

Monitoreo del Derecho a la Vida en la
Frontera Occidental Euroafricana.
Año 2021



#DerechoAlaVida2021

CA MINANDO
FRONTERAS



DATOS PARA EL DERECHO A LA MEMORIA

Las cifras que se presentan a través de este monitoreo tienen como objetivo aportar información a los procesos de verdad, impulsados por las comunidades migrantes y las familias de las víctimas, sobre lo que sucede en la Frontera Occidental Euroafricana.

Por ello, estos datos se presentan como un paso necesario en el camino a la reparación de las muertas y desaparecidas, haciéndolas visibles. Además, buscan ser un instrumento de incidencia que fomente políticas de justicia y de no repetición en la frontera.

La sistematización de información de las víctimas que nuestro colectivo viene aportando desde del año 2016, nos permiten tener una perspectiva diacrónica para analizar las dinámicas de la necro-política en los territorios de frontera.

Obtener datos sobre las muertes de las personas en movimiento es un proceso complejo ya que viajan por cauces irregulares donde no se reconocen sus derechos, favoreciendo incluso que los estados puedan negar su existencia. Además, en la Frontera Occidental Euroafricana la gran mayoría de muertes se producen en el mar donde la mayoría de los cadáveres desaparecen y no queda constancia de las mismas. Por ello, detrás de estos números hay un ejercicio de respeto a la memoria de las víctimas frente a la ignominia de sus propios victimarios.

A pesar de estas dificultades para documentar las personas muertas y desaparecidas, el trabajo que nuestro colectivo hace desde el Observatorio de derechos humanos nos ha permitido poder verificar de forma exhaustiva las cifras que presentamos en este informe. Todos los datos proceden de fuentes primarias y están procesados a través de nuestras bases de dato. Esto nos permite el tratamiento de las cifras, con el objetivo de devolver los resultados a las comunidades migrantes, las familias de las víctimas y el resto de la sociedad en su conjunto, para contribuir a la creación de acciones en la defensa de la vida frente a la necropolítica.

EL AÑO DEL DOLOR: DOCE MUERTES DIARIAS

Las políticas de la disuasión y contención implementadas en las rutas del Mediterráneo occidental por Europa y Marruecos han derivado definitivamente los flujos migratorios hacia el Atlántico, siendo el destino principal de las personas en movimiento las Islas Canarias.

Este camino migratorio es uno de los más peligrosos activos en el mundo en estos momentos, no solo por las características geográficas de la zona y los peligros del océano; sino también por los intereses geoestratégicos que disputan territorios marítimos y geográficos en la zona comprendida entre Laayoune y la frontera de Mauritania.

Durante el año 2021 doce personas murieron cada día de media cuando intentaban llegar en las distintas rutas migratorias hacia el estado español.



Los primeros meses del año, enero y febrero, comenzaron con un alto número de víctimas que correspondieron en su gran mayoría a embarcaciones procedentes de Mauritania. Marzo fue el mes del año en el que menos muertes se produjeron, aún así superaron el centenar de personas.

A partir de abril la progresión de personas muertas y desaparecidas en la Frontera Occidental Euroafricana fue al alza. Uno de los picos en la mortalidad coincide con los momentos más duros de la crisis diplomática de Marruecos con el estado español. Entre finales de mayo y principios de junio, en apenas quince días, cuatrocientas ochenta y una personas perecieron en el mar, en un total de diez tragedias.

También el crecimiento de las víctimas coincide con el aumento de embarcaciones neumáticas que salen de las costas situadas entre Cabo Bojador y Guelmin. Este tipo de embarcación, que se usa en los cruces en el mar Mediterráneo, son frágiles o endebles aumenta su peligrosidad en el océano atlántico.

Durante los meses de mayo y junio hay que destacar el aumento del número de víctimas dentro de los colectivos de mujeres e infancia. Doscientas setenta y seis mujeres y sus hijos e hijas murieron durante ese período de tiempo. Procedían del África subsahariana y se encontraban en tránsito migratorio en Marruecos.

Pero es en el mes de agosto donde las cifras se disparan y más de seiscientas personas mueren y desaparecen en la frontera en veintiuna tragedias registradas. Aunque en septiembre bajan las cifras, las víctimas se mantienen en un margen insoportable de entre doscientas y cuatrocientas personas. A partir de noviembre de nuevo aumentan las muertas y desaparecidas de cayucos procedentes desde Mauritania, pero también de Senegal y Gambia. Al cierre de este informe¹, desgraciadamente, hemos reportado unas cifras aterradoras que muestran como las tragedias siguen aumentando de forma progresiva cada año y las políticas de muerte se han enquistado en la frontera.

1. A día 20 diciembre 2021

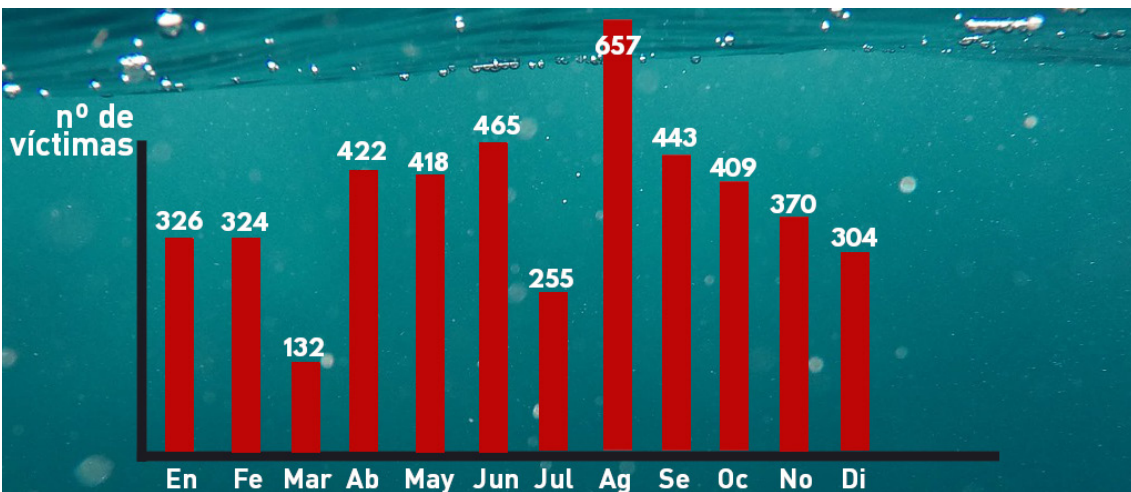
DATOS 2021: LAS CIFRAS DEL DOLOR

4404
víctimas

en las rutas de acceso a España
durante el año 2021

caminandofronteras.org

#DerechoAlaVida2021



caminandofronteras.org

#DerechoAlaVida2021

+102,95%

ha aumentado el número de víctimas
en la frontera con respecto al año 2020

caminandofronteras.org

#DerechoAlaVida2021

♀ 628
mujeres

y

205
niños/as

han perdido la vida por la
necropolítica migratoria durante
el año 2021

caminandofronteras.org

#DerechoAlaVida2021

83 embarcaciones
desaparecieron con **todas**
las personas a bordo.

caminandofronteras.org

#DerechoAlaVida2021

RUTA CANARIA

LA DERIVA DE LOS CAYUCOS

Cayucos procedentes de Mauritania, Senegal y Gambia:

El trayecto migratorio desde Mauritania, Gambia y Senegal es particularmente peligroso, a causa de la enorme distancia que las embarcaciones deben recorrer y de las características del océano. Las personas se adentran en el Atlántico para evitar los controles las patrulleras, y cuando no tienen en vista la costa muchas veces pierden el rumbo. Este informe ha recogido veintiséis tragedias de cayucos que salieron de Mauritania, de los cuales veinte desaparecieron completamente. En este año dos de estas embarcaciones aparecieron en el Caribe, en Trinidad Tobago y Turcas y Caicos con los restos de algunos cuerpos.

Las grandes distancias que recorren los cayucos también son un hándicap para activar labores de búsqueda con eficacia. Además, la colaboración entre los diferentes servicios de rescate es más complicada ya que compete a cinco países cuyo foco de colaboración está centrado en el control migratorio y no en la defensa del derecho a la vida.

M. S. es de Mali, como muchos de los jóvenes que salen desde Mauritania con destino a las Islas Canarias. Conocía a B. F. porque había compartido con él la casa donde esperaban para coger el cayuco que le llevaría a España. A otra superviviente A. K., mujer costamarfileña, la conoció a pie de playa justo antes de emprender el viaje. Eran cincuenta y nueve personas, entre ellas dos mujeres y un menor, y el día que se adentraron en el Atlántico era cinco de abril. Desde una de las playas de Nuakchot contactaron por última vez a sus familias. Ellos fueron los tres únicos supervivientes tras pasar diecinueve días a la deriva en el océano.

“Le abría la boca y le daba un trocito de galleta con un poquito de agua que quedaba, le decía que tragase. Cuando nos encontraron ya no tenía fuerzas ni para tomar yo mismo la galleta, pero él estaba más débil, él parecía muerto, es aún un niño pequeño. Después fue el que más días pasó en el hospital”
M.S., explica cómo alimentaba a B.F. durante los días perdidos en el mar.

Nuestro colectivo recibió la alerta de la desaparición de este cayuco el veinte de abril, a través de las llamadas de familiares que se encontraban en Mauritania. Finalmente, el veintiséis de ese mes fueron encontrados a 500 km al sur de la isla de El Hierro. Un carguero lo había detectado y permaneció en la zona hasta la llegada de un avión del ejército del aire que rescató a los tres supervivientes. Fueron trasladados a Tenerife junto a los veinticuatro cadáveres que aún yacían en la embarcación.

Tuvimos el honor de pasear con M. S., ya recuperado físicamente tras la tragedia, por las calles de Tenerife. Hablamos de sus niños y nos dirigimos a su primer encuentro con B. F., no se veían desde el rescate porque el menor pasó muchos días en el hospital.

Hablamos de la primera llamada a la familia para comunicar que estaban vivos y la suerte que han tenido. Por el momento no han recibido ningún seguimiento especial, ni un apoyo individualizado, su familia en la distancia y los compañeros que hicieron el camino sirven de bálsamo para el dolor. M. S. y B. F. hacen un esfuerzo por darnos los datos de tres de los veinticuatro cadáveres. Nos dice que es importante identificarlos y que sean enterrados como musulmanes. Eso es lo que quieren las familias, pero no lo tienen nada fácil.

***“No tenemos los medios para repatriarle, ¿qué vamos a hacer?”**, nos pregunta el hermano de M.K., una de las personas muertas. La frustración y la desesperación se suceden en las llamadas telefónicas que tenemos con los familiares de las personas fallecidas que viajaban en el cayuco.*

*Finalmente, los cuerpos fueron enterrados en Tenerife, sin seguir los ritos preceptivos del Islam que estas personas habían practicado en vida. **“Nos habría gustado despedirnos de ellos, aquí, en nuestro pueblo”**, nos dijo una mujer que había perdido a dos de sus familiares en esta tragedia.*

Entre Senegal y Gambia hay desaparecidos cuatro cayucos. Si bien el número de tragedias parece pequeño hay que mencionar que en ellas viajan muchas personas, por lo que las cifras de víctimas ascienden a las cuatrocientas setenta y dos.

Salieron el nueve de noviembre desde Gunjur en Gambia, eran ciento setenta personas. Nuestro colectivo fue avisado por la hermana de uno de ellos el día veinte de ese mes.

***“He contactado a personas de España, Marruecos, Argelia, Mauritania... Pero nadie sabe nada, nadie tiene respuestas”**, nos cuenta Y.S., representante de la organización Consejo de la juventud nacional de Gambia. Nos relata también que, solamente en su organización, son alrededor de 50 personas las implicadas en las labores de búsqueda, contacto y acompañamiento de familiares. **“Yo mismo conocía a bastantes de estas personas... Algunos eran amigos, otros eran compañeros de trabajo. Es duro no saber nada de ellos”**, nos comenta un joven gambiano.*

El elevado número de personas que viajaban en esta embarcación motivó, como ha pasado también en otras ocasiones, el despliegue de intensas labores de búsqueda por parte de las comunidades de origen.

*La primera en alertarnos fue la hermana de uno de los desaparecidos, un chico de veintidós años. **“Lo decidí junto con algunos amigos del barrio, nosotros no sabíamos nada de esto... Llamamos a organizaciones de aquí y de allá, pero nadie contesta. Nadie dice nada, nadie sabe nada.”***

Embarcaciones desde Mauritania, Senegal y Gambia

PERFILES DE LAS VÍCTIMAS	MOTIVOS DE LA EXPULSIÓN DE SUS TERRITORIOS	TRAGEDIAS CONTABILIZADAS
Mali es la nacionalidad mayoritaria de aquellos que salen de Mauritania, seguida por Senegal, Gambia, Mauritania, Costa de Marfil y Guinea Conakry. En su mayoría son hombres jóvenes y adolescentes entre catorce y dieciocho años.	Conflictos bélicos. Empobrecimiento agravado por la pandemia. Políticas extractivistas de empresas europeas.	30

EL AÑO EN QUE LAS NEUMÁTICAS LLEGARON PARA QUEDARSE

Neumáticas que salieron entre Guelmín y Cabo Bojador:

Desde finales de 2020 comenzamos a constatar el aumento de embarcaciones neumáticas en la ruta Canaria. El treinta y tres por ciento de ellas sufrieron tragedias durante los primeros seis meses del año.

“A pesar de los días pasados en el mar aún no había muerto nadie, resistíamos. Pero llegó la marina, nos abordó, el barco se nos echó encima. No sé si querían matarnos o no sabían rescatar, pero la zodiac prácticamente se rompió, caímos al agua, nos lanzaban cuerdas. Se nadar bien y yo mismo saqué a gente a punto de hundirse. Ninguno de la marina se tiró al agua. Cuando estábamos todos a bordo me di cuenta de que éramos sólo veintiocho, faltaban diecisiete”, se lamenta F.K, superviviente de aquella tragedia. La embarcación había salido desde Laayoune el treinta y uno de mayo con cuarenta y cinco personas, entre ellas ocho mujeres. Nuestro colectivo recibió la alerta de familiares y la notificó a las autoridades de rescate. No fue hasta el día cuatro de junio cuando tuvimos contacto con la embarcación que después de varios días a la deriva había llegado a una zona con cobertura telefónica. El rescate tardó muchas horas en producirse, a pesar de contar con una posición facilitada por la propia neumática. Finalmente se confirmó el naufragio. Una mujer en coma fue trasladada junto a tres hombres al hospital de Laayoune y el resto fueron de los supervivientes fueron deportados. La marina no hizo ninguna búsqueda de los diecisiete cadáveres que quedaron en el mar.

Los factores que provocan las muertes están ligadas a las malas condiciones de las embarcaciones y los tiempos de demora en las operaciones de búsqueda y rescate. Así como la dificultad para coordinarse entre España y Marruecos cuando el objetivo es defender la vida en el mar.

“Las olas eran más altas que la zodiac, se llevaban a las personas, las arrancaban del barco. Había muchas rocas y la barca se rompía, acabamos llegando a la playa como podíamos bajo la mirada de la gendarmería que no hacía nada solo nos detenía”, relata con angustia una de las supervivientes. Esta neumática salió con un total de cincuenta y ocho personas muchas de ellas de Islas Comores, quince de ellas fueron tragadas por el mar y solo se recuperaron los cuerpos de dos mujeres y un hombre.

El día tres de agosto una embarcación salió del sur de Laayoune, y el día diecisiete de ese mes fue encontrada en una playa de Nouadibu. En ella solo quedaban siete supervivientes, entre ellos una mujer. El resto de las cuarenta y siete víctimas desaparecieron en el mar. Cuando contactamos con los naufragos con nacionalidades de Costa de Marfil, Mali, Senegal y Guinea Conakry, estaban en un centro de detención de Mauritania, con miedo a ser expulsados al desierto. Las condiciones de arresto eran terribles, y ellos se encontraban destrozados después del horror vivido en el mar. ***“No queremos ser expulsados, tirados a la frontera de Mali al desierto, queremos que nos devuelvan a nuestros países con dignidad para que podamos curarnos del dolor que hemos vivido”,*** pedía uno de los supervivientes.

Desde mayo hasta julio los naufragios de neumáticas fueron creciendo. Solo en la primera quincena del mes de agosto seis de las tragedias registradas corresponden a este tipo de embarcaciones. A finales de ese mes comenzaron a aparecer teléfonos satelitarios dentro de las neumáticas. Esto ha hecho bajar el número de tragedias ya que permiten avisar cuando las embarcaciones quedaban a la deriva y aportar posiciones que sirvan para movilizar las búsquedas y rescates.

Embarcaciones neumáticas Guelmín-Cabo Bojador		
PERFILES DE LAS VÍCTIMAS	MOTIVOS DE LA EXPULSIÓN DE SUS TERRITORIOS	TRAGEDIAS CONTABILIZADAS
Personas migrantes en tránsito por Marruecos. Las nacionalidades mayoritarias son Guinea Conakry y Costa de Marfil, seguido por Senegal, Mali, Islas Comoras, Gambia, Ghana, Camerún, República Democrática de Congo y Chad. También, aunque en menor porcentaje, se da la presencia de personas asiáticas entre las víctimas: Bangladesh, Paquistán, Yemen y Sri Lanka.	Conflictos bélicos. Empobrecimiento agravado por el cambio climático. Políticas extractivistas de empresas. Violencias machistas.	35

EL VIOLENTO TRÁNSITO: REHENES DE LOS INTERESES GEOESTRATÉGICOS

Embarcaciones que salieron desde el sur de Dakhla hasta Cabo Bojador:

Durante los primeros siete meses del año las salidas desde esta zona se han caracterizado por el alto número de mujeres dentro de las embarcaciones. En su mayoría madres en tránsito por Marruecos que viajaban con sus hijos e hijas y que superaban en presencia a los hombres en todas las embarcaciones.

Las embarcaciones de esta zona son de madera por lo que son más sólidas que las neumáticas, pero las personas que montan en ellas explican que pasan mucho tiempo esperando en el desierto antes de salir al mar. Señalan las mujeres que, en este impasse, que puede dilatarse durante más de un mes, viven a la intemperie soportando las inclemencias meteorológicas del desierto y dependen de los pasadores autóctonos para conseguir víveres. Por ello, las personas llegaron agotadas al cruce marítimo, lo que explica que la mayoría de las muertes fueron provocadas por el frío, el hambre y la sed.

“No había prácticamente agua, nos dijeron que estaríamos esperando cinco días y solo había comida y agua para ese tiempo. Estuvimos veinte. Prácticamente no tenía leche en los senos y pedía desesperada que me comprasen leche en la farmacia para el bebé. Estuve también en el “tranquilo” en Nador, pero allí era diferente, no pasas tanto tiempo esperando y no es el desierto. En Dakhla hay mucho miedo porque es muy peligroso, los árabes llevan armas, y tienes que entrar en la barca porque te pueden disparar. Nunca había vivido algo así. Cuando entramos a la barca ya estábamos muy cansadas, tanto yo como el bebé. No teníamos fuerzas para soportar el viaje, pero tuvimos que subir”, A.W. se le quiebra la voz, no quiere seguir hablando del final de ese trayecto del que volvió a Marruecos sin su hijo y sin su hermana que también viajaba en la misma embarcación. Pasaron cuatro días a la deriva porque perdieron el rumbo y decidieron dar vuelta a atrás, pero ya el frío, el hambre y la sed había hecho estragos en las personas que viajaban en la embarcación.

Viajaban en una embarcación con sesenta y dos personas que salió entre Cabo Bojador y Dakhla. El día veintiocho de septiembre llamaron pidiendo auxilio, necesitaban un rescate urgente. No llegó la marina y el mar les fue llevando hacia la playa donde volcaron el día treinta. Solo dos mujeres y tres hombres sobrevivieron. Dieciséis cuerpos llegaron también a la costa y el resto desaparecieron en el mar.

A partir de agosto comienzan a aparecer también embarcaciones de magrebíes en esa zona de la ruta atlántica. Se desplazan desde el centro de Marruecos para, de nuevo, esperar en el desierto de Dakhla antes de hacer el cruce hacia las islas Canarias. Varias de estas embarcaciones han terminado desapareciendo totalmente dejando un vacío de respuestas a las familias. Se constata así una realidad presente en las víctimas de las fronteras marítimas y es el alto número de naufragios que no dejan rastro.

Embarcaciones sur de Dakhla-Cabo Bojador

PERFILES DE LAS VÍCTIMAS	MOTIVOS DE LA EXPULSIÓN DE SUS TERRITORIOS	TRAGEDIAS CONTABILIZADAS
Marroquíes y personas en tránsito por Marruecos. Las nacionalidades mayoritarias son Guinea Conakry y Costa de Marfil, seguido por Senegal, Mali, Islas Comores, Gambia, Ghana, Camerún, República Democrática de Congo y Chad. También en menor porcentaje, Bangladesh, Paquistán, Yemen, Sri Lanka, Egipto y Birmania. El 48,56% de las víctimas eran mujeres y sus hijos e hijas.	Conflictos bélicos. Empobrecimiento agravado por el cambio climático. Empobrecimiento agravado por pandemia COVID-19. Políticas extractivistas de empresas Violencias machistas. Violencias contra colectivos LGTBI.	39

RUTAS MEDITERRÁNEAS

EL 35'50 Y LA DERIVA "ITALIANA"

Debido a la militarización de la frontera mediterránea, pero también a los intereses territoriales (marítimos y terrestres) que se disputan en el Atlántico cada vez hay menos intentos de cruce desde el Norte de Marruecos hacia el estado español a través del mar.

A pesar de este descenso, las muertes continúan por falta de medios de rescate. La política aplicada en la zona recuerda a la del Mediterráneo Central cuando los servicios públicos de Malta e Italia abandonaron los rescates creando un derecho a la vida de segunda para las personas migrantes.

Salvamento Marítimo español no hace intervenciones más abajo del paralelo 35'50 aunque corran peligro las vidas de las personas y se tenga constancia de que Marruecos no ha movilizado ningún servicio de rescate. Hemos constatado estas situaciones en las alertas recibidas desde embarcaciones neumáticas a remos en el Estrecho, donde las personas aportan posiciones exactas, y aunque el riesgo de naufragio es muy alto, pasan horas sin que se inicien labores de rescate.

"La he encontrado en el hospital Mohammed V y está muy mal, ahora os la paso", nos dice N. uno de los agentes de proximidad de las comunidades migrantes con los que trabajamos en red.

"Señora se ahogó mi bebé, se ahogó", exclama A., no le salen las palabras de la boca y después de llorar durante largo rato, continúa "Estábamos en la zodiac,

iba con mi bebé y el resto eran amigos del barrio. Llevaban horas llamando para que nos rescatasen, pero no venía nadie, entonces uno de ellos dijo que intentásemos volver a tierra. El viento nos llevaba también, y las olas nos llevaban arriba y abajo, casi estábamos llegando cuando volcamos. Mi niño seguía atado a mí, soy nadadora, en mi país nadaba y eso hice, nadar y llegué. Mi bebé está muerto, muerto, la gendarmería me trajo al hospital y el bebé está en la morgue. Quiero salir de aquí y enterrarlo, A. pudo enterrar a su hijo en Tánger después de sobrevivir a aquel naufragio el veinte de mayo. De sus cinco compañeros no ha habido noticias, ella intenta rehacerse emocionalmente, aunque sigue con muchas pesadillas y ansiedad. A., explicó que desde las once de la mañana hasta las seis de la tarde estuvieron pidiendo auxilio a los servicios de rescate. Después se quedaron sin comunicación e intentaron volver atrás cuando ya era noche cerrada.

Desde el monitoreo de nuestro Observatorio también hemos detectado que España no puede bajar del 35'50 para salvar vidas, pero Marruecos si traspasa esa línea para efectuar labores de control migratorio.

“Estuvimos llamando y mandando posiciones todo el tiempo, teníamos mucho miedo porque la neumática estaba muy desinflada. Habíamos remado mucho, uno de nosotros cayó al agua y logramos recogerlo de nuevo. Al fin llegó la marina marroquí y bueno al menos estamos vivos”. El treinta de agosto esta neumática a remos, a la deriva y hundiéndose con cinco personas a bordo fue rescatada en el 35'55 por la marina marroquí.

En el Mediterráneo, aun aportando posiciones, es complicado activar búsquedas de personas migrantes, y si además no hay posiciones exactas todo depende de la “política” de cada torre de control de Salvamento.

“La noche del 27 de agosto recibimos una alerta de dos hombres yemeníes que habían salido desde Nador en una embarcación a remos. Informamos a los servicios de rescate españoles y Marruecos. España dijo que estaban demasiado cerca de Marruecos, y Marruecos que tomaba nota de la información. Durante horas fueron enviando posiciones, estaban desesperados porque no podían volver a costa por sus propios medios y no llegaba ningún servicio de rescate, ni desde Nador ni desde Melilla. El teléfono se apagó. El día 30 de agosto los servicios de rescate de España y Marruecos nos informaron que no tenían idea de lo que había pasado con ellos”.

Si la alerta se produce días después ni siquiera se activan búsquedas, a pesar de los esfuerzos de las familias incluso a través de denuncias policiales. El cuestionamiento de las alertas dadas por las organizaciones, las familias, las personas migrantes y las comunidades son otra forma de violencia en frontera, al igual que la incertidumbre a la que se les somete.

El día dos de diciembre las compañeras de la organización No Name Kitchen alertaron de la desaparición de cinco menores que salieron en una balsa sin motor desde Ceuta el día treinta de noviembre con la intención de llegar a la península. Los amigos contaron que los adolescentes embarcaron desde la Playa de Benítez en Ceuta.

La organización denunció ante la Guardia Civil los hechos, explicando además que tres de ellos habían sido tutelados en un centro de menores de la ciudad. También pusieron en conocimiento de la situación a Salvamento Marítimo y a las autoridades marroquíes.

Las familias de los menores depositaron a su vez una denuncia en Marruecos.

La primera respuesta que la organización recibió desde Salvamento Marítimo fue que tenían que comunicar la desaparición a Cruz roja. Al día siguiente Salvamento Marítimo, les explicó a No Name Kitchen varias teorías: que los menores hubiesen llegado a la zona de Alhucemas o que no hubiesen llegado a salir, pero en ningún momento los servicios de rescate mencionaron si se habían iniciado actuaciones para la búsqueda de los menores.

NoNameKitchen siguen acompañando a las familias y amigos, están en contacto con organizaciones en Marruecos y España, han buscado en hospitales y en centros de menores. Pero a día de hoy los cinco adolescentes siguen desaparecidos. Como dicen las compañeras de NoNameKitchen **“Resulta que vivir, y que tu vida importe, también es un privilegio”**.

Embarcaciones Estrecho y Alborán		
PERFILES DE LAS VÍCTIMAS	MOTIVOS DE LA EXPULSIÓN DE SUS TERRITORIOS	TRAGEDIAS CONTABILIZADAS
Marroquíes y personas migrantes en tránsito por Marruecos procedentes de Guinea Conakry, Senegal, Mali, Camerún, Yemen y Siria.	Empobrecimiento agravado por el cambio climático. Conflictos bélicos. Empobrecimiento agravado por pandemia COVID-19. Políticas extractivistas de empresas.	27

ARGELIA: LOS INTENTOS DE LLEGAR Y LA DEMORA EN ACTIVAR OPERACIONES DE RESCATE.

Desde el año 2019 las salidas desde Argelia han aumentado marcadas las luchas sociales que vive el país donde se piden mayores estándares democráticos y acceso a derechos sociales. En la mayoría de ellas viajan jóvenes argelinos y familias enteras empobrecidas por los efectos también de la pandemia y la corrupción.

La mayoría de estas embarcaciones no alertan de sus salidas por miedo a la represión política y a los acuerdos de expulsión entre España y Argelia, y las familias suelen alertar tarde cuando llevan tiempo sin constatación de su llegada.

El veintinueve de octubre a las dos de la madrugada una barca de fibra sale de Mostaganem con catorce personas a bordo. Todos son hombres jóvenes, el más pequeño un adolescente de dieciséis años. Según los familiares querían dirigirse a la zona entre Cartagena y Almería. Nuestro colectivo recibió la información el ocho de noviembre cuando ya habían pasados varios días que son claves en la búsqueda de personas.

La zona de llegada de las embarcaciones de Argelia es además muy amplia, desde Almería, Murcia, la costa levantina hasta Baleares, lo que implica las decisiones coordinadas de varias torres de control de rescate. Así, es complicada la activación de búsquedas y en las llamadas Salvamento ha dirigido a nuestro colectivo y a las familias hacia organizaciones sociales o bien a policía, a pesar de que estas entidades no tienen competencias en las búsquedas en el mar.

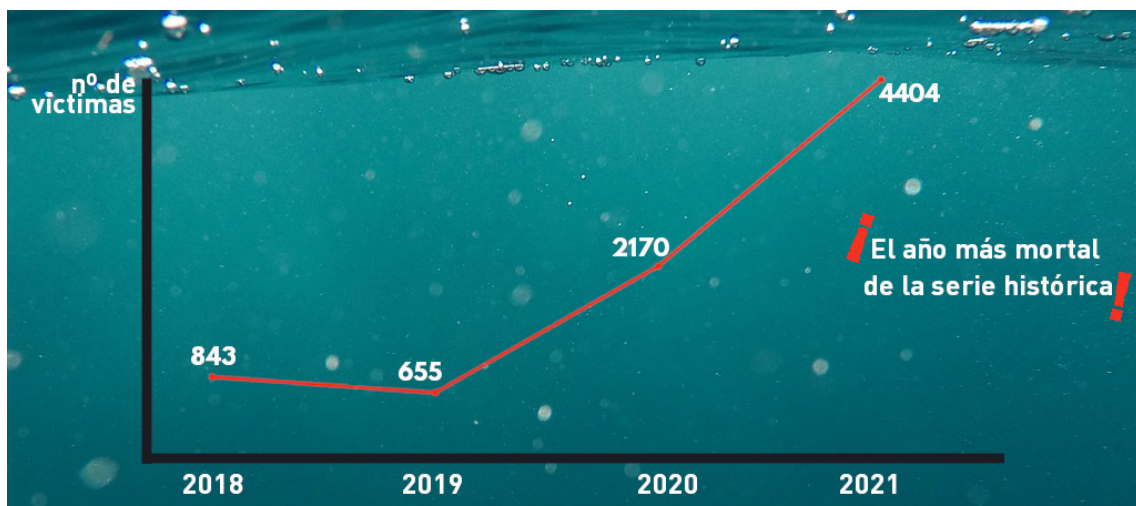
El diecinueve de septiembre alertamos a Salvamento en Baleares sobre la desaparición de una embarcación con catorce personas, entre ellas ocho subsaharianos y seis argelinos, que se lanzaron al mediterráneo el día diecisiete. Aportamos los datos, pero la respuesta fue que llamásemos a Cruz Roja porque había demasiadas embarcaciones, y para nuestra sorpresa nos facilitaron el número de atención al cliente de Cruz roja. Desesperadas tuvimos que llamar a diferentes torres de control hasta que la de Almería aceptó al menos recibir la alerta. Los familiares continuaron llamando varios meses después, y nos informaron que las personas de esa embarcación seguían desaparecidas.

Embarcaciones desde Argel-Orán		
PERFILES DE LAS VÍCTIMAS	MOTIVOS DE LA EXPULSIÓN DE SUS TERRITORIOS	TRAGEDIAS CONTABILIZADAS
En su mayoría jóvenes argelinos. Un porcentaje pequeño de personas en tránsito en Argelia procedentes de: Burkina Fasso, Camerún, Mali, Irak y Palestina.	Empobrecimiento agravado por la COVID-19. Luchas por el acceso a derechos sociales. Luchas por el acceso a estándares democráticos. Luchas contra la corrupción. Conflictos bélicos. Empobrecimiento agravado por el cambio climático. Políticas extractivistas de empresas.	19

IMPACTO DE LAS POLÍTICAS DE CONTROL DE FRONTERAS EN DETRIMENTO DE LA DEFENSA DEL DERECHO A LA VIDA

Desde el monitoreo de nuestro Observatorio de los Derechos humanos en la Frontera Occidental Euroafricana, hemos detectado una serie de factores que provocaron las tragedias:

- Uso de rutas cada vez más peligrosas, con tránsitos más largos en peores condiciones geográficas.
- Condiciones de la salida de las embarcaciones. Partimos de la base que las embarcaciones ya están en riesgo nada más entrar en el mar, pues no cumplen los requisitos de una navegación con seguridad. Pero las condiciones de muchas embarcaciones se han ido deteriorando durante estos doce meses: malas condiciones de los materiales, motores que no funcionan y sobrecargas.
- Estado de las personas en la salida: esperas largas en malas condiciones de alimentación y exposición ambiental.
- Nula experiencia de navegación de las personas que van a bordo de las embarcaciones, lo que provoca que pierdan fácilmente el rumbo.
- La falta de coordinación de los diferentes países para salvaguardar la vida de las personas migrantes.
- Falta de medios de rescate.
- Recortes materiales y de recursos humanos en los servicios de Salvamento.
- Demora innecesarias en los tiempos de rescate.
- La negación de movilizar medios de rescate y búsqueda. Arbitrariedad en la activación de los servicios.
- Falta de medios y experiencia en el rescate de países como Marruecos, Mauritania y Senegal.
- La negación de ayuda de otras embarcaciones en el mar por miedo a ser perseguidas por las autoridades y acusadas por ello de tráfico de personas.



REVICTIMIZACIÓN: LA VIOLENCIA QUE NO CESA

Las víctimas de las fronteras y sus familias siguen sufriendo violaciones de sus derechos de forma reiterada a lo largo del tiempo.

Durante nuestro monitoreo hemos podido constatar casos de supervivientes que han sufrido una expulsión o desplazamiento forzoso tras haber vivido una terrible tragedia. En el caso del estado español a las personas que sufrieron naufragios se les aplican directamente protocolos de extranjería y no el protocolo de atención a víctimas de tragedias múltiples.

Las intervenciones de las autoridades no están dirigidas a una atención psicosocial a las víctimas y sus familias. No se ponen en marcha protocolos de identificación de los cuerpos hallados o para documentar las identidades de las personas desaparecidas. Muy al contrario, todas las acciones están destinadas a borrar la existencia de las víctimas y sus derechos incluso después de muertas, poniendo trabas administrativas de forma constante a las familias que luchan por sus derechos.

“No puedo creerlo... Por favor, seguid investigando”, M. no puede creer que el cuerpo de su hija de dos años haya sido enterrado veinticuatro horas después de ser hallado en una playa de Marruecos. Las autoridades no han dado la oportunidad a las familias de identificarlas y enterrarlas con dignidad. El cuerpo de la madre de la pequeña no apareció, pero él pensaba que tendría la posibilidad de despedirse de su hija y enterrarla de acuerdo con su fe. “Mi mujer estaba embarazada cuando desde nuestro país llegó a Marruecos embarazada a Marruecos y dio a luz a nuestra hija en Nador, ahora han muerto las dos”. M.K. y su madre viajaban en una patera que salió el día treinta de agosto de madrugada a treinta kilómetros al norte de Dakhla con ochenta y seis personas, entre ellas treinta y seis mujeres y dieciséis menores. El día uno la marina marroquí encontró los cuerpos de veintiuna mujeres y de la hija de M.

Diez de los cadáveres llevaban identificación con ellas, cinco eran de Costa de Marfil y cinco de Guinea Conakry. Se informó a las embajadas y familias y una organización de migrantes se desplazó para ayudar con las identificaciones y la repatriación de algunos de los cuerpos. Fueron enterradas el día dos de septiembre sin informar a las familias, sin hacer los rituales musulmanes con los cuerpos y sin rezar en sus tumbas. Las enterraron a todas juntas en una fosa común, lejos de los cementerios, en una zona de desierto.

Este caso escenifica el desprecio de las autoridades en el cumplimiento de los derechos de las víctimas de las fronteras. Pero también hay que destacar las dificultades que tienen las familias para identificar a sus seres queridos. Las trabas que ponen las fronteras cuando las personas están en otros países y no tienen reconocido el derecho de viajar, también las trabas si se encuentran en situación administrativa irregular.

“Hermana lo único que quiero es enterrar a mi niña. Lo primero que pensé fue en irme y cruzar la frontera de Francia, aunque no tengo papeles, pero mi marido no quiere. Además, estoy a punto de dar a luz. Solo quiero enterrar a

mi niña, solo eso. Descansar. Es ella, lo sé, dice con amargura la madre de Y. Su pequeña viajaba en una patera que salió a sesenta kilómetros al sur de Dakhla el diecisiete junio de con cincuenta y dos personas, entre ellas veintiuna mujeres y doce niñas. La patera fue encontrada el treinta de ese mes por un carguero con treinta y seis personas, entre ellas un fallecido. Y. murió cuando era trasladada al hospital. Su madre residente en Francia, pero sin documentación para viajar ha intentado por todos los medios que la niña fuese identificada y ella pudiese tener la oportunidad de enterrarla. En este caso fue el estado francés el que negaba a la madre la posibilidad de viajar bajo amenaza de una deportación y primaba su situación irregular por encima de sus derechos como familiar de una víctima.

No existen para las personas migrantes protocolos que pongan en primer plano la identificación de las personas fallecidas. Además, ni siquiera se ponen en marcha acciones para identificar la filiación de las víctimas con las personas que viajan en las pateras. En el mes de abril se hacía público el terrible caso de una niña que agonizó sola en el hospital mientras su madre estaba en un centro de atención temporal de extranjeros. Fue un médico quien hizo todo lo posible por buscarla y que pudiese dar el último adiós a su hija antes de morir.

Las familias sufren por la falta de información oficial, incluso acreditando de forma efectiva su filiación.

“No podía más esperar en Francia, estoy ya en Las Palmas. Me he encontrado a un señor de Togo en el aeropuerto de Madrid y me está acompañando. Nada más aterrizar me entero de que mi hija está en el hospital y que mi mujer ha muerto. Me he ido al hospital y no me dejan verla, le he enseñado los papeles”, nos decía K. desesperado.

Su mujer y la niña habían salido en una embarcación el dieciséis de octubre con sesenta y una personas, entre ellas veintisiete mujeres y doce niños. El día veinticuatro fue la embarcación fue encontrada por un carguero. A. de seis años de edad fue trasladada al hospital donde su padre finalmente pudo encontrarse con ella.

“Cuando me ha visto ha saltado y ha empezado a hablar. No quiere que me vaya, si salgo un momento llora, tampoco quiero separarme de ella. Quiero que se ponga bien y llevármela a Francia conmigo. Ya he notificado a la familia la muerte de su madre, necesitamos hacer todo el proceso de duelo, pero quiero esperar a que la niña esté tranquila conmigo. Tengo que esperar a que los servicios de menores me la devuelvan y parece que puede tardar un poco, pero tienen que entender que estoy sin trabajar y necesito estar junto a mi hija, recuperar mi vida”, K., nos hablaba con resignación cuando nos encontramos para tomar un café en Las Palmas. Una parte de él era feliz por haber recuperado a su hija a la que visitaba en el centro de menores todos los días esperando recuperarla. Pero también hacía referencia al dolor por la muerte de su mujer, a la importancia de saber lo que pasó para cerrar las heridas.

Finalmente K., regresó a Francia con su hija a finales de noviembre.



*Este informe está hecho para honrar la memoria de las
4.404 víctimas del año 2021 en la Frontera Occidental
Euroafricana.*

*Está dedicado a la valentía de las comunidades migrantes y
las familias de las muertas y desaparecidas.*

*Que el dolor de estas páginas se transforme en justicia y
defensa de la vida.*
