

Monitoreo del
Derecho a la Vida
en la Frontera Occidental Euroafricana

Enero - Mayo 2026

#DerechoAlaVida2026

**CA MINANDO
FRONTERAS**

Los resultados aportados por este informe se obtienen a través de la investigación y análisis de 150 tragedias constatadas en las distintas rutas de la Frontera Occidental Euroafricana, en el marco del Observatorio de Derechos Humanos que Caminando Fronteras mantiene en este contexto fronterizo. Nuestros sistemas de análisis proceden de fuentes primarias con una metodología de investigación-acción participativa.

Durante 24 años, Caminando Fronteras ha realizado un trabajo continuo e ininterrumpido de monitoreo de las violaciones de derechos humanos en la frontera, con especial atención a la protección de la vida. La organización dispone de dos líneas de atención permanente, operativas de forma ininterrumpida: una destinada a la asistencia de personas en situación de riesgo durante los cruces fronterizos, y otra orientada al acompañamiento de familias de víctimas. Por medio de estos canales, la organización recibe alertas que comunica a las administraciones públicas competentes y documenta de manera sistemática las vulneraciones del derecho a la vida derivadas de estas situaciones.

Durante el periodo analizado, la mortalidad absoluta aumenta en todas las rutas migratorias de acceso al Estado español respecto al año anterior, con la única excepción de la ruta atlántica hacia las islas Canarias. La ruta argelina del Mediterráneo occidental es la que acumula más tragedias marítimas, y es la segunda en número total de víctimas tras la ruta atlántica. Merece especial atención el registro de víctimas en la ruta terrestre, concentradas íntegramente en la valla de Ceuta, una ruta que no había contabilizado ninguna muerte durante el mismo periodo del año anterior.

Los cinco meses documentados en este informe arrojan cifras que ninguna democracia debería poder asumir como normales. La reducción de llegadas que durante este año han anunciado las autoridades no puede, por tanto, interpretarse como un indicador de éxito en la protección de la vida humana. Son el ejemplo de unas políticas que han elegido medir sus resultados en evitar que lleguen personas a su territorio, obviando a las personas que no sobreviven.

Este documento es, ante todo, un acto de memoria. Nace del derecho de las familias a saber, del derecho de las víctimas a ser reconocidas, y de la convicción de que la memoria es también una forma de justicia. Es una herramienta de reparación y de transformación social, sostenida año tras año por quienes se niegan a que las víctimas desaparezcan en el silencio.

Nuestro pensamiento permanece junto a todas y cada una de las 1.317 víctimas, documentadas durante estos primeros cinco meses del año. A sus familias, nuestro más profundo y sentido pésame. Verdad, reparación y justicia, hasta que la no repetición deje de ser una aspiración de lucha para convertirse en una realidad.







27
embarcaciones
han desaparecido
con todas las personas a
bordo

#DerechoAlaVida2026

CA MINANDO
FRONTERAS



Personas de **26** países
han perdido la vida en la Frontera
Occidental Euroafricana

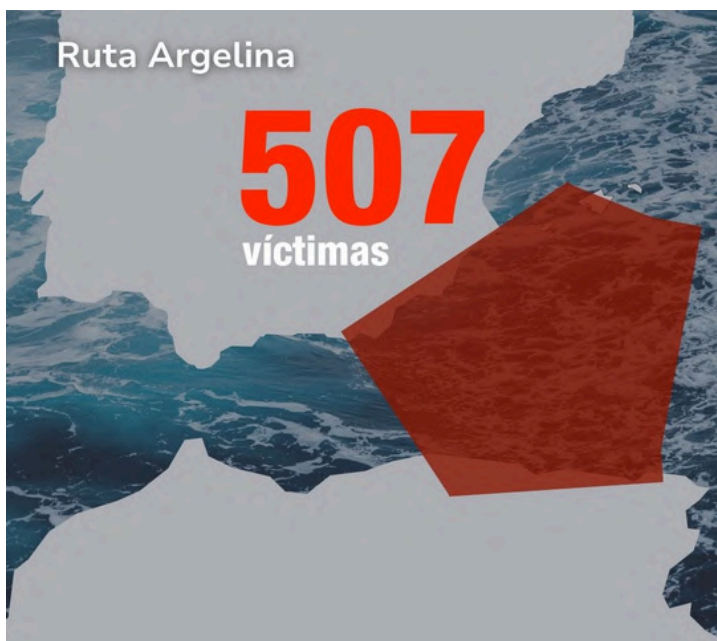
Afganistán	Islas Comores
Argelia	Mali
Bangladesh	Malawi
Burkina Faso	Marruecos
Camerún	Mauritania
Chad	Nigeria
Costa de Marfil	Pakistán
Egipto	Rep. Dem. Congo
Etiopía	Somalia
Gabón	Senegal
Gambia	Sudán
Guinea Bissau	Sudán del Sur
Guinea Conakry	Túnez

#DerechoAlaVida2026

CA MINANDO
FRONTERAS

Relato de tragedias por rutas

RUTA ARGELINA DEL MEDITERRÁNEO OCCIDENTAL



La ruta argelina concentra el mayor número de tragedias del periodo analizado y supera por primera vez las 500 víctimas documentadas en cinco meses, un 54,6% más que en el mismo periodo del año anterior. Una cifra que implica que cada siete horas una persona pierde la vida en esta frontera.

Desde 2025, se produce la continuidad de un patrón recurrente, el hallazgo de personas fallecidas en la costa, muchas de ellas en un estado que indica un ahogamiento reciente.

Su aparición en el litoral permite inferir que varios de los naufragios tuvieron lugar en zonas relativamente cercanas a las islas Baleares, lo que pone de manifiesto la necesidad de una investigación que mejore los sistemas de localización y refuerce la protección efectiva del derecho a la vida.

En relación a los datos presentados en este informe el factor de mayor preocupación identificado sigue siendo la insuficiencia de la respuesta ante las alertas emitidas, que continúa siendo irregular y tardía. La ausencia de protocolos conjuntos operativos con Argelia agrava esta situación, generando un vacío institucional que condena a múltiples casos de desaparición a quedar sin búsqueda e investigación.

Relato de tragedias por rutas

RUTA ATLÁNTICA HACIA LAS ISLAS CANARIAS



En términos de número absoluto de víctimas, la ruta canaria con 635, sigue siendo la más mortífera de la Frontera Occidental Euroafricana. A pesar de la reducción significativa del tránsito en esta ruta registrada durante este periodo, el análisis desarrollado en este informe ha permitido identificar elementos que iban en contra de la protección del derecho a la vida.

Mientras que las llegadas a las islas han descendido un 72,1%, las muertes han bajado un 57,2%. La brecha entre ambas cifras es la evidencia de que la ruta se ha vuelto proporcionalmente más letal. Por cada 100 personas que lograban llegar en 2025, morían en torno a 14. En 2026, esa cifra se eleva a 21 personas.

A lo largo del periodo analizado se observa una evolución relevante en la composición y origen de los flujos. Los primeros meses registraron una mayoría de cayucos procedentes de Gambia, asociados a naufragios de gran magnitud y un número elevado de desapariciones en el mar. Durante los meses de marzo, abril y mayo se produce una reactivación de las embarcaciones neumáticas que parten de la franja costera comprendida entre Agadir y Dakhla. Se constata un desplazamiento progresivo de los puntos de salida hacia zonas más alejadas, con embarcaciones documentadas que partieron desde Essaouira, lo que aumenta considerablemente la distancia y el riesgo para las personas a bordo.

El despliegue sistemático de medios aéreos de búsqueda podría reducir de forma significativa la mortalidad. En este sentido, las disputas sobre la delimitación de zonas SAR entre España y Marruecos se han identificado como el principal factor de demora en los rescates, con consecuencias letales documentadas. Una coordinación efectiva entre ambos países acortaría los tiempos de respuesta ante emergencias y reforzaría la protección del derecho a la vida de las personas que transitan por esta ruta

Relato de tragedias por rutas

RUTA DEL ESTRECHO



Las víctimas en el Estrecho casi se duplican, pasando de 52 a 99, lo que supone un aumento del 90,4%.

El cruce a nado hacia Ceuta sigue siendo el método de travesía más frecuente en esta ruta. Durante los primeros meses del año se han registrado de forma persistente llegadas en condiciones de temporal extremo, lo que incrementa de manera significativa la vulnerabilidad de las personas y el riesgo de muerte. Este periodo ha registrado también un incremento de embarcaciones a remos, cuya extrema fragilidad las convierte en medios manifiestamente inseguros para una travesía marítima.

La recuperación de personas fallecidas es relativamente frecuente en esta ruta, pero la identificación de las víctimas enfrenta obstáculos administrativos que en el caso de las personas de nacionalidad marroquí se han visto agravadas por el cierre de la frontera. La ausencia de mecanismos de colaboración eficaz con Marruecos que faciliten vías humanitarias para las familias genera un daño irreparable. La situación se agrava aún más en el caso de personas procedentes de otros países, como Sudán, Egipto o Mali, donde la identificación resulta prácticamente inviable sin una colaboración internacional articulada a través de las embajadas, un cauce que en la mayoría de los casos no existe o funciona de manera insuficiente.

Resulta especialmente relevante el aumento de las muertes en una de las zonas de frontera con menos extensión y con una ingente presencia de dispositivos de control, lo que pone de manifiesto que la vigilancia está mucho más orientada a impedir las llegadas que a proteger la vida.

Relato de tragedias por rutas

RUTA DE ALBORÁN



La ruta de Alborán presenta el menor volumen de casos documentados del conjunto de rutas analizadas, si bien los datos disponibles reflejan un aumento tanto en el número de víctimas como en el de tragedias respecto al periodo anterior. En este cruce se registraron 3 víctimas en 2025, y durante el mismo período de este año se han documentado 7 tragedias que han provocado 28 fallecimientos.

Las tragedias analizadas corresponden a personas que intentaron cruzar a nado hacia Melilla y a naufragios de embarcaciones neumáticas en travesías hacia las costas andaluzas.

De nuevo la ausencia casi sistemática de mecanismos de búsqueda y rescate tempranos exponen a estas personas a situaciones de desprotección de sus vidas.

Relato de tragedias por rutas

RUTA TERRESTRE



Este informe ha contabilizado e investigado la muerte de 48 personas en la valla de Ceuta durante los primeros 5 meses de 2026. Las muertes fueron provocadas por caídas en la valla y violencia ejercida por agentes de control migratorio. Cabe destacar que algunas de las víctimas sufrieron devoluciones en caliente a pesar de tener heridas graves, que finalmente acabaron con sus vidas.

Es necesario subrayar la dimensión histórica de esta cifra. Desde la masacre de Nador-Melilla en 2022, no se había registrado un número tan elevado de víctimas en las zonas de tierra de la frontera occidental euroafricana. Estas muertes son una señal de alerta sobre el nivel de violencia al que están expuestas las personas en tránsito en este espacio fronterizo y sobre la ausencia de mecanismos efectivos de protección de sus derechos fundamentales.

FACTORES IDENTIFICADOS QUE PROVOCARON LA MORTALIDAD EN LAS RUTAS MIGRATORIAS

Ausencia de movilización de recursos de búsqueda y rescate: aun disponiendo de información suficiente para actuar, los medios no se activan o los desplegados son manifiestamente insuficientes.

Aplicación selectiva y discriminatoria de los estándares de seguridad marítima: los servicios de rescate adoptan una interpretación restrictiva ante embarcaciones de personas migrantes, considerando que no existe urgencia real de salvamento, aunque las embarcaciones no reúnan las condiciones mínimas de navegabilidad.

Criterios discrecionales para determinar cuándo y cómo desplegar los medios de salvamento: esto introduce una notable arbitrariedad en la respuesta institucional y pone de manifiesto una falta de transparencia en la ejecución de los procedimientos vigentes.

Aplicación desigual de los protocolos de protección según el territorio: los criterios difieren en función de la ruta de la Frontera Occidental Euroafricana, generando una discriminación en materia de derechos humanos de las personas migrantes.

Omisión de intervención pese a conocer la ubicación exacta de los naufragios: se han registrado situaciones en las que, contando con datos de alerta y habiendo constatado un riesgo manifiesto, los protocolos de protección de la vida no fueron aplicados.

Reemplazo de la búsqueda activa por métodos pasivos de escasa efectividad: lo que reduce de manera notable las posibilidades de localización y rescate.

Escasa movilización de medios aéreos y marítimos: lo que limita la capacidad de respuesta ante emergencias en alta mar. La baja activación de recursos aéreos resulta especialmente preocupante porque aportan una gran eficacia en la localización.

Coordinación insuficiente entre Estados: con mecanismos de cooperación que no se fundamentan en principios humanitarios, sino en acuerdos bilaterales orientados a contener los flujos migratorios.

Demoras considerables en la puesta en marcha de los operativos de rescate coordinados: atribuibles en ocasiones a trabas administrativas o a decisiones de naturaleza diplomática y política derivadas de los acuerdos de externalización fronteriza.

Empleo de violencia en los controles de salida: tanto por parte de redes criminales como de fuerzas de seguridad, lo que sitúa a las personas en situación de peligro desde el inicio mismo de la travesía.

Empleo de violencia dentro de la embarcación: situaciones de pánico han provocado enfrentamientos con resultado de muerte.

Condiciones físicas extremas y adversas: incluyendo fenómenos meteorológicos severos y grandes distancias a recorrer sin medios suficientes para garantizar la seguridad.

Precariedad grave de las embarcaciones empleadas: que no cumplen los requisitos mínimos de seguridad náutica exigibles.

Un informe de:



Con el apoyo de:



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