

CA-MINANDO
FRONTERAS



MONITOREO
DERECHO
A LA
20
23
VIDA



Informe del Observatorio de Derechos Humanos de Ca-minando Fronteras

Edición: Diciembre 2023

<https://caminandofronteras.org/>

Ilustraciones: Ana Martínez Hernández

Maquetación: Crash Estudio Gráfico

Licencia de Producción de Pares



MONITOREO DERECHO A LA VIDA 2023

CAPÍTULO I

pág. 4 SEGUIMOS HACIENDO MEMORIA POR LAS VÍCTIMAS Y POR SUS FAMILIAS

CAPÍTULO II

pág. 10 LA NECROFRONTERA ARRASA CON LAS VIDAS

CAPÍTULO III

pág. 14 LAS RUTAS ATLÁNTICAS DE LA FRONTERA OCCIDENTAL EUROAFRICANA

pág. 14 LA RUTA DE AGADIR A DAJLA

pág. 22 LA RUTA DE LOS CAYUCOS: EL CASO DE SENEGAL

pág. 32 LA RUTA DE LOS CAYUCOS: MAURITANIA

pág. 36 LA RUTA DE LOS CAYUCOS: GAMBIA

CAPÍTULO IV

pág. 39 LAS RUTAS MEDITERRÁNEAS DE LA FRONTERA OCCIDENTAL EUROAFRICANA

pág. 39 LA RUTA ARGELINA DEL MEDITERRÁNEO OCCIDENTAL

pág. 44 LA RUTA DEL ESTRECHO

pág. 49 LA RUTA DE ALBORÁN

pág. 54 EPÍLOGO

Esta es una guía interactiva:

- Pincha sobre la numeración de cada página para volver al índice.
- Pincha sobre las secciones del índice para acceder a la página correspondiente.
- Pincha sobre las direcciones web para acceder directamente a la url

SEGUIMOS HACIENDO MEMORIA POR LAS VÍCTIMAS Y POR SUS FAMILIAS

1. Ca-minando Fronteras (2022). *Victimas de la necrofrontera 2018-2022. Por la memoria y la justicia*. (Disponible en: <https://caminandofronteras.org/monitoreo/victimas-necrofrontera-2018-2022/>)

2. *Diversos representantes políticos del PP o de Vox han realizado declaraciones xenófobas y deshumanizantes sobre la llegada de personas migrantes a territorio español, desde compararles con "fardos que se envían y se van dejando por la Península" como hizo la presidenta de la Comunidad de Madrid, Isabel Díaz Ayuso, hasta asegurar que había que controlarles y "ponerles una marca como a los animales", como afirmó Salvador Escudero, concejal del PP en Torrox, pasando por el alegato de Rocio Monasterio (VOX) en favor de "expulsar" de Madrid "fletando autobuses" a aquellos migrantes procedentes de Canarias. Para más información, ver: Rozas, R. (2023) "La deriva racista del PP: de los "fardos" de Ayuso a señalar a los migrantes como causantes de enfermedades", (disponible en: https://www.elplural.com/autonomias/madrid/deriva-racista-pp-fardos-ayuso-senalar-migrantes-causantes-enfermedades_319048102); Riveiro, A. y Moraga, C. (2023) "El PP se suma al discurso xenófobo de Vox ante la crisis migratoria", (disponible en: https://www.eldiario.es/politica/sector-pp-comandado-ayuso-suma-discurso-xenofobo-vox-crisis-migratoria_1_10632489.html), y Mateo, J. J. (2023) "Vox reclama a Ayuso que expulse fletando autobuses a los migrantes llegados a Madrid desde Canarias", (disponible en: <https://elpais.com/espana/madrid/2023-11-02/vox-reclama-a-ayuso-que-expulse-fletando-autobuses-a-los-migrantes-llegados-a-madrid-desde-canarias.html>)*

3. *En este sentido, la Oficina de las Naciones Unidas contra las Drogas y el Delito (UNODC) ponía en tela de juicio las detenciones arbitrarias a personas migrantes acusadas de ser patrones de embarcación, tal y como se recoge en un informe monográfico publicado sobre la ruta canaria en 2022. En él se reconoce que en muchas ocasiones se trata de personas que no tienen relación con las redes de tráfico y que únicamente son personas que toman estas rutas migratorias. Para más información, véase UNODC (2022) "Northwest African (Atlantic) Route - Migrant Smuggling from the Northwest African coast to the Canary Islands (Spain)". Disponible en: https://www.unodc.org/res/som/docs/Observatory_StoryMap_3_NorthWestAfrica.pdf*

El equipo de Ca-minando Fronteras se une un año más al dolor de las familias y comunidades por las víctimas de la Frontera Occidental Euroafricana. Nuestra organización pone al servicio de la Memoria y la Justicia el trabajo del Observatorio de Derechos Humanos, y sistematiza los terribles datos de la muerte en las distintas rutas migratorias de acceso al Estado español.

El año 2023 se convierte en el más mortífero desde que tenemos registros, y si en 2021¹ fueron 4639 las víctimas y 12 personas murieron al día en los cruces migratorios, en el 2023 las cifras de la vergüenza se elevan a 6.618 con una estadística de 18 muertes diarias.

La ruta Atlántica hacia las islas Canarias vuelve a ser la región migratoria más letal del mundo durante este periodo, engrosando estos datos. En esta zona de tránsito hay que destacar durante este año el aumento de salidas desde los lugares más lejanos de la ruta, como son Mauritania, Senegal y Gambia. En concreto, a partir del mes de junio el aumento de los cayucos provenientes de Senegal muestra el éxodo de su población provocado, como veremos a lo largo de este informe, por una gran inestabilidad social y política en el país.

"Aún no hemos asumido las pérdidas de vida del año 2006, en este barrio son cientos de pescadores que se fueron y nunca volvieron. Es un tabú, muy difícil hacer el duelo. Cada familia, cada persona lo hace, pero no es algo que se haya expuesto de forma colectiva. No sabemos qué va a pasar ahora con estas nuevas víctimas, qué va a hacer el pueblo de Senegal con su memoria", declara una activista senegalesa.

A pesar de estas terribles cifras del año 2023, los Estados han invisibilizado con sus políticas a las víctimas y los relatos oficiales han puesto el foco en los datos de llegadas a territorio español obviando a las muertas y desaparecidas. El análisis de la situación en la frontera por parte de las autoridades se ha centrado más en los discursos de control, permitiendo la difusión de mensajes racistas y xenófobos que incluso han sido promocionados por responsables institucionales². Tampoco se ha estructurado una reflexión sobre el impacto que las políticas migratorias y de control de fronteras han tenido en el derecho a la vida, ni en la situación especial de expulsión de las personas de países que, como Senegal, sufren conflictos graves.

El 2023 ha sido un año especialmente complicado para hacer memoria y buscar verdad, reparación y justicia para las víctimas de las fronteras. Ca-minando Fronteras ha tenido que reforzar sus equipos en terreno para dar respuesta a las miles de familias en búsqueda de sus seres queridos, sobre todo en la zona Atlántica.

Por ello, hemos aumentado nuestra capacidad de respuesta a las necesidades generadas en Senegal y Canarias, y nos hemos enfrentado a un enorme tabú alrededor de las muertes en las fronteras. Un silencio sobre las víctimas que se ha visto aumentado por el miedo a Estados que responden con represión y detenciones³ a quienes se atreven a alzar la voz. Durante nuestra investigación hemos también constatado un aumento de la persecución, estigmatización y criminalización de las familias que buscan a sus seres queridos.

“Llevaban muchos días desaparecidos, tenían que buscarlos y no lo hicieron, después aparecieron en Cabo Verde, mucha gente muerta, mucha. Se habían quedado parados, si les hubiesen buscado nadie habría muerto. Salimos a la calle a protestar y después la policía vino y detuvo a las familias de las víctimas en las casas, se llevaron a primos, hermanos, incluso a madres. No podemos ni hablar”, explica el tío de uno de los fallecidos.

Sabemos también que la aceptación social de esos tabúes favorece a las políticas de control de fronteras y a los discursos racistas y deshumanizadores que las sostienen.

Por ello, un año más nuestras cifras rompen el muro del silencio, impuesto por las políticas de control migratorio en un período terriblemente doloroso. Publicamos datos que son necesarios para la reparación individual, familiar y comunitaria del daño que producen las muertes colectivas en las fronteras.

Este informe pretende también, como los otros que ya hemos publicado, ser un instrumento de restauración de la memoria. Es una herramienta que clama por el final de las necropolíticas⁴ en la Frontera Occidental Euroafricana, y sirve de instrumento para la lucha de las comunidades y las familias por la no repetición. Tenemos que denunciar que los protocolos que provocan muerte en el control fronterizo son cada vez más explícitos, más obscenos, y se repiten de la misma forma en todas las fronteras europeas⁵.

Por ello, nuestro Observatorio de Derechos Humanos de la Frontera Occidental Euroafricana, en su mayoría una frontera marítima que comprende desde el Mediterráneo Occidental hasta el Atlántico, ha desarrollado un monitoreo exhaustivo acompañado de las comunidades y familiares que nos ha permitido obtener los datos que presenta este informe. Es un trabajo complejo que no podríamos realizar sin nuestros equipos multidisciplinares que tienen una presencia transnacional en frontera y que prestan asistencia a través de teléfonos de emergencia 24 horas todos los días del año.

Nuestra investigación parte de información proporcionada por fuentes primarias, que posteriormente es analizada en nuestro sistema de base de datos. Los resultados obtenidos están dirigidos en primera instancia a las comunidades migrantes y las familias, en una contribución a su lucha por la defensa de la vida frente a la necropolítica fronteriza.

“Llevo casi un año buscando a mis primos, que salieron de Argelia en un pequeño barco con otras 21 personas. No hemos tenido noticias de ellos desde que se fueron. Hemos estado varias veces en España y hemos visitado hospitales, tanatorios, comisarías y cárceles, pero no hemos encontrado ningún rastro de ellos. Hemos llegado a la conclusión de que algo grave ocurrió durante su travesía, pero en ausencia de cadáveres y autenticaciones no podemos lamentarnos. Queremos saber la verdad sobre lo ocurrido y lo que ocurre cada día en el Mediterráneo en la ruta argelina”, afirma un familiar de dos desaparecidos en la ruta argelina.

Las dinámicas instaladas en las necrofronteras europeas se repiten año tras año formando parte de los resortes del control migratorio, y el número de víctimas no deja de crecer. La situación de ataque a la vida de las personas que se mueven es totalmente inaceptable, y esperamos que este informe aporte luz y herramientas para seguir defendiendo la vida.

“Dicen que su cuerpo está en Marruecos, en Dajla, otros que está en la cárcel, que los detuvieron cuando llegaron a las costas de Marruecos. Mi hermano ha ido allí pero la información no es clara, los cuerpos de la morgue ya están enterrados, no sabemos qué hacer, en Marruecos no es fácil porque a mi hermano la gendarmería le ha interrogado. Nadie tiene piedad, es horrible”, denuncia la hermana de un desaparecido.

4. La necropolítica es, para el filósofo camerunés Achille Mbembe, el uso del poder social y político para dictar qué personas pueden vivir y quiénes deben morir, ya sea por acción (como sucede con los casos de agresión policial y otras violencias físicas infligidas contra las comunidades migrantes) o por omisión (como sucede cuando las embarcaciones en peligro en el mar no son buscadas por las autoridades competentes). Para más información sobre el concepto “necropolítica” y su significado, ver: Mbembe, A. (2011) “Necropolítica”. Ed. Melusina.

5. En este sentido, hay que destacar el naufragio de un barco pesquero frente a las costas de Grecia en junio de este año, en el que se recuperaron 82 cuerpos y donde desaparecieron más de 500 personas, y que constituye en términos numéricos la tragedia de mayor magnitud en las rutas migratorias mediterráneas desde que se tienen registros. La tragedia no se habría producido de no ser por la tardanza en la activación de medios de rescate por parte de las autoridades griegas. Para más información, ver: Chen et al. (2023) “Greek migrant boat wreck may be Mediterranean’s ‘worst ever tragedy’ with hundreds still missing”. (Disponible en: <https://edition.cnn.com/2023/06/17/world/greece-boat-worst-ever-tragedy-mediterranean-sea-intl-hnk/index.html>)



6.618

víctimas en las rutas de
acceso a España durante el
año 2023

#DerechoAlaVida2023

CA MINANDO
FRONTERAS

VÍCTIMAS MUJERES E INFANCIA



363

mujeres

han muerto en su intento de alcanzar las costas españolas

384

niñas y niños

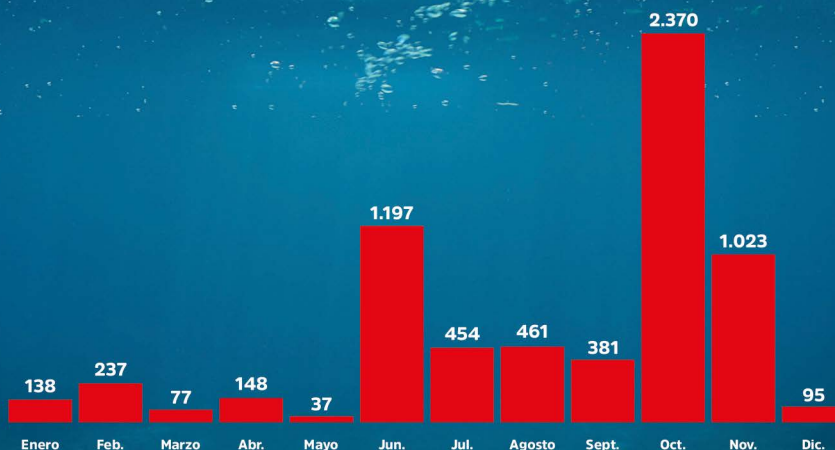


#DerechoAlaVida2023

CA MINANDO
FRONTERAS

VÍCTIMAS POR MESES

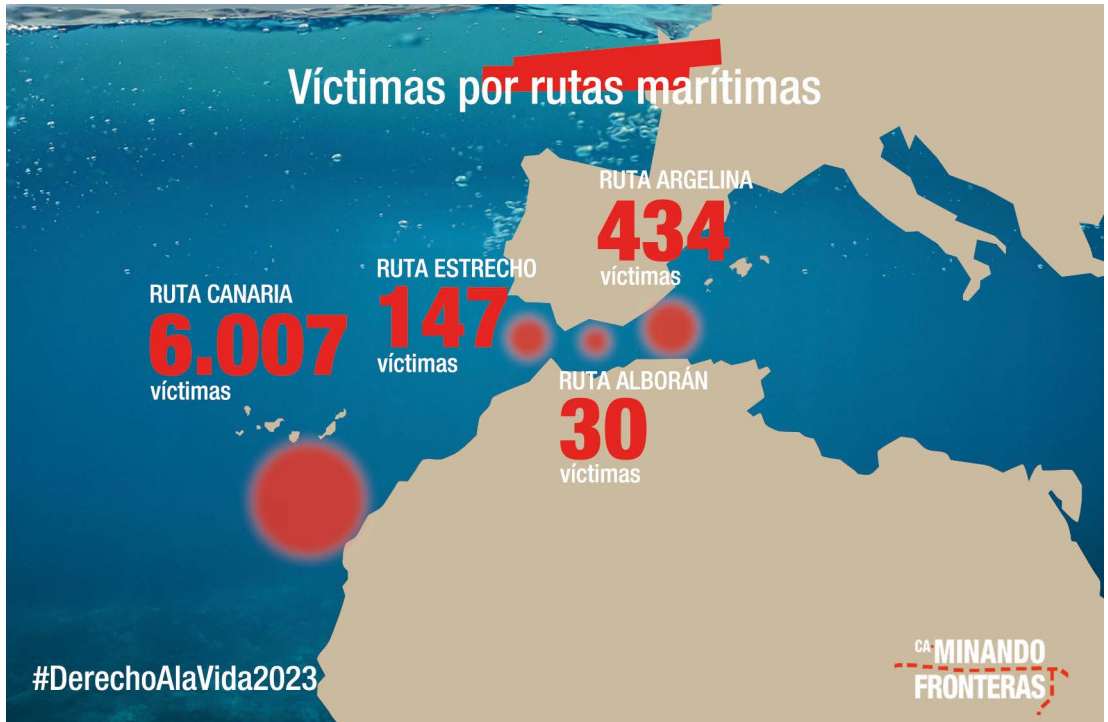
Los meses de junio y octubre concentran la mayoría de víctimas



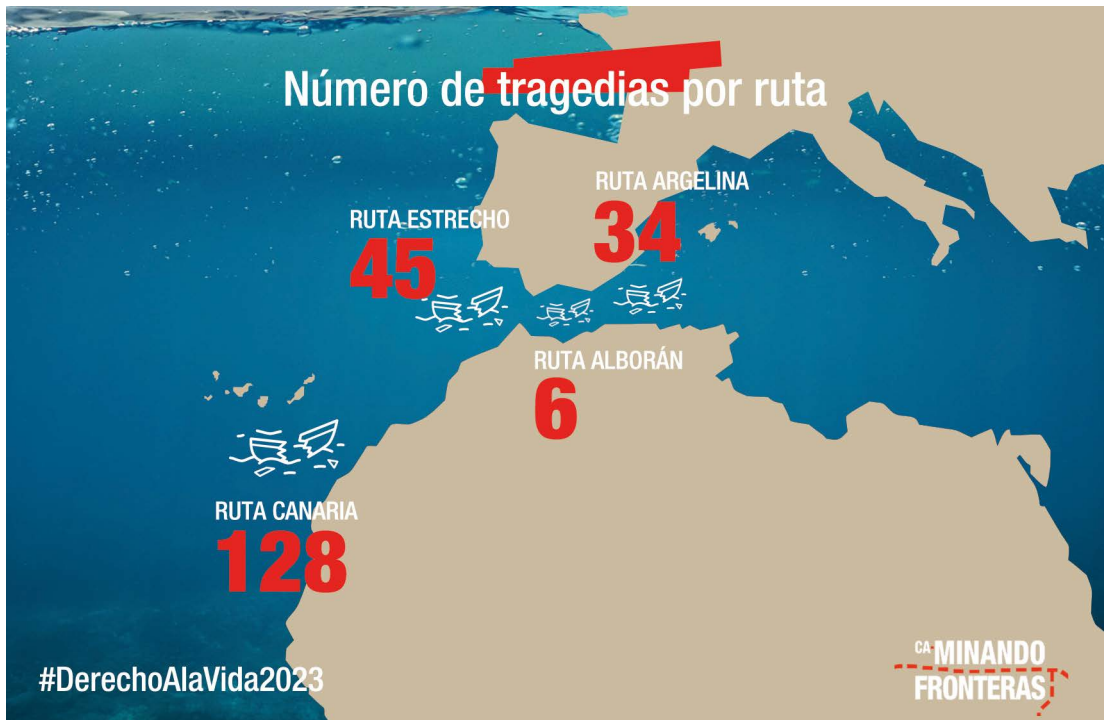
#DerechoAlaVida2023

CA MINANDO
FRONTERAS

VÍCTIMAS POR RUTA



TRAGEDIAS POR RUTA



EMBARCACIONES DESAPARECIDAS



ORIGEN DE LAS VÍCTIMAS



LA NECROFRONTERA ARRASA CON LAS VIDAS

Este año el aumento de víctimas en la Frontera Occidental Euroafricana sigue estando acompañado de una dinámica de normalización social y política de las muertes y desapariciones en contextos de migración⁶.

Nuestra investigación ha constatado la continuidad de una serie de prácticas que por su implementación en el tiempo podemos calificar como protocolos y que impactan directamente sobre el derecho a la vida de las personas en los cruces migratorios. Así, se han desarrollado de forma sistemática durante este año 2023 acciones que sitúan la omisión del deber de socorro en el mar como un instrumento clave en el control migratorio, en detrimento de la protección de la vida.

Los datos de víctimas y el estudio de las causas que provocaron las muertes han sido obtenidos con nuestro sistema de monitoreo del Observatorio de Derechos Humanos, donde se han analizado 213 tragedias que se sucedieron en las diferentes rutas de la Frontera Occidental Euroafricana. Entre ellas se hizo un especial seguimiento a 84 embarcaciones que desaparecieron sin dejar rastro, por el impacto que este tipo de circunstancias tiene en los familiares y las víctimas.



6. En este sentido, cabe destacar que Ruven Menikdiwela, el director del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados, alertaba el pasado mes de septiembre sobre la mortalidad producida por las políticas migratorias de las regiones fronterizas, responsables de un gran número de muertes y desapariciones para las que no había "un final a la vista". Para más información, ver: UN (2023). "Ruven Menikdiwela (UNHCR) on protection of human rights of refugees and migrants - Security Council, 9428th meeting" [video]. (Disponible en: <https://webtv.un.org/en/asset/k1g/k1gy3425xa>)

Ruta Canaria // Llegan a Fuerteventura 58 personas a bordo de una embarcación neumática el 12 de octubre de 2023.

El resultado de nuestra investigación pone en el centro de las causas que provocan la mortalidad en frontera, la utilización de medios de búsqueda y rescate con sesgo de control migratorio. Esta es una práctica generalizada que hemos identificado en todas las rutas de acceso al Estado español, y que nuestra organización ya ha monitoreado en distintos informes publicados los últimos años⁷.

Durante el 2023, constatamos que estos instrumentos de control migratorio conviven con protocolos, en muchas ocasiones no escritos, de instituciones públicas que deberían ser garantes de derechos⁸ y que se han convertido en herramientas que atentan contra la protección de la vida en el mar de las personas migrantes. La implementación de facto de estas prácticas fuera de los sistemas democráticos de garantía y transparencia provoca indefensión para las víctimas y sus familias, y permite la impunidad de los victimarios⁹.

Detectamos que en muchas de las tragedias documentadas no se activaron medios de búsqueda y de rescate o, si se hizo, fue con una tardanza importante que puso en riesgo la vida de las personas. Esto fue acompañado de un incremento de métodos de búsquedas pasivas¹⁰, con una eficacia baja, en detrimento de la activación de medios para labores de rescate. La aplicación de este sesgo migratorio de no activación de rescate o de demoras ha afectado incluso a embarcaciones en riesgo de las que se habían facilitado geolocalizaciones.

Estos retrasos en la activación de medios para proteger a las personas en riesgo se producen por la implementación de relaciones entre los Estados basadas en la externalización de fronteras¹¹ y no en la colaboración entre países que establece la Convención de Naciones Unidas para la protección del derecho a la vida en el mar¹². Esto provoca que el Estado español presione para que los rescates sean efectuados por terceros países, incluso si el otro país no tiene medios suficientes, capacidades o voluntad de hacerlo. El enfoque de esta externalización es de “intercepción migratoria” y no de “rescates de personas”, lo que ataca de forma directa a la obligación de la salvaguarda de la vida¹³.

Además, durante nuestro monitoreo hemos podido constatar que las informaciones que circulan entre las autoridades de los distintos países no ponen en el centro los derechos humanos, sino que están supeditadas a los acuerdos bilaterales relacionados con las políticas de control migratorio.

En este sentido, las personas que cruzan la frontera son usadas como instrumento de negociación en intereses políticos entre países¹⁴. En concreto, la ruta Atlántica es la más afectada en el año 2023 por la fluctuación de estas relaciones, destacando las establecidas entre el Estado español con Marruecos¹⁵, Senegal y Mauritania¹⁶.

En este marco de control migratorio hay una gran arbitrariedad en la activación de los servicios de rescate y en la cantidad de medios que se utilizan

7. Ver: Informe “Victimas de la Necrofrontera 2018-2022. Por la memoria y la justicia”. Caminando Fronteras. (Disponible en: <https://caminandofronteras.org/monitoreo/victimas-necrofrontera-2018-2022/>)

8. Tal y como se afirma en la página web oficial de Salvamento Marítimo, su misión principal y razón de ser puede resumirse en “la protección de la vida humana en el mar”, entendida como un servicio público. Para más información, ver: <http://www.salvamentomaritimo.es/conocenos/nuestra-actividad/mision-y-area-de-responsabilidad>.

9. La abogada Patricia Fernández Vicens ha declarado que se han apreciado “indicios delictivos” en eventos como la masacre del 24 de junio de 2022 en Melilla y Nador, cuando las actuaciones de las fuerzas policiales españolas y marroquíes produjeron 40 muertes y 77 desapariciones. Para más información, ver el video publicado al respecto por El Periódico de Ceuta: <https://www.youtube.com/watch?v=YM6zBml-Yas>.

10. En este tipo de búsquedas, las autoridades emiten una alerta a los buques comerciales o de recreo que patrullan por la zona en la que se ubica la embarcación que necesita ser rescatada, de forma que la responsabilidad efectiva de la localización de la embarcación recae sobre estos navíos y las instituciones públicas competentes no movilizan ningún medio a tal efecto.

11. El máximo exponente de este marco de relaciones internacionales puede encontrarse en los acuerdos migratorios bilaterales que el Estado español ha firmado con Marruecos (La Moncloa, 2023, “España y Marruecos refuerzan la cooperación en materia migratoria”. Disponible en: <https://www.lamoncloa.gob.es/serviciosdeprensa/notasprensa/interior/Paginas/2023/020223-acuerdo-marruecos.aspx>), con Argelia (BOE, 2020, disponible en https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2020-16416), con Senegal (Ministerio de Trabajo y de Economía Social, “Memorandos España-Senegal para garantizar movimientos migratorios seguros, ordenados y regulares”. Disponible en: <https://www.mites.gob.es/es/mundo/consejerias/senegal/novedades/archivos/memorandos.htm>) y con Mauritania (La Moncloa, 2023, “Grande-Marlaska refuerza en Mauritania la cooperación migratoria que ya ha evitado 7.000 llegadas a Canarias este año”, disponible en: <https://www.lamoncloa.gob.es/serviciosdeprensa/notasprensa/interior/Paginas/2023/111023-marlaska-mauritania-cooperacion-migratoria.aspx>)

12. El texto de la Convención, de la que todos los Estados que componen la Frontera Occidental Euroafricana son signatarios, establece que “se adoptarán las medidas necesarias para asegurar la eficaz protección de la vida humana” (Disponible en: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf).

13. Para más información sobre los efectos de las políticas de externalización fronteriza y sobre los procesos de militarización y seguridad que vienen asociados a ellas, consultar el informe “Expanding the Fortress” publicado por el Transnational Institute (TNI, 2018, “Expanding the fortress: The policies, the profiteers and the people shaped by EU’s border externalisation programme” (Disponible en: <https://www.tni.org/en/publication/expanding-the-fortress>).

14. La utilización de las personas migrantes como moneda de cambio ha representado una práctica habitual en las relaciones bilaterales entre ambos países, siendo denunciada por distintas organizaciones desde hace años. Ver: CEAR (2016) “MARRUECOS: Desprotección y vulneración de derechos de las personas migrantes y refugiadas a las puertas de Europa”. (Disponible en: https://www.cear.es/wp-content/uploads/2016/11/informe_marruecos_cear_2015_definitivo.pdf)

15. En este punto juegan un papel fundamental los intereses marroquíes por los recursos pesqueros y petrolíferos presentes en las aguas de la ruta migratoria canaria. Para más información, ver: Quarante, O. (2014) “La riqueza robada al Sáhara Occidental” (Disponible en: <https://mondiplo.com/la-riqueza-robada-al-sahara-occidental>).

16. Resulta notorio destacar que el gobierno mauritano rechazó, el pasado mes de agosto, el desembarco en su territorio de 168 personas que se encontraban a bordo de un cayuco que había sido interceptado por la Guardia Civil en aguas mauritanas. Para más información, ver: Sánchez, G. (2023) “Por qué Mauritania negó el desembarco a 168 migrantes rescatados por la Guardia Civil” (Disponible en: https://www.eldiario.es/desalambre/socio-mauritania-estrella-inmigracion-negar-desembarco-168-rescatados-guardia-civil_1_10470997.html).

para salvar la vida de las personas en movimiento. Se ha producido una reducción de medios dedicados a la protección de la vida en las rutas migratorias, promoviendo e invirtiendo en aquellos que se dedican al control fronterizo¹⁷.

Otra de las causas que pone en riesgo la vida de las personas migrantes en el mar es la consideración por parte de los servicios de rescate de que las infraembarcaciones en las que hacen los cruces migratorios cumplen con los requisitos de seguridad náutica¹⁸, efectuando los servicios de salvamento una valoración arbitraria de cada caso, que obvia las recomendaciones sobre embarcaciones en riesgo de los mecanismos de Naciones Unidas para la protección de la vida en el mar.

El sesgo migratorio acompaña también en la intervención durante los naufragios, haciendo que los servicios intervengan únicamente en el momento del rescate y no se continúen las labores de búsqueda de posibles supervivientes ni la recuperación de cadáveres, tan necesaria para el respeto de los derechos de las muertas y sus familias.

Hemos detectado también, durante el año 2023, un aumento de la criminalización¹⁹ y estigmatización de organizaciones sociales y familiares que alertan sobre personas en riesgo en el mar. Esto afecta a la recepción de la información aportada, que en muchos casos los servicios de rescate se han negado a reseñar, mientras que, en otros, el tratamiento de esa información puesta “bajo sospecha” ha provocado errores de análisis por parte de los servicios de salvamento que han terminado provocando tragedias.



Ruta Canaria // Embarcación a punto de hundirse divisa tierra y envía SOS. Salvamento había dejado de buscarles el día anterior.

17. En octubre de 2023, el Ministerio del Interior de España anunciaba la incorporación inmediata de dos aviones de la Guardia Civil a las labores de vigilancia de la ruta migratoria canaria. Para más información, ver: La Moncloa (2023) “Grande-Marlaska anuncia la incorporación inmediata de dos nuevos aviones de la Guardia Civil a la vigilancia de la ruta migratoria atlántica”. (Disponible en: <https://www.lamoncloa.gob.es/serviciosdeprensa/notasprensa/interior/Paginas/2023/161023-marlaska-coordinacion-inmigracion.aspx>).

18. Entre estos requisitos de seguridad se incluyen la obligatoriedad de contar con material salvavidas (balsas, chalecos, aros...) y equipos de navegación (instalación de luces y marcas acústicas, otros materiales náuticos...), regulados en el Real Decreto 339/2021, de 18 de mayo. (Disponible en: <https://boe.es/buscar/pdf/2021/BOE-A-2021-8268-consolidado.pdf>).

19. Diversas organizaciones internacionales, como el Consejo de Europa, la Fundación Heinrich Böll y la Agencia de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, han publicado diversos informes a lo largo de 2023 alertando de la intensificación de la criminalización a las defensoras de derechos. Para más información, ver: FRA (2023), “Protecting human rights defenders at risk: EU entry, stay and support” (Disponible en: <http://fra.europa.eu/en/publication/2023/human-rights-defenders>); Conseil de l’Europe (2023), “Human Rights Defenders in the Council of Europe Area in times of crises” (Disponible en: <https://rm.coe.int/report-on-the-round-table-human-rights-defenders-in-the-council-of-eur/1680aaa813>); Katsea, C. (2023), “Criminalising Human Rights Defenders: A ticking bomb for Europe’s core values” (Disponible en: <https://gr.boell.org/en/2023/04/04/criminalising-human-rights-defenders-ticking-bomb-europes-core-values>).

En nuestro monitoreo hemos podido documentar malas prácticas durante los rescates, como el abordaje de embarcaciones en riesgo con medios de rescate que no cumplen las condiciones para efectuar los salvamentos.

También, y basándose en un enfoque de interceptación, las autoridades de los países han provocado el vuelco de embarcaciones de personas migrantes produciendo naufragios²⁰.

En los embarques de migrantes también se han constatado muertes por la intervención violenta de fuerzas de seguridad que aplicando políticas de control migratorio han tiroteado las embarcaciones causando la muerte de personas a bordo de las mismas²¹.

En general, las personas en movimiento llegan a los cruces migratorios en condiciones de vulnerabilidad e indefensión, lo que se convierte también en causa de una mayor mortalidad. Esto provoca que acepten viajar en infra-embarcaciones en condiciones de riesgo que impiden una navegación segura.

Durante nuestra investigación hemos documentado además que los propios lugares y momentos de salida constituyen también amenazas para la vida, puesto que las condiciones meteorológicas desfavorables y las salidas grupales han aumentado las situaciones de riesgo durante este período.

Por otro lado, durante el año 2023, se ha activado la ruta más larga y peligrosa, que tiene por destino El Hierro, por el aumento de controles a lo largo de las costas de Senegal y Mauritania. Las embarcaciones de pesca usadas para transitar esta ruta migratoria corren un grave riesgo cuando se adentran en el Atlántico, porque cualquier fallo de motor o pérdida de rumbo las envía de forma inexorable a lo más profundo del océano Atlántico²².

“En 2005 fui consciente de que nuestras vidas no tenían valor, que eran una mercancía, entonces era joven y soñaba con Europa, los derechos humanos. Vi morir a tantos en la valla de Ceuta y en el desierto que pensé que sería un escándalo y todo se pararía, no habría más muertes.

Me quedé en África, no pude cruzar, es verdad que lo intenté después por el mar, pero Dios no quiso.

Entonces, no sé cómo, me convertí en alguien a quien la gente acudía y empecé a hablar de lo que vivo, de lo que viven otras personas como yo.

Ahora ya estoy mayor, cansado, y al final me llaman presi, defensor de derechos, y yo no sé lo que soy, pero estoy cansado de ver cómo asesinan a la juventud africana. Hay que seguir contando lo que pasa, seguir gritando los nombres y apellidos de las personas que mueren. Tenemos que seguir”, explica un defensor de derechos de personas migrantes.

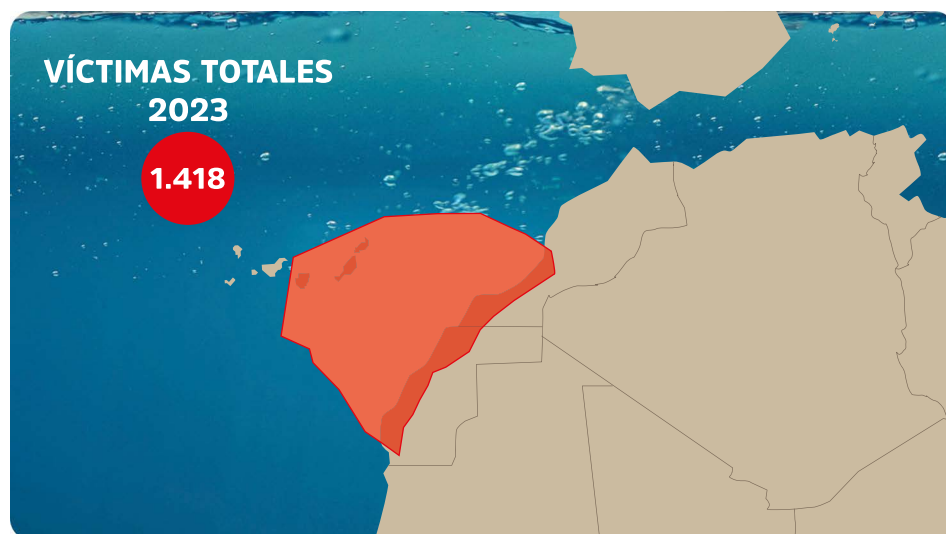
20. Un ejemplo de estas prácticas puede encontrarse en la embestida que la Guardia Civil practicó en agosto de 2023 contra una embarcación de 11 personas marroquíes en aguas de Melilla, poniendo en grave riesgo la vida de las personas a bordo, que fueron auxiliadas por personas que habían presenciado el suceso. Para más información, ver: Cadena SER (2023), “Una superviviente de la barcaza con migrantes que volcó en Melilla desmiente la versión oficial: ‘Fue la Guardia Civil quien chocó con nosotros’” (Disponible en: <https://cadenaser.com/nacional/2023/08/03/una-superviviente-de-la-barcaza-con-migrantes-que-volco-en-melilla-desmiente-la-version-oficial-fue-la-guardia-civil-quien-choco-con-nosotros-cadena-ser/>).

21. Por ejemplo, las personas supervivientes de una embarcación llegada a Gran Canaria el 26 de mayo de 2023 manifestaron que, en el momento de la salida de la embarcación en Bojador, fueron tiroteadas por las autoridades marroquíes, falleciendo dos personas como consecuencia de las heridas. Para más información, ver: EFE (2023), “Los migrantes tiroteados en la patera que partió de la costa africana hacia Canarias tenían heridas de bala, no de perdigones” (Disponible en: https://www.eldiario.es/canariashora/migraciones/migrantes-tiroteados-neumatica-partio-costa-africana-canarias-tenian-heridas-bala-no-perdigones_1_10268636.html).

22. Así sucedió, por ejemplo, con el caso del cayuco salido de Mauritania hacia Canarias con 43 personas a bordo a inicios de 2021, y que finalmente apareció en la isla caribeña de Tobago en mayo de ese año con 14 cuerpos y otros restos humanos. Para más información, ver: Rodríguez, D. (2023) “Relato de una investigación: el cayuco con destino Canarias que aparece en el Caribe lleno de cadáveres” (disponible en: <https://cadenaser.com/canarias/2023/04/18/relato-de-una-investigacion-el-cayuco-con-destino-canarias-que-aparece-en-el-caribe-lleno-de-cadaveres-ser-las-palmas/>).

LAS RUTAS ATLÁNTICAS DE LA FRONTERA OCCIDENTAL EUROAFRICANA

LA RUTA DE AGADIR A DAJLA



A partir del año 2019 el desplazamiento de las salidas de personas migrantes a la margen costera comprendida entre Agadir y Dajla marca la reapertura de las rutas Atlánticas hacia las Islas Canarias. Es hacia esta zona donde fueron desplazadas las personas migrantes que utilizaban los cruces migratorios de Alborán y Estrecho²³.

“Nos echaron del Norte, conozco a mucha gente que hasta tenía residencia pero no podían vivir ni en Tánger ni en Nador.

23. “Au Maroc, des centaines de migrants refoulés de force vers le sud du pays”, disponible en: <https://www.infomigrants.net/fr/post/11699/au-maroc-des-centaines-de-migrants-refoules-de-force-vers-le-sud-du-pays>

Muchas se fueron al sur, y claro la vida es mucho peor aquí. Es una zona militarizada, las redadas son mucho más fuertes, y luego te abandonan en el desierto. La vida aquí es peor en muchos sentidos y los peligros para cruzar son mayores, la gente se vuelve loca, te lo digo y no te miento, estamos mucho peor que antes, pero no tenemos otra que aceptarlo”, relata un refugiado maliense^{24/25}.

Durante el año 2021 comienzan a aparecer neumáticas en esta zona de la frontera, una nueva forma de cruce porque anteriormente el tránsito se hacía en embarcaciones más sólidas, de fibra o de madera.

En los últimos dos años, las barcas pesqueras se han mantenido en los puntos de salida más alejados de Canarias, como son Agadir y Dajla, pero en el resto de la ruta las neumáticas son el medio de cruce más utilizado²⁶, a pesar de que son mucho más inestables y peligrosas²⁷.

Durante el año 2023 la salida de embarcaciones neumáticas se ha extendido entre las costas del sur de Cabo Bojador y Guelmin, aunque la mayoría de las salidas se produjeron desde Tan Tan.

Durante este período además comienzan a mezclarse en las embarcaciones personas en tránsito con población magrebí que efectúan el cruce, constituyendo lo que ellos denominan embarcaciones mixtas.

En esta zona es destacable un mayor porcentaje de mujeres, en su mayoría de nacionalidades en tránsito y que han afrontado procesos migratorios muy largos y violentos. En la mayoría de los casos viajan con sus hijos e hijas, muchos de ellos de corta edad y que nacieron durante el camino²⁸.

“Tengo dos niñas, ambas han nacido aquí. La primera en Tánger, la segunda en El Aaiún, vinieron sin que yo pudiese hacer nada por evitarlo, pero lo acepto porque es la voluntad de Dios. Pero ahora es mucho más difícil la vida, no van al colegio, mendigo para que puedan comer, no tienen ni registro de nacimiento ni nada. Te contaría mi vida, pero para qué, lo único que puedo decirte es que no puedo ir hacia atrás, solo hacia adelante. Salí de mi país buscando protección, nacieron ellas, ahora tengo que protegerlas. Me da miedo, mucho miedo perderlas”, explica una mamá camerunesa.

Las personas que han efectuado este cruce migratorio vieron seriamente afectado su derecho a la vida durante el 2023. Nuestra organización ha monitoreado un total de 51 tragedias, entre ellas 21 embarcaciones desaparecidas, que suman 1.418 víctimas.

En el último semestre del año, nuestro Observatorio de Derechos Humanos ha podido monitorear situaciones en las que se daban salidas de numerosas neumáticas en cortos periodos de tiempo. Estas infraembarcaciones en el Atlántico ya significan un alto riesgo para la vida, puesto que la flotabilidad es muy limitada y son mucho más endebles en el océano que en el mar Mediterráneo. Cuando a esto se une que hay varias en el mar al mismo tiempo, es necesario un refuerzo de medios, buena coordinación entre los Estados, y un procesamiento adecuado de la información de las alertas de personas en peligro con el objetivo de no dejar a nadie atrás. Sin embargo, estas prácticas de protección para la vida no se tienen en cuenta porque el foco está en la externalización del control del movimiento.



Ruta Canaria // 17 de septiembre de 2023.
Salvamento Marítimo se aproxima a rescatar una patera de madera con 31 personas a bordo.

24. La organización de defensa de derechos GADEM publicó en 2018 un extenso informe sobre las múltiples violencias experimentadas por las comunidades subsaharianas en las deportaciones masivas hacia el sur de Marruecos que las autoridades policiales y militares llevaron a cabo en el verano de aquel año, y que jugaron un rol fundamental para el cierre de la ruta migratoria en el Norte de Marruecos y la apertura de la ruta atlántica canaria a partir de 2019. Para más información, ver: GADEM (2018) “Coûts et blessures” (disponible en: <https://www.gadem-asso.org/couts-et-blessures/>), y Carretero, L. (2018).

25. La vulneración de derechos resulta una constante especialmente en las prisiones y los centros de detención de ciudades como El Aaiún. Véase Prison Insider (2020) “Voie sans issue”. Disponible en: <https://www.prison-insider.com/articles/voie-sans-issue>

26. A lo largo del pasado año, no ha sido infrecuente que llegasen varias neumáticas el mismo día a costas canarias. Ver: El País, 2023, “Canarias recibe medio millar de migrantes en patera en 24 horas”. (Disponible en: <https://elpais.com/espana/2023-08-09/canarias-recibe-medio-millar-de-migrantes-en-patera-en-24-horas.html>).

27. Ver: Delgado, E. (2021) “Las lanchas neumáticas siembran de cadáveres la travesía de la muerte a Canarias”. (Disponible en: https://www.elconfidencial.com/espana/2021-09-05/lanchas-neumaticas-cadaveres-canarias-pateras_3261926/).

28. Para más información sobre las violencias experimentadas por las mujeres migrantes en tránsito, y sobre las formas de resistencia comunitaria que han elaborado en respuesta a estos contextos, ver Alianza por la Solidaridad, 2018, “Alzando voces: mujeres que migran. Informe Marruecos 2018”. (Disponible en: <https://www.alianzaporlasolidaridad.org/casos/alzando-vozes>).

29. El enfoque de los acuerdos de cooperación entre ambos países continúa siendo puramente de seguridad y control y de criminalización, centrado exclusivamente en la “lucha contra las mafias” y la “reducción de las llegadas irregulares”. Para más información, ver: La Moncloa, 2023, “España y Marruecos refuerzan la cooperación en materia migratoria”. (Disponible en: <https://www.lamoncloa.gob.es/servicios-deprensa/notasprensa/interior/Paginas/2023/020223-acuerdo-marruecos.aspx>)

30. El Sáhara Occidental es uno de los 18 territorios no autónomos reconocidos como tal por las Naciones Unidas, entendiendo territorio no autónomo como “aquel que no ha alcanzado todavía la plenitud del gobierno propio”. La ONU tiene actualmente una misión específica desplegada en el territorio, que tiene el referéndum como principal objetivo político. Para más información, ver: Naciones Unidas, 2023, “Sáhara Occidental”. (Disponible en: <https://www.un.org/dppa/decolonization/es/nsqt/western-sahara>)

31. Así lo manifestaba la declaración conjunta entre España y Marruecos publicada tras la XII Reunión de Alto Nivel que mantuvieron los gobiernos de ambos Estados el 2 de febrero de 2023, y en la que se reindicaba en que “la iniciativa de autonomía marroquí, presentada en 2007, [es] la base más seria, realista y creíble para resolver este diferendo”. Para más información, ver: eldiario.es, 2023, “España ratifica su postura sobre el Sahara en una declaración conjunta con Marruecos”. (Disponible en: https://www.eldiario.es/canariasahora/politica/espana-ratifica-postura-sahara-declaracion-conjunta-marruecos_1_9920019.html)

32. En enero de 2020, el Parlamento de Marruecos aprobó dos proyectos de ley dirigidos a la ampliación de su Zona Económica Exclusiva (ZEE) hasta aguas próximas a las islas Canarias, un movimiento al que el Gobierno de España reaccionó señalando la “necesidad de un diálogo” para la redefinición de los límites marítimos y que el Parlamento Europeo calificó directamente como “ilegal”. Para más información, ver: Morocco World News, 2020, “Morocco Prepares to Define Maritime Boundaries Closer to Canary Islands”. (Disponible en: <https://www.morocroworldnews.com/2020/01/291813/morocco-spain-maritime-boundaries>); Kasraoui, S., 2020, “Morocco Maritime Borders: Spain’s Congress Seeks ‘Firm’ Measures to Defend Territory”. (Disponible en: <https://www.morocroworldnews.com/2020/02/294713/morocco-maritime-borders-spains-congress-seeks-firm-measures-to-defend-territory>); European Parliament, 2020, “Morocco – Illegal delimitation of exclusive economic zone”. (Disponible en: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/E-9-2020-000518_EN.html)

33. Las aguas SAR, “search and rescue”, son aquellos espacios marítimos de los que cada Estado debe hacerse responsable en el caso de que deba llevarse a cabo una operación de búsqueda y rescate de cualquier persona o embarcación en peligro. La delimitación de estos territorios, así como las funciones que cada Estado debe comprometerse a desempeñar, quedaron fijadas en el Convenio SAR suscrito en 1979. Para más información, ver: IMO, “International Convention on Maritime Search and Rescue (SAR)”. (Disponible en: [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-Maritime-Search-and-Rescue-\(SAR\).aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-Maritime-Search-and-Rescue-(SAR).aspx))

34. Así se recoge en los mapas oficiales al respecto (Disponible en: <https://www.dco.uscg.mil/Portals/9/CG-5R/nsarc/IMO%20Maritime%20SAR%20Regions.pdf>).

35. Diversos medios de comunicación y periodistas en redes sociales plantearon dudas y cuestionamientos frente al cambio de criterio de Salvamento Marítimo respecto a las zonas SAR, dado que en los días posteriores al naufragio la empresa pública difundió un mapa nuevo y distinto a los anteriores, en los que se otorgaba a Marruecos la responsabilidad del rescate en las aguas próximas al Sáhara Occidental. Para más información, ver: Noticias Fuerteventura (2023) “Polémica en cuanto a las nuevas “reglas” para el salvamento marítimo en el drama migratorio”. (Disponible en: <https://www.noticiasfuerteventura.com/fuerteventura/polemica-en-cuanto-a-las-nuevas-reglas-para-el-salvamento-maritimo-en-el-drama-migratorio>)

36. En este sentido, la represión de los movimientos migratorios a lo largo de la Frontera Occidental Euroafricana se convierte en una pieza clave dentro de las relaciones bilaterales entre España y Marruecos, marcadas por las dinámicas de externalización fronteriza. Para más información, ver: Gazzotti, L., Jiménez-Álvarez, M. y Espiñeira, K. (2023) “A “European” Externalisation Strategy?”. (Disponible en: https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-031-26002-5_4)

37. La cadena SER publicó las grabaciones del naufragio en las que Salvamento Marítimo reconoce que la tragedia sucedió en zona SAR compartida. Para más información, ver: Castellano, N. (2023) “Está dentro de la zona SAR nuestra”: la SER accede a las grabaciones de Salvamento Marítimo del último naufragio en la ruta canaria”. (Disponible en: <https://cadenaser.com/nacional/2023/06/22/esta-dentro-de-la-zona-sar-nuestra-la-ser-accede-a-las-grabaciones-de-salvamento-maritimo-del-ultimo-naufragio-en-la-ruta-canaria-cadena-ser/>)

Por ello, lo más destacable de este lugar de cruce es que el derecho a la vida de las personas está fuertemente atravesado por las relaciones bilaterales entre Marruecos y el Estado español establecidas para el control de fronteras²⁹.

El conflicto territorial en esta zona que está dirimiendo Naciones Unidas³⁰ afecta también a la responsabilidad de las aguas de rescate y a las personas migrantes que transitan por ellas. En este sentido, el Estado español reconoció de forma unilateral la soberanía marroquí en el territorio en marzo de 2022, y la refrendó en febrero de 2023³¹. Por otro lado, Marruecos, también de forma unilateral, ya se ha anexionado zonas marítimas próximas a Canarias en una declaración parlamentaria en el año 2020³².

A propuesta del reino alauita también ha habido un cambio en las aguas SAR (Búsqueda y rescate, del inglés Search and Rescue)³³, afectando a las zonas de solape de búsqueda y rescate, y que en junio de 2023 ya aparecía registrado en la base de datos de la Organización Marítima Internacional (OMI)³⁴.

Por otro lado, durante este año, el servicio público del Estado español, Salvamento Marítimo, ha aceptado, mediante la difusión de mapas elaborados por el reino alauita, la soberanía de Marruecos en la zona³⁵.

Mediante estos reconocimientos el Estado español intenta fomentar que Marruecos se haga cargo de rescates en zonas cuya responsabilidad ha sido históricamente de la administración española. Hecho que opera siempre que se trate de embarcaciones con personas migrantes a bordo.

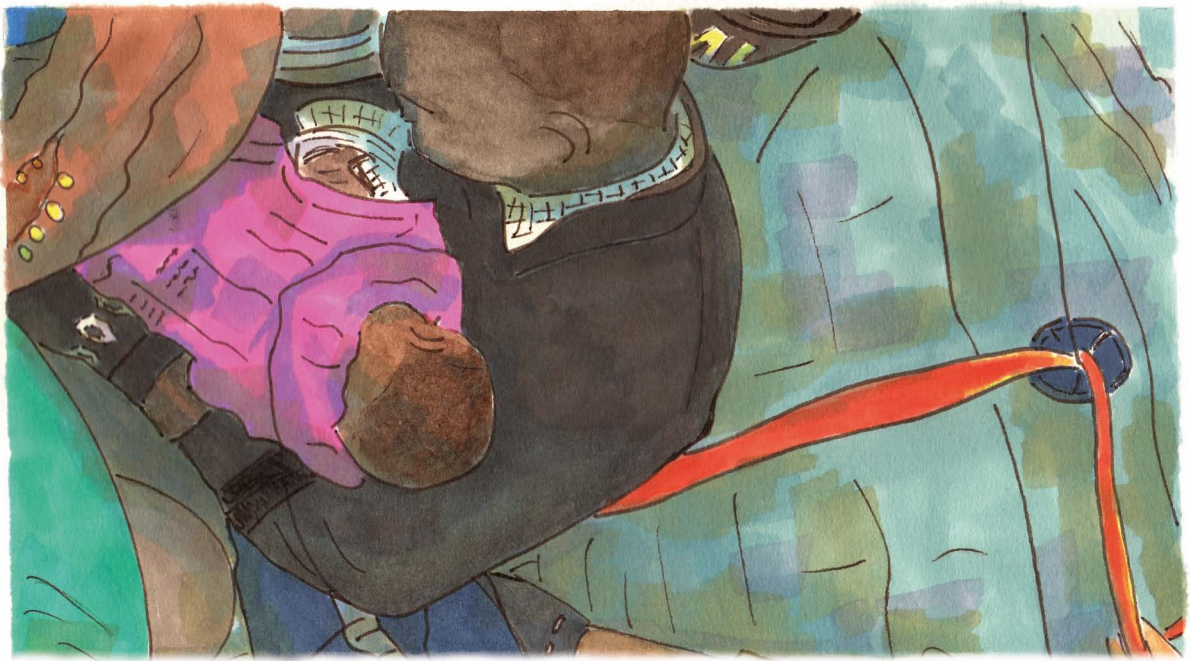
Por otro lado, Marruecos utiliza estas políticas del Estado español y convierte el control migratorio en un instrumento en las negociaciones bilaterales³⁶ para asentar sus intereses territoriales, terrestres y marítimos, en la zona.

Esta situación está afectando al derecho a la vida y provoca prácticas de demora en los rescates, puesto que Salvamento Marítimo pone en el centro de las operaciones intentos sistemáticos de que sea Marruecos quien se haga cargo del rescate, quedando la evaluación de riesgo de los naufragos en un segundo plano.

En muchas de las situaciones monitoreadas por nuestro Observatorio de Derechos Humanos, el reino alauita no tenía medios para afrontar los rescates, o incluso no había voluntad para proteger la vida de las personas migrantes.

Un ejemplo claro de estas prácticas es el naufragio del 21 de junio que se saldó con 39 personas fallecidas y que está en investigación judicial en estos momentos³⁷.

“Sabíamos que no iban a ir, sabíamos que se iban a morir, lo sabemos siempre porque es nuestro día a día en la frontera. Vosotras lo veis desde fuera, nosotras vemos que nuestra gente, amigos familiares, piden auxilio y nadie va.



Ruta Canaria // Hombre sostiene en brazos a un bebé a bordo de una neumática desinflada el 7 de octubre 2023.

Esta noche fue terrible, llamábamos todo el tiempo, suplicábamos que les salvaran la vida, pero les dejaron morir, como tantas veces. Y va a volver a pasar, claro que sí, no somos tontas, entendemos que nos quieren muertas, sabemos que nadie nos protege y que somos nosotras las que tenemos que protegernos y cuidarnos", denuncia efectuada por una lideresa comunitaria sobre el naufragio del 21 de junio.

A la no activación de los medios de rescate y la demora de los mismos hay que unir que, en general, ambos países priorizan los métodos de búsqueda pasivos, prácticas muy peligrosas en una zona de mar muy extensa, y que reducen de forma sistemática la protección de la vida.

Estos protocolos están acompañados de la estigmatización de las informaciones aportadas por las organizaciones sociales y los familiares. Aunque en esta zona las alertas son recogidas y tramitadas por el Centro de Coordinación Regional de Canarias (CCRC)³⁸, lo que garantiza la recepción de la información, es en la evaluación de la misma donde surgen las dificultades ya que los servicios de Salvamento Marítimo criminalizan sistemáticamente las informaciones aportadas por organizaciones sociales.

Durante este año hemos documentado al menos cinco situaciones en las que Salvamento Marítimo español pone en duda la información aportada por organizaciones sociales, lo que finalmente supuso un riesgo para la vida de las personas.

Las condiciones en las salidas de las embarcaciones también han provocado situaciones de peligro: las zonas de playa con una orografía complicada, la mala meteorología y neumáticas sobrecargadas, han acabado produciendo accidentes mortales.

Las prácticas de control militar³⁹ en las zonas de salida han supuesto que, en al menos dos ocasiones, las personas migrantes fueran disparadas por fuerzas de seguridad marroquíes, provocando víctimas mortales⁴⁰.

"No decidimos cuándo vamos al mar, a veces pasamos en el desierto días y días, casi sin agua ni comida, esperando. He ido dos veces a la playa, y no sabes cómo es la salida de esa lancha, es terrible, las olas golpean y piensas que no vas a poder montar.

Te agarras, y yo que no sé nadar es peor, mi amigo se ahogó porque salieron pero una roca rajó la zodiac y ahí tuvieron el accidente, no estaban lejos de la playa pero murieron muchos porque no sabes nadar y nadie te saca del agua", explica un joven senegalés.

38. El CCRC fue creado el 6 de octubre de 2006 con el objetivo de organizar "las actuaciones para hacer frente a la inmigración ilegal en Canarias". Para más información, consultar: https://www.guardiacivil.es/es/institucional/actividadesInstitucionales/actos/10_06.html

39. Para una síntesis del proceso de militarización de las fronteras exteriores de la Unión Europea, ver: Transnational Institute (2023) "Telling the story of EU border militarization". (Disponible en: <https://www.tni.org/en/publication/telling-the-story-of-eu-border-militarization>)

40. Por ejemplo, en la embarcación salida el 23 de mayo de 2023 de Cabo Bojador, los disparos de las autoridades marroquíes provocaron la muerte de una persona en la salida y de otras dos personas durante el trayecto, así como varias personas heridas de diversa consideración. Para más información, ver: Vega, G. (2023) "Balazos desde Marruecos para frenar la migración a Canarias: "Estaba segura de que sería la siguiente en morir"" (Disponible en: <https://elpais.com/espana/2023-07-22/balazos-para-frenar-la-migracion-a-canarias-estaba-segura-de-que-seria-la-siguiente-en-morir.html>)

A la deriva: el dolor de la indiferencia

RESUMEN

“Vemos el avión, lo vemos lejos, por favor”. Este fue uno de los últimos mensajes que escuchamos a través del teléfono cuando estábamos en comunicación con una embarcación neumática en la que viajaban 65 personas, entre ellas 13 mujeres y ocho niños. Habían salido desde Tan Tan y llevaban dos días en el mar.

Las familias de estas personas alertaron a Caminando Fronteras el día 5 de febrero de 2023, preocupadas por no tener noticias de sus seres queridos. En ese momento se transmitió la información a las autoridades de búsqueda y rescate. Horas más tarde, a las 19:20 utc, las personas a bordo consiguieron enviar a nuestra organización su posición a través de un mensaje de geolocalización de WhatsApp. Estas fueron las coordenadas que se pasaron a las autoridades: 28° 57' 54.4" N y 12° 45' 34.2" O.

Media hora más tarde, el CCRC se volvió a poner en contacto con Caminando Fronteras, puesto que se había movilizó un medio aéreo y se habían dado avisos en la zona, pero no lograban localizar la embarcación. A las 22:00 horas UTC de ese mismo día confirmaron a nuestra organización que tanto los buques como el avión habían abandonado la zona al no haber localizado la neumática. La búsqueda paró durante la noche, pero las personas a bordo en comunicación telefónica insistían en que habían visto el avión y un gran buque gris.

La madrugada del día 6 de febrero, las autoridades nos informaron de que los servicios de emergencia habían conseguido una segunda posición, a 40 millas náuticas de Lanzarote. Sin embargo, ni esa noche ni durante la mañana se activó ningún recurso aéreo de búsqueda. Las autoridades insinuaron que la geolocalización enviada por WhatsApp desde la embarcación había sido manipulada por alguien que estaba en tierra, a pesar de que nuestra organización pudo establecer conexión telefónica con las personas que estaban en el mar, y no nos cabía ninguna duda del peligro que corrían y de que los datos habían sido enviados por ellos de forma directa.

El día 7 se activó un avión, y de nuevo sin resultados. Al día siguiente tuvimos un último mensaje de los naufragos diciendo que estaban a la deriva. Finalmente, el 12 de febrero un barco pesquero marroquí rescató a 31 personas supervivientes, entre ellas dos mujeres y un niño, más de una semana después desde que salieron de Tan Tan.

Treinta y cuatro personas fallecieron y sus cuerpos quedaron en el mar, entre ellas 11 mujeres y siete niños. El papá de unas gemelas nos contaría días más tarde cómo les explicaron que habían muerto ellas y su mujer en esa neumática. *“De hambre, de frío, mientras la corriente les arrastraba”*, dijo totalmente hundido, mientras nos preguntaba por qué teniendo una posición nadie les había visto, por qué no habían seguido buscando. Las personas supervivientes fueron trasladadas a El Aaiún, y días después denunciaron a organizaciones locales malos tratos en su detención mientras les obligaban a señalar a los posibles capitanes de la embarcación, y donde no recibieron ningún apoyo psicológico para paliar el dolor sufrido.

ANÁLISIS

- Las autoridades de Salvamento Marítimo pusieron en cuestión las informaciones facilitadas por nuestra organización y los náufragos.
- Se cesaron las búsquedas en momentos clave a pesar de obtener una posición exacta de dónde se encontraba la embarcación.
- Los náufragos fueron maltratados y criminalizados a pesar de necesitar un apoyo psicosocial.

Familias ninguneadas: El derecho a la verdad

RESUMEN

El día 2 de octubre, Caminando Fronteras recibió la alerta de familiares que estaban en búsqueda de una embarcación neumática mixta que había salido de la zona de Tan Tan. Tras recibir las informaciones y transmitir las a las autoridades, el equipo de nuestra organización tuvo constancia de un naufragio sucedido el día anterior.

Gracias a la información proporcionada por Salvamento Marítimo de Rabat y datos aportados por familiares, pudimos constatar que el naufragio del día 1 correspondía con la embarcación alertada el día 2.

Nuestra organización pudo reconstruir los hechos para poder acompañar a las familias puesto que las autoridades no les estaban dando respuesta a sus demandas.

Así supimos que el día 1 de octubre a las 17:15 UTC un barco pesquero había alertado de la presencia de personas marroquíes y subsaharianas en riesgo, a bordo de una embarcación neumática a 78 km de Lanzarote. La falta de medios de rescate disponibles llevó a que las autoridades solicitaran al pesquero que se quedara junto a la embarcación hasta que pudiera llegar la Guardamar Polimnia, barco de Salvamento español. Sin embargo, para cuando la Guardamar Polimnia llegó a la zona, encontró que el pesquero estaba realizando ya labores de rescate, a las que se unió, además, un helicóptero de Salvamento. El naufragio se había producido debido a la inestabilidad de la infraembarcación y solo 43 personas fueron rescatadas con vida. Fueron los supervivientes quienes informaron a las autoridades de que tres hombres, cuatro mujeres subsaharianas, y un niño de cuatro años habían quedado en el mar, sumando un total de ocho personas fallecidas.

ANÁLISIS

- Ocultación de información tan trascendental para las familias que atiende nuestra organización por parte de las autoridades y, sin embargo, esa información del naufragio sí fue compartida con la prensa.
- Desconocemos si se activaron recursos de búsqueda de las ocho personas desaparecidas en el naufragio para, al menos, recuperar sus cuerpos, y que estos pudieran ser identificados, enterrados, y confirmar las muertes a sus familias. Lo más grave es que las familias tampoco han sabido si sus seres queridos fueron buscados tras el naufragio.

Tiroteados: La muerte y la discriminación como armas del racismo institucional

RESUMEN

La tarde del 25 de mayo de 2023, recibimos una alerta en nuestro sistema de emergencias en frontera. Los familiares nos indicaban que una embarcación neumática se encontraba al sur de Gran Canaria. Siguiendo nuestros protocolos informamos a las autoridades responsables de la salvaguarda de la vida en el mar. Unas horas después, desde el CCRC confirmaron que las personas de la embarcación habían sido rescatadas. Eran un total de 43 personas, entre ellas 10 mujeres y 8 niñas y niños.

A su llegada, la Agencia de noticias EFE relata que un superviviente declaró delante de personal sanitario y Salvamento Marítimo haber recibido disparos a pie de playa. A pesar de la gravedad de este testimonio, no se les trató como víctimas de una tragedia y se les aplicaron los protocolos de la ley de extranjería. No fue hasta el día siguiente en el CATE⁴¹, donde uno de los supervivientes se quejó de las heridas y dos personas fueron finalmente hospitalizadas. Efectivamente, los médicos pudieron constatar heridas de bala.

Ca-minando Fronteras, en el marco del seguimiento de naufragios y víctimas de tragedias, pudo contactar con uno de los supervivientes de la embarcación llegada a Canarias, y que había quedado en las costas africanas.

“Empezaron a disparar cuando estábamos en la zodiac, conté hasta cuatro ráfagas, sonaba pun, pun, pun. Era terrible, a mi lado había un chico, se agarró a mí, y entonces caí con él al agua. Estábamos aún cerca de la playa, no sé cómo me salvé. En la orilla vi al chico que se había agarrado a mí, estaba muerto. Otros dos compañeros a mi lado aún seguían vivos. Miré a los militares y les dije “le habéis asesinado”, los tres estábamos enfadados, nos habían tirado como si no fuésemos nada, como si nuestras vidas no valiesen. Entonces llegó la gendarmería y empezamos a decirles, a señalar a los que habían disparado. Cogí la documentación del chico muerto, tenía un pasaporte maliense, la cogí para saber quién era y poder decirlo a su familia, y también cogí su teléfono, pero la gendarmería me quitó todo. Yo estaba muy enfadado y seguía diciendo que quería declarar, que le habían matado. La gendarmería nos detuvo, y acabó tirándonos al desierto. Aún no puedo dormir por la noche, escucho los disparos, veo su cara (la del fallecido), me pregunto si sus padres sabrán que ha muerto y dónde está su cuerpo”, declaró un superviviente.

Días después, pudimos confirmar que el cuerpo del fallecido se encontraba en la morgue de El Aaiún. Posteriormente en un proceso de reconstrucción de los hechos confirmamos la muerte de otras tres personas que resultaron heridas de bala que pudieron montar en la embarcación, pero que desgraciadamente fallecieron durante el trayecto.

ANÁLISIS

• Constatamos la represión y violencia que sufren las personas migrantes en los cruces migratorios y el uso cada vez mayor de materiales de guerra para el control migratorio. Deja muestra de la peligrosidad de la ruta Canaria en las salidas frente a otras rutas de la Frontera Occidental Euroafricana.

41. Los CATE (Centros de Atención Temporal de Extranjeros) constituyen el primer lugar al que las personas migrantes son dirigidas a su llegada a España. Pueden ser centros o campamentos en los que las personas permanecen hasta 72 horas como máximo, bajo custodia policial y sin libertad de movimientos.

- Nos muestra la discriminación que sufren las personas migrantes en las llegadas, donde siempre se les aplican protocolos de control migratorio en detrimento de los derechos fundamentales que les deben ser reconocidos.

Juzgar la solidaridad: criminalización de la sociedad civil

RESUMEN

La mañana del día 18 de octubre nuestra organización recibió una llamada de parte de 47 personas, entre ellas 11 mujeres y un niño, que se encontraban a bordo de una neumática que había salido de El Aaiún. Nos compartieron su posición y pasamos toda la información a las autoridades. Esa tarde se habían rescatado 83 hombres en una posición, que según las autoridades españolas era cercana a la que nuestra organización había indicado de las 47 personas. Nuestro equipo estaba seguro de que eran dos neumáticas diferentes.

Desde el CCRC nos preguntaron en numerosas ocasiones si pudiera ser la misma embarcación, ya que Salvamento Marítimo así lo aseguraba de forma categórica. Respondimos que nuestra organización había conseguido hablar directamente con las personas a bordo y los datos eran claros, habíamos escuchado las voces de mujeres y del niño, y en el único rescate efectuado solo había hombres.

Explicamos que eran dos neumáticas diferentes, pero las autoridades nos explicaron que Salvamento aseguraba que se trataba de la misma embarcación, por lo que las búsquedas cesaron durante la noche.

Al día siguiente, a las 10:00 utc recibimos una geolocalización de WhatsApp enviada desde la embarcación cuya existencia había negado Salvamento Marítimo. Estaban a la deriva y habían entrado en una zona de cobertura telefónica, lo que les había permitido enviar el mensaje.

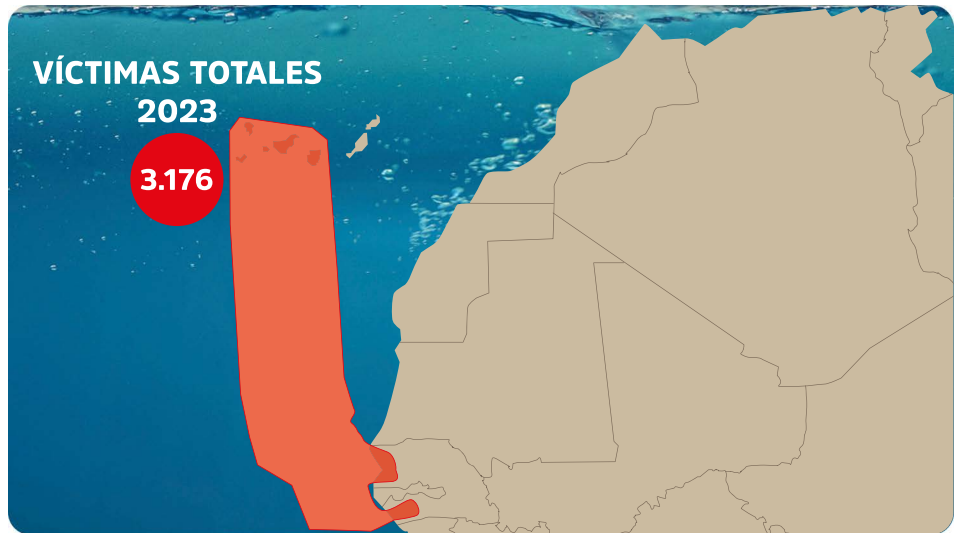
Estaban a escasos kilómetros de Gran Canaria, pero una parte de la neumática se había desinflado. Compartimos la posición y el número disponible a las autoridades. Insistimos en que podrían contactar con los naufragos a través de WhatsApp y conseguir posiciones actualizadas al segundo, al igual que lo estábamos haciendo desde Caminando Fronteras. Facilitamos fotos donde se veía que la embarcación estaba en una situación precaria y desde donde se podía ver la isla de Gran Canaria.

Tras tres posiciones de WhatsApp y un audio pidiendo ayuda porque la infraembarcación se podía hundir de un momento a otro, se activaron medios de rescate. Finalmente fueron rescatadas y todas quedaron a salvo.

ANÁLISIS

- La criminalización, estigmatización y persecución de las organizaciones sociales provoca que autoridades públicas como Salvamento Marítimo cuestionen las informaciones aportadas por las mismas y por los naufragos, provocando situaciones de riesgo para la vida.
- Las informaciones aportadas por familiares, personas de la embarcación y asociaciones son claves en muchos momentos para defender el derecho a la vida.

LA RUTA DE LOS CAYUCOS: EL CASO DE SENEGAL



42. En concreto, al menos 480 personas desaparecieron en una serie de naufragios y tragedias que se sucedieron en el país a lo largo de octubre de 2020, motivo por el que se formó el Colectif 480 como una agrupación de organizaciones sociales senegalesas (Y'En A Mar, Doyna, Frapp France Dégage, etc.) que señalaban la responsabilidad del gobierno por la represión de los movimientos migratorios y la concesión de licencias pesqueras a grandes empresas extranjeras. Para más información, ver: PressAfrik (2020) "Plus de 480 Sénégalais morts en mer: À qui imputer ce crime contre l'humanité ?". (Disponible en https://www.pressafrik.com/Plus-de-480-Senegalais-morts-en-mer-A-qui-imputer-ce-crime-contre-l-humanite_a223572.html) y Esprit Citoyen (2020) "Marche silencieuse à la mémoire des 480 jeunes disparus dans l'émigration clandestine, le collectif 480 justige le mutisme du chef de l'Etat". (Disponible en https://espritcitoyen.com/marche-silencieuse-a-la-memoire-des-480-jeunes-disparus-dans-l-039-emigration-clandestine-le-collectif-480-justige-le-mutisme-du-chef-de-l-039-etat_p_2289.html)

La ruta atlántica que parte desde Senegal hacia las Islas Canarias ha tenido este año un terrible protagonismo, con un grave impacto en el derecho a la vida de las personas que han huido de la inestabilidad social y política en el país. Son miles las víctimas solo en este tramo del cruce migratorio atlántico, una situación terrible que ya se ha repetido en otras ocasiones. En el año 2020 asistimos a la pérdida, en una semana, de 480 personas que salieron hacia las Islas Canarias, hechos que provocaron un movimiento de protesta dentro de la sociedad senegalesa y que fueron denunciados en su momento a través de redes sociales⁴².

En nuestro Observatorio de Derechos Humanos hemos monitoreado durante el año 2023 55 tragedias, que han provocado 3.176 víctimas. La situación en esta zona ha sido tan dura que ha provocado la expulsión de miles de personas del país; es por ello que nuestra organización ha efectuado un análisis específico y en profundidad sobre el contexto de la ruta migratoria desde Senegal.

EL IMPACTO DE LA EXTERNALIZACIÓN

Como en otros Estados fronterizos con Europa, la criminalización de la migración es un proceso que empezó hace décadas dentro del país.

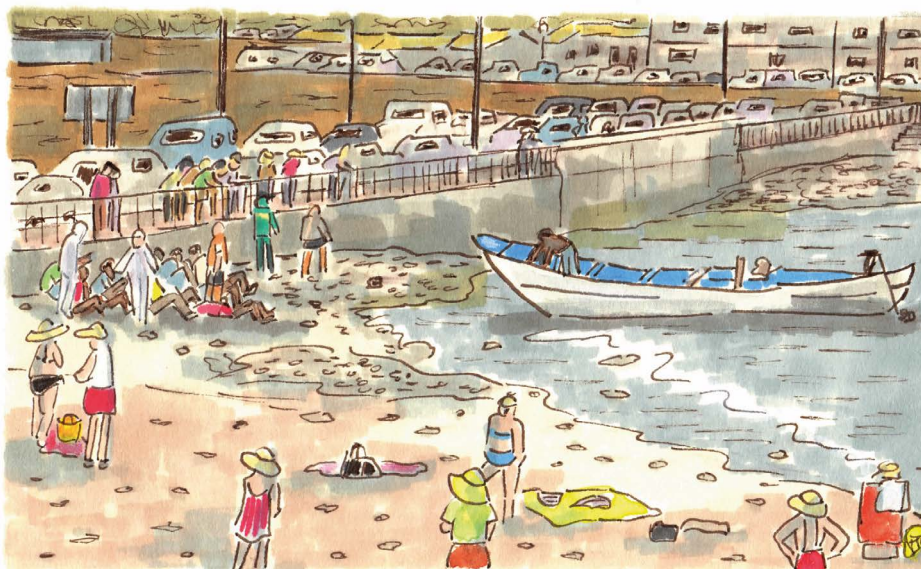
“Si no respetan a los vivos que migran, ningún Estado va a ayudarte a buscar a las desaparecidas. Necesitamos mayor incidencia política por parte de las organizaciones sociales”, explica una lideresa comunitaria.

Expresan organizaciones sociales que el control migratorio en el país está relacionado con el colonialismo, el extractivismo de recursos naturales por parte de empresas del Norte global, y los acuerdos bilaterales con Europa en el marco de la externalización de fronteras.

“La externalización es una violencia más contra los pueblos. No puede ser que sea nuestro país el que reprima a la gente por querer irse, no puede ser que sea nuestro país el que no deje a la gente irse”, afirma un representante de una organización senegalesa.

El silencio respecto a las víctimas de las fronteras se ha visto acrecentado por la estigmatización de las migraciones con conceptos como “migrante potencial”⁴³, y las organizaciones sociales en el país destacan que la ley de 2005⁴⁴, criminalizando las salidas del territorio, marca un antes y un después para las personas que se mueven. Esto ha afectado a la construcción del concepto de la libre circulación, porque la migración y el derecho al movimiento es parte de la cultura de este país como de muchos otros en África, conformando una herencia de sus saberes ancestrales.

Senegal ya tiene experiencias migratorias internas muy fuertes desde las zonas rurales a las ciudades: en Dakar el 25% de la población vive en los *banlieues*⁴⁵ y procede de otras zonas del país. Respecto a la migración transnacional, esta parte a muchos otros países africanos, y en los períodos donde no se han dado cruces marítimos, las rutas terrestres hacia Marruecos y Libia, principalmente, han seguido activas⁴⁶.



Ruta Canaria // Llega a una playa en Tenerife un cayuco con 40 personas a bordo el 13 de julio de 2023.

43. Con este concepto se busca identificar y señalar a aquellas personas que puedan estar planteándose tomar la ruta migratoria. Se utiliza sobre todo en campañas de prevención de la migración llevadas a cabo por organismos internacionales que, en lugar de abordar las causas estructurales (económicas y políticas) que producen los movimientos migratorios, inciden sobre los riesgos y los peligros de los procesos migratorios con el objetivo de desincentivar la salida del país, produciendo con ello la culpabilización y la estigmatización de las personas que deciden tomar la ruta migratoria y de sus familias. Para un ejemplo de texto en el que se hace un empleo recurrente del término, ver: OIM (2019), “Migrants as Messengers: The Impact of Peer-to-Peer Communication on Potential Migrants in Senegal”. (Disponible en inglés y francés en: <https://publications.iom.int/es/books/migrants-messengers-impact-peer-peer-communication-potential-migrants-senegal-impact>).

44. Para el texto completo de la ley, consultar: <https://www.ilo.org/dyn/natlex/docs/SERIAL/72255/95466/F1384086898/SEN-72255.pdf>

45. Término francés que significa “suburbio” y que hace referencia a las periferias de las grandes ciudades, que acogen a una población migrante procedente de regiones rurales del país, y que acostumbran a ser barrios con gran densidad poblacional y con falta de servicios públicos.

46. Para más información sobre las comunidades senegalesas en Marruecos, ver: Simoncelli, M. et al. (2023) “Au Maroc, la vie en pointillé des travailleurs sénégalais” (disponible en: <https://afriquexxi.info/Au-Maroc-la-vie-en-pointille-des-travailleurs-senegalais>). Para más información sobre las violencias y maltratos sufridos por migrantes senegaleses en las prisiones de Libia, ver: Carretero, L. (2020) Ibrahim, migrant sénégalais en Libye: “Dans les prisons, j’ai vu plusieurs personnes battues à mort sous mes yeux” (disponible en: <https://www.infomigrants.net/fr/post/21965/ibrahim-migrant-senegalais-en-libye--dans-les-prisons-jai-vu-plusieurs-personnes-battues-a-mort-sous-mes-yeux>).



Ruta Canaria // El 11 de octubre de 2023 en El Hierro son atendidas 220 personas, que habían salido de Senegal.

Las organizaciones sociales senegalesas nos manifiestan que son conscientes de que los tránsitos migratorios al Norte de África son rutas donde las migrantes afrontan graves violaciones de derechos humanos. Muchas de las personas migrantes que son sometidas a estas situaciones de violencia acaban siendo retornadas al país en procesos de expulsión y hay un gran estigma alrededor de ellos: ***“el retornado es un fracasado y al menos el muerto perdió la vida porque es la voluntad De Dios”***, declara el representante de una organización.

Las muertes en procesos migratorios y su impacto es un fenómeno colectivo, y las organizaciones vinculan el silencio, y el tabú a su alrededor, a la represión de las autoridades, pero también a la cultura, destacando que la invisibilización del dolor es mucho más fuerte en zonas rurales.

LA INESTABILIDAD POLÍTICA Y SOCIAL COMO DETONANTE DE LA EXPULSIÓN

En los primeros meses del año 2023⁴⁷ la situación de inestabilidad política en Senegal comienza a agravarse, y las revueltas se hacen presentes en las calles con el encarcelamiento del líder de la oposición y con la decisión del gobierno de cambiar la constitución para prorrogar un tercer mandato para el actual presidente electo⁴⁸. Y en noviembre las organizaciones sociales calificaban la situación como catastrófica a nivel de pérdidas de vidas humanas, sobre todo con el aumento de desapariciones de embarcaciones en el Atlántico.

“Hay muchísimas desapariciones, seguimos denunciando desapariciones todas las semanas. Tras el levantamiento popular de hace unos meses, hay muchísimas personas que se han preparado para abandonar el país, que se siguen preparando incluso ayer, hoy. Hay pirogues⁴⁹ que están en ruta hacia Europa pero también hay muchísimas detenciones por parte de las autoridades administrativas: policía, gendarmería y marina nacional, y esto no calma la situación, sino que la agrava. La gente huye y ese discurso sobre los riesgos de la migración, pues no sirve en la huida”, afirma el pescador de una cofradía senegalesa.

En las manifestaciones que recorrieron el país durante el año 2023 se señalaba también como responsable de los procesos extractivistas de la pesca al Estado senegalés. Entienden las organizaciones que las licencias a terceros países han hecho que los grandes buques arrasen con sus medios de vida, incluso destruyendo sus redes de pesca tradicionales. La inestabilidad

47. Organizaciones internacionales han documentado el proceso de erosión de libertades políticas fundamentales y el endurecimiento de la represión militar y policial a medida que avanzaba el primer semestre del año, para incrementarse de forma extraordinaria a partir de mayo. Para más información, ver: Human Rights Watch (2023) “Sénégal: violente répression de l’opposition et de la dissidence”. (Disponible en: <https://www.hrw.org/fr/news/2023/06/05/senegal-violente-repression-de-lopposition-et-de-la-dissidence>).

48. Para más información, ver: Atou Diaw, P. (2023) “Comprendre le débat autour du « 3e mandat » au Sénégal?”. (Disponible en: <https://www.bbc.com/afrique/articles/cg311qz39go>)

49. Embarcación fabricada a partir de un único árbol, cuyo tronco es excavado para formar la oquedad en la que viajan sus pasajeros. En castellano podría traducirse, de forma aproximada, por los términos “canoa” o “cayuco”.

política se une así al empobrecimiento del país porque la pesca cada vez está más esquilada por las multinacionales francesas y los barcos atuneros españoles. A pesar de que las cofradías de pescadores se han organizado para pescar por turnos, esto les permite solo vivir al día para poder comer, lo que ha provocado mucha frustración entre los jóvenes.

“Hay muchos menores que han salido a manifestarse, a protestar, la política no les deja ningún futuro. Y han sido encarcelados⁵⁰, sí, como lo oyes, han ido a la cárcel. También mujeres, Fallah Fleur con otras mujeres hizo una huelga de hambre en la cárcel⁵¹, las acusan de cosas que no tienen sentido, y son miles quienes sufren la represión”, explica una activista por los derechos humanos.

Toda esta realidad social y política se ha podido constatar en el alto porcentaje de menores presentes en las embarcaciones que han llegado a Canarias, hecho que no se había visto en otros momentos de actividad de esta ruta migratoria. En los cayucos ha destacado un gran número de niños desde ocho años y adolescentes hasta los diecisiete. Además, en el último trimestre del 2023 comienzan a efectuar el cruce migratorio mujeres y niños y niñas de muy corta edad, incluidos bebés, una realidad difícil de encontrar con anterioridad en este trayecto.

“Les intentamos convencer para que se queden, pero ellos no quieren escuchar eso. Muchos adolescentes no están listos para embarcarse en un viaje así, pero lo intentan de todos modos”, explica un líder comunitario.

Las detenciones en los puntos de salida han sido muy numerosas, los controles se hacen en las salidas desde Senegal pero también a lo largo de la ruta hacia Mauritania. Según organizaciones en la zona, el número de salidas ha triplicado al de llegadas. Hay una gran preocupación porque las cifras de víctimas se han disparado y no existen datos oficiales sobre las pérdidas de vidas humanas.

Paralelamente al aumento de las muertes, también se ha asistido a la represión contra las familias que se manifiestan por las desapariciones. En el mes de julio la denuncia de familias sobre la desaparición de más de trescientas personas fue expuesta públicamente por el Observatorio de Derechos Humanos de nuestra organización y las autoridades senegalesas respondieron negando los hechos⁵². En el mes de julio la desaparición de una embarcación con 130 personas que acabó encontrándose en Cabo Verde fue obviada por las autoridades que acabaron deteniendo a familiares por manifestarse pidiendo justicia para las víctimas.

“Para las familias es muy difícil buscar a sus seres queridos desaparecidos. Nunca encuentran nada, siempre están destrozadas, hay muchas familias que lloran todos los días, están muy preocupadas. Además, cuando las autoridades detienen a un organizador, si este desaparece o logra escapar, van y amenazan y detienen a su familia, como mecanismo de presión. Eso es todo lo que el gobierno hace, pero no responde a las familias que están buscando a sus seres queridos. No dan una respuesta a la crisis social que vive el país”, denuncia un líder comunitario.

ACEPTACIÓN DEL DUELO

Nuestro Observatorio ha podido compartir durante este año con asociaciones que han creado proyectos de acompañamiento de duelo, poniendo en el centro lo que esto supone a nivel legal y colectivo, pero también individual y religioso.

“Poner también nombre a la tristeza. Compartir cómo se sienten, hablar de la persona, porque de lo individual, del dolor personal no se habla. En el duelo establecen relaciones con autoridades religiosas para que hagan el cierre de las personas desaparecidas”, explica un líder comunitario.

50. Los encarcelamientos de menores de edad, que se han intensificado durante este año, ya eran frecuentes en el país antes de la última oleada de protestas. Ver: Ba, M. (2022) “Sénégal : de plus en plus de mineurs dans les prisons”. (Disponible en: <https://www.pulse.sn/news/societe/senegal-de-plus-en-plus-de-mineurs-dans-les-prisons/jzqsntn>).

51. Para más información, ver el documental “Grève de la faim des femmes détenues” (disponible en: <https://www.youtube.com/watch?v=zqV4wll59BQ>).

52. Ver: Kane Fall, A. (2023) “Disparition de près de 300 Sénégalais sur la route des Canaries: Le ministère des Affaires étrangères dément catégoriquement et apporte des éclairages”. (Disponible en: <https://teranganews.sn/2023/07/disparition-de-pres-de-300-senegalais-sur-la-route-des-canaries-le-ministere-des-affaires-etrangeres-dement-categoriquement-et-apporte-des-eclairages/>).



Ruta Canaria // Tenerife. El 4 de septiembre de 2023 son atendidas 187 personas tras llegar a Tenerife desde Senegal.

Como en 2006, también ahora, la mayoría de los grupos que empiezan a trabajar el duelo están conformados en su mayoría por mujeres, que intentan abrir espacios donde se puede hablar públicamente de lo que estas pérdidas significan.

La historia de las muertes y desapariciones en procesos migratorios desde Senegal tiene un largo recorrido desde 2006, y ha dejado una huella colectiva en el país. Tras la denominada, en medios de comunicación españoles como “crisis de los cayucos”⁵³, nos dicen organizaciones senegalesas que hubo también una crisis de pescadores⁵⁴.

“Salieron tantas personas del pueblo que no había gente para pescar, y después ha empezado el drama de los desaparecidos porque no todo el mundo había llegado, y no se sabía qué había pasado con ellos. De aquella época no hay datos de personas muertas, pero en el barrio se ven los huérfanos que ya crecieron. Queríamos que el Estado elaborase las cifras de los que han salido y desaparecido, pero eso es imposible”, analiza una lideresa comunitaria.

Desde el trabajo de nuestro Observatorio de Derechos Humanos hemos constatado que las familias adolecen de falta de información sobre los fallecimientos y los procesos de búsqueda de las personas desaparecidas en las rutas migratorias⁵⁵. Las organizaciones que intentan acercarse a la realidad de las muertes y desapariciones en frontera, se encuentran con desafíos terribles como hacer un duelo sin cuerpo, el silencio de las administraciones y la negación de esta realidad. En Senegal es un gran tabú social hablar sobre las muertes y desapariciones. Muchas personas inician procesos de búsqueda en la soledad más absoluta, son muchas las responsabilidades individuales que la persona afronta y que no puede compartir. Las mujeres han tenido todo este tiempo un rol crucial como pioneras para romper el tabú social alrededor de esta lacra. Ya en 2006 hubo un movimiento de madres en búsqueda de sus hijos desaparecidos, y a raíz de ello se creó la organización COFLEC⁵⁶ en una barriada de Dakar.

En una ruta migratoria donde la mayoría de los cuerpos son tragados por el mar, hacer el duelo se convierte en casi un imposible, *“sin el cuerpo no se cierra la herida, es como si siempre la cicatriz estuviese blanda y pudiese abrirse en cualquier momento”,* nos asegura un imán.

53. Esta expresión, que ha sido recientemente recuperada para aludir al aumento de llegadas del año pasado, ya fue utilizada por la prensa en 2006. Véase, por ejemplo, Sánchez, J. (2006) “La crisis de los cayucos”. Disponible en: https://elpais.com/diario/2006/03/21/catalunya/1142906843_850215.html

54. Para más información sobre el impacto que los movimientos migratorios de Senegal hacia España tuvieron en el sector pesquero del país, ver: Moreno Maestro, S. y Aris Escarcena, J. P. (2013) “La pesca en Senegal: entre el mercado global y la subsistencia comunitaria”, Revista Andaluza de Antropología, 4: 103-121. (Disponible en: <https://idus.us.es/handle/11441/42686>).

55. El profundo impacto psicosocial y comunitario en las familias de la falta de información y protocolos claros de búsqueda ha sido reconocido por Naciones Unidas para todas las rutas migratorias. Para más información, ver: United Nations, “Families of missing migrants, forced to search alone”. (Disponible en: <https://news.un.org/en/story/2021/09/1101682>).

56. Para más información sobre las actividades de COFLEC, consultar su página web oficial en Facebook.

La costumbre que se está instalando en Senegal es comenzar el duelo al año de no tener noticias, y nuestro Observatorio ha podido acompañar a familiares que han tomado esta decisión. Las familias se apoyan en la posibilidad que el código de la familia les ofrece para considerar a una persona legalmente fallecida si no da señales de vida durante 12 meses⁵⁷.

“Mis otros hijos me dijeron que había que hacer el duelo, no quería, pero había pasado un año, dijeron que era bueno legalmente y para dejarle en manos de Alá. Lo hice para darles gusto, pero sigo esperando, no voy a dejar de hacerlo, porque me hablaron de que habían muerto todos pero siento en lo profundo de mi corazón que está vivo, que mi niño está vivo. Una mamá siempre siente a su hijo”, nos comparte la madre de un desaparecido.

IMPACTO DEL DERECHO A LA VIDA

Cuando una embarcación sale desde Senegal se enfrenta a una de las zonas marítimas más extensas que se recorren en la ruta hacia las islas Canarias. Es a partir del mes de junio de 2023 cuando los cayucos desde este país comienzan a hacerse presentes hasta que las cifras aumentan de forma considerable en el mes de octubre.

La gran mayoría de las personas que han usado esta ruta han sido senegaleses, pero en los últimos meses aparecen personas en tránsito migratorio procedentes de Gambia, Mali, Guinea Bissau y Guinea Conakry.

“Yo soy pescador, y es muy duro cuando alguien desaparece, porque, aunque lo intentemos, no podemos hacer nada para convencer a los jóvenes de que no se marchen, la situación en el país es durísima ahora mismo. Es la consecuencia del levantamiento popular. Mucha gente sale desde aquí, desde sus playas, pero otros se están yendo también a Marruecos, a Mauritania... incluso a Nicaragua, para desde allí intentar entrar a Estados Unidos”, declara un pescador.

La huida de miles de personas por la inestabilidad del país fue contestada con mayor represión por parte del gobierno senegalés y con un sistema de control marítimo coordinado a tres bandas junto con el Estado español y Mauritania, cuyo enfoque ha sido básicamente migratorio y de control de fronteras y no garantista del derecho a la vida. Esto provocó a partir del mes de agosto que las personas empezaran a utilizar la parte más peligrosa del camino, alejándose de la referencia de costa para adentrarse en el océano y llegar hasta la Isla de El Hierro, al puerto de La Restinga, el más occidental de las Islas Canarias.

“Las personas tienen mucho miedo para declarar las desapariciones porque en los pueblos hay muchos informantes del Estado que señalan a las familias. Piensan que es un tema muy delicado del que nadie quiere hablar”, lamenta una lideresa comunitaria.

El enfoque de control migratorio y la falta de medios para cubrir una extensión marítima tan amplia ha hecho que en la zona raramente se activen búsquedas cuando se denuncian desapariciones de embarcaciones.

“Te vas al océano, eso explica tantas desapariciones, después no hay nada, está América. Nuestras barcas no están preparadas para ir tan lejos, llevan comida y agua, pero si te falla el motor, si cambia el tiempo estás perdido. Si no te buscan desapareces, sabemos que esto es una realidad. Lo fue en 2006 y lo ha sido este año tan criminal”, explica un marinero familiar de cuatro víctimas.

57. Así lo recoge el artículo 67 del Libro I del Código de Familia senegalés, que establece un plazo de un año para la notificación de un fallecimiento, siempre y cuando dicha notificación venga secundada por dos testigos que den fe de ello. Para más información, consultar: <http://jafbase.fr/doc/Afrique/docAfrique/Senegal/SenegalFam1.pdf>

Es más, durante nuestro monitoreo pudimos constatar que algunos cayucos fueron localizados pero no se activan medios de rescate salvo tiempo después del primer avistamiento. En dos de estos casos, las embarcaciones que lograron seguir navegando llegaron con personas fallecidas a bordo o reportaron pérdidas de vidas humanas.

Los largos tránsitos en condiciones complicadas provocan víctimas durante los trayectos. Nuestro monitoreo documentó casos de personas que se tiraron al agua porque perdieron la razón, y otras murieron por deshidratación, hipotermia y hambre⁵⁸.

“Se sentó en la barca, dijo que quería dormir y no se despertó más. Eso me dijo mi otro hijo, nada más, solo eso. Se durmió y se fue con Alá, que lo tenga en el paraíso. No sé más, tampoco quiero saber más, solo rezo por él y por mi otro hijo que Alá reconozca su sacrificio. Inshallah”, nos comparte el padre de una víctima.

Nuestro Observatorio ha podido verificar informaciones de naufragios que se produjeron en Mauritania y en la zona de Dajla, durante el tránsito de los cayucos que salieron desde Senegal.

Las víctimas supervivientes fueron posteriormente enviadas por vía terrestre al país, y los cuerpos de los fallecidos que fueron recuperados han sido en su mayoría enterrados en la zona donde se produjo la tragedia.

“Cuando hacemos talleres sobre la situación migratoria la sensación (se refiere en las zonas de donde proceden las víctimas) es un poco extraña, en el sentido de que por una parte recibimos agradecimiento de gente que está más sensibilizada.

Pero para los que no lo están, a veces es un poco complejo, sobre todo porque hay un tema también doloroso, de personas que no han vuelto, de desapariciones, y se nota en el ambiente que la situación está muy caliente”, declara el representante de una organización social.



58. Durante los meses de octubre y noviembre de 2023 se produjeron varios fallecimientos en El Hierro, que fueron recogidos por la prensa. Para más información, ver: Vargas, N. (2023) “Muere un migrante intentando llegar a El Hierro en un cayuco con 80 personas” (disponible en: https://www.eldiario.es/canariasahora/migraciones/muere-migrante-intentando-llegar-hierro-cayuco-80-personas_1_10671092.html) y EFE (2023) “Los restos mortales del joven fallecido este viernes en un hospital de El Hierro descansarán como “Inmigrante F01”” (disponible en: https://www.eldiario.es/canariasahora/migraciones/restos-mortales-joven-fallecido-viernes-hospital-hierro-descansaran-inmigrante-f01_1_10657331.html).

Ruta Canaria // El 4 de noviembre es enterrado un menor fallecido en el Hospital de Los Reyes tras ser rescatado en un cayuco el día 3 de noviembre.

Cabo Verde, última frontera: La importancia de la dignidad para las víctimas

RESUMEN

El día 20 de julio un grupo de familias contactaron con Caminando Fronteras con la esperanza de poder tener alguna noticia de sus seres queridos, que habían salido desde Fass Boye (Senegal) hacía diez días a bordo de un cayuco.

Confiaban en que hubieran sido rescatados y, si no era así, estaban esperanzados de que fueran localizados en los siguientes días. Así que nuestro equipo comenzó el seguimiento de esa alerta y a cada llegada a Canarias, se verificaban los datos y se informaba a los familiares.

Nuestra organización había transmitido la información a los servicios de rescate, y cuando transcurrían los días reforzábamos las búsquedas en zonas como Dajla (Marruecos), donde llegaban embarcaciones procedentes de Senegal rescatadas por la marina marroquí.

El día 23 las familias nos volvieron a contactar asegurando que había personas en España, que el cayuco había llegado y algunos de los supervivientes habían contactado con sus seres queridos.

Sin embargo, se trataba de información falsa que, en situaciones como esta de máxima preocupación, les llega a las familias que se aferran al deseo de que sea cierta.

Semanas después, el día 15 de agosto, el cayuco fue localizado a 150 millas náuticas al noreste de Cabo Verde, y las autoridades de este país procedieron a su rescate. Tras 36 días en el océano Atlántico, solo 38 personas sobrevivieron, y siete de ellas fueron trasladadas en estado grave al hospital.

Los cadáveres de otras siete personas fallecidas también fueron recuperados, 75 personas fallecieron en el mar.

Las autoridades caboverdianas, en la llegada, transmitieron sus condolencias a las familias de las víctimas, un mensaje de ánimo a los supervivientes y la promesa de compromiso para garantizar una vida digna y subrayaron la importancia de enterrar a los fallecidos⁵⁹.

ANÁLISIS

- Una búsqueda activa y coordinada hubiese reducido el riesgo de que finalmente se produjera la tragedia.
- Las familias necesitan un acompañamiento para acceder a la verdad ante la negación de las autoridades y el aumento de información falsa alrededor de las tragedias.
- Es importante que autoridades como la Ministra de Sanidad de Cabo Verde pongan frente a las víctimas un discurso de derechos humanos y no de control migratorio.

CASOS

59. Para más información, ver: *Expresso das Ilhas* (2023) "Migrantes Clandestinos/ Ilha do Sal: "A palavra de ordem neste momento é solidariedade para com os sobreviventes" – ministra". (Disponible en: <https://expressodasilhas.cv/pais/2023/08/15/migrantes-clandestinosilha-do-sal-a-palavra-de-ordem-neste-momento-e-solidariedade-para-com-os-sobreviventes-ministra/87228>).

Negación de las víctimas: ocultar las masacres del Atlántico

RESUMEN

La tarde del día 5 de julio de 2023 familias senegalesas comunicaron en nuestro sistema de alertas que sus seres queridos habían salido desde Kafountine (Senegal) a bordo de un cayuco la mañana del día 27 de junio. Inmediatamente compartimos la información al CCRC y al MRCC de Rabat⁶⁰, quienes confirmaron no tener conocimiento de ningún rescate que se pudiera corresponder en la última semana. Durante los días posteriores se activaron medios aéreos de búsqueda en las aguas más próximas al archipiélago canario, aunque sin lograr localizar la embarcación.

A este cayuco se unieron las desapariciones de dos embarcaciones más, lo que sumaba un total de 315 personas. El día 9 de julio nuestra organización decidió hacer una denuncia pública de la situación instando a todos los países a colaborar en la búsqueda. El impacto internacional de la publicación fue tal⁶¹, que el día 10 de julio fueron publicadas las actuaciones relativas a la búsqueda de estos tres cayucos por parte de las autoridades españolas⁶². En un momento dado, se aseguró haber localizado un cayuco con alrededor de doscientas personas. Por otra parte, el gobierno senegalés publicó un comunicado negando las desapariciones que se habían denunciado.

Nuestra organización siguió acompañando a las familias y verificando las informaciones sobre embarcaciones rescatadas, pero hasta el día de publicación de este informe ninguno de los cayucos ha sido encontrado.

ANÁLISIS

- Las familias tienen derecho a saber la verdad y tener transparencia sobre las labores de búsqueda y rescate que se ejecutan cuando se denuncia una desaparición.
- La negación de las autoridades sobre este tipo de situaciones que ponen en jaque el derecho a la vida supone añadir mayor riesgo para las personas migrantes.

60. Centro Principal de Coordinación de Rescates de Marruecos, por sus siglas en inglés.

61. Ver noticias como las de ABC (2023) "Three boats and at least 300 migrants missing at sea near Spain's Canary Islands, aid group says" (disponible en: <https://www.abc.net.au/news/2023-07-10/300-migrants-missing-on-senegal-canary-islands-route/102581668>) o Mednick, S. y Brito, R. (2023) "Spain rescues 86 migrants near the Canary Islands, but scores from Senegal remain missing" (disponible en: <https://www.latimes.com/world-nation/story/2023-07-10/300-people-traveling-boats-senegal-spain-missing-aid-group-says>).

62. Ver las siguientes publicaciones realizadas a través de la red social X (anteriormente Twitter): (11) SALVAMENTO MARÍTIMO en X: "Avión Sasemar 101, movilizado desde el Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo en Las Palmas, continúa con la búsqueda de un cayuco que salió desde Senegal con alrededor de 200 personas a bordo. También se siguen emitiendo avisos a todos los navegantes." / X (twitter.com).

Muerte y soledad: víctimas en los tránsitos del camino

RESUMEN

El día 6 de noviembre recibimos en nuestro sistema de alertas dos mensajes. En ellos explicaban a nuestra organización que el día 4 de noviembre un cayuco que había partido desde Senegal había sufrido un accidente. Nos pedían colaboración para contrastar informaciones y saber el número de personas víctimas de la tragedia. Nuestro equipo inició la investigación relacionada con la tragedia teniendo acceso a entrevistarse con supervivientes, autoridades y familiares.

Pudimos verificar que el cayuco llevaba siete días en el mar con 325 personas a bordo, entre las que había al menos 23 mujeres y 21 niños. En el relato, los supervivientes explicaban que cuando llegaron a la altura de Cabo Blanco, en Mauritania, encontraron

un gran temporal y entonces decidieron regresar hacia Nuadibú. El cayuco no pudo soportar las olas y el viento, y se produjo un naufragio.

Se pudieron rescatar con vida un total de 191 personas, entre ellas 17 mujeres y 18 niños. Las autoridades mauritanas recuperaron los cadáveres de 15 personas, cuatro hombres, seis mujeres y tres niños.

Dos de los cuerpos aparecieron en la playa con posterioridad, y de ellos aún no se ha tenido información detallada para acompañar a las familias en búsqueda.

Los supervivientes fueron repatriados por vía terrestre a Senegal.

ANÁLISIS

- La importancia del seguimiento de las familias y las organizaciones para saber la verdad sobre los naufragios es crucial frente a la ausencia de información oficial de las autoridades.
- Los supervivientes no tuvieron un seguimiento psicosocial adecuado al impacto de la tragedia sufrida.

Racismo institucional: Acoger sin poner en el centro los derechos humanos

RESUMEN

El día 27 de octubre llegaron 122 personas a bordo de un cayuco senegalés a la isla de El Hierro tras ser localizados apenas a 15 kilómetros del puerto de La Restinga.

De las personas rescatadas, 11 precisaron atención médica, siendo uno de ellos hospitalizado. Este último joven falleció cuando se tenía previsto su traslado a un hospital en Tenerife por su estado de gravedad.

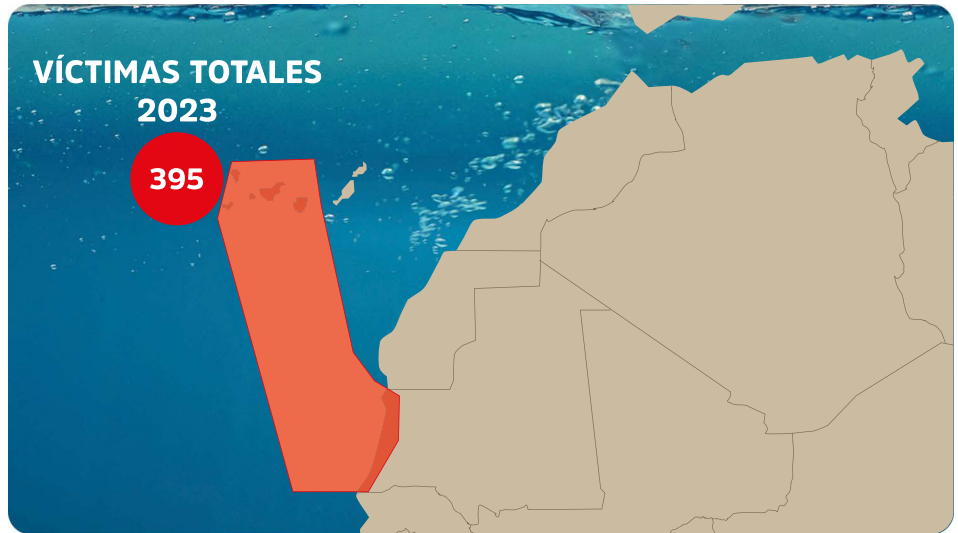
La madrugada después de llegar, uno de los supervivientes encontró una segunda persona fallecida en el baño del centro de acogida temporal. Era una de las personas que había recibido atención médica en el puerto, pero no había sido trasladada al hospital⁶³.

ANÁLISIS

- Resulta imprescindible el refuerzo de atención médica de las personas llegadas, entendiendo que los supervivientes de los cayucos han estado expuestos a largas travesías en tiempo y distancia en condiciones de riesgo para la vida y la salud.
- Personal de los centros de acogida señala la falta de personal médico cualificado para poder realizar las derivaciones pertinentes, así como hacer evaluaciones más certeras del estado de salud de las personas llegadas.

63. Ver: EFE (2023) "Fallecen dos personas que llegaron el viernes en un cayuco a El Hierro". (Disponible en: https://www.eldiario.es/canariasahora/migraciones/112-personas-rescatadas-cayuco-hierro-han-muerto-ultimas-horas_1_10639228.html)

LA RUTA DE LOS CAYUCOS: MAURITANIA



Las embarcaciones con salida desde Mauritania aumentan su presencia durante el segundo semestre de 2023, y es a partir de octubre cuando son más numerosas, destacando que a partir de agosto comienzan a llegar a la isla de El Hierro. En los meses de noviembre y diciembre las llegadas de embarcaciones de Mauritania aumentan con destino hacia Gran Canaria. Son en su mayoría cayucos de madera y fibra que suelen ser más pequeños que los senegaleses. En ellos viajan personas en tránsito por Mauritania, aunque también hay presencia de nacionales de este país. Destaca como vía de huida de personas refugiadas del Sahel, en su mayoría malienses.

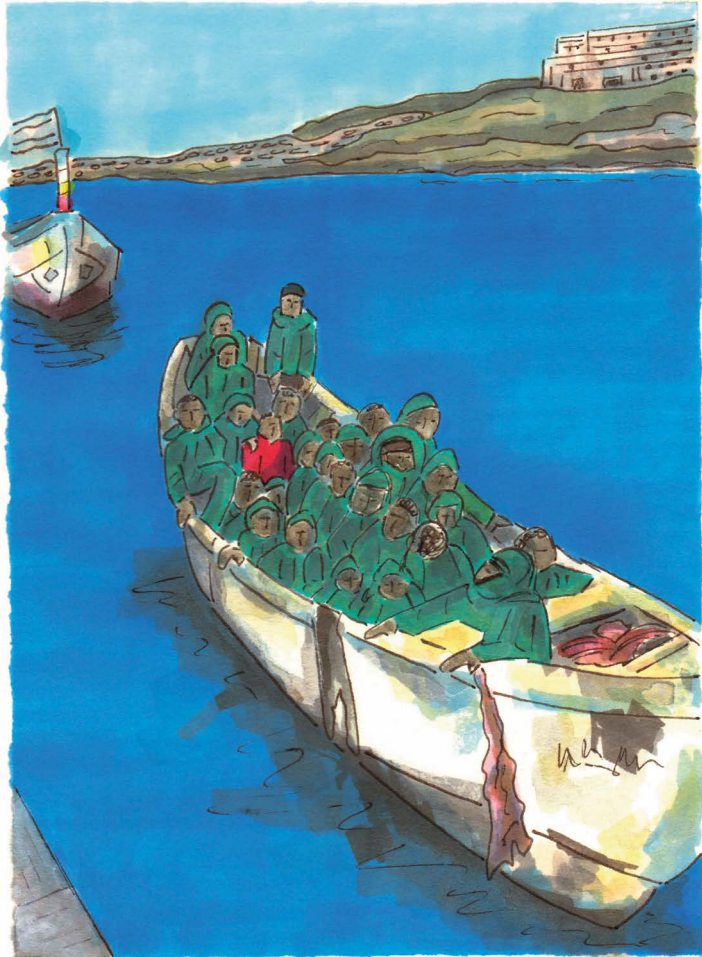
“Quiero pedir asilo, por eso me fui, la situación en Mali es muy dura y necesito protección. He perdido a una gran parte de mi familia y en mi zona muchos jóvenes han huido. El camino a Mauritania es el más cercano, pero no podía imaginar que todo fuese tan duro, tan peligroso. Cuando no puedes volver hacia atrás pues aceptas todo, es la voluntad de Dios”, explica un adolescente maliense.

Nuestro Observatorio de Derechos Humanos ha monitoreado 10 tragedias con 395 víctimas y 7 embarcaciones totalmente desaparecidas.

Los elementos de mayor impacto sobre el derecho a la vida son, como sucede con Marruecos, un enfoque de control migratorio entre Mauritania y el Estado español y no de protección de la vida. La falta de búsquedas activas cuando se alerta de embarcaciones desaparecidas y la falta de medios de los servicios de rescate mauritanos son causas que provocan víctimas mortales.

La violencia que sufren las comunidades en tránsito en Mauritania⁶⁴ causa que las personas inicien este tránsito en condiciones de vulnerabilidad.

“Aquí no puedes pedir ayuda a nadie, cuando vimos que no teníamos suficiente gasolina, dijeron que volvían a tierra, me enfadé mucho, pero claro no entiendo mucho el mar. En Mauritania los negros somos esclavos, si llamas a la marina nadie te ayuda. Ahora estoy en Dajla, trabajo también como una esclava en la fábrica del pescado, pero estoy ahorrando dinero. Tengo miedo a cruzar porque escucho tantas muertes, pero ¿tengo otra opción? Me dan ganas de llorar, mejor no vamos a seguir hablando”, declara una adolescente maliense.



Ruta Canaria // El 7 de noviembre de 2023 un cayuco mauritano con 50 personas a bordo llegó por sus propios medios a El Hierro.

64. Para más información, ver: ACLU (2023) “Immigrants’ Rights Organizations Urge Release of Mauritanian Asylum Seekers Detained by ICE” (disponible en: <https://www.aclu.org/press-releases/immigrants-rights-organizations-urge-release-of-mauritanian-asylum-seekers-detained-by-ice>) y Cruz Roja (2023) “Desperate journeys – migrants’ stories from Mauritania” (disponible en: <https://www.redcross.org.uk/stories/migration-and-displacement/refugees-and-asylum-seekers/desperate-journeys>).

Heridas sin cicatrizar: el acompañamiento en los procesos de verdad y reparación

RESUMEN

M. se puso en contacto con nosotras el 17 de octubre de 2023 para pedirnos información sobre el cayuco en el que viajaba su sobrino. Era una embarcación con 80 personas a bordo que había salido diez días antes, el 7 de octubre, desde Nuakchot, la capital de Mauritania. M. vive en España, y por ello toda la familia le pedía que intentase obtener información sobre si su sobrino se encontraba con vida o no.

Desde nuestra organización alertamos a las autoridades y, tras comprobar que ninguna de las llegadas de cayucos mauritanos de aquellos días se correspondía con la embarcación en la que viajaba la persona desaparecida, trasladamos la información a la familia.

Desgraciadamente, muchas veces hay gente que se aprovecha de la vulnerabilidad de las familias y les ofrece información falsa a cambio de dinero, o les estafan haciéndoles creer que sus seres queridos siguen vivos. Nuestra organización acompañó a estas familias, proporcionándoles información sobre la peligrosidad de la ruta atlántica, las distancias y las condiciones de seguridad.

También les facilitamos herramientas con las que proteger sus derechos, como las denuncias de desapariciones en las fuerzas de seguridad.

“No ha llamado todavía, pero cuando llegue llamará, ¿verdad? ¿No puede ser que esté en prisión ni nada así? La familia no sabe qué pensar, me piden que averigüe cosas pero no sé qué decirles”, declara desesperada la tía de un desaparecido.

ANÁLISIS

- La ausencia de transparencia y claridad por parte de las autoridades contribuye a la difusión de informaciones falsas que impactan gravemente a las familias.
- La dimensión cultural y comunitaria de los duelos ambiguos (fallecimientos sin cuerpos) afecta en las comunidades de los países de origen.
- La información sobre las condiciones de cruce migratorio y el impacto de las políticas de control ayuda a las familias a una comprensión mayor de la situación para abordar los bulos y las estafas.

A merced de los rumores: La importancia de acompañar a las familias

RESUMEN

El 27 de octubre contactó a nuestra línea de atención de familias A.D., diciendo que su hijo y su sobrino habían salido de Mauritania el 10 de octubre, en un cayuco con 60 personas a bordo.

La mayoría de las personas a bordo de la embarcación eran nacionales de Mauritania y Mali. Entre ellos al menos seis chicos procedían de un pueblo al sur de Mauritania.

A las familias les habían llamado hacía unos días, dando informaciones confusas sobre la posibilidad de que los chicos ya hubieran llegado a Canarias, pero sin aportar ningún dato fiable, lo que no había hecho más que aumentar la desconfianza y el desconcierto de las familias.

A.D. volvió a escribirnos para decirnos que había vuelto a su país, Mali, durante algunas semanas, con el objetivo de encontrarse con toda la familia, contarles bien todo lo que había sucedido y poder hacer un funeral de despedida en condiciones para su hijo.

A su regreso a España, nos dijo que la familia había finalmente aceptado las muertes, aunque el dolor y la impotencia todavía resultaban muy grandes.

“Mi madre y mi mujer lo están pasando muy mal, no pueden dormir... Mis hermanas no hacen más que llorar. Por favor, si hay alguna noticia de mi hijo decídnoslo. ¿Podéis mandarnos un audio en francés para ponérselo a la familia de aquí, de Mali, para que puedan entender qué ha sucedido? Pero no es vuestra culpa, esto es culpa de Dios, Dios lo ha querido así” A.D., padre de una persona desaparecida.

Durante el mes de noviembre otras familias continuaron llamando, intentando entender si habían llegado y si una embarcación podía desaparecer sin dejar rastro.

A ellos les habían dicho que una de las embarcaciones llegadas a El Hierro era la que ellos buscaban, y estuvieron esperando las llamadas que nunca llegaron.

Se decían entre ellos que tal vez estaban en un centro cerrado y que por eso no llamaban, pero no era así.

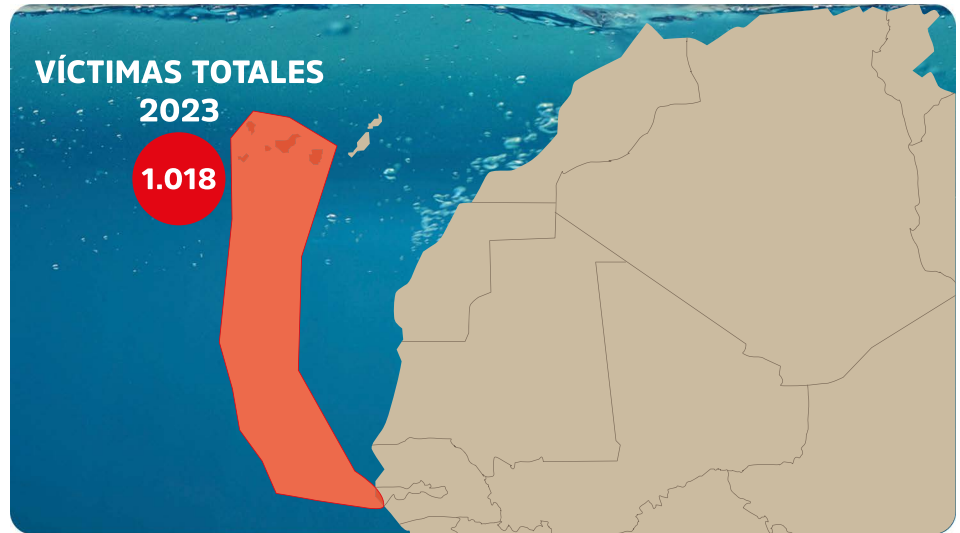
Nuestra organización los ha acompañado en la búsqueda, alertando a las autoridades de la desaparición, chequeando la información de todas las embarcaciones que han llegado en este tiempo que son muchas, y también las dificultades de entender las desapariciones colectivas y el impacto que estas tienen en la vida de las personas.

En este tiempo nuestra organización ha tenido la oportunidad de reflexionar junto a A.D. y otras familias sobre la dificultad de hacer un duelo sin cuerpo, por la falta de información clara y oficial y sobre el impacto que las desapariciones colectivas tienen para las comunidades de Mali.

ANÁLISIS

- La falta de acceso a información oficial no permite a las familias efectuar un duelo con garantías.
- Personas como A.D., se convierten en líderes que juegan un papel necesario para trasladar la información a las comunidades.

LA RUTA DE LOS CAYUCOS: GAMBIA



La mayoría de los cayucos de Gambia comienzan a hacerse presentes a mediados de octubre, y durante tres semanas las salidas se concentran.

Embarcaciones con gran cantidad de personas a bordo y donde encontramos distintas nacionalidades, destacando las personas de Gambia, Senegal, pero también de Mali, Guinea Bissau, Guinea Conakry.

Como sucede en el caso de los senegaleses, hay un alto número de menores entre las personas que inician este cruce migratorio.

Es la parte de la ruta migratoria hacia las islas Canarias más larga y el aumento de la distancia supone ya afrontar más riesgo en la travesía atlántica.

Nuestro Observatorio ha monitoreado en esta ruta 12 tragedias con 1.018 víctimas y 4 embarcaciones totalmente desaparecidas, que han dejado una huella muy profunda en las comunidades.

En esta zona, cuando se alerta de una embarcación desaparecida, se necesita una coordinación eficaz de muchos países con un enfoque de defensa de la vida para poder cubrir con búsquedas activas una extensión de mar muy amplia, pero desgraciadamente esto no sucede y, como pasa en el resto de la ruta atlántica, solo se busca con mirada de control migratorio y control de fronteras.

Sin noticias: Familias unidas en la búsqueda

RESUMEN

A partir del 7 de noviembre, distintas personas empezaron a contactar a nuestra organización desde Gambia. Todas ellas buscaban información sobre un cayuco salido de la ciudad de Kartong (Gambia), el 19 de octubre de 2023, en el que viajaban 155 personas. Nuestro equipo de investigación realizó las comprobaciones necesarias y finalmente constatamos que no se encontraba en ninguno de los países de la ruta. Pasaban las semanas y las familias continuaban informando de que ninguna persona a bordo había dado señales de vida.

El 2 de diciembre, un familiar nos contactó afirmando que había rumores sobre ese cayuco. La información que había llegado a Kartong era que la embarcación había sido rescatada por las autoridades argelinas y estaban detenidas en ese país. Pudimos confirmar que se trataba de una información falsa. Al cierre de este informe seguimos verificando datos que llegan a los familiares sobre posibles naufragios en referencia a esta embarcación.

ANÁLISIS

- Las familias lideran búsquedas y siguen siendo en todos los países desgraciadamente víctimas de bulos y estafas.
- Las desapariciones colectivas que afectan a personas de una misma ciudad dejan una huella en el futuro de la comunidad. En las salidas documentadas desde Gambia, hemos detectado grupos de hasta 50 personas que proceden del mismo pueblo.

Activar rescates: cada minuto cuenta para salvar vidas

RESUMEN

El día 26 de octubre un cayuco fue localizado por un barco pesquero que reportó los datos a los servicios de rescate españoles.

Durante ese día también fue avistado por otra embarcación.

Al día siguiente, 27 de octubre por la tarde, el avión de Salvamento Marítimo localizó de nuevo la embarcación a unas 82 millas náuticas de Tenerife y se movilizó la patrullera Río Tajo de la Guardia Civil española y la Guardamar Calíope de Salvamento Marítimo español.

CASOS

Cuando se produjo el rescate, encontraron entre los 221 supervivientes el cadáver de un niño de unos 12 años⁶⁵. La gravedad del estado en que se encontraban hizo que fueran necesarios los traslados urgentes de cuatro personas por parte del helicóptero de Salvamento Marítimo, así como la asistencia médica a más de 100 personas una vez llegaron a Tenerife. Los supervivientes explicaron posteriormente que, durante el trayecto desde Gambia, los cuerpos de más de 20 personas fallecidas habían quedado en el mar.

ANÁLISIS

- Las embarcaciones en las que viajan las personas migrantes no cumplen con todos los requisitos de seguridad náutica y por lo tanto cada minuto cuenta para rescatar con vida a todas las personas que viajan en los cayucos.
- La demora en la activación de medios de rescate pone en riesgo el derecho a la vida.

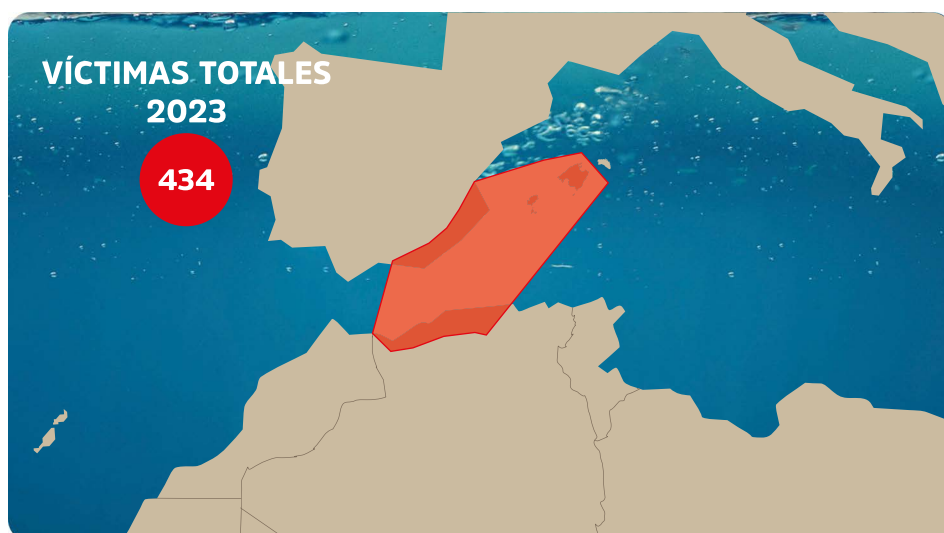
65. Ver: *La Vanguardia* (2023) "El fallecido en el último cayuco es un niño de 12 o 13 años y hubo otros veinte muertos". (Disponible en: <https://www.lavanguardia.com/vida/20231028/9336604/fallecido-ultimo-cayuco-nino-12-13-anos-hubo-otros-veinte-muertos-agenciasv20231028.html>)



Ruta Canaria // Cayuco llegado a Cabo Verde en enero con dos personas fallecidas a bordo procedente de Gambia.

LAS RUTAS MEDITERRÁNEAS DE LA FRONTERA OCCIDENTAL EUROAFRICANA

LA RUTA ARGELINA DEL MEDITERRANEO OCCIDENTAL



Esta ruta migratoria ha mantenido el nivel de actividad del año anterior durante los primeros meses del 2023, bajando el flujo del cruce migratorio en el segundo semestre. Aunque la mayoría de las víctimas son personas de origen argelino, la presencia de otras nacionalidades procedentes de África central y occidental ha aumentado en la zona más peligrosa de la ruta con destino a las Islas Baleares.

A pesar de la amplitud geográfica de esta ruta, poco se conoce del impacto que tiene sobre el derecho a la vida. La invisibilización de las víctimas está siendo sostenida por las propias autoridades del Estado español, que responde con una sistemática falta de transparencia a las organizaciones de derechos humanos y a los familiares⁶⁶.

“En una de las morgues que visitamos, una médica forense trató de ayudarnos y nos redirigió a un puesto de la Guardia Civil para que consiguiéramos una autorización para poder ver los cuerpos e intentar identificarlos. Sin embargo, tuvimos que hacer frente a diversas trabas burocráticas y al final nos tuvimos que marchar sin haber podido conseguir nada. Continuamos a la espera de alguna noticia, o de nada en absoluto”, primo de una persona desaparecida en la ruta argelina.

Entre las tragedias documentadas por nuestra organización durante el año 2023 hay 22 embarcaciones desaparecidas, para las que, a pesar de haber sido informadas las autoridades de rescate, no se activaron medios para su búsqueda. En general, en toda la ruta, tras informar de la presencia de situaciones de riesgo se hacen búsquedas pasivas y los servicios del Estado español han reiterado en múltiples ocasiones que sin geolocalización no salen a buscar.

En el caso de naufragios confirmados en esta ruta migratoria tampoco constan búsquedas posteriores de supervivientes ni de cadáveres, provocando una vulneración grave de derechos a las víctimas y a sus familiares. Caminando Fronteras ha podido documentar naufragios en los que, a pesar de la declaración e insistencia de los supervivientes para que se busque a las personas desaparecidas, sus demandas no han sido escuchadas.

Es preocupante la criminalización y estigmatización por parte de los servicios de rescate del Estado español de las organizaciones y familiares que alertan sobre embarcaciones en peligro.



Ruta Argelina // Quinto cadáver recuperado por un barco pesquero el 30 de mayo de 2023 en Denia.

66. Para un análisis más profundo y específico sobre esta ruta, ver: Caminando Fronteras (2023). “Muro de indiferencia: La ruta argelina del Mediterráneo Occidental” (disponible en <https://caminandofronteras.org/wp-content/uploads/2023/02/Informe-Muro-de-indiferencia-La-ruta-argelina-del-Mediterraneo-Occidental-ES.pdf>).

En la mayoría de los casos la comunicación es muy complicada, se niegan a tomar los datos de la situación de riesgo y eluden sus obligaciones de atención como servicio público. A pesar de esta persecución y señalización, las familias de las víctimas en esta ruta migratoria están muy organizadas y rompen el muro de silencio e indefensión usando las denuncias policiales y públicas⁶⁷.

“El derecho de rescate no existe para los migrantes argelinos. No tienen derecho a ser rescatados o buscados tras su desaparición, sino que se practica una política de miedo e intimidación porque las autoridades creen que es una forma de reducir la migración clandestina”, denuncia el hermano de un desaparecido argelino.



I CONGRESO INTERNACIONAL // Ceremonia interreligiosa en el Congreso Internacional e Familias Víctimas de la Frontera en 2023.

Pescando cuerpos: frente a la violación de los derechos de las muertas y desaparecidas la dignidad y fuerza de las familias

RESUMEN

El día 27 de marzo de 2023, varias familias contactaron a Caminando Fronteras informando que, desde el día 21, no tenían noticias de sus seres queridos que habían salido desde Cherchell (Argelia). En ella viajaban nueve hombres, una mujer, un adolescente y un bebé argelinos, y tres hombres y una mujer subsaharianos.

Iniciamos el protocolo de alertas y búsquedas de nuestra organización, y pudimos correlacionar la aparición de los cadáveres de dos jóvenes argelinos, los días 23 y 24 de marzo, en las costas de Denia con la embarcación desaparecida.

Uno de los fallecidos, S.A., fue encontrado entre las redes de un barco pesquero a unas cinco millas -8 kilómetros- de costa. Al día siguiente, 24 de marzo, otro barco pesquero halló entre sus redes el cadáver de K.C. Con las informaciones aportadas por los familiares y en colaboración con la policía judicial de Jávea, se pudieron iniciar labores de identificación de los cuerpos.

Posteriormente, otros barcos pesqueros han seguido encontrando cadáveres cuando faenaban en la misma zona donde se encontraron los primeros cuerpos. El 12 de abril se recuperó a un joven guineano que portaba documentos identificativos y el de un joven argelino, R.B., que también fue identificado.

Los cuerpos han seguido apareciendo en la misma zona, los últimos el 2 y 13 de junio, hasta hacer un total de siete personas fallecidas que han sido encontradas.

CASOS

67. Así lo expusieron en nuestro I Congreso Internacional de Familias de Víctimas de las Fronteras, en el que diversos familiares explicaron los innumerables obstáculos a que debían hacer frente para la búsqueda de sus seres queridos y las estrategias colectivas que adoptaban para superarlos (disponible en: <https://www.youtube.com/watch?v=r90ZqYdJSY> - a partir del minuto 2:26:30).

En este caso, podemos destacar las buenas prácticas efectuadas por la policía judicial de Jávea en cuanto a la celeridad de las gestiones, la búsqueda de instrumentos para informar a las familias, y el enfoque de dimensión de tragedia. Desgraciadamente, los procesos de colaboración entre países para la identificación de muertes en frontera siguen siendo lentos y penosos para las familias y tres meses después de haber sido identificados tres de los cadáveres, las familias de S.A., K.C. y R.B., continúan esperando recibir una confirmación del fallecimiento por parte de las autoridades argelinas, para así poder iniciar trámites para repatriar a sus seres queridos.

De esa embarcación aún quedan nueve personas desaparecidas, y a pesar de haber sido encontrados los siete cuerpos en la misma zona, no se han habilitado labores de búsqueda por parte de las autoridades españolas a pesar de contar con informaciones sobre la embarcación y con suficientes indicios de dónde pudo producirse el naufragio.

ANÁLISIS

- Es posible por parte de las autoridades encargadas de las identificaciones de aplicar protocolos de respeto a los derechos humanos de las personas fallecidas en frontera, teniendo en cuenta las especiales circunstancias en las que se dan estas muertes y la vulnerabilidad de las familias.
- Falta de protocolos transnacionales que den una respuesta rápida a las familias que accedan a la verdad con las mayores garantías posibles y que puedan comenzar el duelo. En este sentido, las relaciones exteriores son clave, pero éstas no deberían estar atravesadas por los procesos de control migratorio y se deberían primar los derechos de las fallecidas y sus familiares.
- Las autoridades de búsqueda y rescate españolas siguen aplicando un sesgo racista en la resolución de estas tragedias, como muestra el hecho de que no se habilitasen labores de búsqueda en el lugar y que hayan sido pescadores quienes fueran encontrando cadáveres en sus redes. Esta imagen muestra la falta de respeto a los derechos humanos de las personas muertas y desaparecidas en las fronteras.

Fosas comunes: la importancia de seguir buscando a las muertas y desaparecidas

RESUMEN

Cuando M.B. contactó a nuestra organización por primera vez, a inicios de 2022, estaba a punto de cumplirse un año de la desaparición de la embarcación en la que su hermano viajaba junto con otras 11 personas. La neumática había salido de Orán (Argelia) el 28 de enero de 2021 en dirección a España. M.B. recibió ese día una llamada de su hermano desde la embarcación, donde le pedía ayuda porque estaban a 20 km de la costa de Almería. M.B. pudo alertar a los servicios de emergencia franceses, pero nadie hasta el día de hoy ha informado a la familia de la víctima de qué medios de búsqueda y rescate se desplegaron.

La familia de M.B. desde la desaparición de la víctima inició un proceso de búsqueda para saber la verdad, y tanto él como otros familiares de personas que iban en la misma embarcación se desplazaron en verano de 2021 a la Región de Murcia con el objetivo de denunciar la desaparición de sus seres queridos. La policía en aquel momento negó el derecho a interponer denuncia, ante esto algunos familiares empezaron a pagar muchísimo dinero a supuestos abogados, que los terminaron estafando, para que realizasen investigaciones en el Estado español.

En mayo de 2023, M.B. regresó a España para participar en el I Congreso de Familias de Víctimas de las Fronteras organizado por nuestro colectivo. Allí, y en colaboración con otras entidades y organizaciones aliadas, las familias acordaron volver a organizar un viaje a Murcia de nuevo para exigir a las autoridades el cumplimiento de su derecho a denunciar ante la policía.

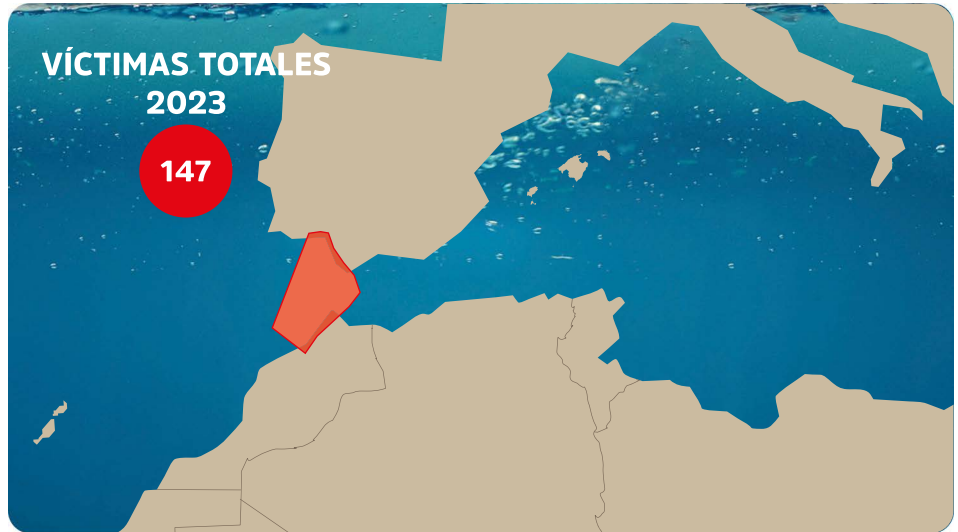
Se presentaron en Murcia dos años después de su primera visita, acompañadas de una asociación local, y la policía cumplió con su obligación de tomarles la denuncia y muestras de ADN.

En septiembre de 2023, S.A., una de las personas que se había desplazado a Murcia para denunciar la desaparición de su hermano, recibió la confirmación por parte de la Interpol francesa de que el cuerpo de su hermano había aparecido en Málaga en mayo de 2021, estando localizado en el Instituto de Medicina Legal de la ciudad andaluza. En colaboración con entidades de la zona, S.A. pudo finalmente desplazarse a Málaga para encargarse de los trámites relacionados con la certificación del fallecimiento y la repatriación de su hermano, contribuyendo así a cerrar el duelo perpetuo que vivía la familia tras más de dos años y medio desde la desaparición, y aportando información al resto de familias sobre un posible naufragio.

ANÁLISIS

- Falta de transparencia de las instituciones públicas frente a los derechos de familiares de las víctimas.
- Arbitrariedad por parte de las autoridades españolas en lo referente a los derechos de las familias de las víctimas. Este es un caso que representa a muchos otros, los familiares hacen esfuerzos importantes para desplazarse e iniciar búsquedas y no se respeta su derecho a interponer denuncias. En ocasiones se las señala y se las intenta criminalizar; en otras se las deriva a organizaciones sociales, a pesar de que la búsqueda de una persona desaparecida es responsabilidad de las fuerzas de seguridad del Estado.
- La falta de coordinación entre Estados y entre administraciones del Estado provoca que las familias tengan que emprender viajes internacionales para poder realizar las gestiones necesarias relacionadas con la desaparición de sus seres queridos. El resto de familiares no pudieron hacer denuncia consular ni se le tomaron muestras de ADN en los consulados españoles en Argelia.
- La ausencia de información por parte de las autoridades propicia que las familias puedan ser víctimas de estafas.

LA RUTA DEL ESTRECHO



Durante este año la mayoría de víctimas en esta ruta se producen en los cruces a nado que se efectúan hacia Ceuta por las zonas de Benzú y Tarajal (Marruecos)⁶⁸.

En el trayecto del Estrecho las personas muertas y desaparecidas están vinculadas a las neumáticas a remos, conocidas como *toys*⁶⁹, que salen desde la zona de Tánger.

Las muertes están fuertemente relacionadas con los medios tan precarios utilizados en los cruces, y por lo tanto las políticas de sesgo migratorio en los servicios de rescate suponen un peligro enorme en esta zona. También hemos monitoreado naufragios de neumáticas que salen en la franja del Atlántico situada al sur de la ciudad de Larache.

Como tendencia general durante este periodo, las personas procedentes de África occidental y central han usado las *toys* y los saltos a la valla como medio de cruce. En los accesos marítimos a nado a Ceuta encontramos personas magrebíes y asiáticas, mientras que en las neumáticas a motor la mayoría son marroquíes.

68. Ya desde los primeros meses del año se produjo, además, un aumento en las muertes en relación con el mismo periodo de 2022. Para más información, ver: Ceuta Al Día (2023), "Los fallecidos en la ruta migratoria de Ceuta en 2023 quintuplican a los registrados en 2022 hasta mayo". (Disponible en: <https://www.ceutaactualidad.com/articulo/inmigracion/estrecho/20230518164840169790.html>)

69. Se trata de pequeñas embarcaciones de zodiacs de recreo, a remos, que no cumplen con los estándares mínimos de seguridad náutica para hacer frente a travesías tan largas y complejas. Los remos suelen ser de madera y estar fabricados por las propias personas migrantes.

A pesar de ello, la no activación de medios, la tardanza en su despliegue y la prioridad de la coordinación de Marruecos en las actividades de rescate son los protocolos implementados en el Estrecho por las autoridades de ambos Estados.

La instauración de un muro en medio del mar, donde el Estado español establece el paralelo 35° 50' como una valla invisible en la que los servicios de rescate no van a operar, pone en riesgo la vida. Paradójicamente este paralelo no es un muro para las interceptaciones de los servicios de control de Marruecos⁷⁰, usando de nuevo la externalización como una herramienta que provoca muerte en las fronteras.

La negación de la activación de medios provoca que se invisibilicen las tragedias y que para las familias en búsqueda sea mucho más complicado adquirir informaciones sobre sus seres queridos.

“Habíamos llegado casi a Tarifa, queríamos llegar solos porque tenemos miedo a llamar a España porque siempre mandan a los marroquíes, estás donde estés, claro que los marroquíes nos persiguen como ratas y suben bastante arriba, hasta que no llegas a tierra no

70. Al respecto de las políticas productoras de muerte en la frontera marítima del Estrecho, ver el documental “Paralelo 35° 50”, dirigido por Sergio Rodrigo. Más información en: <https://www.filmin.es/pelicula/paralelo-35o50>



Ruta Estrecho // Asentamiento donde sobreviven decenas de personas en un bosque de la ciudad de Tánger.

estás seguro. Sabemos que nos podemos morir pero es que a veces es mejor morir que volver atrás. Pues eso que casi llegamos y estábamos muy cansados de remar, pero Dios hizo el milagro y llegamos a tierra. En mi pueblo éramos pescadores, conocemos bien el mar, pero hay mucha gente que se muere porque no les rescatan, eso es verdad”, pescador que cruzó el Estrecho.

En esta ruta también se han instalado los métodos de búsqueda pasivos de embarcaciones y es palpable la reducción de medios.

La criminalización y estigmatización por parte de los servicios de rescate del Estado español de las organizaciones y familiares que alertan sobre embarcaciones en peligro es otro de los elementos clave en la ruta que permite que se cuestione la veracidad de la información aportada de forma sistemática, provocando que aumente la posibilidad de morir de las personas en riesgo.

CASOS

Indefensión de las familias: cadáveres que confirman los naufragios

RESUMEN

El día 21 de abril, 23 hombres, una mujer y cuatro niños marroquíes pusieron rumbo a Cádiz desde Bouznika a bordo de una embarcación neumática.

Una semana después, sus familiares preocupados por la falta de señales de vida de sus seres queridos alertaron al Colectivo Ca-minando Fronteras y en ese momento pusimos en conocimiento la desaparición a las autoridades españolas y marroquíes.

Las llamadas no cesaban, y las familias intentaban obtener información oficial sobre las búsquedas, pero como en muchas ocasiones, entran en un sistema de preguntas sin respuesta. En ese transitar buscando, las familias se desplazaron a los hospitales, morgues, comisarías.

Ca-minando Fronteras continuó durante este tiempo con las gestiones en ambos países, pero las autoridades no aportaban información ni siquiera sobre si se estaba buscando la embarcación desaparecida. El día 2 de mayo, una de las familias reportó el hallazgo de dos cadáveres en Marruecos. Eran dos varones que fueron identificados y se constató que viajaban en la neumática desaparecida.

Sus familias pudieron enterrar los cuerpos y los demás asumieron que el resto de personas habían desaparecido, confirmando un terrible naufragio.

ANÁLISIS

- La soledad de las familias en los procesos de búsqueda que solo cuentan con su autoorganización y el acompañamiento en algunos casos de organizaciones sociales.
- Las personas en búsqueda de sus seres queridos cada vez tienen un papel más importante en la demanda de justicia, lo que permite romper la impunidad de las administraciones frente a las muertas en frontera.

• La falta de transparencia de las administraciones públicas es un hecho que está afectando a las víctimas, a sus familias y a las organizaciones sociales que buscan tener información para reconstruir la verdad.

Cruzar el Estrecho a remos: abandonados a su suerte, abandonados a la muerte

RESUMEN

El 10 de octubre, dos toys a remos salieron de la zona de Achakkar, en Tánger, sobre las 3 de la madrugada. En total, había 18 jóvenes senegaleses y malienses a bordo de ambas embarcaciones. Vivían en los asentamientos informales en la zona de bosque de Tánger, donde eran muy queridos porque las comunidades que viven en situaciones de asentamientos en precariedad tienen un sistema de solidaridad muy fuerte.

Días antes del cruce se habían incrementado las redadas en los asentamientos, lo que les había supuesto perder lo poco que tenían. Según nos cuentan sus compañeros, esto había pasado más veces, incluso el grupo había sufrido desplazamientos forzosos. El sueño de estos jóvenes era pedir asilo y protección, porque todos ellos habían salido huyendo de conflictos en sus países de origen. En los últimos tiempos habían pedido ayuda humanitaria, sobre todo medicinas porque las condiciones de vida y violencia estaban afectando de forma importante a su salud.

Nos explicaron líderes comunitarios que la noche del cruce hacía muy mal tiempo, y que las personas piensan que el Estrecho no es muy peligroso porque parece que hay muy poca distancia, pero las corrientes y los vientos, y la utilización de embarcaciones muy precarias, convierten este cruce en una zona letal.

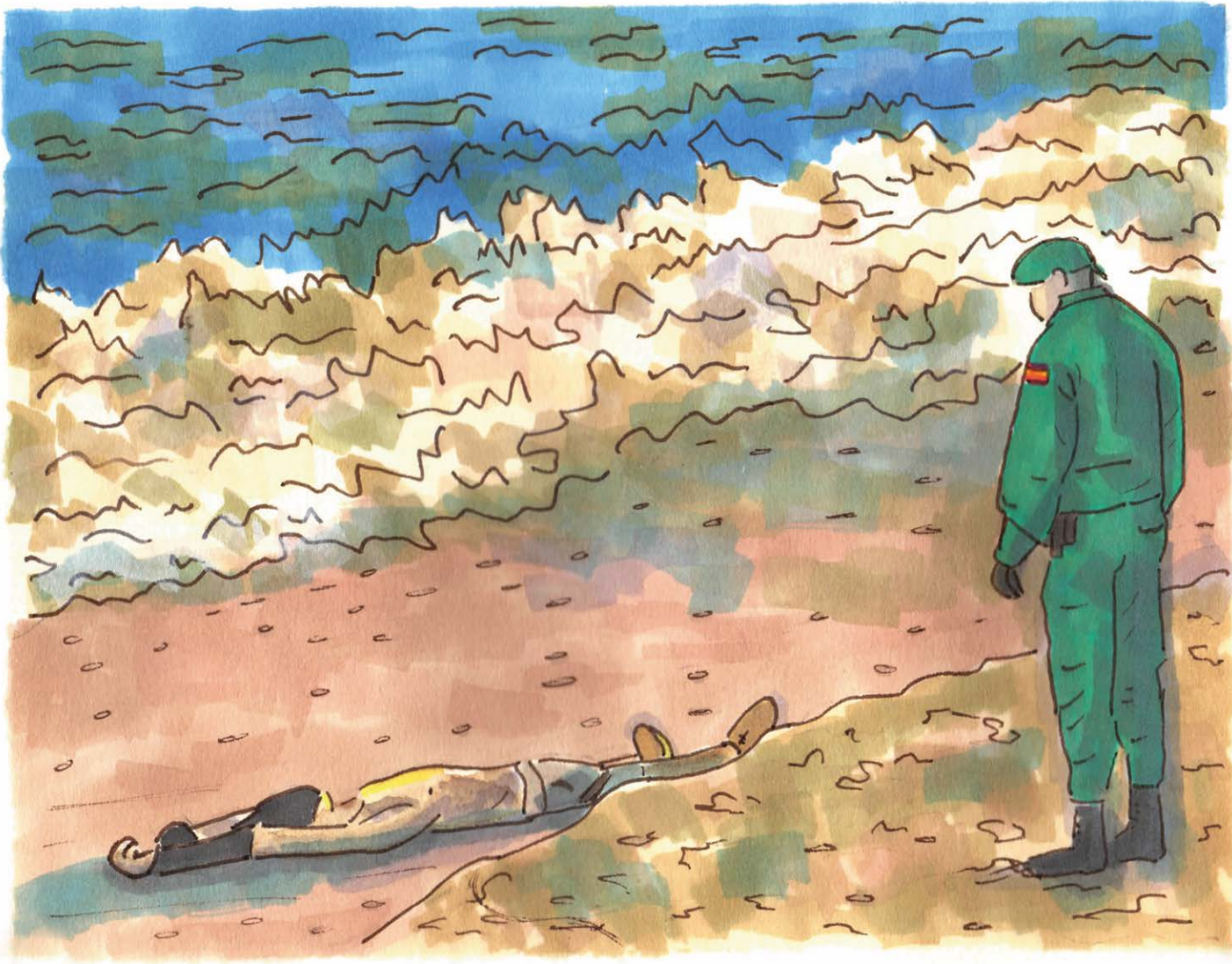
Los jóvenes habían hecho aportaciones económicas para comprar los materiales, unas neumáticas hinchables y unos remos de madera que habían encargado en una carpintería. Aquella noche se marcharon, fueron andando hasta la zona de Achakkar y ahí se les perdió la pista. En las comunidades no saben si pudieron pedir auxilio, si informaron a las autoridades de rescate, porque al día siguiente los amigos se comenzaron a preocupar, dándose cuenta de que los números de teléfono ya no funcionaban.

Representantes de las comunidades en Tánger se han trasladado a la gendarmería, a la morgue, a los hospitales, con la esperanza al menos de encontrar algún cuerpo para poder dar la noticia a sus familias, pero aún todo sigue en silencio. En el bosque se ha hecho un ritual de duelo porque todos eran musulmanes y al dolor por la pérdida se une el miedo de que los jóvenes que quedan en los asentamientos puedan ser los siguientes porque son conscientes de que el cruce de frontera puede acabar en muerte.

ANÁLISIS

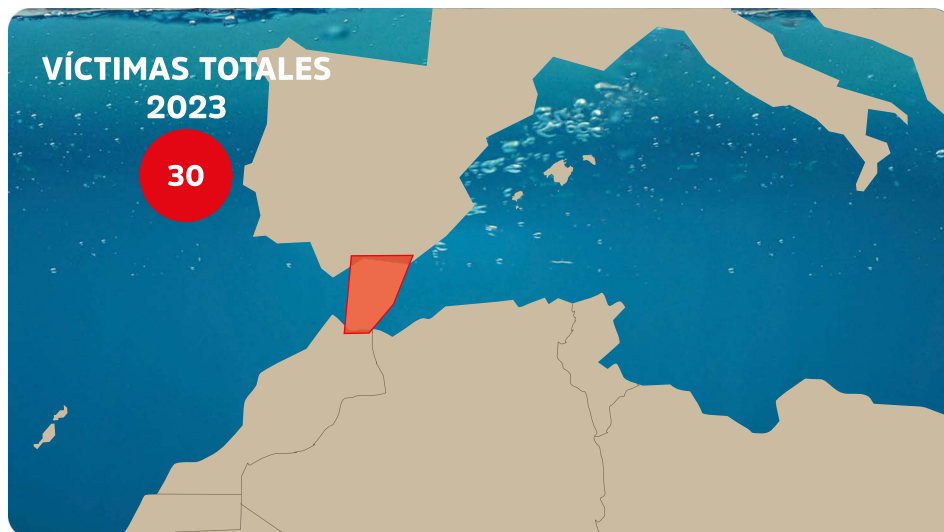
• Infraembarcaciones que no son aptas para el mar, y que son usadas por personas tan desesperadas por las condiciones de vida que incluso no toman en cuenta la meteorología.

- Intensa criminalización y persecución policial a las comunidades subsaharianas que viven en los asentamientos en montañas y bosques, como consecuencia de las políticas de externalización de fronteras y que provoca una fuerte violencia que impacta en la salud física y mental de las personas que cruzan la frontera.



Ruta Estrecho // Cadáver recuperado el 31 de enero de 2023 en la Playa de la Ribera en Ceuta.

LA RUTA DE ALBORÁN



De modo análogo a la ruta del Estrecho, durante el año 2023 la mayoría de víctimas de esta ruta migratoria se produjeron durante los cruces a nado hacia Melilla, en unas condiciones de gran precariedad y desprotección.

Es en la zona de Alborán donde en el año 2018 comienza la política de establecer el paralelo 35° 50' en un muro que desprotege el derecho a la vida. Alrededor de esa política se repiten acciones como la no activación de medios, la demora de los mismos, y el intento de que Marruecos se responsabilice de las búsquedas de personas migrantes en aplicación del sesgo de control migratorio en detrimento de la protección de la vida.

En esta ruta es sistemática la utilización de búsquedas pasivas, a lo que hay que unir la opacidad de la información sobre los rescates, que impide a las organizaciones y familiares verificar con rapidez si las personas están a salvo o continúan en el mar.

La criminalización y estigmatización de los servicios de rescate a la hora de recibir información de organizaciones y familiares sobre embarcaciones en riesgo es también un común que

aplican los servicios de rescate en todas las rutas del Mediterráneo, cuestionando y señalando de forma constante a quiénes ejercen su obligación de alertar sobre situaciones que ponen en riesgo la vida de las personas.

“He venido a Almería para buscar a mi hermana y a su hijo pequeño, mi madre me dijo que habían cogido una patera y me moría de miedo. Tenían que haber llegado a Almería pero no sé, he llamado a todos lados pero nadie me dice si están vivos o muertos, si los están buscando o no. Ahora estoy en el puerto, dicen que allí llevan a las personas, pero por Dios, que los busquen, que me digan dónde están, es una tortura. No son criminales, son personas, no han cometido ningún delito, ¿los van a dejar morir?”, familiar de personas en cruce por Alborán.

“En Melilla, desde la asociación MdLR detectamos que a día de hoy, todavía quedan varios chicos sin identificar, y que están enterrados tanto en el cementerio musulmán como en el civil. Llevan enterrados desde hace varios años sin ser identificados por lo que supone a sus familias mucho dolor y sufrimiento ante el desconocimiento de no saber dónde están sus seres queridos. Nos encontramos con las dificultades administrativas como por ejemplo, hacer llegar las pruebas de ADN, autenticar documentos, la administración tiene que garantizar la dignidad de estas víctimas”, declara una defensora de derechos de la infancia migrante.



Rescate ciudadano de una patera el 31 de julio de 2023 en Melilla.

Vidas que no importan: Salvamento Marítimo al servicio del control migratorio

RESUMEN

El día 19 de abril, las familias de 20 personas marroquíes contactaron con Caminando Fronteras alertando de sus desapariciones. Sus seres queridos habían salido de la zona de Farjana, al norte de Marruecos y colindante con Melilla, en una embarcación neumática la tarde del día anterior y no habían vuelto a dar señales de vida. Inmediatamente alertamos por escrito a las autoridades de Salvamento Marítimo, estableciendo igualmente contacto telefónico con la torre de control de Almería y expresando la gravedad de la situación. Inmediatamente pusimos en conocimiento a los servicios marroquíes del riesgo que corrían estas personas.

En esta primera comunicación las autoridades españolas nos informaron que no había habido ningún rescate reciente y que había temporal. La mala meteorología suponía que estas personas estaban enfrentando unas mayores condiciones de riesgo.

Horas después volvemos a llamar a Salvamento Marítimo para consultar por el estado de la búsqueda de la embarcación. Nos preguntaron si teníamos los nombres de las personas a bordo que estaban desaparecidas, a lo que respondimos que si ello se debía a algún rescate reciente. Lejos de contestar a la pregunta expresada, el operador dijo entre risas que no nos podían dar información al respecto.

Seguimos trabajando con los familiares y aplicando protocolos de búsqueda, a pesar de la nula colaboración de los servicios de rescate.

A día de hoy desconocemos si se movilizaron medios para la búsqueda de las 20 personas, cuántos y durante cuánto tiempo. Sin embargo, lo que sí sabemos de forma segura es que estas personas siguen desaparecidas y sus familiares continúan buscándolas.

ANÁLISIS

- Falta de transparencia de los servicios de rescate y de sus protocolos, lo que provoca una gran indefensión para las familias y las víctimas, y al mismo tiempo alimenta la impunidad y la arbitrariedad de los trabajadores públicos.
- Implementación de un sesgo racista a la hora de evaluar las condiciones de riesgo de las personas en el mar. Una infraembarcación en medio de un temporal debe ser buscada inmediatamente, pero en este caso fueron obviadas las especiales condiciones de peligro.

Los derechos de las fallecidas: acompañar a las familias en su lucha

RESUMEN

El 6 de septiembre de 2021, dos jóvenes cruzaron a nado desde Beni Ensar hasta Melilla. En el último momento, a uno de ellos una ola le dio un mal golpe y murió ahogado, según explicó su compañero.

Al llegar a Melilla, el joven superviviente comunicó la desaparición ante la guardia civil, dando detalles de cómo iba vestido el fallecido.

Fue el día 21 de septiembre cuando apareció el cuerpo de A.A., siendo rescatado por los servicios de Salvamento Marítimo de la Guardia Civil de Melilla.

Tras dos semanas en el mar, su cuerpo estaba muy deteriorado, sin apenas rasgos faciales, pero con un bañador y una zapatilla que coincidían con los que su amigo había descrito quince días antes.

Desde que apareció su cuerpo fue claro, tanto para la Guardia Civil como para los amigos, familia, y el entorno cercano de que estaban ante el cadáver de A.A.

La familia que vive en Marruecos comenzó a hacer gestiones para la identificación definitiva. En octubre de 2021 intentaron enviar una muestra de ADN, pero las autoridades dijeron que las condiciones en las que había llegado no permitían hacer la comparativa. Amigos de A.A. en Melilla trataron de conseguir que una identificación sin ADN fuera aceptada por la jueza, pero finalmente el cuerpo de fue enterrado el 14 de febrero de 2022 como no identificado.

La asociación MDLR⁷¹ ha acompañado durante este tiempo a la familia en su lucha por poder aportar muestras de ADN por canales oficiales, que se haga una reapertura de las diligencias indiciadas en 2021 que permita la identificación de A.A. y la obtención de un certificado de defunción para los familiares. MDLR cuida la tumba de A.A, y ha mandado fotos del lugar a la familia para apoyar el duelo, algo muy necesario para el respeto a la dignidad de la persona fallecida.

Tras dos años de lucha la familia ha conseguido el acta de defunción.

ANÁLISIS

- Falta de mecanismos para que las familias puedan aportar información sobre las personas fallecidas, entre ellas el ADN. Las relaciones entre Marruecos y el Estado español permitirían la toma de muestras en consulados y embajadas, pero no se da acceso a los familiares de las muertas y desaparecidas en frontera.
- Ante la falta de apoyo a las familias por parte de las autoridades, el acompañamiento de organizaciones como MDLR para garantizar un enterramiento digno y facilitar información a las familias permite hacer duelos con mayor respecto a los derechos de las víctimas y sus familiares.

71. La asociación MDLR acompaña a la infancia y juventud migrante que vive en los centros y en las calles de Melilla, proporcionando acceso a derechos básicos (alimentación, trámites administrativos...). Su nombre procede del acrónimo de "Mec de la Rue" (en francés, "niño/chaval de la calle"). Para más información, ver su página web: <https://mecdelarue.org/>



Ruta Alborán / Cementerio Musulmán de Melilla donde están enterradas varias personas no identificadas.



UN INFORME DE:
**CA-MINANDO
FRONTERAS**

CON EL APOYO DE:

