



**Monitoreo del  
Derecho a la Vida  
en la Frontera Occidental Euroafricana**

**Enero - Mayo 2025**

#DerechoAlaVida2025

CA MINANDO  
FRONTERAS

Este informe analiza 113 tragedias que han tenido lugar en la Frontera Occidental Euroafricana durante el periodo comprendido entre el 1 de enero y el 31 de mayo de 2025. Cada una de estas tragedias han sido documentadas y analizadas por el colectivo Ca-minando Fronteras como parte de un trabajo continuo de monitoreo ininterrumpido a través de los teléfonos de emergencia, 24 horas al día todos los días del año. La información que publicamos está basada en una metodología de investigación de fuentes primarias, nutrida de datos directos de personas migrantes, familias, comunidades y seguimiento de las acciones vinculadas a cada tragedia.

De las investigaciones realizadas se desprende la continuidad del impacto letal de las políticas de control migratorio, cuyo foco sigue estando en la disuisión y la externalización de fronteras, en lugar de la protección de la vida y los derechos humanos en condiciones de extrema vulnerabilidad. Desde Ca-minando Fronteras, insistimos en que estas muertes son evitables: son el resultado de decisiones políticas, de omisiones calculadas y de una arquitectura fronteriza que normaliza la muerte como parte de los sistemas de control migratorio.

En el 47% de las tragedias investigadas se identificaron como factores decisivos elementos directamente vinculados a las políticas estructurales de control fronterizo y a la degradación de los estándares de protección de la vida en el mar.



# 1.865 víctimas

en las rutas de acceso a España durante  
los primeros cinco meses de 2025

#DerechoAlaVida2025

CA MINANDO  
FRONTERAS

## Víctimas por meses



#DerechoAlaVida2025

CAMINANDO  
FRONTERAS



**112** mujeres

han muerto en su intento  
de alcanzar las costas  
españolas

**342** niñas y  
niños



#DerechoAlaVida2025

CAMINANDO  
FRONTERAS





## **Principales factores que contribuyeron al aumento de la mortalidad**

**Falta de activación de medios de búsqueda y rescate:** incluso cuando se disponía de información suficiente para intervenir. En numerosos casos, no se movilizan los recursos adecuados o los que se despliegan resultan claramente insuficientes.

**Inacción, pese a contar con la localización exacta de los naufragios:** se han documentado situaciones en las que, a pesar de disponer de datos sobre la alerta y de haber constatado un riesgo evidente, no se aplicaron los protocolos destinados a la protección de la vida.

**Decisiones arbitrarias sobre el momento y la forma de activar los recursos de salvamento:** lo que introduce una elevada carga de subjetividad en la respuesta institucional y revela una falta de transparencia en la aplicación de los procedimientos establecidos.

**Desigualdad territorial en la aplicación de los protocolos de protección:** los criterios varían según la zona de la Frontera Occidental Euroafricana, generando una discriminación interna en el país respecto a la protección de los derechos humanos de las personas migrantes.

**Uso arbitrario y discriminatorio de los criterios de seguridad marítima:** los servicios de rescate adoptan un enfoque restrictivo frente a embarcaciones de personas migrantes. Estos servicios asumen que, mientras no exista un hundimiento inminente, no hay una urgencia real de intervención, a pesar de que las embarcaciones carezcan de garantías mínimas de seguridad náutica.

**Sustitución de operaciones de búsqueda activa por métodos pasivos<sup>1</sup> de baja eficacia:** lo que reduce de forma significativa las posibilidades de rescate.

**Participación limitada de recursos aéreos y marítimos:** lo que merma la capacidad de respuesta ante emergencias en alta mar. La escasa activación de medios aéreos es especialmente preocupante. Durante el periodo analizado, se observó una falta de previsión y una deficiente planificación para su despliegue en zonas clave, donde su intervención podría haber reducido considerablemente las desapariciones.

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

**Retrasos sustanciales en la activación de los operativos de rescate:** en ocasiones motivados por trabas administrativas o decisiones diplomáticas y políticas derivadas de acuerdos de externalización de fronteras, donde prevalece el enfoque de control migratorio por encima de la defensa del derecho a la vida.

**Coordinación deficiente entre estados:** con mecanismos de cooperación que no se basan en principios humanitarios, sino en acuerdos bilaterales orientados a frenar los flujos migratorios.

**Prácticas inadecuadas durante los rescates:** que comprometen la seguridad de las personas a bordo, junto con la ausencia de investigaciones o análisis rigurosos cuando se producen accidentes en contextos de salvamento de embarcaciones con población migrante.

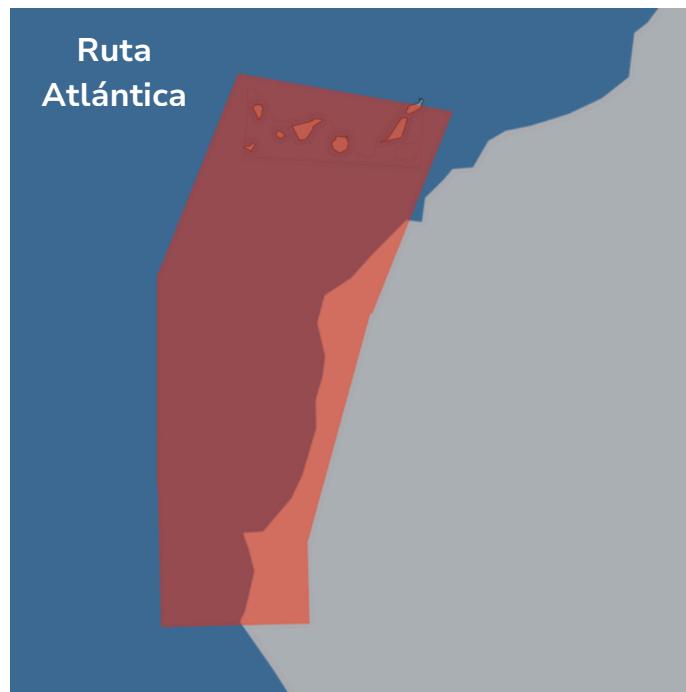
**Uso de la violencia en los controles de salida:** tanto por parte de redes criminales como de fuerzas de seguridad, lo que expone a las personas al peligro desde el inicio de su travesía.

**Condiciones físicas adversas y extremas:** como fenómenos meteorológicos y grandes distancias que deben recorrer sin disponer de medios suficientes para garantizar la seguridad.

**Grave precariedad en las embarcaciones utilizadas:** que carecen de las mínimas condiciones de seguridad náutica requeridas.

## Relato de tragedias por rutas

### Ruta Atlántica



La ruta Atlántica hacia las islas Canarias continúa concentrando la mayor parte de las tragedias relacionadas con naufragios masivos y desapariciones de personas en el mar. Durante el periodo analizado, la realidad ha estado marcada por un mayor número de tragedias de embarcaciones procedentes de Mauritania, tendencia que se mantiene desde el año pasado. Por el contrario, se observa una disminución notable de estas desde Senegal y Gambia, produciéndose algunas salidas puntuales desde Guinea Bissau y Guinea Conakry.

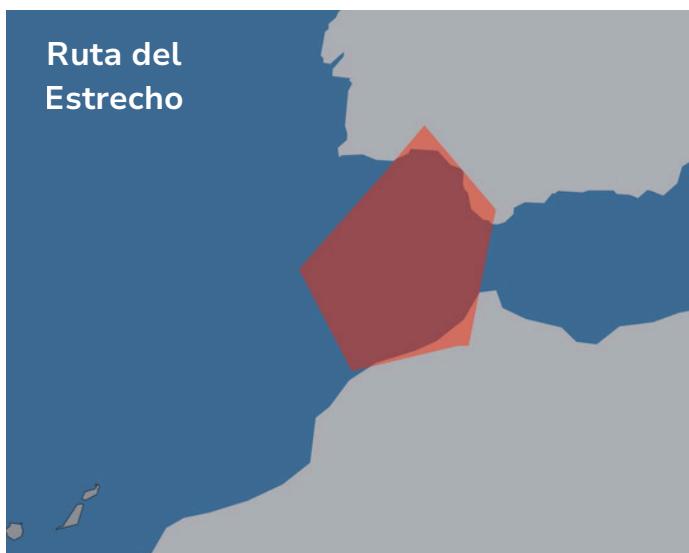
Se mantiene la presencia de neumáticas que cada vez salen de lugares más alejados, como Guelmin, Sidi Ifni y Tiznit. Estas travesías implican distancias aún mayores y se realizan en embarcaciones extremadamente frágiles, lo que incrementa significativamente el riesgo para la vida de las personas a bordo.

Durante este periodo, se mantiene un elevado porcentaje de desapariciones, consolidando un patrón de mortalidad invisible, y del que son ejemplo de nuevo la llegada de cayucos a las costas de América Latina. Se han documentado cayucos hallados en Brasil y Trinidad y Tobago. Situaciones en las que las personas fallecen en condiciones de sufrimiento extremo, a menudo por deshidratación, inanición o exposición prolongada a los elementos.

Frente a esta situación, urge un análisis exhaustivo sobre el mínimo despliegue de medios aéreos en zonas clave del Atlántico, especialmente en las rutas más alejadas de la costa y de mayor riesgo. El despliegue de esta vigilancia aérea podría jugar un papel crucial en la prevención de desapariciones, acortando los tiempos de respuesta ante emergencias y aumentando significativamente las probabilidades de rescate con vida.

## Relato de tragedias por rutas

### Ruta del Estrecho



La zona del Estrecho de Gibraltar sigue siendo un escenario recurrente de muertes y desapariciones, particularmente entre jóvenes y adolescentes que intentan alcanzar Ceuta a nado, equipados únicamente con trajes de neopreno o dispositivos de flotación caseros. Esta modalidad de cruce, extremadamente peligrosa, evidencia el grado de riesgo que las personas migrantes enfrentan cruzando el Estrecho, y la necesidad de articular sistemas de análisis y de prevención eficaces para proteger sus vidas.

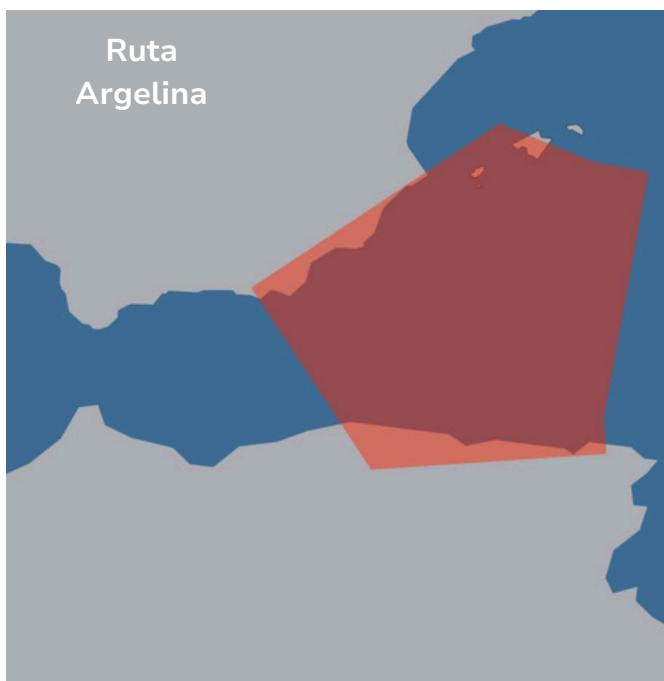
Los hallazgos de cuerpos en avanzado estado de descomposición y sin posibilidad de identificación se han convertido en una constante en esta ruta, lo que refleja de manera cruda el impacto letal y deshumanizante de las políticas de control fronterizo sobre la vida de las personas migrantes. Cada cadáver no identificado es también una ausencia no resuelta, una historia de vida interrumpida y una familia condenada a la incertidumbre.

Los análisis efectuados por nuestro equipo de monitoreo dan cuenta del abandono institucional sistemático, tanto en términos de prevención como en los procesos de búsqueda, identificación y restitución de cuerpos.

En conjunto, estos elementos demuestran cómo el Estrecho no solo funciona como frontera física, sino también como espacio simbólico y político de negación de derechos, donde el derecho a la vida, la identidad y la memoria quedan sistemáticamente vulnerados.

## Relato de tragedias por rutas

### Ruta Argelina del Mediterráneo Occidental



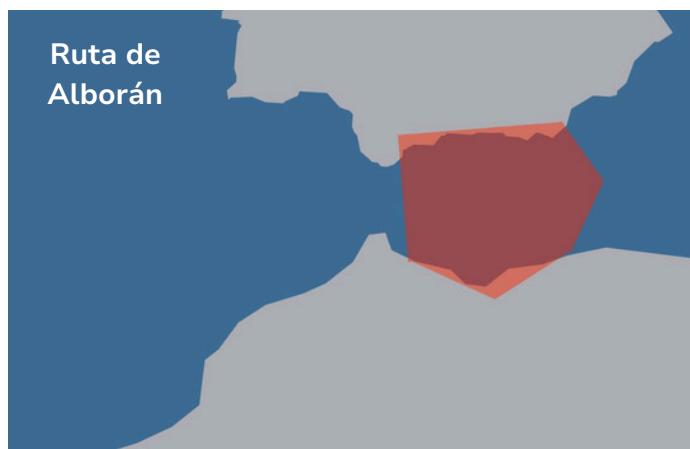
Las tragedias registradas en esta ruta evidencian un cambio significativo en la procedencia de las víctimas, destacando aquellas de personas en tránsito por Argelia, y de manera muy significativa los nacionales procedentes de Somalia. Este cambio en los perfiles migratorios exige una lectura contextualizada de los flujos africanos, en los que confluyen crisis políticas, violencia estructural y desplazamientos forzados desde el cuerno de África con la región del Magreb.

Uno de los factores más alarmantes identificados en esta ruta ha sido la falta de activación temprana de medios de rescate ante las alertas, así como la escasa intervención coordinada de medios aéreos que permitan detectar embarcaciones en situación de emergencia en tiempo útil. A ello se suma una débil colaboración internacional con Argelia y una falta de protocolos conjuntos, lo que ha contribuido a que numerosos casos de desaparición queden sin seguimiento ni resolución.

Durante este periodo, se ha registrado un aumento notable de cuerpos sin vida hallados en las costas de las islas Baleares, lo que permite inferir que algunos de los naufragios se produjeron relativamente cerca del litoral, en un espacio donde la intervención de medios marítimos y aéreos habría podido marcar la diferencia entre vivir o morir. Esta situación plantea interrogantes urgentes de responder sobre las razones por las que no se detectaron ni se buscaron a estas personas a tiempo, pese a las alertas recibidas.

## Relato de tragedias por rutas

### Ruta de Alborán



Esta ruta presenta el menor volumen de casos documentados y una profunda opacidad de información que impide reconstruir con precisión las tragedias. La escasez de datos está directamente vinculada a la ausencia de alertas tempranas sobre las tragedias, así como, a la llegada de personas a tierra en condiciones de extrema vulnerabilidad y desinformación.

## Morir esperando: la frontera como sentencia

Salieron de Nouadhibou en la madrugada del 7 de marzo de 2025. Eran 183 personas, entre ellas 7 mujeres, embarcadas en un cayuco rumbo a Canarias. Transmitimos la alerta de esta embarcación a las autoridades y tres días más tarde, el 10 de marzo, el Centro Coordinador de Rescate Marítimo (CCRC) confirmó que la última posición emitida por un teléfono abordo se remontaba al día 8. Salvamento Marítimo desplegó un avión que realizó búsquedas siguiendo una previsión de movimientos, pero no logró localizarles.

El 16 de marzo, seis días después del último posicionamiento confirmado, la Guardamar Urania se encontraba en proceso de intervención para rescatar la embarcación, pero finalmente fue la Marina marroquí quien asumió el control de la operación. Un día más tarde, el 17 de marzo, el cayuco llegó al puerto de Dakhla. A bordo iban 176 personas vivas, pero ya había siete fallecidos, y varias personas fueron trasladadas al hospital en estado grave.

La tragedia, se suma a una larga lista de naufragios invisibles en las rutas de la Frontera Occidental Euroafricana, donde la combinación de inacción institucional, la externalización del control migratorio y demoras en la activación de medios de rescate, sigue cobrándose vidas. Esta vez hubo supervivientes, sí, pero también hubo muertes que pudieron evitarse.

*"Nos quedamos sin motor, no podíamos movernos. Llamábamos y los teléfonos no funcionaban. La gente se iba quedando como dormida... y se moría. No todos aguantaron. En las últimas horas fue cuando murieron la mayoría. Yo pensaba que tal vez era como un virus, que por eso se morían todos. Mi hermano pequeño también se fue. Apenas un poco antes de que llegase el rescate. Rezaba y rezaba porque quería que llegasen pronto, pero Alá lo quiso con él. Yo también estaba muy mal, terminé en el hospital. Alá quiso que me salvara", víctima superviviente de la tragedia.*

Las condiciones en que fueron halladas, junto con el retraso en su localización, permiten concluir que al menos parte de esas muertes podrían haberse evitado con una actuación más rápida y coordinada.

## Silencio sobre las aguas: crónica de un naufragio evitable

El 24 de abril de 2025, 23 personas de origen somalí zarparon desde Argel en una embarcación precaria con rumbo a las islas Baleares. Según el testimonio de uno de los familiares, partieron junto a otra patera, formando un pequeño convoy. Al recibirse la alerta, se enviaron comunicaciones a Salvamento Marítimo y al Centro Coordinador de Rescate Marítimo argelino (MRCC por sus siglas en inglés).

Quince días después, una embarcación de tipo fibra fue rescatada a 42 millas de la costa de Xàbia (Alicante), en una intervención de emergencia en la que se hallaron 16 personas en estado grave y una fallecida. La mayoría eran jóvenes de entre 15 y 27 años, todos de origen somalí, salvo un chico nigeriano. La embarcación llevaba mucho tiempo a la deriva, y los ocupantes presentaban heridas, deshidratación, infecciones y un estado general de agotamiento.

Tras el rescate, los familiares —que ya habían advertido de la salida de esta embarcación— confirmaron que sus seres queridos se habían puesto en contacto con ellos. Aseguraron además que, durante la travesía, fallecieron seis personas cuyos cuerpos fueron arrojados al mar. Estas declaraciones coinciden con la investigación llevada a cabo por las autoridades, la cual indica que el motor se averió al primer día de navegación. Desde entonces, según las fuerzas de seguridad españolas, “la embarcación quedó a la deriva durante casi dos semanas. Durante ese tiempo, los supervivientes se alimentaban únicamente con un dátil al día. Al agotarse el agua potable y la leche, muchos recurrieron a beber su propia orina. Quienes optaron por ingerir agua de mar, según los testimonios recogidos, no lograron sobrevivir”.

Esas muertes, como tantas otras, no quedaron registradas en puertos ni hospitales, sino en la memoria de quienes las vivieron y en las aguas que las ocultaron. Si se hubiese activado una búsqueda coordinada entre ambos países, podría haberse evitado el sufrimiento de 15 días de desesperación en el mar. Esta tragedia refuerza la urgencia de establecer mecanismos de búsqueda y rescate conjuntos, rápidos y eficaces entre los países de salida y de destino.

*“Esperamos que los busquen. Pedimos a Dios que así sea, porque se necesita una operación de rescate. Mi corazón tiene una fuerza silenciosa, mientras los corazones de mi familia llevan un dolor callado y una esperanza que no se atreve a hablar. Por favor, intenten hacer algo para salvar sus vidas. Son muchos días... es urgente”, familiar de una de las personas en la embarcación durante los días de la desaparición.*

## **Mar de cincuenta y dos ausencias**

El 26 de enero de 2025 partió desde Tarfaya una embarcación neumática con 52 personas a bordo: entre ellas, 7 mujeres y un niño. Desde el primer momento en que se recibió la alerta, se activaron los canales de seguimiento habituales. Las autoridades españolas señalaron que la coordinación de la búsqueda quedaba en manos de Marruecos.

Durante ese primer día, a pesar de que Marruecos informó del despliegue de un medio naval, no se obtuvo ningún resultado. A medida que pasaban las horas, la incertidumbre crecía, la situación meteorológica era muy adversa y esto unido a la debilidad de las neumáticas, indicaba que cualquier minuto contaba para encontrarles con vida.

Fue unas horas más tarde cuando España comenzó a intervenir con medios aéreos, enviando un avión de Salvamento Marítimo para sobrevolar la zona suroeste de Canarias. Sin embargo, el rastreo fue infructuoso.

La mañana siguiente, se retomaron las comunicaciones entre el centro de coordinación español y las autoridades marroquíes, sin novedades. A pesar de que España continuó la búsqueda aérea, no se logró ningún avance. Las condiciones meteorológicas ya eran muy adversas, lo que complicaba aún más el operativo. El 29 de enero, tres días después de la salida de la neumática, tanto España como Marruecos intensificaron sus esfuerzos. Aun así, no hubo rastro alguno de la embarcación.

Con él, quedó también en silencio el destino de las 52 personas que partieron aquella madrugada. A pesar de los esfuerzos y tras varios días de búsqueda, las personas a bordo de la embarcación siguen desaparecidas.

*“No sé por qué salieron al mar en esas condiciones. No sé por qué no me lo contó. Es muy difícil asumir que no hay rastro de ellos. ¿Se los tragó el mar? ¿Es eso posible? ¿Dónde están los cuerpos? ¿No saldrán nunca? No quiero pensarlo. Nos dicen que están detenidos en una cárcel y que algún día van a llamar, pero no me lo creo. Vivo en Europa, y sé que no es así”, familiar de una de las mujeres desaparecidas.*

**Un informe de:**



**Con el apoyo de:**

