

Monitoreo del

Derecho a la Vida

en la Frontera Occidental Euroafricana

Enero - Mayo 2024

#DerechoAlaVida2024

CA MINANDO
FRONTERAS

Contar para reparar derechos

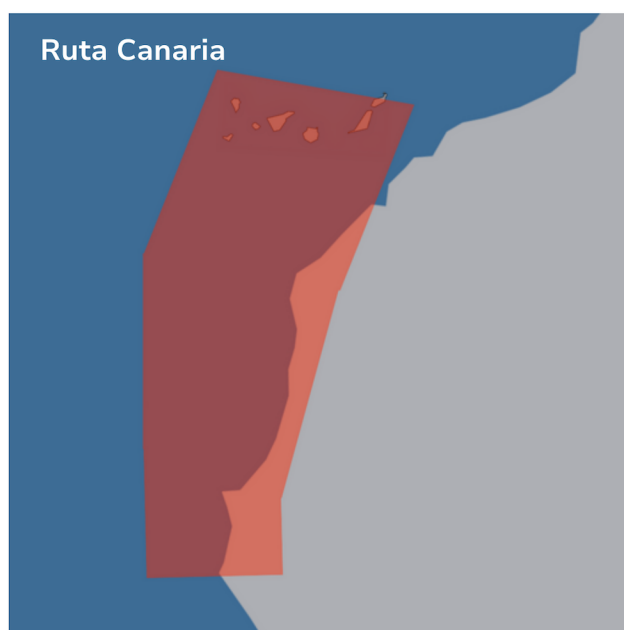
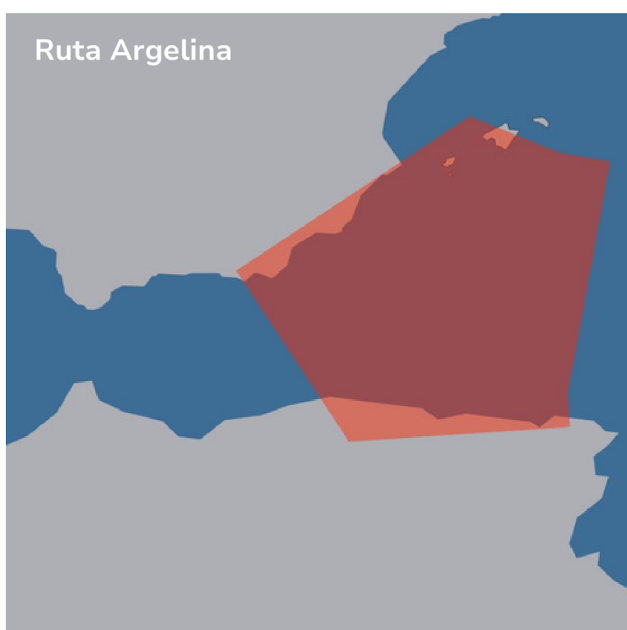
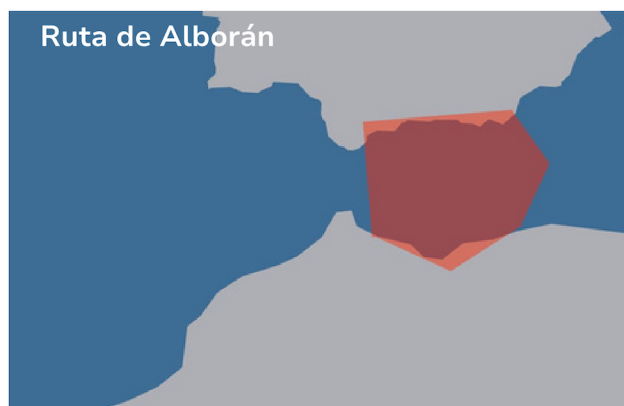
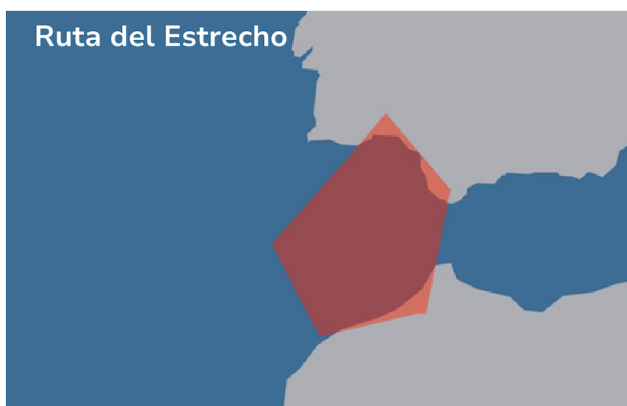
Este informe aporta los datos de víctimas en la Frontera Occidental EuroAfricana durante los primeros cinco meses del año 2024. Cifras que han sido obtenidas en el marco de trabajo del Observatorio de Derechos Humanos del Colectivo Ca-minando Fronteras, que lleva más de veinte años monitorizando el impacto en las personas de las políticas de control migratorio.

Nuestra organización muestra con esta investigación el coste en vidas humanas de las rutas del Estrecho, Alborán, Argelina del Mediterráneo Occidental y la Atlántica hacia las Islas Canarias; así como las que se dirigen por mar y tierra a Ceuta y Melilla.

La información que se presenta ha sido obtenida de fuentes primarias aplicando una metodología acción participativa con enfoque feminista e implementación transnacional.

Las cifras que comparte este informe son esenciales para el sostenimiento de los derechos de las víctimas y de sus familias. Frente a la negación e invisibilización de los Estados respecto del impacto en los derechos humanos de sus políticas fronterizas, los datos que se presentan en estas páginas constituyen un año más un acto de reparación y memoria.

Rutas de la Frontera Occidental Euro-Africana











47
embarcaciones
han desaparecido
con todas las personas a bordo

#DerechoA la Vida2024

CA MINANDO
FRONTERAS



Personas de **17** países
han perdido la vida en la Frontera
Occidental Euroafricana

Argelia
Burundi
Burkina Faso
Camerún
Costa de Marfil
Gambia
Guinea Bissau
Guinea Conakry
Islas Comores
Mali
Marruecos
Mauritania
Pakistán
Rep. Dem. del Congo
Senegal
Sierra Leona
Sudán

#DerechoA la Vida2024

CA MINANDO
FRONTERAS

¿Qué ha pasado en la Frontera Occidental EuroAfricana desde enero a mayo de 2024?

Desde enero a finales de mayo, 33 personas han muerto al día en las rutas migratorias hacia el Estado español. Este dato de fallecimientos diarios durante este período es el más alto de la serie histórica de registros de nuestra organización. La cifra que más se aproxima fue la del año 2023 cuando 18 personas al día perdieron la vida intentando llegar a las costas españolas.

En total, los primeros cinco meses de 2024 hemos contabilizado 5.054 víctimas, de las cuales 137 eran mujeres y 30 niños y niñas.

La ruta atlántica sigue siendo la más letal y peligrosa de todas. Esta incluye las salidas de Mauritania, Senegambia (Senegal y Gambia) y desde las costas situadas entre Dajla y Tan Tan, con destino a las Islas Canarias. En este cruce migratorio se ha registrado la muerte de 4.808 personas, representando el 95% de todas las víctimas durante estos cinco meses del año.

En este período destaca el aumento de cayucos procedentes de Mauritania en los que viajan en su mayoría personas del Sahel y nacionales de este país.

Es la zona más activa durante estos cinco meses y donde más víctimas se han contabilizado. Numerosas embarcaciones que partieron de Mauritania han desaparecido en el mar con todas las personas a bordo. Sirva de ejemplo de los riesgos que se afrontan en este cruce la llegada el 15 de abril a las costas de Brasil de un cayuco sin supervivientes que salió de Mauritania en el mes de febrero.

También tenemos que constatar el descenso importante de salidas desde Senegal y Gambia que habían sido las más numerosas durante el año 2023.

La ciudad de Dajla se ha convertido en estos meses en el lugar de recepción de embarcaciones procedentes de Mauritania, Senegal y Gambia, tras ser rescatadas por la marina marroquí y que en su mayoría presentaban situaciones de riesgo grave.

Las embarcaciones neumáticas siguen presentes en las salidas de zonas de costa situadas entre las ciudades de Guelmin y Dajla, y continúan siendo las más peligrosas para la navegación.

En las rutas del Mediterráneo han fallecido 246 personas, siendo la argelina del Mediterráneo Occidental la segunda que más muertes registra después de la Atlántica. Las salidas desde Argelia duplican el número de víctimas en comparación con el mismo período del año anterior, situación que se da también en Alborán donde aumentan más de un cincuenta por ciento.

En el Estrecho todas las muertes se han documentado en los cruces a nado hacia la ciudad de Ceuta, método con unas altas condiciones de riesgo y que en varias ocasiones han sido efectuados con terribles condiciones meteorológicas.

¿Por qué este aumento de víctimas?

- El Acuerdo bilateral firmado entre Mauritania y España en febrero de 2024 pone el foco únicamente en el control migratorio para evitar las salidas de embarcaciones de las costas mauritanas, pero no ha establecido protocolos de colaboración para defender la vida de las personas en riesgo. La falta de medios de búsqueda y rescate cuando se alertan embarcaciones desaparecidas ha sido clave en el aumento de víctimas durante este período.
- La ruta mauritana ha seguido muy activa en los peores meses del invierno. En años anteriores se podía observar una reducción de las salidas de embarcaciones pero en estos meses se han mantenido incluso con las peores condiciones meteorológicas.
- En general se produce una demora la activación de medios de búsqueda y de rescate por negociaciones entre los países con un enfoque migratorio y no de defensa del derecho a la vida.
- Existe también una mala coordinación entre los países que deben activar los servicios de rescate cuando se trata de personas migrantes.
- Hay una gran arbitrariedad en la activación de los servicios de rescate y en la toma de decisión de los medios que se utilizan para salvar la vida de las personas en movimiento.
- No se activan los medios de búsqueda y de rescate necesarios, a pesar de tener posiciones exactas donde está sucediendo un naufragio.
- Existe un aumento de métodos de búsquedas pasivas (dar un aviso a los barcos que están en la zona para que reporten si ven una embarcación en peligro), con escasa eficacia, en detrimento de las búsquedas activas (poner todos los mecanismos aéreos y marítimos disponibles para rescatar a las personas en el mar).
- Los servicios de rescate interpretan de forma unilateral y discriminatoria las obligaciones y recomendaciones de las convenciones internacionales cuando se trata de embarcaciones donde se encuentran las personas migrantes.
- En algunas ocasiones los medios de búsqueda marítimos son insuficientes y hay una escasa participación de los medios aéreos.
- Se han constatado accidentes en la salida de embarcaciones por sobrecarga de las mismas.
- Malas condiciones de seguridad náutica de las embarcaciones.
- Largas distancias con insuficientes medios para recorrerlas.

Un informe de:



Con el apoyo de:



Esta publicación ha sido realizada con el apoyo financiero del Ministerio de Derechos Sociales, Consumo y Agenda 2030. El contenido de dicha publicación es responsabilidad exclusiva de la entidad subvencionada y no refleja necesariamente la opinión del Ministerio de Derechos Sociales, Consumo y Agenda 2030”.