



CA-MINANDO
FRONTERAS

SEARCH AND RESCUE

SEARCH AND RESCUE

MONITOREO
DERECHO
A LA VIDA 2025



LOS DATOS RECOGIDOS EN ESTE INFORME ESTÁN CERRADOS A 15 DE DICIEMBRE DE 2025.

Informe del Observatorio de Derechos Humanos de Ca-Minando Fronteras

Edición: diciembre 2025

<https://caminandofronteras.org/>

Maquetación: Ca-Minando Fronteras

Licencia de Producción de Pares



MONITOREO DERECHO A LA VIDA 2025

ÍNDICE

4 Capítulo I: **2025, EL AÑO DE LA DECLARACIÓN DE PERSECUCIÓN GLOBAL A LAS PERSONAS MIGRANTES**

15 Capítulo II: **SE MANTIENEN LAS TRAGEDIAS Y SE PROFUNDIZA LA IMPUNIDAD**

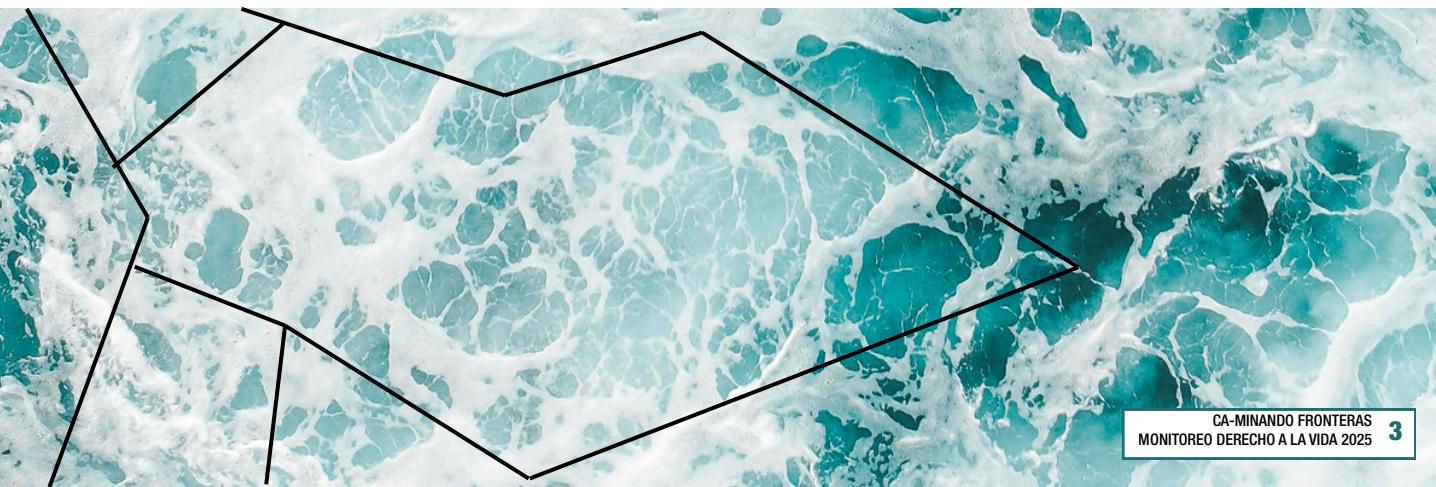
25 Capítulo III: **RUTAS MEDITERRÁNEAS DE LA FRONTERA OCCIDENTAL EUROAFRICANA**

Ruta Argelina del Mediterráneo Occidental: Mar de tránsito, desierto de derechos	Pag. 25
Ruta del Estrecho-Ceuta: Los nadadores, desafiadadores de la muerte	Pag. 30
Ruta de Alborán-Melilla: Devoluciones silenciosas en el mar	Pag. 34
Ruta terrestre: La valla sigue desgarrando vidas	Pag. 36

37 Capítulo IV: **LAS RUTAS ATLÁNTICAS**

Ruta entre Agadir-Dajla: Embarcaciones de plástico, juguetes de negociaciones bilaterales	Pag. 37
Ruta Mauritana: La externalización golpea sin piedad a quienes huyen	Pag. 40
Ruta de Senegal: Atrapados entre las promesas de futuro y el expolio de sus recursos naturales	Pag. 44
Ruta de Gambia: Rutas que se desplazan, humanidad que se mueve	Pag. 47
Ruta de Guinea Conakry: La mayor distancia jamás afrontada con el océano como único horizonte	Pag. 49

51 Capítulo V: **UN PULSO ENTRE LA VIDA Y LA MUERTE EN LOS CRUCES MIGRATORIOS**



CAPÍTULO I

2025, EL AÑO DE LA DECLARACIÓN DE PERSECUCIÓN GLOBAL A LAS PERSONAS MIGRANTES

1. Para entender el impacto de las decisiones de Trump sobre las políticas migratorias y sus implicaciones para las personas migrantes, consultar las comunicaciones de Amnistía Internacional y Human Rights Watch.

Frelick, Bill. (Febrero 2025). *Ten Harmful Trump Administration Immigration and Refugee Policies*. Human Rights Watch.

<https://www.hrw.org/news/2025/02/20/ten-harmful-trump-administration-immigration-and-refugee-policies>

Amnistía Internacional. (Febrero 2025). *Vidas en el limbo: devastadoras consecuencias de las políticas de Trump sobre migración y asilo*.

<https://www.amnesty.org/es/documents/am51/9029/2025/es/>

2. Las deportaciones se están realizando a diferentes países, tanto dentro como fuera del continente americano. Véase:

Human Rights Watch. (Noviembre 2025). "Llegaron al infierno": Tortura y abusos contra venezolanos en el Centro de Confinamiento del Terrorismo de El Salvador.

<https://www.hrw.org/es/report/2025/11/12/llegaron-al-infierno-tortura-y-otros-abusos-contra-venezolanos-en-el-centro-de>

Human Rights Watch. (Abril 2025). "A nadie le importó": Expulsión de ciudadanos de terceros países desde Estados Unidos a Panamá.

<https://www.hrw.org/es/report/2025/04/24/nadie-le-importo-nadie-nos-escucha/expulsion-de-ciudadanos-de-terceros-paises>

3. Caro, Patricia. (Septiembre 2025). El secretismo domina las deportaciones de Estados Unidos a terceros países. *El País*.

<https://elpais.com/us/migracion/2025-09-05/el-secretismo-domina-las-deportaciones-de-estados-unidos-a-terceros-paises.html>

4. Plazuelo, Marta. (Junio 2024). La Ley Ruanda: ¿Qué pasa con las deportaciones de migrantes desde Reino Unido? *RTVE*.

<https://www.rtve.es/noticias/20240626/esta-merece-explicacion-que-pasa-deportaciones-ruanda/16152439.shtml>

5. Barry, Colleen et al. (Abril 2025). Italia envía a migrantes rechazados a centros de detención en Albania. *Associated Press*.

<https://apnews.com/article/italia-migrantes-albania-centros-deportacion-detencion-183c2929a265274c3dea1432ae67e81b>

6. El proceso de externalización de fronteras estadounidense se manifiesta a través de la implementación de tecnología para control fronterizo que sirve como base para aumentar el grado de violencia del camino migratorio, como explica el Transnational Institute en su informe "La frontera omnipresente". Véase:

<https://www.tni.org/es/art%C3%ADculo/la-frontera-omnipresente>

Durante este año 2025 las políticas de endurecimiento contra las personas migrantes impulsadas por la administración estadounidense¹ han transformado el mapa global sobre la movilidad, como si fuese una declaración pública de una guerra contenida e invisible, que ahora se manifiesta a través de la propaganda sin ningún tipo de pudor y con total impunidad. Las políticas de deportación impulsadas por Estados Unidos han reconfigurado la globalización de la represión migratoria, instaurando un modelo que externaliza la expulsión hacia terceros países y que, en numerosos casos, desemboca en el internamiento directo en cárceles o centros concebidos como espacios de no-derecho², llegando incluso a la encarcelación en bases militares estadounidenses instaladas en terceros países³. Este enfoque no surge de manera aislada: reproduce y amplifica la lógica ya ensayada por otros países, como el Reino Unido con sus deportaciones a Ruanda, paralizadas por el Tribunal Supremo británico⁴, o Italia con la creación de los centros de detención en Albania⁵. En conjunto, estas prácticas consolidan un sistema transnacional donde la movilidad se gestiona a través de la violencia institucional y la negación de garantías básicas. De esta manera, la contención migratoria estadounidense se extiende sobre otros países, generando una frontera difusa pero profundamente violenta⁶.



Muro de Tijuana (Caminando Fronteras).

7. Seijas, Nerea. (Julio 2025). *¿Qué es el ICE, la poderosa policía contra inmigrantes de Trump? El orden mundial.*

<https://elordenmundial.com/que-es-ice-migracion-estados-unidos/>

8. Beauregard, Luis Pablo. (Mayo 2025). Trump advierte a los indocumentados: "Si deciden quedarse aquí enfrentarán duras consecuencias y serán deportados al lugar y forma que se nos antoje". *El País.*

<https://elpais.com/internacional/2025-05-10/trump-advierte-a-los-indocumentados-si-deciden-quedarse aqui-enfrentaran-duras-consecuencias-y-seran-deportados-al-lugar-y-forma-que-se-nos-antoice.html>

9. Los santuarios en Estados Unidos son espacios de seguridad para las personas migrantes donde las autoridades no tenían derecho a entrar para proteger a la gente que buscaba espacios seguros. Desde el año 2011 estaba vigente una orden para que los agentes del ICE no realizaran detenciones en centros educativos, hospitales, espacios humanitarios y religiosos o mientras estuvieran sucediendo marchas, funerales o manifestaciones, pero eso ha cambiado con esta nueva legislatura de Donald Trump. Véase:

<https://factochequeado.com/teexpliquamos/20250123/orden-dhs-redadas-ice-escuelas-iglesias-hospitales/>

10. La académica de la UNAM Maritza Caicedo, tras una investigación sobre el impacto sobre la salud mental de las personas migrantes en Estados Unidos de 2024, asegura que la nueva situación con el recrudecimiento de las redadas hace necesario un estudio sobre las consecuencias a nivel de salud mental. Véase:

https://www.dgcs.unam.mx/boletin/bdboletin/2025_478.html

11. Sobre el marco teórico de la necropolítica y el necropoder y sus consecuencias sobre la frontera pero también al interior de los Estados, centrado en América del Norte, resulta de relevancia la siguiente obra: Estévez, A. (2021). *Necropower in North America*. Springer International Publishing. La misma autora defiende que el modelo de control fronterizo al que se está dirigiendo a nivel internacional es de contención a nivel interno en cada Estado. Ver: López, A. E. (2025). *La nueva gobernabilidad necro política de las migraciones: del régimen de deportación al régimen de desplazamiento forzado interno*. *InterNaciones*, (29), 89-116.

12. Lázaro Castellanos, R. (2023). *Critical Reflections on the Western Welfare State, Racial Capitalism, and Migratory Movements*. *Social Sciences*, 12(5), 271.

13. Así lo defiende el economista Immanuel Ness, que afirma que la mano de obra migrante no solo es una pieza clave para el capitalismo, sino que los movimientos de población por motivos económicos son una consecuencia del imperialismo que continúa, de otra manera, siendo extractivista de los recursos del Sur Global. Para más información, véase:

<https://www.elsaltodiaro.com/migracion/entrevista-immanuel-ness-migracion-imperialismo>

14. En el año 2024 Oxfam publicaba un informe realizando una radiografía del sector agrícola europeo, mostrando las condiciones de semi-esclavitud en las que se encuentran las personas migrantes en dicho sector. Ruiz-Ramírez et al. (Junio 2024). *Eseciales pero invisibles y explotadas: una revisión bibliográfica de las experiencias de las personas trabajadoras migrantes en el sector agrícola europeo*. Intermon-Oxfam.

<https://www.oxfamintermon.org/hubs/Oxfam-Website/oi-informes/esenciales-invisibles-explo-adas-migrantes.pdf>

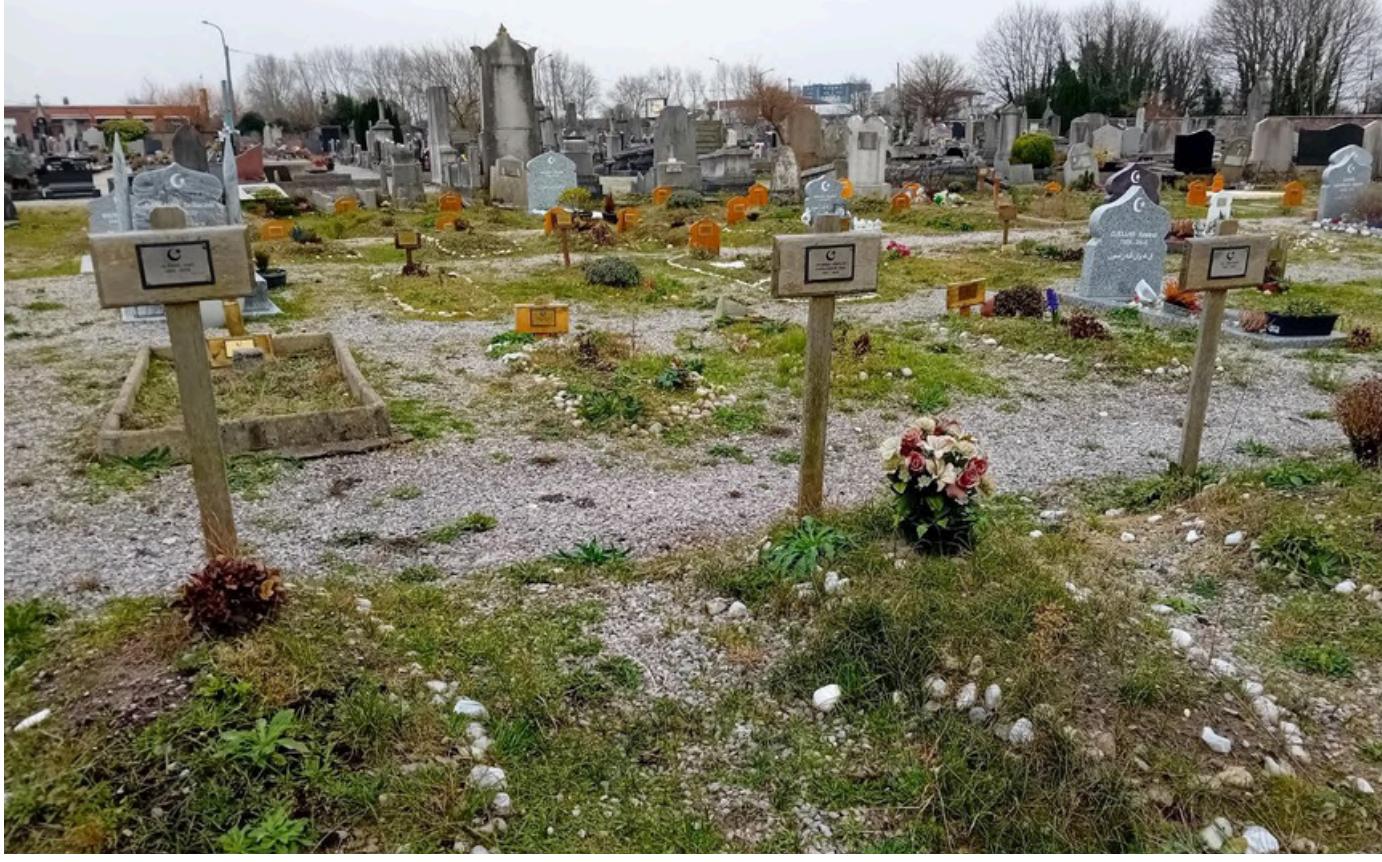
Además, dentro de Estados Unidos, el clima de persecución hacia las personas migrantes, se ha transmitido y difundido en directo, y el mundo es testigo de redadas⁷, deportaciones selectivas y una campaña de miedo que busca la deportación⁸ como objetivo político. La revocación de la condición de santuario⁹ a iglesias y otros espacios comunitarios ha incrementado la sensación de vulnerabilidad, creando un clima de que nadie está a salvo simplemente por el hecho de existir como personas racializadas, como personas migrantes. Los efectos psicológicos y sociales de estas medidas son profundos, pero no solo a nivel individual, sino que tienen un impacto colectivo¹⁰ que se extiende a nivel global.

Cuando hablamos de fronteras y control del territorio, la necropolítica se manifiesta en la transformación de las personas migrantes en existencias prescindibles. Esta lógica implica que ciertos grupos humanos son asesinados, dejados morir, o al menos, expuestos a condiciones de riesgo extremo y vulneraciones de derechos fundamentales, como parte de una estrategia de gobernabilidad y control del espacio¹¹.

En ese marco, los cuerpos racializados adquieren un papel central ya que el orden global contemporáneo no sólo discrimina por nacionalidad o estatus migratorio, sino que racializa a los sujetos migrantes, marcándolos con la otredad, categorizando sus existencias según los intereses políticos y las necesidades del mercado¹².

El discurso del gran reemplazo es una manifestación política y mediática de esta lógica, que está presente en las instituciones europeas: se plantea que la población nativa está siendo sustituida (o en riesgo de serlo) por cuerpos migrantes racializados, en su mayoría de confesión musulmana, que serían portadores de una alteridad peligrosa. En su articulación, el gran reemplazo coloca a las personas migrantes en la categoría de cuerpos que deben ser contenidos o eliminados de la vida social plena. Sin embargo, esta lógica se enfrenta a una contradicción estructural cuando las mismas personas que se pretende excluir del marco de derechos resultan imprescindibles para sostener el sistema económico capitalista¹³ y, especialmente, el régimen de cuidados. En ese punto, el discurso del gran reemplazo se doblega a las necesidades del mercado, permitiendo su presencia solo en la medida en que puedan ser explotados, precarizados y mantenidos en una posición subordinada. Así, la narrativa del miedo convive con la dependencia material, generando un modelo que necesita a las personas migrantes pero las despoja de derechos para asegurar su disponibilidad laboral en condiciones profundamente desiguales, generando un sistema de pseudo-esclavitud¹⁴.

Durante los últimos años, la racialización se ha entrelazado con discursos de islamofobia: los hombres migrantes procedentes de contextos islámicos o percibidos como tales son frecuentemente presentados como peligrosos, portadores de una amenaza cultural y/o religiosa, y convertidos en símbolos del enemigo interno que ataca el cuerpo social considerado autóctono. En el Estado español esta intersección (migrante + racializado + musulmán) refuerza la lógica de exclusión y ha ido configurando el sostenimiento de una política racista respecto a la protección de la vida y los derechos humanos en el territorio. Es ese imaginario el que sostiene y permite el crecimiento del racismo.



Tumbas de migrantes en el cementerio de Calais (Caminando Fronteras).

15. Contexto. (Septiembre 2025). Durante la cacería racista de Torre Pacheco hubo hasta 33.046 mensajes de odio al día en RR.SS.
<https://ctxt.es/es/20250901/Firmas/50055/Observatorio-Social-cacería-racista-Torre-Pacheco-mensajes-de-odio-islamofobia-redes-sociales.htm>

16. El antropólogo Jacques Ramírez argumenta que la violencia contra poblaciones migrantes, racializadas y pobres se basa en nuevas políticas de control de carácter neofascista. Véase: Ramírez Gallegos, J. De la era de la migración al siglo de la seguridad: el surgimiento de "políticas de control con rostro (in) humano". URFIO. 2018, n. 23.
<https://www.redalyc.org/journal/5526/552657509001.html>

17. Como símbolo del debate político y de la criminalización de la que es víctima la adolescencia migrante encontramos el siguiente ataque a un centro de menores del que está prevista su apertura en Monforte de Lemos (Galicia). Véase:
<https://www.elsaltodiarrio.com/galicia/ataque-racista-al-centro-menores-monforte-revela-estrategia-politica-xunta-acogida-migrantes>

18. Como viene documentando el Transnational Institute en el conjunto de sus informes, la industria de control migratorio, con sus graves consecuencias para los derechos humanos, genera beneficios económicos para las empresas que implementan las medidas de control. Véase:
<https://www.tni.org/en/publication/telling-the-story-of-eu-border-militarization>

Torre Pacheco¹⁵ ha sido la escenificación palpable de cómo la criminalización de las personas migrantes no solo es posible, sino que responde a una dinámica estructural que justifica la violencia como forma de control¹⁶. Otro de los escenarios donde se dirime esta lógica de persecución en el Estado español es el que afecta a la infancia migrante, un ámbito donde los ataques adquieren una gravedad aún mayor. Los niños, niñas y adolescentes en movilidad se han convertido en objeto de disputa y mercadeo institucional entre comunidades autónomas y el Gobierno central, que se transfieren responsabilidades como si se tratara de una carga negociable y no de sujetos de derecho. A ello se suma el creciente ataque contra los centros de acogida, convertidos en escenarios de presión mediática, discursos de odio y decisiones administrativas que priorizan las políticas de contención sobre el bienestar. En este contexto, la infancia migrante no solo está desprotegida, sino que es instrumentalizada, utilizada como arma arrojadiza en la confrontación institucional y sometida a un clima de criminalización que condiciona su presente y su futuro¹⁷.

La persecución global de las personas migrantes no es un fenómeno nuevo, pero año tras año adquiere una escala y una sofisticación crecientes. En este contexto, la externalización de fronteras ha consolidado un entramado de cooperación internacional que convierte el control migratorio en un negocio transnacional, capaz de mercantilizar el derecho a la movilidad desde el origen hasta el destino. Estos mecanismos operan a través de una combinación de vigilancia, detención y explotación laboral, configurando un sistema que no solo controla el derecho al movimiento, sino que obtiene rédito político y económico de esa restricción¹⁸.

Asimismo, la combinación de la necropolítica y los discursos sobre cuerpos racializados entendidos como vidas prescindibles, produce un escenario donde la existencia precaria de los migrantes es normalizada. Por ello, la muerte de migrantes¹⁹, las condiciones extremas de tránsito o detención, los rechazos colectivos, son parte de una lógica de gobernabilidad que necesita la vulnerabilidad institucionalizada como sistema. Este entramado conceptual nos permite entender por qué las fronteras no son solo barreras físicas sino máquinas políticas de producción muerte y sufrimiento, de inclusión y exclusión, de subjetividad valiosa frente a la desecharable.

Estamos en un momento extremadamente crítico para el sistema internacional de derechos humanos, ya que el consenso mínimo que lo sostenía se está desmoronando y está siendo reemplazado por un modelo de gestión profundamente violento²⁰. Esta quiebra global en la protección de determinados grupos poblacionales²¹ se manifiesta con especial dureza en las fronteras, donde la excepción se normaliza y donde la violación sistemática de los derechos, incluido el derecho a la vida, encuentra justificación política y social. Las necrofronteras son una de las realidades visibles de esta crisis internacional y de la desarticulación progresiva de las garantías que alguna vez se consideraron universales²².



Frontera terrestre Europa-África (Caminando Fronteras).

19. El informe de Caminando Fronteras, "Víctimas de la necrofrontera 2018-2022" evidencia la normalización de la muerte en frontera, con un análisis específico de la evolución de la Frontera Occidental Euroafricana. Véase:

https://caminandofronteras.org/wp-content/uploads/2023/01/Informe-Victimas-de-la-necrofrontera-2018-2022_-Por-la-memoria-y-la-justicia-ES.pdf

20. Partiendo del genocidio en Palestina, el jurista Pablo Rafael Banchio critica al sistema de derechos humanos por haberse industrializado y servir al poder, expresando la urgencia de un proceso de construcción de una cultura de derechos humanos integral. Véase:

<https://revistadoctrinajuridica.org/wp-content/uploads/2024/05/doctrina-juridica-xv4-3-37.pdf>

21. La situación crítica en la que se encuentra el consenso internacional de los derechos humanos fue ya reconocida por Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos en el año 2024. Véase:

<https://www.ohchr.org/en/statements-and-speeches/2024/01/integrating-human-rights-international-financial-architecture>

22. Amnistía Internacional en su Informe Anual 2024/2025 advierte que el sistema global de derechos humanos se encuentra en crisis, yendo más allá de meramente las políticas del gobierno estadounidense. Véase: Amnistía Internacional. (Abril 2025). *The State of the World's Human Rights*.

<https://www.amnesty.org/en/latest/news/2025/04/global-human-rights-crisis-trump-effect-accelerates-destructive-trends/>



3.090
víctimas

**en las rutas de acceso a
España durante el año 2025**

VÍCTIMAS MUJERES E INFANCIA



192
mujeres

han muerto en su intento
de alcanzar las costas
españolas

437

niños, niñas
y adolescentes



VÍCTIMAS POR MESES

**Los meses de enero y febrero
concentran la mayoría
de víctimas**



VÍCTIMAS POR RUTAS

RUTA ATLÁNTICA
1.906
víctimas

RUTA ESTRECHO
139
víctimas

RUTA ALBORÁN
5
víctimas

RUTA TERRESTRE
(Ceuta-Melilla)
3
víctimas

VÍCTIMAS POR RUTA ATLÁNTICA

RUTA AGADIR-DAJLA

245 víctimas

RUTA MAURITANA

1.319 víctimas

RUTA SENEGAL

171 víctimas

RUTA GAMBIA

160 víctimas

RUTA GUINEA CONAKRY

11 víctimas

EMBARCACIONES DESAPARECIDAS

70

embarcaciones

**han desaparecido con todas
las personas a bordo**

ORIGEN DE LAS VÍCTIMAS

PERSONAS DE 30 PAÍSES HAN MUERTO INTENTANDO LLEGAR A LAS COSTAS ESPAÑOLAS

Argelia
Bangladesh
Burundi
Burkina Faso
Camerún
Costa de Marfil
Egipto
Etiopía
Gabón
Gambia
Ghana
Guinea Bissau
Guinea Conakry
Irak
Islas Comores
Liberia
Mali
Marruecos
Mauritania
Nigeria
Pakistán
República Democrática del Congo
Somalia
Senegal
Sierra Leona
Siria
Sudán
Sudán del Sur
Túnez
Yemen



CAPÍTULO II

SE MANTIENEN LAS TRAGEDIAS Y SE PROFUNDIZA LA IMPUNIDAD

El descenso en el número de intentos de cruces migratorios hacia el Estado español durante 2025 no ha implicado una reducción de los peligros que enfrentan las personas en ese tránsito. El riesgo para la vida ha sido más alto que durante el periodo anterior, como evidencia el aumento del número de tragedias que, en 2025 llegan a las 303 (las cifras se cerraron el 15 de diciembre de 2025). Aunque el total de víctimas mortales es menor debido a que estas tragedias afectan a embarcaciones con menos personas a bordo, esta tendencia confirma que una parte sustancial de las muertes en las rutas hacia el Estado español no puede explicarse como sucesos fortuitos o inevitables, sino como el resultado previsible de un sistema que continúa anteponiendo el control de las fronteras a la protección de la vida²³.

En el análisis de las 303 tragedias efectuado por nuestro equipo en la Frontera Occidental Euroafricana²⁴ podemos concluir que las víctimas están significativamente correlacionadas con los sistemas de control fronterizo, que afectan de manera directa a la protección del derecho a la vida de las personas, y especialmente a aquellas en riesgo en el mar. Los hallazgos de nuestra investigación indican que la principal causa de mortalidad está relacionada con el uso de medios de búsqueda y rescate condicionados por políticas de control migratorio. Esta práctica, ampliamente extendida, se observa en todas las rutas de acceso al Estado español y ya ha sido documentada por nuestra organización en informes previos²⁵. Esta arbitrariedad en los rescates ha provocado demoras o inacción ante embarcaciones claramente en riesgo, generando naufragios y muertes evitables, así como un desamparo para quienes solicitaron auxilio en condiciones de riesgo críticas.

23. El análisis del sociólogo Óscar Prieto-Flores analiza, hasta 2024, el incremento de las víctimas mortales en la Frontera Occidental Euroafricana, evidenciando que la seguridad y militarización de la frontera, provoca que las rutas migratorias sean más peligrosas y mortíferas. Véase: Prieto-Flores, Ó. (2025). Necropolitics at the Southern European Border: Deaths and Missing Migrants on the Western Mediterranean and Atlantic Coasts. *Journal of Race, Ethnicity, and Politics*, 1-17.

24. Territorio fronterizo formado por el conjunto de espacios terrestres y marítimos situados entre el Estado español, de una parte, y la franja costera africana comprendida entre Guinea Conakry hasta Argelia. Se compone de cuatro rutas marítimas principales: la ruta canaria, la ruta del Estrecho, la ruta de Alborán y la ruta argelina, a las que cabe sumar las fronteras terrestres entre Marruecos y las ciudades autónomas españolas de Ceuta y Melilla.

25. Consultar todos los informes en: <https://caminandofronteras.org/informes/>

Durante este periodo, la ruta argelina del Mediterráneo occidental ha registrado un incremento constante en los flujos migratorios, hasta consolidarse como el principal espacio de tránsito hacia el Estado español. Paralelamente, la ruta atlántica ha experimentado un retroceso significativo, sobre todo en la segunda mitad del año, coincidiendo con la puesta en marcha de nuevos mecanismos de control migratorio en Mauritania. El descenso registrado en la ruta atlántica no implica un desplazamiento de esas personas hacia la ruta del Mediterráneo occidental. Se trata de circuitos migratorios completamente distintos, con perfiles, trayectorias y lógicas de movilidad que no son intercambiables y por lo tanto, no puede interpretarse como una sustitución de una ruta por otra.

Esta ruta del Mediterráneo occidental es transitada mayoritariamente por ciudadanos argelinos, también siendo habituales aunque en menor proporción los ciudadanos sirios y palestinos. Este 2025 destaca la presencia de personas somalíes, sumando en contadas ocasiones en los últimos años personas procedentes de países de África Occidental.

La ruta argelina ha atravesado múltiples transformaciones durante estos años, consolidándose el trayecto hacia Baleares como la parte más peligrosa de este tránsito. Durante años ha sido una ruta negada e invisibilizada por las instituciones que no la reconocían como tal. Fue declarada como ruta migratoria en el mes de septiembre de 2025²⁶. Esta situación de invisibilización continuada ha provocado que esta ruta sea la que presenta una mayor desprotección a la vida, en comparación con el resto de rutas de acceso al Estado español. Así lo denunció la Asociación Unificada de Guardias Civiles a través de dos comunicados publicados²⁷ este año sobre las operativas de Salvamento Marítimo. Los hechos mencionados corroboraban una realidad constatada de forma reiterada en las investigaciones de Caminando Fronteras²⁸. Desde entonces la ruta ha sido cada vez más transitada e igualmente invisibilizada hasta septiembre de 2025²⁹.

En cuanto al resto de rutas migratorias, los cruces a nado hacia Ceuta continúan siendo una de las formas de tránsito más peligrosas, y en 2025 se ha constatado también un aumento de los intentos de llegada de nadadores a Melilla.



Redadas en domicilios (Caminando Fronteras).

26. Europa Press. (Septiembre 2025). *El Gobierno aprueba la declaración de emergencia migratoria en Baleares con una inversión de 6,75 millones de euros*. Diario de Ibiza.

<https://www.diariodeibiza.es/ibiza/2025/09/16/gobierno-aprueba-declaracion-emergencia-migratoria-121633183.html>

27. Ambos comunicados están disponibles en la web de la AUGC:

https://www.augc.org/actualidad/augc-baleares-denuncia-grave-falta-coordinacion-en-rescates-maritimos-en-islas-baleares_23084_102.html

https://www.augc.org/publica/newsletter/augc-baleares-denuncia-situacion-insostenible-falta-medios-presion-migratoria_23084_102.html

28. Para romper con la invisibilidad de la ruta, desde Caminando Fronteras publicamos en el año 2022 el informe *Muro de indiferencia: la ruta argelina del Mediterráneo Occidental*. Véase:

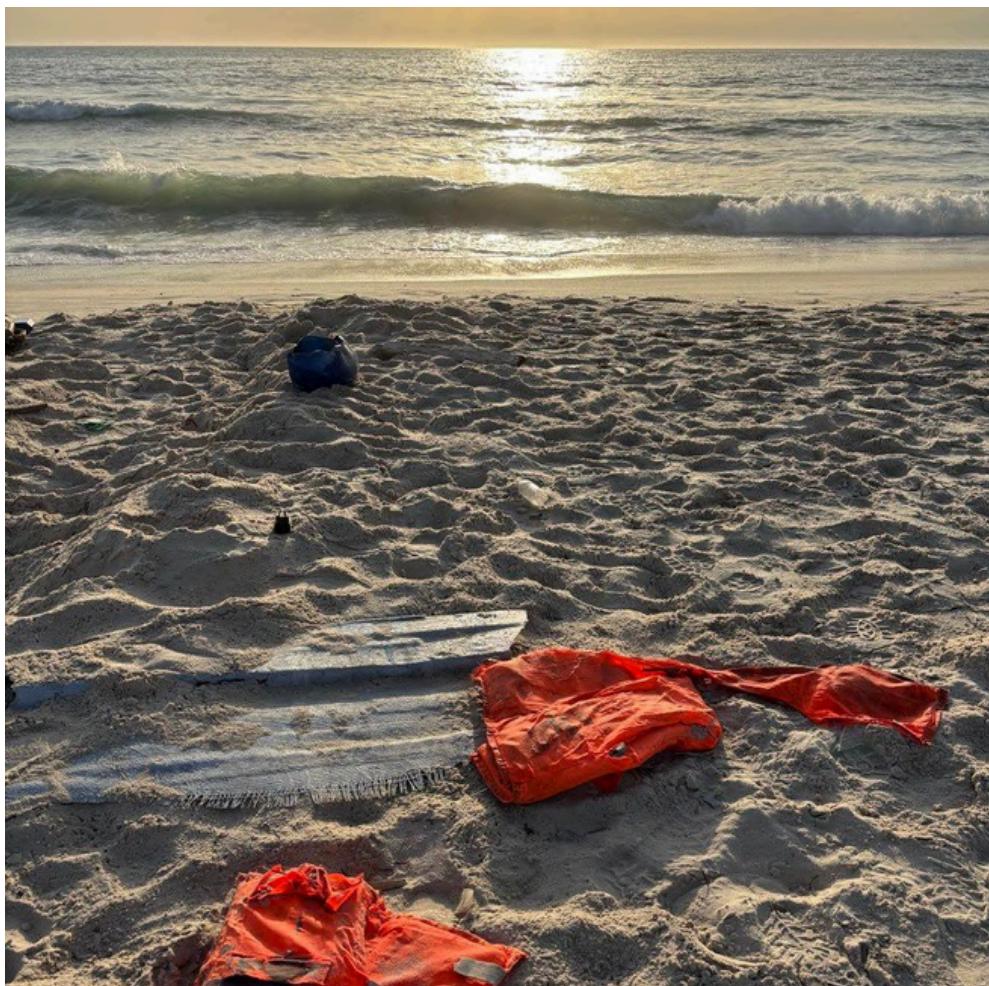
<https://caminandofronteras.org/monitoreo/muro-de-indiferencia-la-ruta-argelina-del-mediterraneo-occidental/>

29. Europa Press. (Septiembre 2025). La ONG Caminando Fronteras alerta de la "invisibilización" de la ruta argelina pese a ser este verano "la más transitada". El Diario.es

https://www.eldiario.es/illes-balears/sociedad/caminando-fronteras-ruta-argelina-sigue-invisibilizada-negada-transitada-verano_1_12598009.html

La no activación temprana de los dispositivos de búsqueda y rescate se ha normalizado como un patrón estructural, caracterizado por una fuerte discrecionalidad, las respuestas dependen más de decisiones políticas o de criterios subjetivos que del respeto a las obligaciones internacionales. A ello se añade la expansión de prácticas de búsqueda pasiva³⁰, que reducen la capacidad de respuesta para preservar la vida. Nuestra investigación ha constatado que los centros de rescate valoran de forma discrecional el nivel de peligro de las embarcaciones, aun conociendo que ninguna reúne condiciones básicas de seguridad marítima. Esta falta de criterios objetivos se traduce en demoras o directamente en ausencia de intervención ante situaciones críticas, provocando naufragios y muertes que podrían haberse evitado.

En este contexto, los estados implicados en la Frontera Occidental euroafricana continúan incumpliendo de manera sistemática la Convención de la ONU sobre la Protección de la Vida Humana en el Mar. Cuando se trata de personas migrantes se prima un modelo basado en la interceptación y no en la salvaguarda de la vida que intenta trasladar la responsabilidad del salvamento a estados que disponen de capacidades limitadas, a menudo a cambio de beneficios económicos o acuerdos estratégicos, con el único objetivo de que no lleguen al Estado español.



Chalecos salvavidas en la playa (Caminando Fronteras).

30. Estas suponen trasladar la información a otros buques y medios que transitan por la zona sin activar medios de Salvamento específicos para las búsquedas de las personas que están en peligro. Estas prácticas pasivas se usan de forma indiscriminada con las embarcaciones de personas migrantes.

ANÁLISIS DE LAS TRAGEDIAS

Según ha documentado nuestro Observatorio de la Frontera Occidental Euroafricana, en 2025 se ha producido un aumento de las tragedias con respecto al año anterior, con un total de 3.090 personas víctimas. La ruta argelina se reafirma como la más letal, concentrando el 70% de los siniestros marítimos relacionados con embarcaciones.

De las 70 embarcaciones desaparecidas registradas, 47 corresponden a esta ruta, frente a 13 en la ruta atlántica, lo que pone de manifiesto su especial peligrosidad. A ello se suma el incremento de víctimas en los cruce a nado, donde el número de desapariciones resulta especialmente alarmante, al representar aproximadamente la mitad del total en este tipo de intentos.

El aumento del número de tragedias en las fronteras del Estado español se enmarca en un contexto caracterizado por la insuficiente activación de los dispositivos de rescate y por la externalización del control y la gestión fronteriza hacia terceros países, dinámicas que agravan la vulnerabilidad y la desprotección de las personas durante estos tránsitos migratorios.

Durante la investigación, nuestra organización ha documentado una serie de causas que han contribuido a la pérdida de vidas, las cuales pueden concurrir de forma simultánea en un mismo suceso.

CAUSAS LIGADAS A LA RESPONSABILIDAD GUBERNAMENTAL Y QUE FUERON DEFINITIVAS PARA LA CONSECUCIÓN DE LAS TRAGEDIAS:

No se activaron los medios de búsqueda necesarios: 41%.

Demora en la activación de búsqueda: 31%.

No se rescata aun teniendo posiciones: 10%.

No hubo rescate a pesar de tener posición y la embarcación llegó a costa por sus propios medios: 2%.

Falta de coordinación entre los países: 21%.

Embarcaciones dejadas largo tiempo bajo vigilancia de barcos ajenos a los servicios de Salvamento: 3%.

Tragedia durante el rescate: 3%.

DEL RESTO, HEMOS DOCUMENTADO LOS SIGUIENTES FACTORES:

La alerta llega demasiado tarde: 15%.

Grandes distancias con insuficientes medios para recorrerlas: 9%.

Malas condiciones y sobrecarga de la embarcación: 4%.

Condiciones meteorológicas desfavorables: 7%.

La negación de las víctimas, la ocultación sistemática de datos y la ausencia de un análisis riguroso sobre el impacto de las políticas de control migratorio conforman una constante en las fronteras. El acceso a derechos para las personas fallecidas y desaparecidas es cada vez más limitado, y las familias se enfrentan a obstáculos persistentes para denunciar los hechos, reclamar información o activar mecanismos de búsqueda³¹. Esta falta de reconocimiento institucional no solo prolonga el dolor de quienes buscan respuestas, sino que forma parte de un escenario donde la impunidad se vuelve la norma.

Esta opera como un pilar estructural del régimen fronterizo a nivel global y su impacto se vive cada día en la Frontera Occidental Euroafricana. La ausencia de investigaciones independientes³², la opacidad de las autoridades y la inexistencia de responsabilidades políticas y judiciales permiten que las vulneraciones se repitan sin consecuencias. Los estados no fallan en garantizar protección, y además logran evadir cualquier tipo de rendición de cuentas. En este marco, las necrofronteras funcionan como espacios donde la violencia queda despolitizada y normalizada, y donde la muerte y la desaparición de personas migrantes no generan un mínimo de respuesta institucional.



31. Véase: Relatoría Especial de Naciones Unidas sobre los derechos humanos de los migrantes. Fenómeno de los migrantes desaparecidos o sometidos a desaparición forzada: análisis desde una perspectiva de derechos humanos (2025). Disponible en:

<https://docs.un.org/es/A/HRC/59/49>

32. El mismo informe de la Relatoría para los derechos humanos de los migrantes recuerda a los Estados la obligación de, en caso de muerte o desaparición de una persona migrante, llevar a cabo una investigación "efectiva, exhaustiva, transparente, imparcial e independiente". Véase:

<https://docs.un.org/es/A/HRC/59/49>

Heridas en el tránsito migratorio (Caminando Fronteras).

PRÁCTICAS DE EXTERNALIZACIÓN

En 2025, la lógica de muerte y sufrimiento se ha reforzado con el aumento y sostenimiento de la financiación a países terceros para frenar los flujos migratorios, expandiendo la frontera hasta el origen. Se consolidan dispositivos cada vez más globales y letales, que amplían los territorios fronterizos y multiplican los espacios donde la vida está amenazada, una deriva global como veíamos en el primer capítulo de este informe.

MAURITANIA

Modelo de externalización:

Detenciones arbitrarias, expulsiones masivas hacia zonas desérticas en la frontera con Mali y Senegal, patrullaje costero reforzado, cooperación directa con España y la UE en el control de la ruta atlántica.

Durante el tiempo de detención y deportación no se suministra ni agua ni comida a las personas detenidas, no se garantiza el derecho a la salud. Sometimiento a torturas y violencia sexual incluyendo a menores.

Presencia de miembros de las fuerzas y cuerpos de seguridad españoles, siendo testigos de las sistemáticas vulneraciones de derechos³³.

Aportación económica:

210 millones de euros aportados por la Unión Europea en marzo de 2024 dentro del nuevo acuerdo de cooperación migratoria, con participación operativa de España, que prometió aportación de otros 300 millones de euros³⁴.

Anualmente, el Ministerio de Interior español aporta 10 millones de euros para cooperación policial. Financiación canalizada a través de la Fundación para la Internacionalización de las Administraciones Públicas (FIAP)³⁵.

Financiación de la habilitación de dos centros de detención con un coste de al menos 1.080.625 € de financiación europea a través de la FIAP³⁶. Habilitación enmarcada en el Proyecto contra la trata, el tráfico de migrantes y la gestión de la migración irregular con un presupuesto total de 4,5 millones de euros para el periodo 2021-2025³⁷.

25 millones de euros para procedimientos sobre interceptación en el mar y desembarque de personas migrantes, proyecto del año 2024 implementado por Cipol (operador de cooperación del Ministerio del Interior francés)³⁸.

28 millones de euros adicionales de fondos del “Mecanismo Flexible” de NDICI, para control migratorio en la frontera con Mali³⁹.

33. Human Rights Watch (2025). They Accused Me of Trying to Go to Europe: Migration Control Abuses and EU Externalization in Mauritania. Human Rights Watch.
<https://www.hrw.org/report/2025/08/27/they-accused-me-of-trying-to-go-to-europe/migration-control-abuses-and-eu>

34. Ibid.

35. Euronews. (Febrero 2024). La UE y España anuncian 500 millones para el desarrollo de Mauritania y el control migratorio. Euronews.
<https://es.euronews.com/2024/02/09/la-ue-y-espana-anuncian-500-millones-para-el-desarrollo-de-mauritania-y-el-control-migratorio>

36. Fernández, Pablo et al. (Noviembre 2025). El Gobierno de España abre dos cárceles de migrantes en Mauritania. El Salto Diario.
<https://www.elsaltodiario.com/fronteras/gobierno-espana-abre-dos-cárceles-migrantes-mauritania>

37. European Commission (2023). NDICI-Global Europe Programme for Morocco 2021-2027.
https://north-africa-middle-east-gulf.ec.europa.eu/european-neighbourhood-policy/countries-region/morocco_en

38. Statewatch. Outsourcing Borders: Monitoring EU externalization policy. Bulletin 10. Migration Partnerships.
<https://www.statewatch.org/outsourcing-borders-monitoring-eu-externalisation-policy/bulletin-10/migration-partnerships/>

39. Ibid.

SENEGAL

Modelo de externalización:

Incremento de interceptaciones marítimas, refuerzo de la vigilancia costera, cooperación con Frontex, creación de unidades mixtas de investigación y control migratorio.

Detenciones de nacionales en Senegal bajo el precepto de ser potenciales migrantes.

Necesaria hospitalización en la llegada tras la deportación por las condiciones inhumanas en que se produce.

Durante las detenciones no se suministra comida a las personas detenidas.

Aportación económica:

Financiación dentro de programas NDICI y Team Europe Initiative (2023-2025), estimada en decenas de millones de euros para el control fronterizo y retorno voluntario⁴⁰. Como parte del proyecto, se envían tres barcos de búsqueda y rescate para control migratorio.

En 2024 la Unión Europea destinó 30 millones de euros para políticas contra la migración irregular, adicionales al resto de presupuestos⁴¹.

Proyecto de 5,75 millones de euros de la Comisión Europea para el refuerzo de las fuerzas de seguridad senegalesas en materia de control migratorio⁴².

Colaboración con la Unión Europea en diferentes materias con un presupuesto total de 115 millones de euros para 2025-2027, entre las cuales se encuentra la gestión migratoria, de la que no hay desglose.

GAMBIA

Modelo de externalización:

Programas de fortalecimiento de gestión migratoria, capacitación policial y de guardia fronteriza, cooperación con la UE en materia de lucha contra el tráfico de personas.

Aportación económica:

Proyectos MISPEAC y MOCadem (2023-2025) financiados por la Unión Europea y OIM, entre 3 y 5 millones de euros⁴³.

Acuerdo con la Unión Europea en diferentes materias con un presupuesto total de 74 millones de euros para 2025-2027, entre las cuales se encuentra gestión migratoria⁴⁴, de la que no hay desglose.

40. European Commission (2024). NDICI-Global Europe: Multi-Country Cooperation with West Africa. Frontex (2023). Operational Partnerships with Senegal and West African States.

41. Agencia EFE (Octubre 2024). La UE destina 30 millones de euros adicionales contra la migración irregular en Senegal. Swissinfo. <https://www.swissinfo.ch/esp/la-ue-destina-30-millones-de-euros-adicionales-contra-la-migracion-irregular-en-senegal/87750287>.

42. FIAP POC Senegal II. https://www.fiap.gob.es/en/proyectos_fiapp/nc-senegal-ii/

43. International Organization for Migration (2024). MISPEAC Project Report 2023-2024: Migration Management in The Gambia. Banjul. European External Action Service (2023). MOCadem Project Overview.

44. European Commission. International Partnerships: The Gambia. https://international-partnerships.ec.europa.eu/countries/gambia_en

MARRUECOS

Modelo de externalización:

Controles fronterizos intensificados en Ceuta, Melilla y la ruta atlántica. Campañas de detención de migrantes subsaharianos y deportaciones internas. Cooperación operativa con España y Frontex.

Interceptación de embarcaciones, seguidas de la deportación de sus ocupantes.

Aportación económica:

Paquete de 500 millones de euros (2021-2027) del programa NDICI, más 80 millones de euros adicionales anunciados en 2024 por España para reforzar patrullas y sistemas de vigilancia⁴⁵.

30 millones de euros del gobierno español para cooperación policial. Donación de vehículos por parte de la UE y de España⁴⁶.

193 millones de euros bajo el paraguas de migración regional para gestión migratoria, retornos voluntarios a Marruecos y control migratorio en el periodo 2021-2023, desde NDICI de la Unión Europa⁴⁷.

ARGELIA

Modelo de externalización:

Redadas en barrios de migrantes, detenciones masivas y expulsiones “en cadena” hacia Níger (abandono en el desierto de Assamaka), sin garantías legales ni acceso a asilo.

Aportación económica:

No existen flujos financieros directos significativos de la UE, pero Argelia participa en foros regionales y proyectos técnicos (vía FTDES, Global Detention Project y cooperación regional financiada por la UE⁴⁸, también a través de NDICI en materia de cooperación policial implementado por Interpol)⁴⁹.

45. Forum Tunisien pour les Droits Économiques et Sociaux-FTDES. (Junio 2025). *Suppression of Movement: Migration Control, Manufactured Precarity and Racialised Border Regimes in Post-Hirak Algeria*.

<https://ftdes.net/en/suppression-of-movement-migration-control-manufactured-precarity-and-racialised-border-regimes-in-post-hirak-algeria-in-the-name-of-sovereignty-at-the-service-of-rent-accumulation/>

Global Detention Project. (Julio 2025). *Algeria: Detention and Deportation in an “Informal Corridor of Expulsion”*.

<https://www.globaldetentionproject.org/algeria-detention-and-deportation-in-an-informal-corridor-of-expulsion>

46. Martín, María et al. (Mayo 2024). *Desterrados en el desierto. El País*.

<https://elpais.com/internacional/2024-05-21/detenciones-masivas-y-traslados-forzados-asi-se-desterra-con-dinero-europeo-a-migrantes-en-el-norte-de-africa.html>

47. European Commission. (November 2024). *Factograph-EU-Morocco relations*.

https://enlargement.ec.europa.eu/factograph-eu-morocco-relations-0_en

48. Forum Tunisien pour les Droits Économiques et Sociaux-FTDES. (Junio 2025). *Suppression of Movement: Migration Control, Manufactured Precarity and Racialised Border Regimes in Post-Hirak Algeria*.

<https://ftdes.net/en/suppression-of-movement-migration-control-manufactured-precarity-and-racialised-border-regimes-in-post-hirak-algeria-in-the-name-of-sovereignty-at-the-service-of-rent-accumulation/>

Global Detention Project. (Julio 2025). *Algeria: Detention and Deportation in an “Informal Corridor of Expulsion”*.

<https://www.globaldetentionproject.org/algeria-detention-and-deportation-in-an-informal-corridor-of-expulsion>

49. European Commission. *Factograph-EU-Algeria*.

https://enlargement.ec.europa.eu/document/download/a676129f-8d39-4a2a-8ad4-7719a6e13d2f_en?filename=factograph_SN_Algeria_V10.pdf

CRIMINALIZACIÓN DE LAS PERSONAS MIGRANTES

La criminalización ha crecido de forma importante como una herramienta para encubrir la responsabilidad institucional, dándose la paradoja de que los mecanismos que deberían garantizar derechos se emplean para perseguir a víctimas, familiares y organizaciones defensoras de personas migrantes. La publicación de una investigación periodística en varios países europeos reveló que Frontex había transmitido durante años datos a Europol sin controles ni garantías para las personas afectadas, con el único propósito de criminalizar la solidaridad⁵⁰. Esta persecución es global y arranca desde los países de origen, tránsito y destino de las personas migrantes.

ESPAÑA

Prácticas de criminalización:

- Detenciones de personas acusadas de ser los capitanes de las embarcaciones, incluidos menores de edad⁵¹.
- Criminalización de familias que se movilizan para buscar a sus seres queridos.
- Separación familiar a la llegada haciendo un uso indebido del interés superior del niño, incluyendo a la infancia superviviente de naufragios y masacres.

ARGELIA

Prácticas de criminalización:

- Acusaciones de tráfico de seres humanos a personas que han intentado cruzar y posterior encarcelamiento⁵².
- Redadas y campañas de detención y deportación de personas migrantes a Marruecos, Mali, Libia y Níger⁵³.
- Criminalización de organizaciones sociales suponiendo el hostigamiento a la sociedad civil⁵⁴.

MARRUECOS

Prácticas de criminalización:

- Detenciones y encarcelamiento bajo acusaciones de ser los capitanes de las embarcaciones.
- Redadas y campañas de detención y deportación de personas migrantes al desierto y a Mauritania y Argelia.

50. Hierro, Lola et al. (Julio 2025). Frontex transfirió durante años ilegalmente a Europol datos de migrantes y activistas. *El País*.

<https://elpais.com/internacional/2025-07-07/frontex-transfirió-durante-anos-ilegalmente-a-europol-datos-de-migrantes-y-activistas.html>

51. El abogado Daniel Arencibia está realizando un análisis exhaustivo de las sentencias de patrones de embarcaciones desde el año 2018. Véase: <https://captainsupport.net/blog/the-criminalisation-of-boat-drivers-in-spain-and-the-canary-islands-la-criminalizacion-de-los-patrones-de-embarcacion-en-el-estado-espanol-y-canarias/>

52. Op. cit. Nota: 48. (Global Detention Project).

53. Lemaizi, Salaheddine. (Junio 2025). *Le droit d'asile au Maghreb : Un recul alarmant*. ENASS. <https://enass.ma/le-droit-dasile-au-maghreb-un-recul-alarmant/>

54. Sobre el impacto de las políticas de control migratorio sobre la sociedad argelina como sociedad de acogida, está disponible el informe: Forum Tunisien pour les Droits Économiques et Sociaux (FTDS) con varias conclusiones al respecto. Véase:

<https://ftdes.net/en/suppression-of-movement-migration-control-manufactured-precarily-and-racialised-border-regimes-in-post-hirak-algeria-in-the-name-of-sovereignty-at-the-service-of-rent-accumulation/#>

SENEGAL

Prácticas de criminalización:

- Detenciones de familiares por denuncias de personas desaparecidas.
- Campañas de detención de personas migrantes, incluyendo ciudadanos senegaleses bajo la sospecha de ser migrantes.

MAURITANIA

Prácticas de criminalización:

- Detención sistemática de personas interceptadas a bordo de embarcaciones.
- Redadas y campañas de detención y deportación de personas migrantes a Mali y Senegal.
- Bloqueo al acceso de organizaciones sociales a los sistemas de asistencia humanitaria.
- Persecución de las personas migrantes por la policía, incluso dentro de sus casas, lugares de trabajo, playas y transporte público.
- Personas acusadas de facilitar el tránsito de personas migrantes con penas de hasta seis años de cárcel.
- Acusaciones de tráfico de seres humanos a personas detenidas, siendo víctimas de acusaciones arbitrarias y manteniéndolas en prisión provisional por más de seis meses sin juicio⁵⁵.



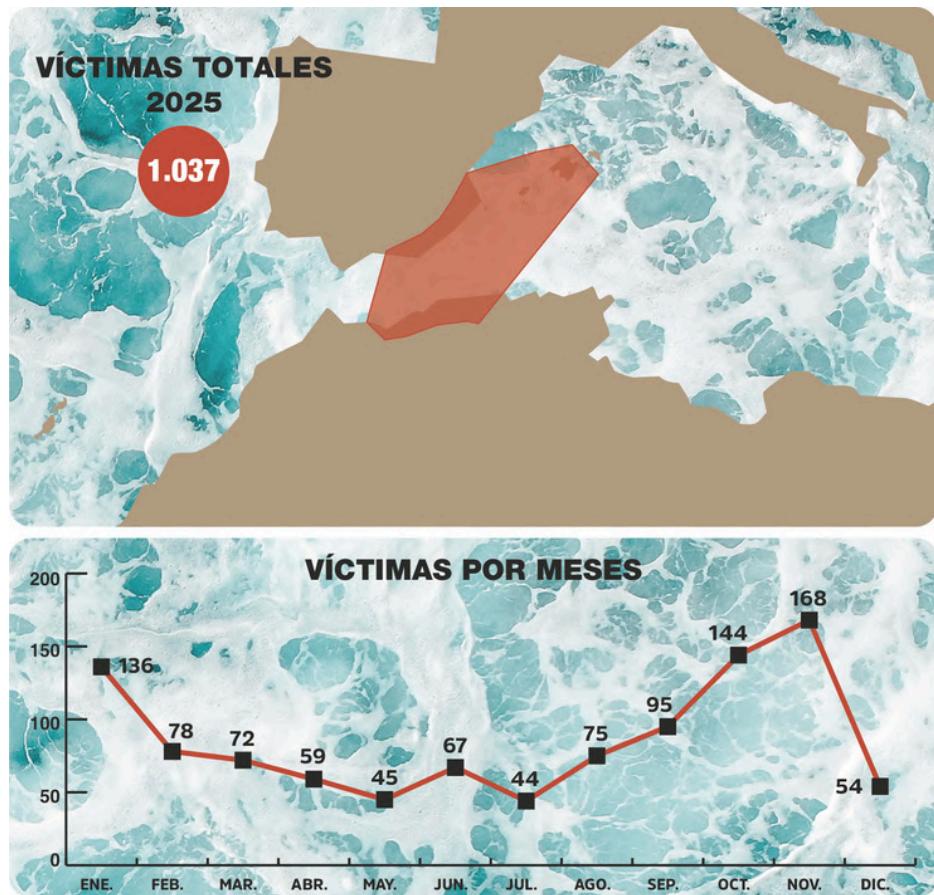
Dolor en el tránsito (Caminando Fronteras).

55. Op. cit. Nota: 33.

CAPÍTULO III

RUTAS MEDITERRÁNEAS DE LA FRONTERA OCCIDENTAL EUROAFRICANA

RUTA ARGELINA DEL MEDITERRÁNEO OCCIDENTAL: MAR DE TRÁNSITO, DESIERTO DE DERECHOS



La ruta argelina ha mantenido una actividad constante a lo largo de todo el año, consolidándose como el cruce migratorio más transitado hacia el Estado español, superando a la ruta atlántica hacia Canarias y a los trayectos desde el norte de Marruecos. Se confirma también la tendencia del desplazamiento hacia la parte más peligrosa de la ruta que tiene destino a las islas Baleares, sobre todo Ibiza y Formentera. Incluso durante este periodo nuestro observatorio ha reportado salidas de puntos de la región oriental de Argelia que tradicionalmente se dirigían hacia el Mediterráneo central y que han cambiado el rumbo para dirigirse a las Pitiusas.

Nuestro Observatorio de Derechos Humanos ha documentado 1.037 víctimas en 121 tragedias marítimas, de las cuales 47 corresponden a embarcaciones desaparecidas en su totalidad. El aumento de víctimas es especialmente significativo en los meses de enero, octubre y noviembre, que concentran un alto número de fallecimientos.

En cuanto al análisis de las tragedias, en esta ruta y en especial en la zona de Baleares continúa siendo una de las regiones con mayor opacidad en relación con las búsquedas de personas desaparecidas en el mar. Persisten las búsquedas pasivas y la limitación de los operativos a las áreas cercanas al territorio, junto con una escasa cooperación entre los países que comparten la protección de las zonas SAR⁵⁶. La demora en la activación de los servicios de búsqueda y rescate sigue siendo significativa⁵⁷, además del uso de métodos pasivos de búsqueda cuando se necesitarían operativos proactivos. Un ejemplo de la necesidad de abordar esta situación de los protocolos de servicios de rescate es el alto número de cadáveres que han llegado durante 2025 a las costas de Baleares⁵⁸, muchos de ellos se habían ahogado poco tiempo antes de aparecer en la playa.



56. La zona SAR (Search and Rescue o "Búsqueda y Rescate") es un área marítima en la que un Estado asume la responsabilidad de coordinar operaciones de rescate para garantizar la seguridad de las personas en peligro. Este concepto está definido en el Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo de 1979, y su delimitación puede generar tensiones políticas, especialmente en contextos de migración irregular. La ruta argelina atraviesa las zonas SAR responsabilidad de Argelia y España aunque, en caso desaparición de una embarcación, también podrían ser las zonas bajo responsabilidad de Marruecos y Francia zonas de búsqueda.

57. Navarro Adame, César. (Noviembre 2025). Un migrante de la patera de los 18 desaparecidos cerca de Ibiza: "Estamos en peligro. Nos vamos a ahogar". Diario de Ibiza. <https://www.diariodeibiza.es/ibiza/2025/11/20/pareja-pasajero-patera-18-desaparecidos-123945446.html>

58. Son habituales las noticias en medios de comunicación sobre el hallazgo de cuerpos fallecidos de personas migrantes. Véase: <https://cadenaesr.com/comunitat-valenciana/2025/07/27/investigan-la-aparicion-de-un-posible-cadaver-en-avanzado-estado-de-descomposicion-en-el-grao-de-castellon-radio-castellon/>; <https://www.diariodemallorca.es/mallorca/2025/07/13/navegantes-mallorquines-encuentran-veces-cadaver-119661889.html>

Pidiendo auxilio en la ruta balear (foto enviada por familiares).

Por ello, las autoridades deben preguntarse si esos naufragios podrían haberse evitado y abrir una investigación para lograr una protección eficaz del derecho a la vida en el mar. Desgraciadamente, esto no está sucediendo, y nos encontramos con cementerios repletos de tumbas sin nombre, personas enterradas sin identidad, sin ceremonias de despedida, sin respeto a sus tradiciones religiosas y lo que es más importante sin que las familias sepan que ese ha sido su final. El pequeño cementerio de Formentera es un espacio lleno de nichos donde el enterrador, abrumado por la dimensión humana de la tragedia, escribe en la tumba de cada fallecido la fecha de la aparición del cadáver, como un acto de memoria para las víctimas⁵⁹, y como una manera de ayudar a las familias.

Este trayecto presenta además una característica que no aparece en otras rutas de la Frontera Occidental Euroafricana y es el alto número de personas procedentes del Cuerno de África, principalmente Somalia, pero también Sudán y Sudán del Sur, que ha aumentado de forma vertiginosa durante este año 2025. Hay que destacar la presencia de embarcaciones compuestas íntegramente por personas de estos países. Así, que aunque tradicionalmente ha sido una ruta utilizada por población argelina, la tendencia en los últimos años convierte a Argelia en un país de tránsito para personas procedentes en su mayoría del África oriental, occidental y el Sahel.

“Llegamos a Libia y aquello era el infierno, no podíamos vivir. Nos encerraron en un lugar y nos pegaban todo el tiempo, querían dinero. Estábamos hacinados, y alguna gente se murió ahí, entonces pude escapar. Otros somalíes me ayudaron y pude llegar a Argelia. Argelia no es mucho mejor que Libia, pero en Libia la vida no vale nada, te asesinan por nada. Cogimos todos juntos una barca, el tiempo era terrible y pensé voy a morir. Vomité y recé todo el tiempo, y Alhamdoullah llegamos a España. He pedido asilo y empezado una nueva vida, pero me cuesta mucho dormir, pienso mucho en mi familia, pero Alhamdoullah estamos vivos”, M.B., somalí demandante de asilo.

Los migrantes enfrentan tránsitos muy peligrosos donde sufren vulneraciones graves de derechos humanos. Desde el África oriental usan dos rutas principales, la que se dirige al Norte atravesando Libia para después cruzar a Argelia. La segunda que supone el desplazamiento de las personas hacia los países en tránsito de África central y occidental que a través de Níger y Nigeria conducen a Argelia. Esta segunda ruta es compartida con personas que en su mayoría vienen desde Mali y Guinea y que usan la vía de Libia, Túnez y Argelia para intentar llegar a Europa.

Durante estos largos periplos, asumen graves riesgos cuando atraviesan Sudán y Libia dos países con conflictos civiles de alto riesgo, o cruzan el Sahel con la existencia de grupos terroristas en lucha con los diferentes países. Además, el camino por el desierto el camino por el desierto es otro punto en la vulneración de derechos humanos, reportando muertes, torturas, detenciones arbitrarias y desplazamientos forzados. Esta situación de violencia se agrava de forma importante cuando hablamos de infancia migrante cuyo porcentaje ha aumentado en las rutas del Mediterráneo occidental, siendo Argelia, Mali, Guinea y Somalia los países de procedencia mayoritaria.

59. Desde Caminando Fronteras tuvimos la oportunidad de encontrarnos con Pepín Escandell, el enterrador del cementerio de Sant Francesc el pasado mes de septiembre. Véase: <https://www.diariodeibiza.es/formentera/2025/09/12/crisis-migratoria-dolor-heredado-muertos-121482500.html>

El propio cruce en infraembarcaciones supone un riesgo alto, detectándose que los migrantes en tránsito soportan condiciones más precarias de viaje, en peores condiciones meteorológicas, lo que supone riesgos añadidos. En esta ruta no suelen encontrarse embarcaciones mixtas con población migrante de origen y de tránsito, al contrario que en otras lugares de la Frontera Occidental Euroafricana.

“Tiene 16 años, es mi hermano. Ese día tenía que cruzar con él pero no pude porque hubo una redada en el edificio en el que trabajaba como albañil y me deportaron al desierto. Tardé en volver, y cuando regresé a Argel los compañeros me contaron que él había montado en la barca, pero que no tenían noticias. Intenté llamar a los teléfonos de sus amigos pero estaban apagados, y desde entonces sigo buscando. Me dicen que la barca está desaparecida, que no ha llegado a España. Al principio tenía un poco de esperanza, me decía que tal vez estaba en la cárcel. Aquí puedes pudrirte en la cárcel solo por ser migrante cuando te cogen en el mar. Pero ya perdí también la esperanza de encontrarle en Argelia. No sé cómo decírselo a mi madre, no sé cómo decirle que su hijo pequeño está desaparecido”, M.B., maliense, hermano de un desaparecido.



Tumbas sin nombre en Formentera (Caminando Fronteras).

BALEARES: EL LABORATORIO DE LA NECROFRONTERA

Recientemente el gobierno central declaró la emergencia migratoria en la ruta balear, cuando durante años se presentó como una zona emergente, y no como una frontera consolidada⁶⁰. Este territorio es hoy un laboratorio: un espacio donde convergen la criminalización, la necropolítica y la erosión progresiva del derecho internacional, especialmente en la protección del derecho a la vida. Y, donde la lucha por las competencias entre administraciones y el discurso polarizado es una oportunidad para las administraciones de generar una frontera basada en la gestión del sufrimiento⁶¹ y la normalización de la muerte.

Las islas de Ibiza y Formentera concentran una gran parte de las llegadas, mientras que Mallorca actúa como punto de redistribución principal de personas hacia la península⁶². Este conjunto de medidas revela la falta estructural de coordinación y de medios, así como una preocupante normalización de la vulneración de derechos humanos como parte de la gestión migratoria.

La política regional ha priorizado un enfoque centrado en la seguridad en detrimento de las perspectivas de derechos humanos y de protección integral, lo que refleja la tensión existente entre política de acogida y la de contención⁶³. Hay una preocupante reducción de espacios de diálogo con organizaciones sociales y entidades locales, que se ha sustituido con acuerdos entre grupos parlamentarios regionales donde se insta a la persecución de la solidaridad⁶⁴. Baleares es el ejemplo de la adaptación política a las narrativas de miedo, control, criminalización y desprotección de derechos como herramientas de gestión de la frontera.

60. Con tan solo una semana de diferencia, el gobierno pasó de rechazar declarar la emergencia migratoria en la ruta balear, parte de la ruta argelina, a aprobar la misma con una inversión de 6,75 millones de euros para la atención de personas llegadas. Véase:

https://www.eldiario.es/illes-baleares/politica/gobierno-denega-contingencia-migratoria-baleares-buscaba-evitar-acogida-menores-no-acompanados_1_12588528.html

61. En el mes de octubre a una familia que se desplazó a Palma de Mallorca desde Francia se le negó su derecho a denunciar la desaparición de su ser querido primeramente. Posteriormente las autoridades rectificaron y el derecho a denunciar de dicha familia fue respetado. Véase:

<https://www.diariodemallorca.es/mallorca/2025/10/26/long-acusa-policia-frenar-palma-123021860.html>

62. La falta de atención de las personas migrantes llevó a la movilización de la Plataforma Les Balears Acollim, cubriendo necesidades básicas como alimentación. Véase:

<https://www.elcorreogallego.es/sociedad/2025/08/01/voluntarios-asumen-crisis-migratoria-baleares-120779935.html>

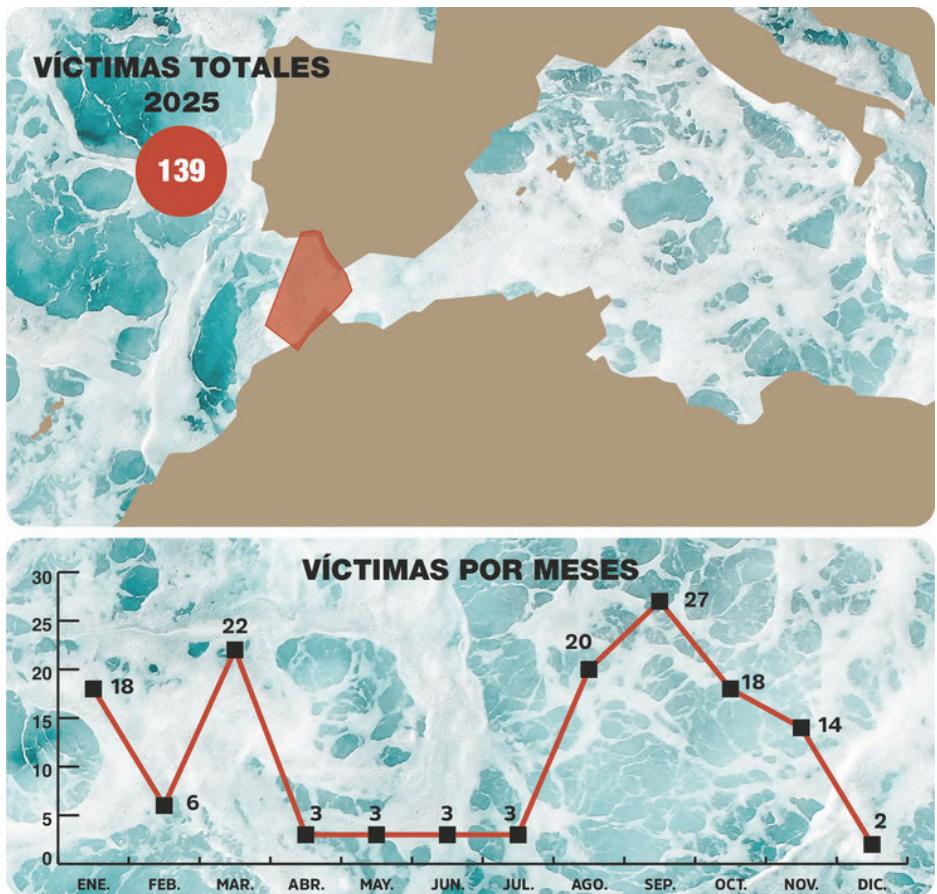
63. El reconocimiento de la ruta balear como ruta ha sido marcada por una profunda politización en detrimento de una atención digna y con garantías a las personas llegadas. Véase:

<https://www.pressdigital.es/articulo/politica/2025-08-01/5384599-gobierno-balear-urge-sanchez-pactar-argelia-frenar-llegada-migrantes-baleares>

64. El pasado mes de junio las entidades del Tercer Sector balear expresaron su preocupación por la criminalización de las personas migrantes y de la solidaridad vinculando organizaciones sociales con redes criminales. Véase:

<https://www.europapress.es/illes-baleares/noticia-tercer-sector-baleares-reclama-retrair-acuerdo-pp-vox-considerar-vulnera-derechos-fundamentales-2025061311226.html>

RUTA DEL ESTRECHO-CEUTA: LOS NADADORES, DESAFIADORES DE LA MUERTE



El cruce migratorio del Estrecho en 2025 ha estado marcado por un aumento significativo de intentos llegada y tragedias en el cruce hacia Ceuta. Nuestro Observatorio de Derechos Humanos ha documentado 139 víctimas, de las cuales un 24% son niños y adolescentes. La proporción de fallecidas pertenecientes a la infancia asciende este año respecto a 2024, que estaba en el 20%, este dato sitúa a la infancia y la adolescencia como uno de los grupos más afectados y vulnerables en esta ruta.

El método de cruce más frecuente continúa siendo el nado desde la zona del espigón de Tarajal. Los jóvenes se lanzan al mar de madrugada, aprovechando la niebla y la mala meteorología para evitar ser detectados por los sistemas de vigilancia. Muchos utilizan flotadores improvisados, pequeñas balsas neumáticas o, en el mejor de los casos, trajes de neopreno. No es raro que se produzcan intentos simultáneos de cientos de personas, incrementando exponencialmente los riesgos y la mortalidad asociada⁶⁵.

65. En condiciones desfavorables meteorológicas se dan los intentos de cruce a nado para sortear los mecanismos de control migratorio. Como ejemplo, el pasado 25 de julio llegaron a Ceuta 54 menores. Véase:

https://www.infobae.com/politica/medio-centenario-menores-migrantes-entran-nado-ceuta_1_2037787.html

Las redes sociales, especialmente WhatsApp, desempeñan un papel central en la autoorganización de estos cruces. En estos grupos circulan vídeos, instrucciones, rutas y recomendaciones sobre las formas de lanzarse al mar. Este fenómeno ha generado incluso una denominación propia: quienes cruzan a nado son conocidos como los nadadores. La lógica de estas convocatorias digitales explica en parte los picos de intentos registrados y que se han ido manteniendo desde el mes de julio hasta septiembre.

“He intentado cruzar a Ceuta a nado varias veces, creo que unas siete en total. En algunos intentos me rendí porque el cansancio era demasiado. En otros, la policía me detuvo, me llevó al cuartel y me soltaron, después de darme un par de golpes, cuando mi madre vino a buscarme. Cada vez que lo intentaba sabía que podía morir. El día que por fin crucé había mucha niebla, casi no se veía nada. Llevaba un neopreno y unas zapatillas. Éramos dos. Nadábamos media hora y descansábamos 15 minutos. Cuando el cansancio era demasiado, nos poníamos de espaldas y dejábamos que el agua nos llevara. Lo más importante era no separarnos: si uno avanzaba más, el otro se paraba y lo esperaba. Sabíamos que si nos perdíamos, no sobreviviríamos. Estuvimos casi seis horas en el agua. Salimos sobre las cinco de la mañana y llegamos a la playa de Ceuta alrededor de las 10:30. Llegué destrozado. Me dolían los brazos, las piernas, la cabeza... mi cuerpo entero. Era como si ya no fuera mío, como si estuviera muerto por dentro. Pero durante todo el camino no dejé de ver la cara de mi madre. Me daba miedo no volver a verla nunca”, S.M., joven marroquí.

En cuanto a las nacionalidades, la mayoría de quienes emprenden el cruce a Ceuta son niños, niñas y adolescentes marroquíes procedentes de zonas colindantes a la ciudad autónoma como Castillejos, Tetuán, Tánger, Ksar Sghir y zonas rurales del centro del país. El descontento profundo y estructural de la juventud en Marruecos se manifestó durante este año con las movilizaciones de la llamada Generación Z por toda la geografía del país. Este movimiento generado de forma espontánea y organizado a través de redes sociales tuvo el punto de inflexión tras la muerte en Agadir de ocho mujeres embarazadas en el hospital regional Hassan II⁶⁶.

En las protestas, los jóvenes exigen mejoras en sanidad, educación y un reparto más justo de la riqueza, y critican inversiones multimillonarias en estadios de fútbol para el Mundial de 2030 en lugar de aliviar la crisis social. Además, las protestas se saldaron con centenares de detenidos, y al menos dos personas fallecidas, pero no lograron el compromiso del Estado con un cambio estructural de la situación.

En este contexto de falta de derechos no sorprende que muchos opten por migrar como una vía de escape ante la situación del país. Al no existir respuesta institucional ante la desigualdad, la precariedad y el deterioro de los servicios básicos, la juventud ve en el cruce marítimo una alternativa concreta para buscar una vida con más oportunidades.

66. Oukerzaz, Hicham. (Octubre 2025). *Sanctions à l'hôpital Hassan II d'Agadir : la coordination syndicale dénonce "une injustice".* Hespress. <https://fr.hespress.com/444561-sanctions-a-l-hopital-hassan-ii-dagadir-la-coordination-syndicale-denonce-une-injustice.html>



Esperas en los cruces migratorios (Caminando Fronteras)

También se han identificado personas en tránsito por Marruecos que utilizan esa vía de cruce, aunque en un porcentaje bastante más pequeño. Estas son originarias de Argelia, Túnez, Bangladesh y Pakistán. Estas dos últimas nacionalidades suelen utilizar pequeñas embarcaciones en lugar de cruzar a nado. Además, la presencia de mujeres y niñas es un fenómeno en crecimiento que marca una transformación en el perfil migratorio de esta zona⁶⁷.

“Cuando se hace de día se pueden ver muchos flotadores negros flotando en el mar, son los restos de un intento de llegar a nado, suelen hacerlo muchos críos juntos, se tiran y a lo que Dios quiera. Fíjate que algunos jóvenes son rescatados, pero otros no logran sobrevivir, se te pone la piel de gallina y piensas muchas cosas, pero qué podemos hacer, desgraciadamente es el día a día de esta frontera”, A.B., vecino de Ceuta.

Muchos de los fallecidos aparecen en la costa de Ceuta, y genera el desafío de la identificación, el enterramiento digno y que las familias puedan ejercer sus derechos. La mayoría de los fallecidos se siguen enterrando en el cementerio musulmán, y los no identificados son registrados con un número. Si posteriormente alguna familia logra localizar información, se realiza una prueba de ADN que se contrasta con las fotografías del cuerpo, de la ropa y con cualquier rasgo distintivo archivado en el juzgado.

Cuando se confirma que la persona es de otra confesión religiosa se gestiona su entierro en el cementerio correspondiente, aunque el número de víctimas sostenido en el tiempo está agotando el espacio disponible en los cementerios, convirtiéndose este hecho en un reflejo desgarrador de los efectos de la necropolítica⁶⁸.

67. Como ejemplo encontramos el cruce de tres niñas adolescentes a Ceuta el 6 de noviembre. Véase:
<https://www.lavanguardia.com/vida/20251106/11236035/tres-ninas-migrantes-acceden-nado-ceuta-grupo-seis-personas-agenciaslv20251106.html>

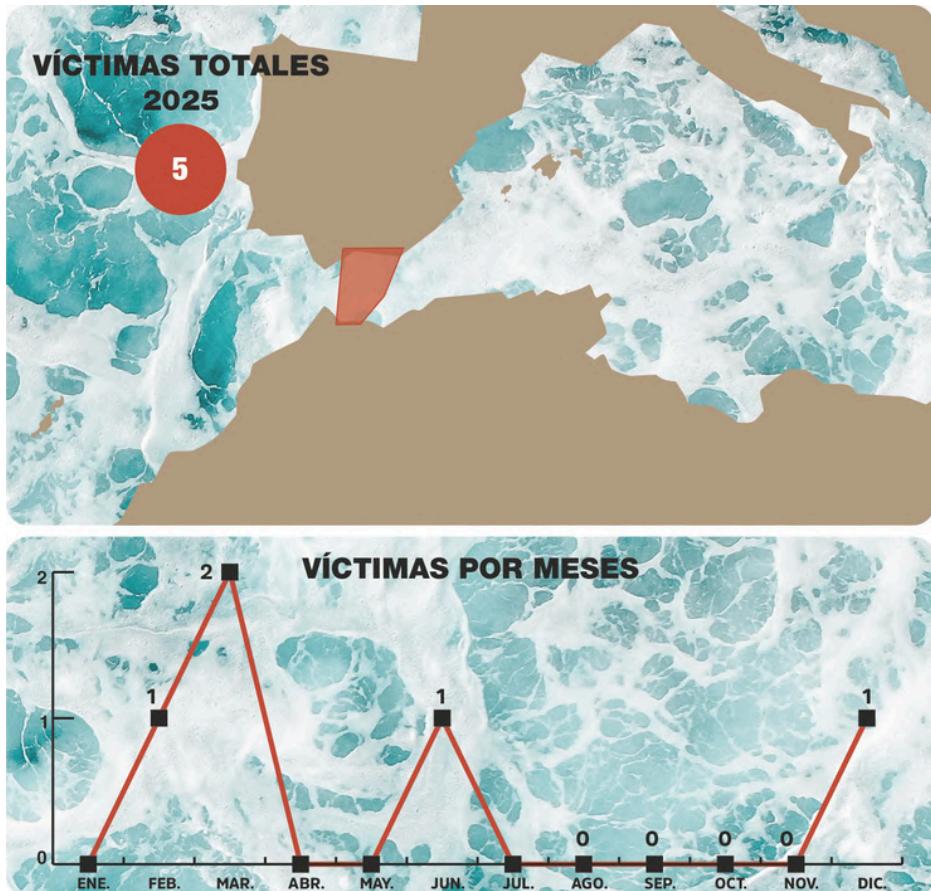
68. La carencia de espacios en el cementerio musulmán de Ceuta ha hecho urgente la habilitación de nuevas tumbas. Véase:
<https://eltiendodeceuta.es/habilitadas-tumbas-cementerio-sidi-embarek/>

“Llevamos bastante tiempo buscando a mi primo, es hijo único sus padres no tienen capacidad de hacer las gestiones y los procedimientos de búsqueda. Nos hemos enterado por un artículo del periódico El Faro de Ceuta que está enterrado en el cementerio musulmán en Ceuta, cuando llamo y doy la información sobre mi primo me comentan que puede coincidir con un cuerpo ya enterrado, nos dan el número de la tumba, llamo a la policía y les escribo no me contestan. Nadie te da información clara sobre los procedimientos, nuestra solicitud es sencilla, saber dónde está el cuerpo de mi primo, hacer todos los procedimientos para exhumar los restos y enterrarlo en su ciudad natal donde sus padres pueden visitarle, Wellah kalbena mehrouk 3lih (nuestros corazones están ardiendo de pena) y no sabemos qué hacer, es un laberinto todo eso. Que Alá sea con nosotros”, A.H., argelino, primo de una víctima.



Espigón Frontera Ceuta (Caminando Fronteras)

RUTA DE ALBORÁN-MELILLA: DEVOLUCIONES SILENCIOSAS EN EL MAR



La ruta migratoria de Alborán ha sido, durante 2025, la que menor número de tragedias ha registrado dentro del conjunto de vías de acceso al Estado español. Nuestro Observatorio de Derechos Humanos ha documentado 5 tragedias, con 5 víctimas.

Un elemento destacado de 2025 ha sido el descenso significativo de las llegadas a las costas de Granada y Almería respecto a 2024. Aunque las neumáticas siguen siendo el medio habitual de salida desde el norte de Marruecos, el número total de embarcaciones y personas rescatadas es notablemente menor que el registrado el año anterior.

Paralelamente al descenso de salidas por Alborán, ha aumentado el número de jóvenes y adolescentes que intentan entrar a Melilla a nado. Se lanzan al mar desde zonas cada vez más alejadas de la costa para evitar la vigilancia. A menudo necesitan hasta siete horas de nado para alcanzar la ciudad y la entrada por la bocana se ha convertido en uno de los principales puntos de intento.

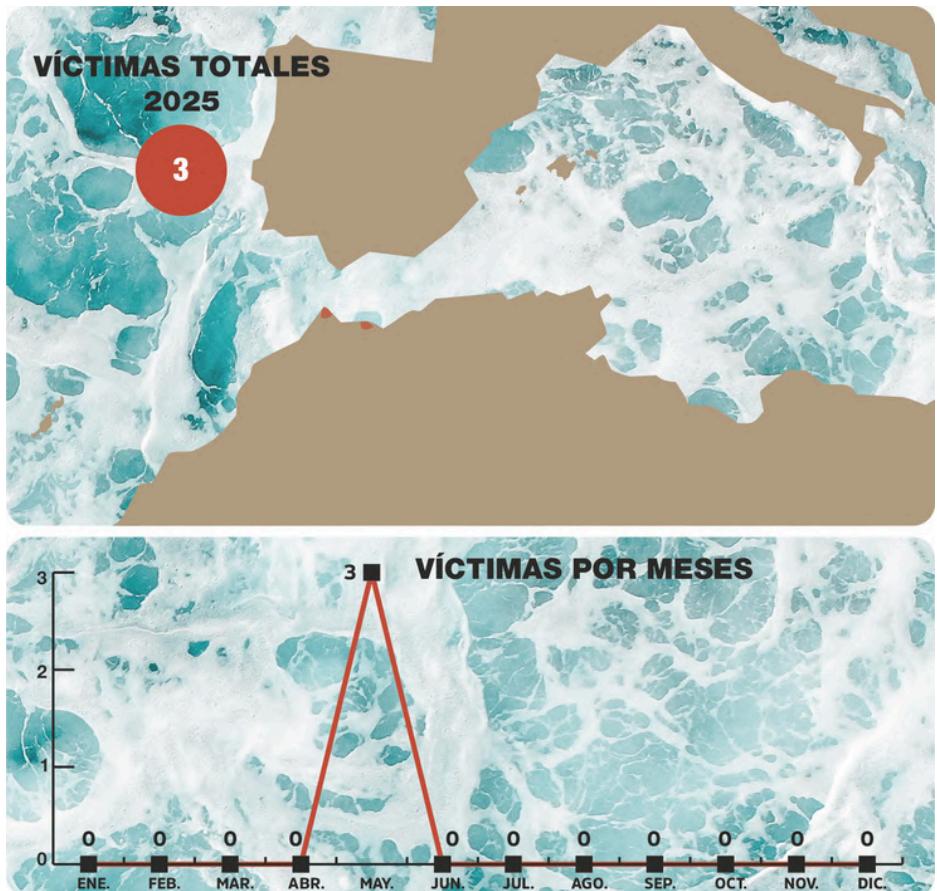
Las personas que usan ese cruce migratorio son principalmente marroquíes, tanto adolescentes como adultos con alguna presencia puntual de personas argelinas. En este contexto, se han denunciado por parte de las víctimas devoluciones en caliente ejecutadas directamente en el agua.

“La Guardia nos coge cuando estamos nadando, nos sube a la lancha y después nos entrega a los marroquíes y estos nos llevan a Nador. Lo he intentado tres veces y no voy a parar aunque me muera”, A.C., adolescente marroquí víctima de devolución en caliente en el mar.



Frontera marítima de Melilla (foto cedida por organización MDLR)

RUTA TERRESTRE: LA VALLA SIGUE DESGARRANDO VIDAS



La ruta terrestre comprende los accesos a través de las vallas de Ceuta y Melilla. Durante este período nuestro observatorio ha documentado tres personas fallecidas en la valla de Ceuta: dos de nacionalidad sudanesa y uno camerunesa. Dos de ellas murieron a causa de las heridas provocadas por la caída del vallado y la demora en el tiempo de auxilio médico, mientras que la tercera falleció, según los testimonios recopilados, a consecuencia de los golpes recibidos por parte de los servicios de control migratorio. Estos hechos reflejan la persistencia de la violencia asociada a las prácticas de vigilancia fronteriza⁶⁹.

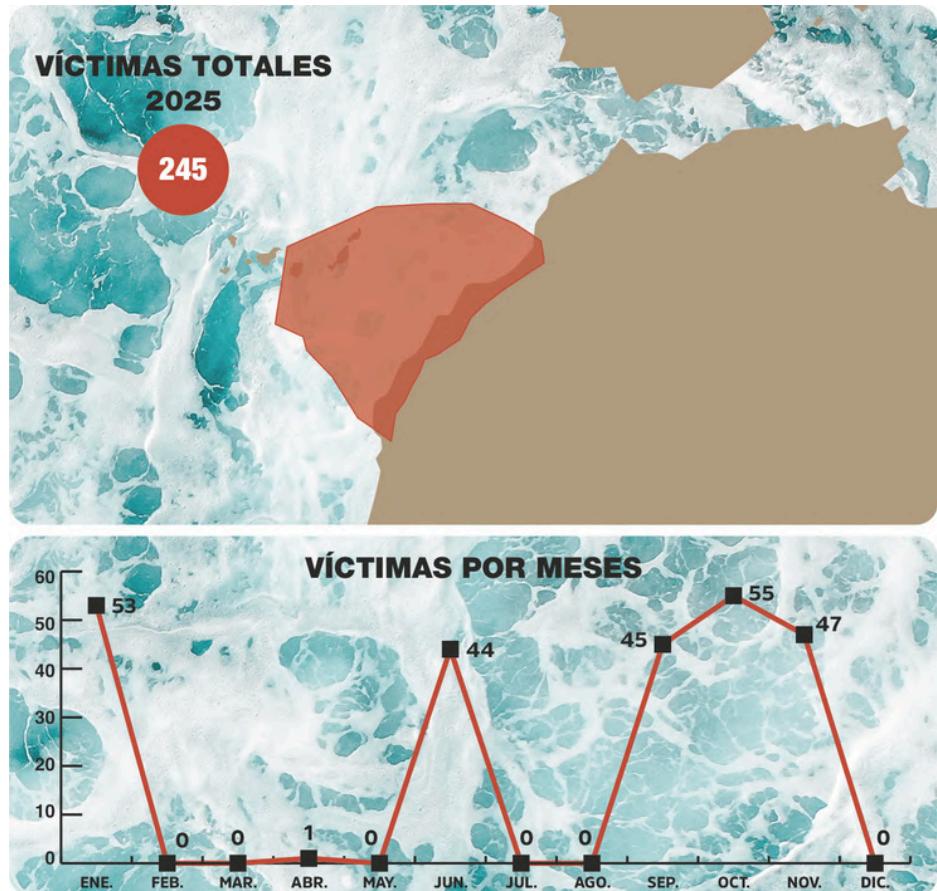
69. El rumor de que habría un cruce multitudinario el 15 de octubre el despliegue militarizado alrededor de la valla de Ceuta se intensificó. Las campañas de detención de personas migrantes se suceden con la deportación de las personas detenidas a otras provincias de Marruecos. Véase: <https://www.europapress.es/nacional/noticia-marruecos-refuerza-vigilancia-frontera-espana-posible-cruce-masivo-15-octubre-20251014190136.html>

70. Sobre la masacre de Melilla-Nador de 2022 Caminando Fronteras publicó un informe elaborado en conjunto con las comunidades migrantes en Marruecos. Dicha masacre registró 40 víctimas mortales y decenas de desaparecidos. Véase: <https://caminandofronteras.org/monitoreo/victimas-de-la-frontera-nador-melilla/>

CAPÍTULO IV

LAS RUTAS ATLÁNTICAS

RUTA ENTRE AGADIR-DAJLA: EMBARCACIONES DE PLÁSTICO, JUGUETES DE NEGOCIACIONES BILATERALES



Caminando Fronteras durante este año 2025 ha monitoreado 10 tragedias en esta ruta, incluyendo 5 embarcaciones desaparecidas, con un total de 245 víctimas.

El cruce migratorio en la costa situada entre Agadir-Dajla sigue siendo mayoritariamente utilizado por personas que viajan en embarcaciones neumáticas, aunque en algunas ocasiones de este período se ha dado la presencia de pateras de madera. Durante este año ha habido una reducción de salidas desde estos puntos debido a la presión del control, lo que ha hecho que se usen destinos de lugares más alejados de la línea de costa, incrementando la peligrosidad del trayecto.

Esto ha sido más palpable a partir de la segunda mitad del año, donde hay un desplazamiento significativo de los puntos de salida de las embarcaciones neumáticas. No parten únicamente de las zonas más transitadas de 2024, como Tantán y Tarfaya, sino también de Dajla y Cabo Bojador.

Paralelamente, han aumentado las salidas desde la prefectura de Agadir, lo que supone recorridos aún más extensos y, en consecuencia, un riesgo mucho mayor para embarcaciones que no están diseñadas para travesías de esa magnitud.

“La zodiac comenzó a desinflarse unas horas después de la salida, una de las gomas ya no se podía utilizar y había mucho pánico. Recuerdo el frío, las olas que te llevaban de un lado a otro, quitamos el motor porque ya no funcionaba para ver si podía flotar mejor la barca. Era mi primera vez en el mar, la gente se estaba volviendo loca por el miedo. Llamamos por teléfono para pedir ayuda, nos decían que ya llegaba pero nadie venía. Cuando estás así un minuto parecen horas y al final llegó el rescate pero para algunos ya fue demasiado tarde”, A.L., mujer costamarfileña.



Desplazamientos forzados (Caminando Fronteras).

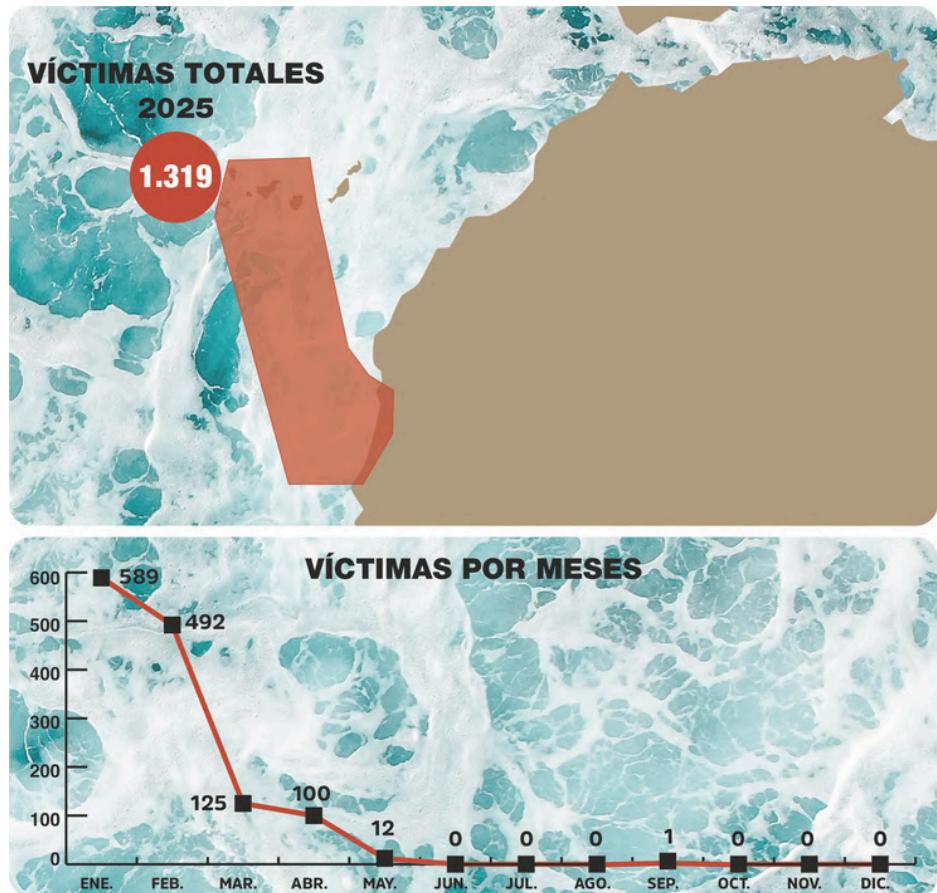
En este tramo de la ruta Atlántica se sigue evidenciando cómo las políticas de externalización del control migratorio relegan la protección de la vida a un plano secundario. Las dinámicas entre España y Marruecos, profundamente condicionadas por sus acuerdos bilaterales y por el equilibrio geopolítico regional, se traducen en una coordinación deficiente y en retrasos sistemáticos en la respuesta ante las emergencias en el mar. Nuestra investigación sigue constatando que, en la práctica cotidiana, estas relaciones se materializan en protocolos informales mediante los cuales España, a través de Salvamento Marítimo, negocia para que Marruecos asuma la gestión de los rescates, basándose en un enfoque de control migratorio⁷¹. Esto provoca que la activación de los servicios de búsqueda no se rija por criterios de salvaguarda de la vida humana, sino por negociaciones políticas que determinan quién interviene, cuándo y con qué medios, generando demoras que ponen en riesgo la vida de las personas.

La sobrecarga de estas infraembarcaciones, con escaso tiempo de flotabilidad, acaban en naufragios cuando la respuesta de los servicios de rescate es tardía e insuficiente.

Otra constatación relevante es que ha aumentado el número de personas marroquíes que viajan en las neumáticas en comparación con nacionalidades en tránsito migratorio, consolidándose el uso de embarcaciones mixtas. Encontramos entre las víctimas de las tragedias personas de África Occidental, en su mayoría Guinea Conakry, Costa de Marfil y Senegal, aunque también se registra la presencia de personas de origen asiático, principalmente de Bangladesh y Pakistán. En las embarcaciones también se da la presencia de mujeres en tránsito acompañadas de sus hijos e hijas, y este año ha aumentado aquellas de origen marroquí.

71. La cadena SER publicó en marzo la ejecución de patrullas mixtas de Gendarmería Real marroquí con Guardia Civil con actuaciones desde la perspectiva de control migratorio. Véase: <https://fr.hespress.com/444561-sanctions-a-l-hopital-hassan-ii-dagadir-la-coordination-syndicale-denonce-une-injustice.html>

RUTA MAURITANA: LA EXTERNALIZACIÓN GOLPEA SIN PIEDAD A QUIENES HUYEN



La ruta desde Mauritania sigue siendo la que mayor número de víctimas presenta en este año 2025 a pesar de que ha sufrido un descenso en las salidas a partir del segundo semestre del año. Nuestro Observatorio ha documentado 1.319 víctimas en 27 tragedias y 17 embarcaciones desaparecidas con todas las personas a bordo.

Las salidas de cayucos desde este país han tendido a concentrarse en momentos en los que las condiciones meteorológicas eran especialmente adversas, lo que incrementa considerablemente el riesgo del viaje. Respecto al origen de los migrantes, hay que resaltar que continúan embarcándose personas en tránsito migratorio, en su mayoría procedentes del Sahel y del África Occidental. Estas poblaciones se ven empujadas a huir por una combinación de factores estructurales, entre ellos la intensificación de conflictos armados, la inseguridad generalizada, la inestabilidad política y los efectos cada vez más severos del cambio climático sobre los medios de vida⁷². La combinación de violencia, pobreza extrema y degradación ambiental reduce al mínimo las posibilidades de permanecer en sus lugares de origen y empuja a muchas personas a asumir rutas marítimas muy peligrosas.

72. Op. cit. Nota: 33.

Dentro de estas dinámicas, la presencia de niños, niñas y adolescentes en las embarcaciones se mantiene como una tendencia creciente. Estas niñas, niños y adolescentes suelen haber sufrido desplazamientos prolongados, experiencias de violencia y una ausencia total de protección en los países de tránsito⁷³.

“Se fue del pueblo sin que yo lo supiera, muchos jóvenes se están marchando. Los viejos ya no podemos hacer nada, pero ellos tienen miedo a ser reclutados por los grupos rebeldes. El país va muy mal, teníamos la esperanza de que todo fuese mejor pero la violencia se ha extendido. Así que se marchó y yo tenía mucha tristeza porque era el niño más inteligente de todos mis hijos. No hay día que no me levante y le diga a su hermano que mire el WhatsApp, quiero ver si se ha conectado, si da señales de vida. Me dicen que su barca no ha aparecido, pero yo me digo que tal vez está en el desierto en algún sitio secuestrado y algún día volverá. Sus hermanos han hecho los rituales para su alma, pero me niego a participar en eso, siento que está vivo y que un día me abrazará”, M.K., padre maliense de un desaparecido.

Hemos documentado que la respuesta institucional ante estas tragedias continúa siendo claramente insuficiente. Cuando las embarcaciones son reportadas a la deriva, las operaciones de búsqueda y rescate quedan condicionadas por la enorme extensión del área marítima y por la falta de recursos especializados capaces de actuar con rapidez. Aunque en algunos casos se ha producido colaboración entre los países, de forma generalizada siguen preocupando las demoras en las actuaciones de salvamento, la ausencia de medios adecuados y la limitada voluntad política de protección de la vida.



73. Save the Children. (Junio 2025). *Cruzando fronteras: realidades de niños y niñas migrantes en las fronteras exteriores de la UE*.

https://www.savethechildren.es/sites/default/files/2025-06/Cruzando_fronteras_2025.pdf

Cayucos (Caminando Fronteras).

A esta situación se suma un factor especialmente alarmante, existe una amplia zona de navegación con escasos dispositivos de protección. Las embarcaciones que pierden el rumbo en ese área quedan expuestas a ser arrastradas por las corrientes atlánticas durante días o semanas, lo que explica que continúen apareciendo restos y cayucos completos en países del Caribe⁷⁴ y de América del Sur. Este fenómeno evidencia no solo la magnitud del vacío de protección, sino también la urgencia de mecanismos de búsqueda y rescate capaces de cubrir zonas donde la deriva se convierte en una sentencia de muerte.

A partir de la segunda mitad de 2025 la ruta migratoria desde este país ha descendido de forma importante. Según las organizaciones sociales las autoridades mauritanas han intensificado las detenciones masivas de personas migrantes en situación irregular, en tránsito o que se preparan para emprender la ruta hacia Europa. Human Rights Watch señala que 28.000 personas fueron deportadas oficialmente en el primer semestre del año⁷⁵. Las personas afectadas por estas deportaciones masivas son en su mayoría malienses y senegaleses, además de migrantes procedentes de otros países de África occidental y central.

Mauritania se ha consolidado en los últimos años como uno de los epicentros de la política de externalización de fronteras de la Unión Europea hacia África Occidental. Su posición geográfica, entre el Sahel y el Atlántico, la convierte en un punto estratégico y esa centralidad geopolítica ha transformado al país en un espacio de control y contención, más que en un territorio de tránsito o protección.

La situación regional explica buena parte de esta dinámica. La inestabilidad crónica en países del entorno, como Mali o Burkina Faso, junto con el agravamiento de los efectos del cambio climático como la desertificación, pérdida de recursos y los desplazamientos internos, han intensificado los flujos migratorios. A ello se suma la persistencia de estructuras sociales marcadas por el racismo sistémico, la desigualdad y las jerarquías históricas derivadas de la esclavitud, que funcionan como causas que expulsan a los jóvenes mauritanos de su país.

El control migratorio impuesto por Europa a través de la externalización ha reconfigurado el papel del Estado mauritano. Los acuerdos bilaterales con la UE, por más de 200 millones de euros, y con la promesa de aportar otros 300 millones de euros por parte de España en cooperación en materia de seguridad⁷⁶, han fortalecido el aparato policial y los mecanismos de detención y expulsión. Las personas migrantes son perseguidas en las calles, lugares de trabajo y viviendas, los controles de identidad son permanentes, las redadas se efectúan en ocasiones con presencia de personal militar y policial español, las deportaciones se realizan sin garantías y a menudo hacia países con graves crisis humanitarias. Los centros de detención en Nuakchot y Nuadibú⁷⁷, caracterizados por condiciones inhumanas y privación arbitraria de libertad, simbolizan esta deriva represiva.

74. Durante el año 2025, un total de cuatro cayucos han aparecido sin supervivientes tras haber atravesado el Atlántico en Venezuela, Trinidad y Tobago, San Cristóbal y las Nieves y San Vicente y Granadinas. Véase: <https://cadenaser.com/canarias/2025/06/15/cayuco-s-africanos-en-el-caribe-la-muerte-cruza-el-atlantico-ser-las-palmas/>

75. Op. cit. Nota: 33.

76. Op. cit. Nota: 33.

77. Ya en el año 2006 el Estado español habilitó un centro de detención en Nuadibú conocido como "Guantanamito" por sus sistemáticas vulneraciones de derechos humanos desde su apertura. El centro cerró en 2012. Véase: <https://www.europapress.es/epsocial/migracion/noticia-cear-exige-cierre-centro-inmigrantes-espana-construyo-mauritania-conocido-guantanamito-20090507142256.html>

En mayo de 2025 y respondiendo a las críticas de falta de transparencia en la gestión migratoria y vulneraciones a los derechos humanos de personas migrantes, el gobierno mauritano adoptó dos regulaciones conjuntas⁷⁸ destinadas a establecer procedimientos estándar para operaciones de rescate, interceptación, desembarco y gestión posterior de personas migrantes. Los centros de detención denunciados por ser espacios de violación de derechos humanos⁷⁹ forman parte central de este nuevo marco operativo.

En este contexto, las organizaciones de la sociedad civil enfrentan crecientes dificultades para operar en el país y son objeto de criminalización, bajo fuertes controles que limitan sus intervenciones. Por el contrario, no hay políticas de reparación y justicia respecto a las víctimas, y en todo el territorio miles de familias buscan a sus hijos e hijas desaparecidos en el mar, reclamando el derecho a la verdad. Sin embargo, el Estado carece de mecanismos efectivos de búsqueda e identificación, y la respuesta institucional se reduce a la gestión burocrática de la tragedia.

“Estábamos más de 50 personas en una celda, mojados y tirados por el suelo. No teníamos comida, y se acercó gente mauritana a traernos algo porque era viernes y como son musulmanes es su costumbre no dejar a nadie sin comer ni beber. Pero nos trataron como animales, aunque ya estamos a acostumbrados porque los migrantes no valemos nada en ningún sitio. Después me tiraron con más gente a la frontera de Mali, y allí nos detuvieron. Soy camerunés, éramos como diez personas de otras nacionalidades. Los malienses estaban enfadados porque devolvían a todo el mundo por su frontera, nuestra familia envió algo de dinero y así nos liberaron”, S.I., migrante camerunés en tránsito en Mauritania.

Las muertes acaban siendo instrumentalizadas como herramienta disuasoria frente a la migración irregular, pero no hay medidas para la protección y de nuevo el discurso de lucha contra el tráfico de personas se mezcla de forma perversa con la criminalización del propio hecho migratorio.

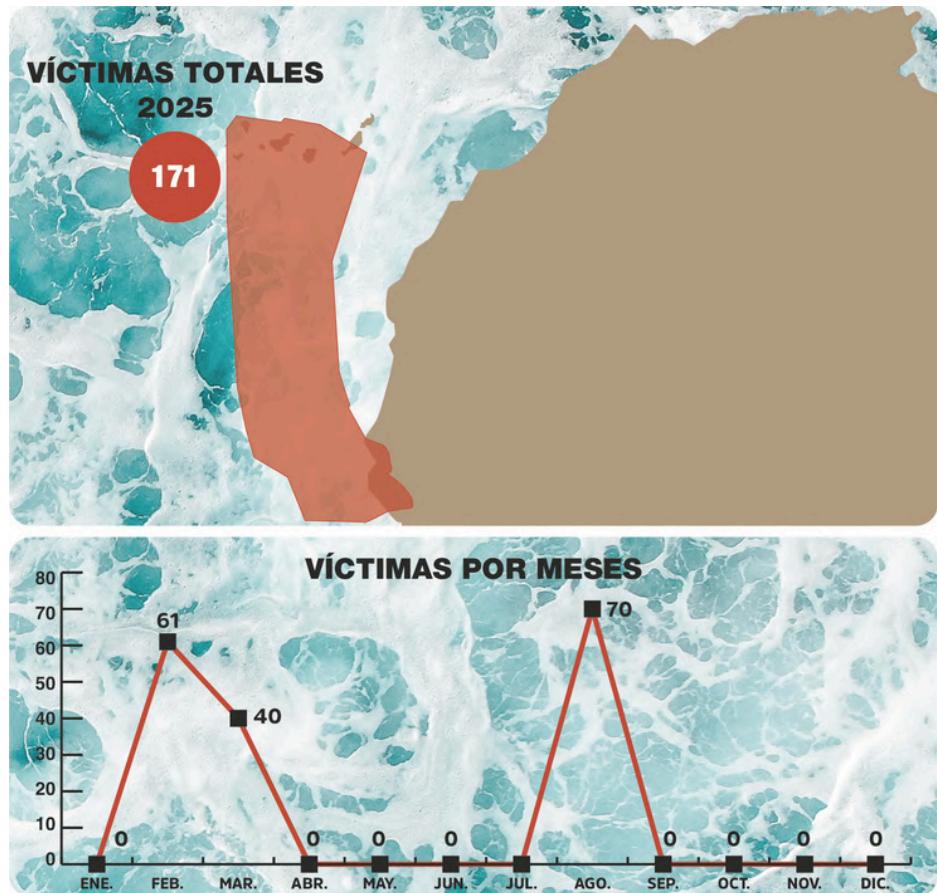
Es en estos momentos donde las prácticas comunitarias y familiares emergen como espacios de resistencia. Las asociaciones de madres y las redes locales están desempeñando un papel esencial en la documentación de los casos de desaparición, la presión política y la preservación de la memoria colectiva.

78. Mauritania (2025). *Actes Réglementaires Arrêté Conjoint n°0590 du 30 mai 2025/ MIPDDL/ MDARFM/ MPIMP/ portant Procédures Opérationnelles Standards relatives à la recherche, au sauvetage et à la prise en charge des Migrants. P 39.*
<https://www.msgg.gov.mr/sites/default/files/2025-06/J.O.1582F DU 30.05.2025.pdf>

79. El Relator de las Naciones Unidas para las personas migrantes, Géhad Madi, en septiembre de 2025 visitó Mauritania, publicando un informe donde recoge las sistemáticas violaciones de derechos humanos especialmente en centros de detención entre cuyas víctimas se identificaron menores de edad. Véase:

<https://www.globaldetentionproject.org/wp-content/uploads/2025/09/SR-Preliminary-Observations-and-Recommendations.pdf>

RUTA DE SENEGAL: ATRAPADOS ENTRE LAS PROMESAS DE FUTURO Y EL EXPOLIO DE SUS RECURSOS NATURALES



Nuestro Observatorio de Derechos Humanos ha documentado 4 tragedias con 171 víctimas y un cayuco desaparecido.

Las tragedias registradas demuestran que las actuales prácticas de búsqueda y rescate son inadecuadas para las complejas necesidades de estas rutas, y habría que implementar protocolos efectivos y fortalecer los recursos de búsqueda en el mar que ayudarían a salvar vidas y a reducir el impacto de estas tragedias migratorias.

En 2024 los cambios políticos en Senegal fueron recibidos como una etapa de mejora de derechos sociales y económicos, lo que provocó el descenso de los flujos migratorios, y su desplazamiento hacia Mauritania. Durante este periodo, las salidas se han retomado pero la existencia de dispositivos de control reforzados y cofinanciados por la UE, han puesto de manifiesto que Senegal se ha convertido en otro país de la zona que implementa políticas de externalización.

“Tenía mucha esperanza en el nuevo gobierno, salí a la calle por él, me metieron en la cárcel por él, pero ahora veo muchas detenciones también. No veo que se impongan a los que nos roban el pescado, no dicen nada, siguen siendo vasallos del colono. Que les paguen para que nuestros jóvenes no salgan, pero a cambio de qué lo están haciendo. Que dejen de robarnos es lo más rápido, lo que nos dan no valen nada en comparación con lo que nos roban”, T.S., migrante senegalés.

Si bien la mayoría de las personas que emprenden la travesía desde las costas de Senegal son nacionales senegaleses, en los últimos meses se han interceptado también embarcaciones procedentes de Gambia navegando hacia las Islas Canarias. La marina senegalesa ha reforzado su presencia en la zona, interceptando cayucos tanto en alta mar como antes de la salida, en un contexto de creciente presión migratoria y de cooperación regional para contener las salidas⁸⁰.

Sin embargo, los testimonios recogidos y la información disponible apuntan a que estas operaciones han venido acompañadas de detenciones y prácticas que vulneran los derechos humanos. Tanto migrantes senegaleses como, especialmente, personas de origen gambiano denuncian arrestos prolongados, malos tratos y expulsiones exprés sin garantías, que se realizan sin acceso a asistencia jurídica ni mecanismos efectivos para solicitar protección⁸¹. Estos hechos reflejan cómo el reforzamiento de los controles fronterizos puede derivar en situaciones de abuso que impactan de forma directa en la seguridad y dignidad de las personas en movimiento.



80. Desde los propios gobiernos español y senegalés hacen pública la colaboración para el control migratorio. Véase:
<https://www.lamoncloa.gob.es/serviciosdeprensa/notasprensa/interior/paginas/2025/210325-maraska-senegal-cooperacion-migratoria.aspx>

81. Las propias autoridades senegalesas reconocieron, en una entrevista para Follow The Money, que hay una ambigüedad legal para determinar los cargos por tráfico de personas. Como ejemplo se han dado casos de personas que alojan a personas migrantes sin conocimiento de su intención de migrar, u otras dando comida a sus propios familiares antes partir que se han visto acusadas ante los tribunales senegaleses de tráfico de personas. Para más información, véase:
<https://www.ftm.eu/articles/ordinary-people-caught-up-in-eu-migrant-crackdown-in-senegal/>

Talleres Senegal (Foto cedida por la Delegación Diocesana de Migraciones).

El gobierno de Senegal ha puesto en marcha una estrategia nacional para frenar la migración irregular, basada en varios pilares: informar y prevenir, desmantelar las redes de tráfico, reforzar el control de fronteras y apoyar a las personas que regresan al país. Según Modou Diagne, secretario permanente del CILMI y controlador general de policía⁸², esta política no se limita a una respuesta policial, sino que busca ofrecer a jóvenes y mujeres alternativas reales para construir un futuro en Senegal. Aunque desde comienzos de año se ha registrado una disminución de las salidas hacia las Islas Canarias, las autoridades reconocen que el problema sigue siendo grave y que requiere un compromiso sostenido. Por eso, desde 2023 el país cuenta por primera vez con una estrategia a largo plazo, que finalizaría en 2033⁸³, que combina campañas de sensibilización en todo el territorio, controles más estrictos y una vigilancia reforzada de las fronteras terrestres, marítimas y aéreas.

“No pude llamar a mi familia hasta diez días después de que nos detuvieran. Habíamos salido de Gambia, en el cayuco íbamos bastantes mujeres de mi pueblo, algunas de mi familia. La barca tuvo problemas y entonces la marina senegalesa nos siguió y nos detuvo. No sé qué pasó con los senegaleses pero a los gambianos nos encerraron en condiciones bastante malas, me puse enferma y no dejaba de vomitar. No recibí asistencia médica. Cuando nos mandaron a Gambia mi familia me llevó al hospital y aquí estoy. No te miento si te digo que he pasado mucho miedo”, A.C., migrante gambiana.



82. El Comité Interministerial de Lucha contra la Migración Irregular (CILMI), dependiente del Ministerio del Interior senegalés, se articula a través de comités regionales y departamentos. Véase:

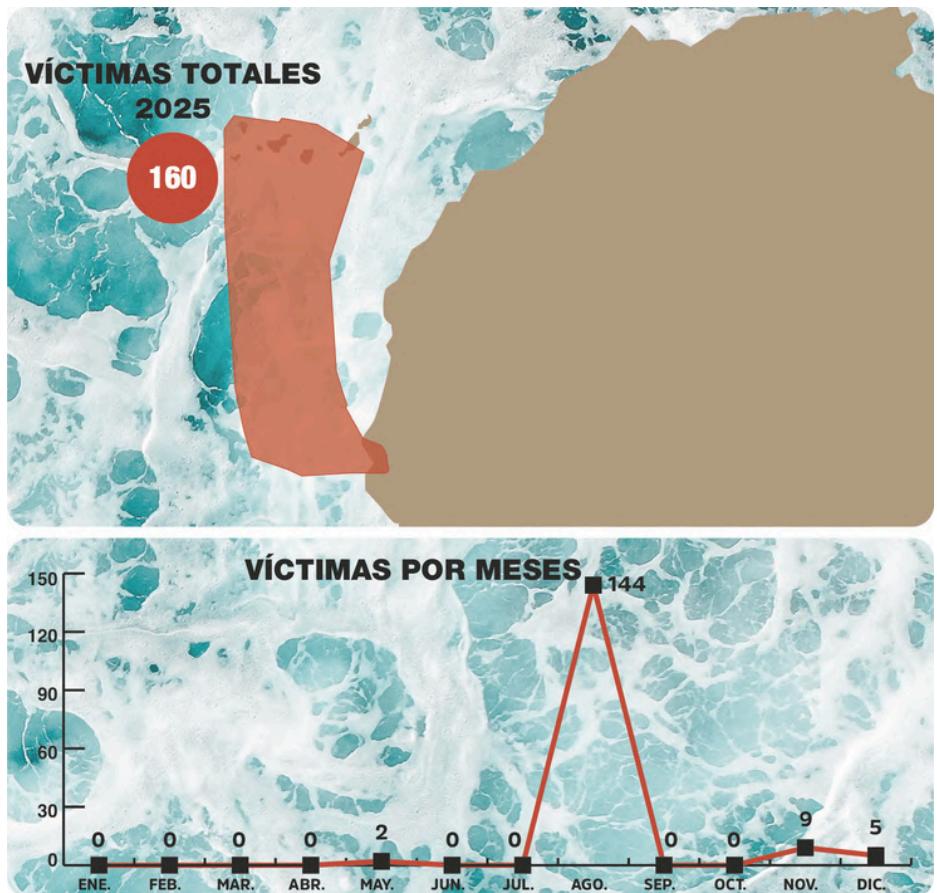
<https://lequotidien.sn/territorialisation-de-la-lutte-contre-la-migration-irreguliere-un-comite-departemental-mis-en-place-a-velingara/>

83. La estrategia nacional de lucha contra la migración irregular (SNLMI, por sus siglas en francés) fue presentada por el presidente senegalés Amadou Ba el 23 de julio de 2023. Véase:

<https://primature.sn/publications/actualites/validation-de-la-strategie-nationale-de-lutte-contre-la-migration/>

Reivindicación social Senegal (Caminando Fronteras).

RUTA DE GAMBIA: RUTAS QUE SE DESPLAZAN, HUMANIDAD QUE SE MUEVE



A partir del tercer trimestre de 2025 se observa una mayor presencia de cayucos procedentes de Gambia en la ruta atlántica hacia Canarias. Estas embarcaciones transportan mayoritariamente a ciudadanos gambianos y senegaleses, con presencia significativa de mujeres e infancia. Nuestro Observatorio de Derechos Humanos ha monitoreado 7 tragedias con 160 víctimas.

“Mi mujer salió desde Gambia y no sé nada de ella. Se fue también con su hermana que tampoco nos ha llamado ni sabemos dónde está. Las mujeres también se quieren ir porque en el país no hay nada y sufren mucho. En la barca donde viajaban había mucha gente de Senegal, al final en la frontera Gambia con Senegal somos los mismos, casi de la misma familia. Ahora con los controles y detenciones que hay en Senegal, la gente está viniendo aquí para cruzar. Sigo buscándola, fui a Mauritana, y Marruecos porque me dijeron que a lo mejor estaba en alguna cárcel o en el desierto pero no la encontré.

Es una carga grande para mí porque como vivo en Europa la familia me ha encargado buscarla, pero tengo que trabajar y mis jefes no entienden lo que es tener gente desaparecida. En general, la gente no entiende nuestro sufrimiento, solo Alá comprende el dolor que siento”, B.C., migrante gambiano, esposo de una desaparecida.

Gambia también ha reforzado de forma notable su política de control migratorio como parte de un proceso de externalización que busca impedir las salidas antes de que lleguen al mar. Entre enero y noviembre, las autoridades gambianas han reportado la detención de más de 2.000 personas⁸⁴, se han construido nuevos complejos fronterizos y se ha fortalecido la vigilancia con tecnología, en un marco general de reforma del sector de la seguridad. Como ocurre también en otras rutas en los países vecinos, el enfoque predominante no es el de rescatar y proteger la vida, sino el de arrestar, interceptar y detener, lo que incrementa el riesgo para la vida de las personas en movimiento.

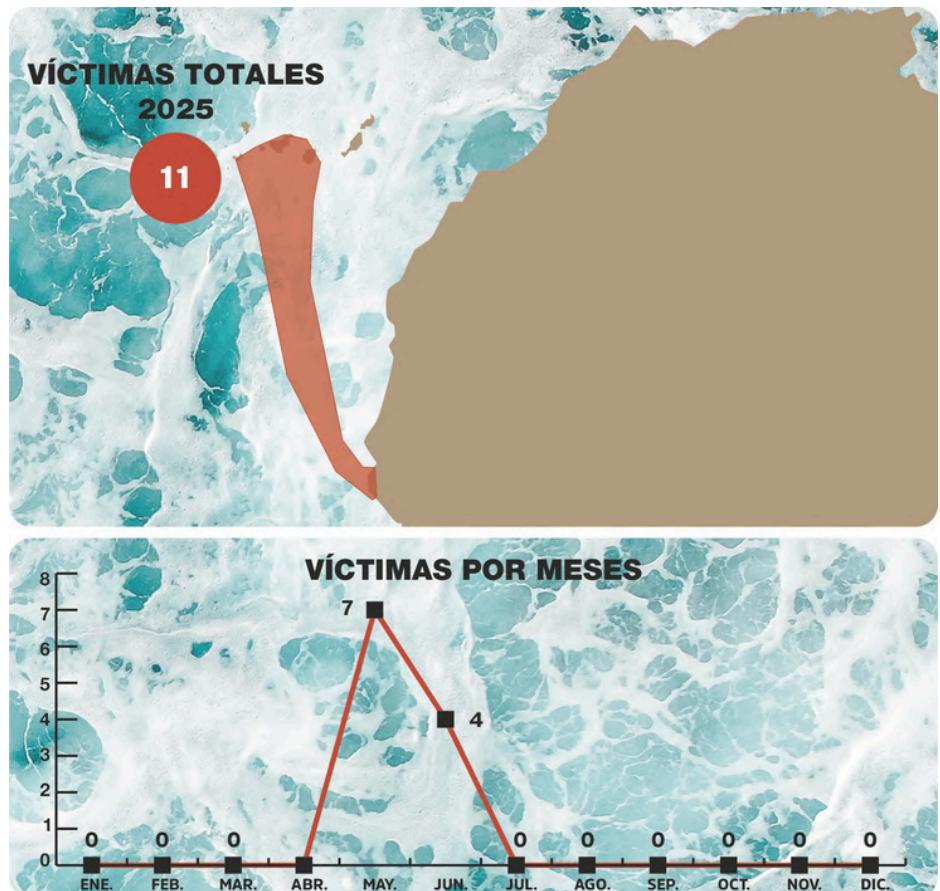
Reforzar los protocolos de salvamento, la colaboración entre países con enfoque de protección a la vida y dotar de más recursos humanos y materiales a las operaciones marítimas permitiría actuar con rapidez, evitar muertes innecesarias y reducir el impacto de estas tragedias migratorias.



84. Las cifras publicadas por el Departamento de Inmigración de Gambia (GID, por sus siglas en inglés) incluyen 2.041 personas detenidas, entre las cuales 348 mujeres y 77 menores, procedentes de Gambia, Senegal y Guinea. Véase: <https://gambiamj.com/crackdown-on-irregular-migration-gid-intercepts-over-2000-people-since-january-including-21-pregnant-women/>

Centro Las Raíces, Tenerife (Caminando Fronteras).

RUTA DE GUINEA CONAKRY: LA MAYOR DISTANCIA JAMÁS AFRONTADA CON EL OCÉANO COMO ÚNICO HORIZONTE



En 2025 tenemos que hablar de la aparición de una incipiente nueva ruta migratoria desde Guinea Conakry⁸⁵, un trayecto de aproximadamente 2.200 kilómetros, 750 km. más que desde Senegal. Este país se ha convertido en un nuevo punto estratégico de salida de cayucos, con un número creciente de embarcaciones que comenzaron a partir desde el puerto de Kamsar. ha constatado durante este periodo 11 víctimas en 2 tragedias.

Las embarcaciones con salida desde este país están conformadas por personas en su mayoría guineanas y destaca durante este año el número de mujeres, niños, niñas y adolescentes presentes en los cayucos, siendo más de la mitad de personas embarcadas.

86. El proceso de externalización de fronteras continúa haciendo más peligrosas las rutas, la ruta desde Guinea se empieza a consolidar con embarcaciones partiendo de dicho país. Véase: https://www.eldiario.es/canariasahora/migraciones/guinea-conakry-hierro-ruta-2-000-kilometros-abierta-atlantico-hay-familias-viven-angustia_1_12731046.html

El deterioro de las condiciones socioeconómicas y políticas en Guinea Conakry, marcado por una pobreza estructural, inestabilidad y episodios de represión, intensifican las expulsiones desde el país. Para numerosas personas, el viaje se convierte en la única vía posible para escapar de un futuro sin perspectivas. Las personas guineanas tienen una larga experiencia en la diáspora migratoria, estando presentes en el resto de rutas de la Frontera Occidental Euroafricana⁸⁶ y afrontando altos riesgos durante los procesos de tránsito migratorio⁸⁷. Así, pese al riesgo extremo de una travesía de más de diez días en medio del Atlántico, la ruta migratoria ha continuado operando durante estos meses.

“Si hablas con mis amigos en el pueblo todos te dirán que se arriesgarán, porque la vida en el país es la muerte. Los guineanos salimos hace muchos años, hasta los niños, hay que recordar el exilio de niños de la región de Mamou⁸⁸ hacia Marruecos para ir a Europa. No hay confianza en los gobiernos, ni en el futuro y nos vamos, queremos tener futuro. Fíjate que de la costa de Guinea quedan restos de los puertos de donde salían los esclavos y viajaban por rutas de la muerte, ahora los jóvenes hacemos lo mismo por propia voluntad. Es terrible el pasado y el presente de África, inshallah que África tenga un futuro, pero mientras tanto nuestro sacrificio es necesario”, B.C., joven migrante guineano.



86. En el informe “Laberintos de Tortura” elaborado por el Centro Sira se recogen los testimonios de más una decena de personas guineanas que relatan las vulneraciones de derechos sobrevividas en diferentes puntos de las rutas del Mediterráneo Central y Occidental así como Atlánticas. Para más información, véase: https://www.psicosocial.net/investigacion/wp-content/uploads/2022/09/informe_laberintos-de-tortura_gac_sira.pdf

87. Los riesgos en las rutas de la Frontera Occidental Euroafricana son una constante para las personas que las transitan, entre las que los niños y adolescentes que viajan sin compañía de un referente adulto tienen una presencia notable. Para más información, véase: <https://elpais.com/espaa/2023-02-13/viaje-mamadou-cruzar-cuatro-fronteras-para-empezar-a-ser-un-nino/>

88. Dumont, Julia. (Abril 2019). Reportage : en Guinée, le quotidien des habitants de Dara, un village vidé de ses jeunes. Infomigrants. <https://www.infomigrants.net/fr/post/16474/reportage-en-guinee-le-quotidien-des-habitants-de-dara-un-village-video-de-ses-jeunes>

Familias monoparentales (Caminando Fronteras).

CAPÍTULO V

UN PULSO ENTRE LA VIDA Y LA MUERTE EN LOS CRUCES MIGRATORIOS

EL CAYUCO QUE SE QUEDÓ EN EL SILENCIO

El 3 de enero de 2025 salió desde Nuakchot una embarcación con 203 personas, entre ellas 38 mujeres y cinco niños y niñas. El día 10 de enero, los familiares informaron a nuestra organización de la salida, algunos estaban seguros de que habían llegado a tierra. Inmediatamente trasladamos la información a los servicios de búsqueda y rescate de España, Marruecos y Mauritania.

Desde aquel día no hay noticias del cayuco que continúa desaparecido, las personas a bordo no han dado señales de vida, no se han localizado restos o algún indicio de su paradero.

La desaparición de esta embarcación refleja de forma especialmente cruda varios de los factores estructurales que caracterizan las rutas migratorias atlánticas. No se tuvo constancia de la alerta hasta siete días después de la salida porque la información se queda en la propia clandestinidad de la ruta, causando una reducción de las posibilidades de encontrarles con vida.

Hay además una ausencia de protocolos sólidos, estandarizados, y multilaterales que permita iniciar y activar búsquedas de embarcaciones de este tipo en condiciones de extrema vulnerabilidad.

La invisibilidad administrativa y la ausencia de un cierre claro para las familias se profundizan porque, hasta la fecha, no existen restos localizados, testimonios de supervivientes ni un registro oficial del naufragio. Esta falta absoluta de evidencias y de reconocimiento institucional mantiene a las familias en un duelo suspendido, atrapadas entre la incertidumbre y la imposibilidad de confirmar vida o muerte, y les impide acceder a procesos formales de acompañamiento, reparación o justicia.

En conjunto, la desaparición sin rastro de esta embarcación es síntoma de un fallo sistémico, donde las vidas de quienes emprenden estas rutas quedan dependientes del azar, de alertas familiares y de la voluntad operativa de los distintos estados que apuestan por el control y no por sistemas de protección de la vida.

SOBREVIVIR ENTRE 72 AUSENCIAS

Un pesquero marroquí localizó un cayuco a 300 millas de Dajla. El barco de pesca rescató el cayuco con las 13 personas que seguían con vida a bordo y fue el propio pesquero el que los trasladó finalmente hasta Dajla. Los supervivientes llegaron a esta ciudad el día 11 de marzo.

De acuerdo con los datos contrastados por Caminando Fronteras, la embarcación había salido de Mauritania con 85 personas a bordo, el 17 de febrero de 2025. El resto de personas, 72 en total fueron muriendo y quedaron en el mar. Todos los naufragos eran varones malienses y senegaleses, y entre ellos casi la mitad eran adolescentes. Los supervivientes relataron que la travesía se prolongó durante 23 días en el mar, en condiciones extremas.

Además, el recorrido y las circunstancias del rescate sugieren que, durante semanas, el cayuco quedó a la deriva en una zona de una ruta migratoria altamente utilizada y activa en esos momentos y conocida por las autoridades de varios países que tienen la responsabilidad de velar por la vida en las zonas marítimas SAR.

La supervivencia de las 13 personas tras 23 días en el mar es, por un lado, excepcional, pero por otro señala la magnitud del sufrimiento vivido a bordo: hambre, sed, desesperación, desorientación, duelo y la experiencia traumática de convivir con la muerte en un espacio mínimo.

No se trata únicamente de un accidente marítimo, sino del resultado de un sistema migratorio que expone a las personas a riesgos insoportables. El rescate tardío evidencia fallos sistémicos en la detección, el seguimiento y la respuesta en un corredor marítimo donde estas tragedias son recurrentes. Además, la elevada cifra de desaparecidos convierte este suceso en una tragedia humanitaria de gran magnitud, que exige una respuesta institucional y política que va más allá de la mera reacción ante la emergencia.

GRITOS DE AUXILIO IGNORADOS, VIDAS AHOGADAS POR LA INDIFERENCIA

El 31 de mayo, de madrugada, salieron 54 personas en una embarcación desde una zona de la playa situada entre Guelmin y Tantan. Entre ellas viajaban siete mujeres y un niño. 30 personas eran de origen marroquí y el resto procedentes de países de África Occidental. Caminando Fronteras tuvo constancia de esta alerta el día 1 de junio a través de los familiares de la embarcación desaparecida.

En ese momento trasladamos la información tanto a los servicios de rescate españoles como marroquíes. Según los servicios de rescate españoles, el teléfono satelital de la embarcación marcaba una posición en tierra. Nuestra organización advirtió a las autoridades en muchas ocasiones que estos teléfonos no funcionan correctamente, tienen problemas o caen al mar, e insistimos en la necesidad de continuar la búsqueda.

El día 3, pasados ya dos días, la desesperación de los familiares provocó la difusión de bulos sobre posibles ubicaciones de la embarcación. Insistimos en verificar el origen de esas supuestas posiciones, pero no conseguimos encontrar ninguna fuente fiable. Ese mismo día, un avión español salió a patrullar porque había más alertas activas. Localizó una embarcación y las autoridades españolas se pusieron en contacto con nosotras para verificar si se trataba de la misma. A través de los familiares confirmamos que la embarcación seguía desaparecida.

Ese mismo día 3 de junio, uno de los familiares recibió, desde un teléfono, una ubicación enviada vía Google a través de una aplicación de mensajería. En ese mensaje las personas comunicaban que estaban a la deriva y en situación de riesgo porque la zodiac estaba semihundida. Tras enviar la posición a los servicios de rescate de España y Marruecos, Rabat confirmó que se haría cargo del rescate. Las autoridades comunicaron que sacarían una embarcación de rescate, pero que esta tardaría tres horas en llegar a la posición, y que no había ningún carguero en la zona al que poder activar.

Durante ese tiempo, las personas informaron de que se estaban hundiendo y enviaron también un vídeo, que transmitimos a los servicios de rescate el día 4, a la una de la madrugada. Finalmente, la deriva llevó la embarcación hacia la costa, ya con muchos fallecidos. Solo 20 personas sobrevivieron: 7 marroquíes y 13 subsaharianos. Entre los supervivientes, 4 tuvieron que ser hospitalizados. De los fallecidos, se recuperaron 7 cuerpos, entre ellos 3 personas subsaharianas.

Hay que señalar que la primera ubicación se envió por un familiar a las 22:00 horas del 3 de junio. A la 1:00 de la madrugada del día siguiente se envió el vídeo en el que ya se observaba a las personas en condiciones de extrema vulnerabilidad. Aun así, hasta las 7 de la mañana no fueron encontrados los supervivientes, que habían llegado a tierra empujados por la deriva.

Posteriormente, recibimos información de que la gendarmería marroquí estaba poniendo dificultades a las familias y que las personas supervivientes se encontraban detenidas e iban a pasar por un proceso judicial en la fiscalía. Organizaciones sociales en la zona nos informaron también de que estaban encontrando obstáculos de acceso debido a la criminalización de la migración, que afectaba tanto a las personas migrantes como a sus familias.

El naufragio no responde a una única causa, sino a la confluencia de factores técnicos, operativos, políticos y estructurales. Entre ellos se encuentran la migración forzada por rutas cada vez más peligrosas, el uso de infraembarcaciones no aptas para la travesía, un rescate que nunca llega pese a la situación crítica, la descoordinación entre los actores de rescate y un contexto de criminalización que, incluso después del naufragio, continúa afectando a las víctimas y sus familias.

La tragedia es el resultado de una política negligente con la protección de la vida en el mar que no fue garantizada pese a que las señales de emergencia estaban emitidas y documentadas.

A MERCED DEL AZAR, SIN OTRA PROTECCIÓN PARA LA VIDA

El día 17 de agosto, de madrugada, salieron ocho personas argelinas desde Argel. Nuestra organización recibió la alerta de los familiares el 24 de agosto, lamentablemente demasiado tarde, y en ese momento la transmitimos a las autoridades de rescate de España y Argelia, ya que la embarcación seguía desaparecida.

El 3 de septiembre, un mercante localizó una barca a 31 millas al sureste de Alicante con, únicamente, tres supervivientes a bordo. Dos de ellos fueron trasladados al hospital con cuadros de deshidratación, desnutrición y quemaduras de segundo grado. El tercero presentaba síntomas similares, aunque no requirió ingreso hospitalario.

Los supervivientes relataron que cinco personas habían fallecido durante la travesía. Tras recibir esta información, nuestra organización volvió a contactar con los familiares, quienes en un primer momento aún no habían podido establecer comunicación con sus seres queridos, aunque sospechaban firmemente que se trataba de ellos. Finalmente, los familiares lograron contactar con los supervivientes y pudieron confirmar, con gran pesar, la tragedia ocurrida.

El retraso en la activación de la alerta, la desaparición prolongada sin medios de búsqueda activos, las condiciones de navegación precarias, provocaron que solo la suerte a través del hallazgo fortuito de un mercante, pudiese salvar a tres de los náufragos. Las vidas humanas no están protegidas por sistemas de salvamento eficaces, lo que aumenta la probabilidad de la muerte en el mar por falta de rescate.

NÁUFRAGOS IGNORADOS, CUERPOS SIN NOMBRE, FAMILIAS SIN DESCANSO

Salieron de Argel el día 13 de agosto 23 personas, entre ellas siete mujeres. Excepto 2 sudaneses, el resto de migrantes procedían de Somalia. Nuestra organización tuvo constancia de la desaparición de esta embarcación el 17 de agosto a través de familiares, momento en el que avisamos a los servicios de salvamento español y argelino para emitir la alerta. Sin embargo, los servicios insistieron en que contactáramos con Cruz Roja para verificar si disponía de más información, a pesar de que las familias nos habían insistido claramente en que la embarcación seguía en el mar y necesitaba ser localizada. Hay que reseñar que Cruz Roja es una entidad social que no tiene ninguna responsabilidad en la protección del derecho a la vida en el mar.

El 20 de agosto se confirmó un naufragio al sur de Mallorca, constatándose que correspondía a la embarcación previamente alertada. Esta se encontraba aproximadamente a tres millas al sur de la isla. A las 10:30 de la mañana, una embarcación localizó a una persona en el agua, quien informó de que había una barca a la deriva donde viajaban 23 personas. A las 14:00 horas fue localizada la embarcación con supervivientes y un fallecido. El resto de las personas había quedado en el mar.

El balance final fue 19 personas supervivientes, un cadáver y tres víctimas desaparecidas en el mar, todas ellas de Sudán y Somalia. Nuestra organización pudo contactar con la familia del fallecido en Somalia, cuyo cuerpo está en Palma de Mallorca así como con sus familiares en Europa. Posteriormente trasladamos toda la información de contacto y del finado a las autoridades responsables de la identificación del cadáver, para aportar los datos necesarios para una identificación que garantice los derechos de la víctima y su familia.

Con el paso de los días, aumentó la angustia de los familiares que, como musulmanes, deseaban que el cuerpo fuera enterrado lo antes posible y en un cementerio de esa confesión religiosa. Sin embargo, la administración no estaba ofreciendo las respuestas ni los plazos que la familia necesitaba para aliviar su dolor. Los familiares han visto su duelo truncado por unos procedimientos administrativos que no son reparadores ni tienen en cuenta las condiciones de especial vulnerabilidad de estas familias.

La tragedia fue, como tantas otras, un compendio de factores de desprotección. Primeramente los servicios de salvamento derivan para consultar a una entidad sin capacidad para proteger la vida, lo que retrasa aún más la activación formal del dispositivo de rescate y muestra una falta de confianza en los datos aportados por los familiares. Esto evidencia una falta de protocolos claro para actuar ante alertas tardías (aún más cuando la embarcación estaba cerca de las costas de Baleares), una tendencia a derivar responsabilidades a entidades y un retraso operativo que dejó a la embarcación sin búsqueda activa durante un periodo crucial. En travesías tan peligrosas cada hora cuenta.

La tragedia además no termina con el rescate, continúa en tierra, con la carga administrativa, emocional y cultural que enfrentan las familias y los naufragos supervivientes.

RESISTENCIA Y VIDA





Un informe de:



Con el apoyo de:

