. <https://doi.org/10.14422/mig.i45.y2018.006>
- Barbero, Iker. (2018b). The European Union Never got Rid of Its Internal Controls. A Case Study of Detention and Readmission in the French-Spanish Border. *European Journal of Migration and Law*, 20(1), 1-27. <https://doi.org/10.1163/15718166-12340018>
- Barbero, Iker. (2019). Los turnos de abogados de extranjería en el debate de la industria de las migraciones. *Política y Sociedad*, 56(2), 451-471. <https://doi.org/10.5209/poso.57942>
- Barbero, Iker. (2020). A Ubiquitous Border for Migrants in Transit and Their Rights. Analysis and Consequences of the Reintroduction of Internal Borders in France. *European Journal of Migration and Law*, 22(3), 366-385. <https://doi.org/10.1163/15718166-12340080>
- Barbero, Iker. (2021). When Return Orders Are More than Just a Deportation Receipt. Transit Migration and Socio-legal Meanings of Administrative Documents. *Journal of Immigrant and Refugee Studies*, 21 (1). <https://doi.org/10.1080/15562948.2021.2017098>
- Barbero, Iker. (2021b). Refugiados en contención: lógicas de (in)movilidad en materia de derecho de asilo en la Frontera Sur. *Revista CIDOB d'Afers Internacionals*, 129, 179-202. <https://doi.org/10.24241/rcai.2021.129.3.179>
- Barbero, Iker, y Blanco, Cristina. (2022). Migration in transit: a challenging concept for public and social policy. *Calitatea Vieții*, 33(2), 1-16. <https://doi.org/10.46841/RCV.2022.02.03>
- Barbero, Iker, y Donadio, Giacomo. (2019). La externalización interna de las fronteras en el control migratorio en la UE. *Revista CIDOB d'Afers Internacionals*, 122, 137-162. <https://doi.org/10.24241/rcai.2019.122.2.137>
- Bigo, Didier. (2009). Immigration controls and free movement in Europe. *International Review of the Red Cross*, 91(875), 579-591. <https://doi.org/10.1017/S1816383109990385>
- Blasi Boher, Alexandre. (2021). *Les agendas del tinent Blasi (1939-1942)*. Generalitat de Catalunya.
- Calvet, Josep. (2008). *Les muntanyes de la llibertat. El pas dels evadits pels Pirineus durant la Segona Guerra Mundial*. L'Avenç.
- Capdevila Subirana, Joan. (2009). [Historia del deslinde de la frontera Hispano-Francesa. Del tratado de los Pirineos \(1659\) a los tratados de Bayona \(1856-1868\)](#). Centro Nacional de Información Geográfica.
- Carrera, Sergio, Stefan, Marco, Cortinovis, Roberto, y Luk, Ngo Chun. (2019). [When mobility is not a choice. Problematising asylum seekers' secondary movements and their criminalisation in the EU](#). *CEPS Paper in Liberty and Security in Europe*, 11.

- Casella Colombeau, Sara. (2017). Policing the internal Schengen borders—managing the double bind between free movement and migration control. *Policing and Society*, 27(5), 480-493. <https://doi.org/10.1080/10439463.2015.1072531>
- Castells Arteché, José Manuel. (1974). *El derecho de libre desplazamiento y el pasaporte en España*. Seminarios y Ediciones.
- Chueca, Angel, Aguelo, Pascual, Almandoz, Iñaki, Puig Pellicer, Joan Ramón, y Batalla, Marisol. (2006). *Informe sobre la problemática de la asistencia letrada en las fronteras interiores Schengen*. Consejo General de la Abogacía Española.
- Donadio, Giacomo. (2022). Experiencias de solidaridad y acogida hacia las personas en tránsito en espacios de control fronterizo: El caso de Hegoalde (País Vasco Sur). En Iker Barbero (ed.), *El tránsito de personas migrantes desde la perspectiva de los derechos y la acogida digna* (pp. 271-304). Tirant lo Blanch.
- Eychenne, Émilienne. (1998). *Pyrénées de la liberté : les évasions par l'Espagne, 1939-1945*. Privat.
- Fittko, Lisa. (1988). *Mi travesía de los Pirineos. Evocaciones 1940/41*. Muchnik Editores.
- Galcera i Abella, Anna, y Parralejo, Juan. (1990). [Portbou-Cervera, o l'impacte territorial de la frontera](#). *Revista de Girona*, 140, 79-85.
- Hosta Rebés, Montserrat. (2011). Històries de la frontera. Els expedients de frontera del fons del Govern Civil de Girona. *Annals de l'Institut d'Estudis Empordanesos*, 469-490. <https://doi.org/10.2436/20.8010.01.93>
- House, Ariela. (2018). [La frontera estatal a la Catalunya contemporània: una historiografia del període després dels tractats de Baiona](#). *Índice Histórico Español*, 131, 33-52.
- House, Ariela. (2020). Passports and mobility at Spain's border with France, 1966– 1978. En Christian Wille y Birte Nienaber (eds.), *Border Experiences in Europe* (pp. 61-83). Nomos Verlagsgesellschaft MbH & Co. KG. <https://doi.org/10.5771/9783845295671>
- Illamola Dausà, Mariona. (2012). [Controles fronterizos y controles de identidad dentro del espacio Schengen](#). *Revista de Derecho Comunitario Europeo*, 41, 205-220.
- Jané, Oscar. (2022). Controlar la frontera en Cataluña. Fortificar y dominar el espacio en la época moderna. *Vínculos de Historia*, 11, 170-188. https://doi.org/10.18239/vdh_2022.11.07
- Lendaro, Annalisa, y Sommer-Houdeville, Thomas. (2021). Sanctuary cities in Francia? L'accoglienza dei migranti nel Paese basco. *Mondi Migranti*, 3, 65-87.
- López-Sala, Ana. (2022). Entre la transferencia y el bloqueo. Fronteras multisituadas y movibilidades de tránsito en la periferia europea. En Iker Barbero (ed.), *El tránsito de personas migrantes desde la perspectiva de los derechos y la acogida digna* (pp. 125-144). Tirant lo Blanch.
- López-Sala, Ana, y Moreno-Amador, Gracia. (2020). En busca de protección a las puertas de Europa: refugiados, etiquetado y prácticas disuasorias en la frontera sur española. *Estudios Fronterizos*, 21. <https://doi.org/10.21670/ref.2006048>
- Mangas Martín, Araceli. (2012). Algunos desarrollos jurisprudenciales sobre asilo e inmigración irregular en la Unión Europea. En Mariano Aznar Gómez (coord.), *Estudios de Derecho Internacional y Derecho Europeo en Homenaje al Profesor Manuel Pérez González* (pp. 1629-1644). Tirant lo Blanch.
- Mínguez Anaya, Adrián Blas. (2012). *Los Campos de Argelés, St. Cyprien y Barcarés. 1939-1942*. Memoria Viva.
- Montellà, Assumpta. (2007). *El setè camió. El tresor perdut de la República*. Ara Llibres.
- Moya Malapeira, David. (2002). La devolución de extranjeros en el ordenamiento jurídico español. *Revista Vasca de Administración Pública. Herri-Arduralaritzako Euskal Aldizkaria*, 62, 189-262.

- Olesti Rayo, Andreu. (2012). El Espacio Schengen y la reinstauración de los controles en las fronteras interiores de los Estados miembros de la Unión Europea. *Revista d'Estudis Autònoms i Federals*, 15, 44-84.
- Picozza, Fiorenza. (2021). *The Coloniality of Asylum. Mobility, Autonomy and Solidarity in the Wake of Europe's Refugee Crisis*. Rowman y Littlefield.
- Puig Pellicer, Joan Ramón. (2006). Asistencia letrada en la frontera de la Jonquera. *Revista de Derecho Migratorio y Extranjería*, 13, 279-282.
- Rodríguez Candela, José Luis, y García España, Elisa. (1996). La devolución del extranjero. *La Ley: Revista Jurídica Española de Doctrina, Jurisprudencia y Bibliografía*, 5, 1338-1350.
- Rubió Coromina, Jordi. (2015). [La frontera permeable: els Pirineus gironins \(1936-1938\)](#). *Revista de Girona*, 292, 80-83.
- Ruquet, Miquel. (2014). [Deserció i insubmissió a la frontera dels Pirineus durant la Primera Guerra Mundial](#). *Plecs d'Història Local*, 154, 8-10.
- Sanchez, Jean-Christophe. (2018). Les Pyrénées : histoire d'une frontière. Quand la frontière pyrénéenne fut fermée ! *Revue de Comminges et des Pyrénées centrales*, 1, 181-200.
- Sanguin, André-Louis. (2014). The Schengen Effects at the EU's Inner Borders: Cheaper stores and Large-scale legal Prostitution. The case of the La Jonquera Area (Catalonia-Spain). En Milan Bufon, Julian Minghi y Anssi Paasi (eds.), *The New European Frontiers: Social and Spatial (Re)Integration Issues in Multicultural and Border Regions* (pp. 196-207). Cambridge Scholars Publishing.
- Solanes Corella, Ángeles. (2016). [Entre Schengen y Dublín: reivindicar el asilo como un derecho en la Unión Europea](#). *Documentación Social*, 180, 149-166.
- Tazzioli, Martina. (2020a). Governing migrant mobility through mobility: Containment and dispersal at the internal frontiers of Europe. *Environment and Planning C: Politics and Space*, 38(1), 3-19. <https://doi.org/10.1177/2399654419839065>
- Tazzioli, Martina. (2020b). *The Making of Migration: The Biopolitics of Mobility at Europe's Borders*. SAGE Publications, Inc. <https://doi.org/10.4135/9781526492920>
- Van der Woude, Maartje A.H., y Van Berlo, Patrick. (2015). Crimmigration at the internal borders of Europe? Examining the Schengen governance package. *Utrecht Law Review*, 11(1), 61-79. <https://doi.org/10.18352/ulr.312>
- Van der Woude, Maartje A. H. (2020). A Patchwork of Intra-Schengen Policing: Border Games over National Identity and National Sovereignty. *Theoretical Criminology*, 24(1), 110-131. <https://doi.org/10.1177/1362480619871615>