

6.618 personas han muerto en 2023 tratando de alcanzar nuestras costas

TODO POR HACER :: 19/03/2024

Hace unas semanas, la organización Ca-Minando fronteras publicó su informe anual en el que analizan los distintos trayectos que realizan las personas que tratan de alcanzar nuestro país

Hace unas semanas, la organización CA-MINANDO FRONTERAS publicó su informe anual en el que analizan los distintos trayectos que realizan las personas que tratan de alcanzar nuestro país, documentando las muertes e investigando la responsabilidad de los distintos gobiernos en ellas.

Les cedemos éstas páginas para que nos den a conocer lo que ocurre en nuestras fronteras.

El informe completo, muy recomendable, puede descargarse en la web www.caminandofronteras.org.

El año 2023 ha sido el más mortífero desde que tenemos registros, y si en 2021 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 período, 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.

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 años.

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 derechos 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 victimarios.

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

pasivas (en las que 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), 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 fronteras** y no en la colaboración entre países que establece la Convención de Naciones Unidas para la protección del derecho a la vida en el mar. 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 “interceptación migratoria” y no de “rescates de personas”, lo que ataca de forma directa a la obligación de la salvaguarda de la vida.

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 países. 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 Marruecos, Senegal y Mauritania.

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 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 fronterizo.

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 náutica, 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 criminalización 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.

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 naufragios.

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 mismas.

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 Atlántico.

Las rutas atlánticas

Los acuerdos con Marruecos están desplazando el origen de las salidas cada vez más hacia el sur de este país, aumentando los viajes desde el Sáhara Occidental, Mauritania, Senegal y Gambia. Lógicamente, más millas y días de viaje aumentas exponencialmente el riesgo de muerte en la travesía.

Desde 2019, las personas que utilizaban la ruta del Estrecho están partiendo desde la margen costera comprendida entre Agadir y Dajla tratando de llegar a las Islas Canarias. En este tramo, que tradicionalmente se realizaba con embarcaciones de madera o fibra, se está detectando el uso de embarcaciones neumáticas, mucho más frágiles y de flotabilidad reducida. Todo esto ha provocado 51 tragedias, entre ellas 21 embarcaciones desaparecidas, y la muerte de 1.418 personas.

La llamada “Ruta de los cayucos”, que parte desde Senegal, ha sido las más mortífera y se

ha llevado a 3.176 personas. La inestabilidad social y política y la represión que están sufriendo las protestas antigubernamentales, han provocado que aumente el número de salidas y, con ello, el de muertes. Además de las críticas al autoritarismo presidencial y a la persecución de la oposición, 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, que está vendiendo licencias de pesca a otros países provocando que los grandes buques arrasasen con sus medios de vida, incluso destruyendo sus redes de pesca tradicionales. La inestabilidad 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.

Todo ello ha llevado a que cada vez se jueguen la vida en el mar personas más jóvenes, incluyendo niños y bebés.

Además, la represión de la migración en Mauritania está provocando que las embarcaciones se alejen cada vez más de la costa, perdiendo la referencia y tratando de llegar a El Hierro, la isla más lejana del archipiélago, incrementando por tanto los riesgos de la travesía.

En la ruta que parte de Gambia, la más lejana, han perdido la vida 1.018 personas y en la de Mauritania han muerto 395.

Las rutas mediterráneas

El cruce del Mediterráneo para alcanzar las costas españolas se ha cobrado la vida de 611 personas. La ruta más letal es la que desde Argelia trata de llegar al Levante y a Baleares, en la que han muerto 434 personas.

En el Estrecho y en el Mar de Alborán se produjeron 147 muertes, muchas de ellas de personas que trataban de llegar a nado a Ceuta y Melilla o que se embarcaban en las llamadas toys, embarcaciones hinchables de remos.

Desde Caminando Fronteras denuncias que es en esta zona donde el Estado español más rehuye sus funciones de rescate, externalizando el derecho a la vida en las autoridades de Marruecos primando una vez más el control migratorio sobre la protección de la vida.

<https://www.todoporhacer.org/6618-personas-muertas/>

https://www.lahaine.org/est_espanol.php/6-618-personas-han-muerto