



**RUTAS MARÍTIMAS DE MIGRACIÓN
INFORMAL CON TRÁNSITO POR
COLOMBIA**



**ACCIÓN
CONTRA EL
HAMBRE**



**HEKS
EPER**
Pan para todos.

RUTAS MARÍTIMAS DE MIGRACIÓN INFORMAL CON TRÁNSITO POR COLOMBIA



CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO

PRESENTACIÓN

- 1.** Rutas marítimas de migración internacional
- 2.** Contexto Colombia: flujos migratorios y nuevas dinámicas
- 3.** Rutas marítimas de migración informal con tránsito por Colombia
- 4.** Capacidades institucionales, problemáticas sociales y retos de seguridad: factores claves en el análisis de las rutas marítimas de migración en Colombia
- 5.** Caribe, Darién y Pacífico: rutas marítimas de migración informal en Colombia

CONCLUSIONES

REFERENCIAS

Foto de portada: Acción contra el Hambre.

El contenido del documento no compromete a los donantes y la información es responsabilidad de Acción contra el Hambre.

Acción contra el Hambre - Misión Colombia.

Estudio realizado bajo la dirección y liderazgo de la Unidad de Gestión de Información y Monitoreo.

Marzo 2025

Las solicitudes de permiso para reproducir o traducir esta publicación deben dirigirse a: ugi@co.acfspain.org



RESUMEN EJECUTIVO

El estudio *“Rutas marítimas de migración informal con tránsito por Colombia”* es el resultado de un proceso de investigación conjunto entre las organizaciones humanitarias Acción contra el Hambre y HEKS-EPER. El objetivo central es la comprensión de las dinámicas asociadas a las rutas marítimas de migración informal que hacen su paso por Colombia y los riesgos específicos que representan para la población en tránsito.

La motivación central de este estudio surge de la necesidad de visibilizar cómo las altas vulnerabilidades de la población migrante, en su proceso de tránsito, se incrementan exponencialmente en el marco de los movimientos marítimos o fluviales que realizan.

Las conclusiones del estudio se centran en señalar cómo las rutas marítimas de tránsito por Colombia son relevantes y bidireccionales, cobrando mayor importancia como parte de las dinámicas actuales relacionadas con los flujos norte-sur (retorno o migración inversa) de migrantes. Así mismo, indicar cómo la imposibilidad de realizar el tránsito terrestre (relacionados con las dificultades, cierres e incremento de controles en las fronteras) pueden generar los incentivos para desplazamientos marítimos más precarios y con mayor exposición al riesgo.

Adicional a ello, el estudio enfatiza en la importancia de visibilizar los distintos riesgos asociados a este tipo de desplazamientos marítimos, entre los que se encuentran no solo factores ambientales y del tipo de embarcaciones que se utilizan, sino el control que Grupos Armados No Estatales (GANE) desarrollan sobre estas rutas y la importante ausencia de información general que permita una trazabilidad sobre la población que utiliza dichas formas de movilización.

En el caso de Colombia se identificaron 3 rutas marítimas:

RUTA CARIBE

Conecta a San Andrés Islas (archipiélago colombiano ubicado en el Caribe) con Centroamérica, específicamente Nicaragua, con llegada a zonas como Bluefields o Corn Island. Frente a los riesgos que representa esta ruta, existen riesgos tanto por las condiciones meteorológicas en la navegación, como por las mismas condiciones de las embarcaciones que cubren estos trayectos, que pueden generar naufragio en medio del desplazamiento. De igual forma, se han registrado distintos casos donde los migrantes son abandonados en cayos o islotes por los responsables de las embarcaciones por distintos motivos, entre ellos el temor a ser capturados por las autoridades por tráfico de migrantes.

RUTA DARIÉN

Cubre el recorrido que conecta los municipios de Necoclí y Turbo (Antioquia), con Acandí y Capurganá (Chocó) en lo que representa la entrada a la región de El Darién, y con ello el tránsito a Panamá, a zonas como Puerto Obaldía o Carrete, entre otros. Vale señalar que en el recorrido que se haga en esta ruta existen distintas combinaciones entre los desplazamientos terrestres, marítimos y fluviales. Entre los riesgos para los migrantes en sus desplazamientos por rutas marítimas por El Darién se encuentran el naufragio, esto debido al uso de embarcaciones que no cuentan con las características para el desplazamiento en mar abierto, como también las fuertes condiciones de navegabilidad que existen en periodos en la zona. Así mismo, se encuentran entre los riesgos, el ahogamiento por accidentes o caída de los botes y el abandono de los migrantes en la frontera en playas selváticas sin conexión con rutas de tránsito terrestre dentro de la selva de El Darién.

RUTA PACÍFICO

Es la que menor visibilidad tiene entre las distintas rutas marítimas de migración informal en Colombia. Esto se explica por la complejidad de esta ruta en lo referente a seguridad y acceso. Como otros trazados de rutas, la ruta Pacífico no existe como una ruta única, sino que la integran distintos tipos de trayectos terrestres, marítimos y aéreos, que se desarrollan en función de los recursos de los migrantes, variando significativamente en cuanto a tiempos de desplazamiento y exposiciones a riesgos. Dentro de los puntos claves de la ruta se encuentran distintas conexiones marítimas a lo largo de la costa pacífica como son Tumaco, Buenaventura, Bahía Solano o Juradó. Entre los riesgos encontrados en los desplazamientos marítimos por esta ruta, se encuentran los naufragios, la utilización de embarcaciones no aptas para movilizarse en mar abierto, sumado a las difíciles condiciones de navegabilidad de la zona, así como las disputas territoriales entre GANE.

Como organizaciones humanitarias consideramos que este tipo de estudios permite abrir un diálogo sobre las distintas potenciales intervenciones que se deben realizar desde los distintos actores y ámbitos de actuación frente a un fenómeno de alta complejidad como son las rutas marítimas de migración informal. Dentro de estos ejes de colaboración se menciona la necesidad de fortalecer la producción continua de información, permitiendo llenar vacíos en cifras y la articulación entre actores para establecer acciones en la protección de los migrantes.

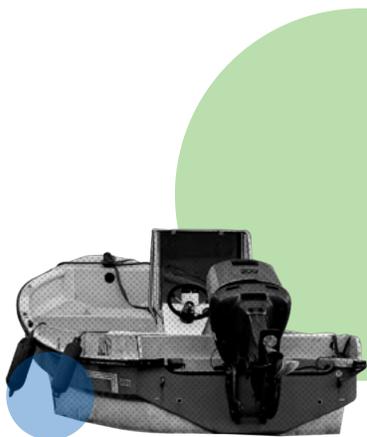
RUTAS MARÍTIMAS DE MIGRACIÓN INFORMAL CON TRÁNSITO POR COLOMBIA

Las transformaciones recientes de la dinámica migratoria en el continente, en donde Colombia es un paso estratégico para la población en tránsito, y en donde las rutas marítimas incrementan su flujo, nos obligan a prever los distintos escenarios y a actuar sobre evidencia con el fin de poder salvar vidas y permitir el tránsito digno y seguro de las personas.





PRESENTACIÓN



La motivación central de este estudio surge de la necesidad de visibilizar cómo las altas vulnerabilidades de la población migrante, en su proceso de tránsito, se incrementan exponencialmente en el marco de los movimientos marítimos o fluviales que realizan.

El estudio “Rutas marítimas de migración informal con tránsito por Colombia” es el resultado de un proceso de investigación conjunto entre Acción contra el Hambre y HEKS-EPER. El objetivo central es la comprensión de las dinámicas asociadas a las rutas marítimas de migración informal que hacen su paso por Colombia y los riesgos específicos que representan para la población en tránsito. La motivación central de este estudio surge de la necesidad de visibilizar cómo las altas vulnerabilidades de la población migrante, en su proceso de tránsito, se incrementan exponencialmente en el marco de los movimientos marítimos o fluviales que realizan.

El estudio se construye sobre una metodología mixta, partiendo de la recolección de información cualitativa y cuantitativa, de fuentes primarias y secundarias. En lo referente a las fuentes primarias, se estableció un proceso de triangulación entre actores (comunidades, instituciones, organizaciones humanitarias, entre otros), en donde por protección de estos, no se realizan menciones directas que pueden llevar a su identificación. Los vacíos mismos de información frente al fenómeno de migraciones marítimas, así como la falta de articulación y subregistro en cifras, deben identificarse como hallazgos relacionados con la invisibilización y la dificultad de generar información por cuenta de múltiples factores ambientales, sociales, institucionales y de protección.

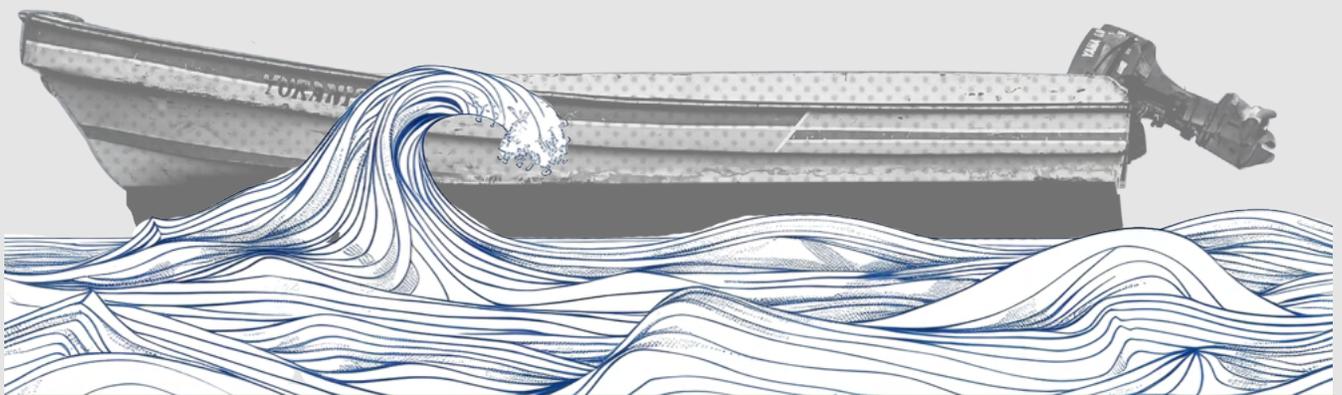
Las conclusiones del estudio se centran en señalar cómo las rutas marítimas de tránsito por Colombia son relevantes y bidireccionales, cobrando mayor importancia como parte de las dinámicas actuales

relacionadas con los flujos norte-sur (retorno) de migrantes. Así mismo, indicar cómo la imposibilidad de realizar el tránsito terrestre (relacionados con las dificultades, cierres e incremento de controles en las fronteras), pueden generar los incentivos para desplazamientos marítimos más precarios y con mayor exposición al riesgo. Adicional a ello, enfatizar en la importancia de visibilizar los distintos riesgos asociados a este tipo de desplazamientos marítimos, entre los que se encuentran no solo factores ambientales y del tipo de embarcaciones que se utilizan, sino el control que Grupos Armados No Estatales (GANE) desarrollan sobre estas rutas y la ausencia de información general que permita una trazabilidad sobre la población que utiliza dichas formas de movilización.

Como organizaciones humanitarias consideramos que este tipo de estudios permiten abrir un diálogo sobre las distintas potenciales intervenciones que se pueden realizar desde los distintos actores y ámbitos de actuación frente a un fenómeno de alta complejidad como son las rutas marítimas de migración informal. Dentro de estos posibles ejes de colaboración se menciona la necesidad de fortalecer la producción de información, permitiendo llenar vacíos en cifras y la articulación entre actores para establecer acciones en la protección de los migrantes. Las transformaciones recientes de la dinámica migratoria en el continente, en donde Colombia es un paso estratégico para la población en tránsito, y en donde las rutas marítimas incrementan su flujo, nos obligan a prever los distintos escenarios y a actuar sobre evidencia con el fin de poder salvar vidas y permitir el tránsito digno de las personas.

1.

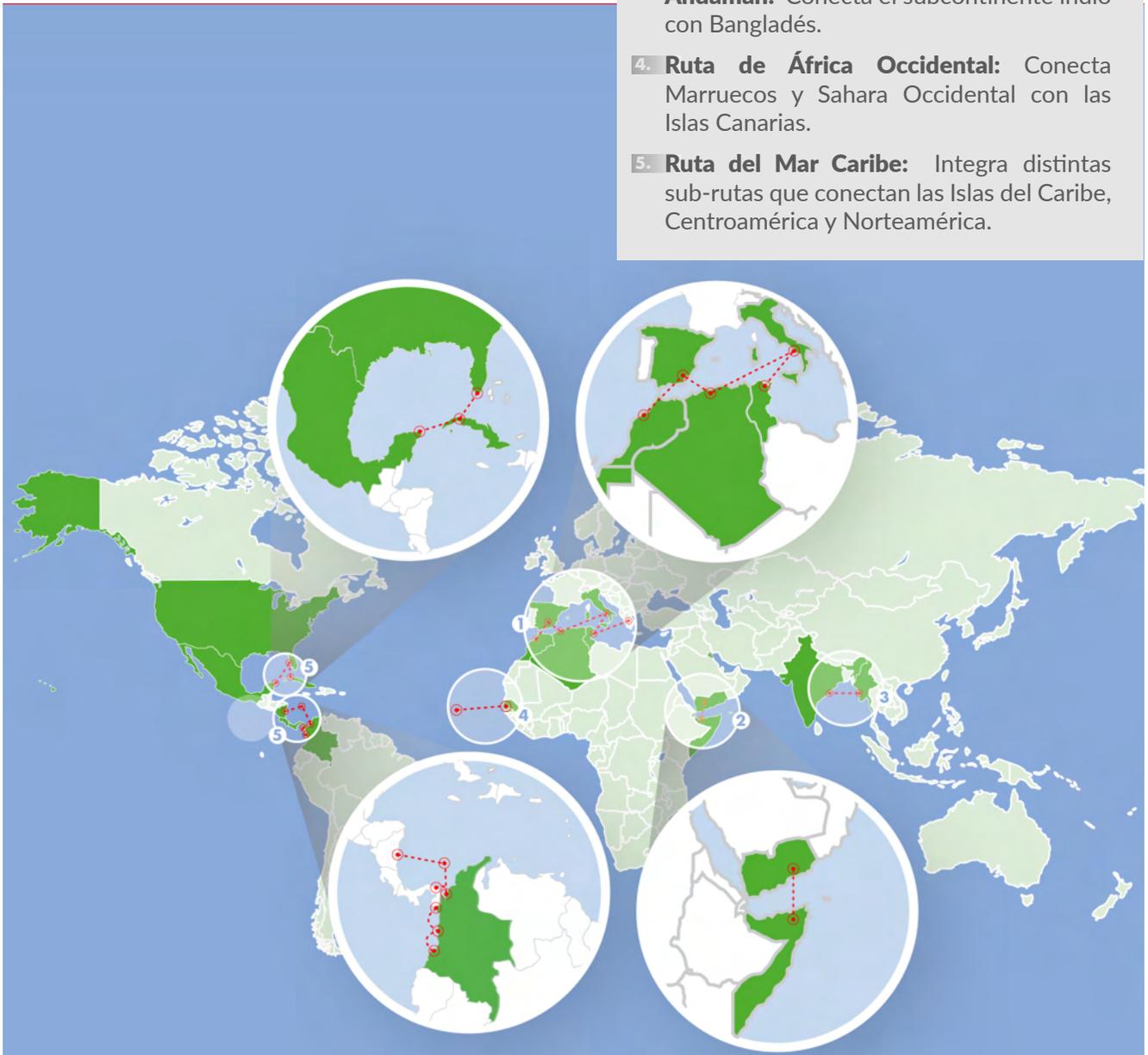
RUTAS MARÍTIMAS DE MIGRACIÓN INTERNACIONAL



El tránsito por vías marítimas o fluviales es un elemento presente en algunas de las principales rutas de migración informales a nivel global¹. Las rutas marítimas son parte de rutas más amplias y complejas, que integran pasos terrestres y en ocasiones aéreos y que varían según los contextos, recursos y características de la población en tránsito. Dentro de las principales rutas marítimas globales se encuentran²:

MAPA 1. PRINCIPALES RUTAS DE MIGRACIÓN MARÍTIMAS GLOBALES

- 1. Ruta Mediterránea:** La cual conecta al norte de África con el sur de Europa. Cuenta con rutas específicas como la Central (de Libia y Túnez a Italia y Malta), Oriental (de Turquía a Grecia) y Occidental (de Marruecos y Argelia a España).
- 2. Ruta Golfo de Adén y el Mar Rojo:** Conecta la región del Cuerno de África y la Península Arábiga.
- 3. Ruta de la Bahía de Bengala y Mar de Andamán:** Conecta el subcontinente indio con Bangladés.
- 4. Ruta de África Occidental:** Conecta Marruecos y Sahara Occidental con las Islas Canarias.
- 5. Ruta del Mar Caribe:** Integra distintas sub-rutas que conectan las Islas del Caribe, Centroamérica y Norteamérica.



Elaboración: Acción contra el Hambre/HEKS-EPER partiendo de información de MMC (2024) y OIM (2025)

¹ OIM (2025) *Informe sobre las migraciones en el mundo 2024*. Ginebra.

² MMC (2024) *Mixed Migration Review*. Mixed Migration Center. Geneva.

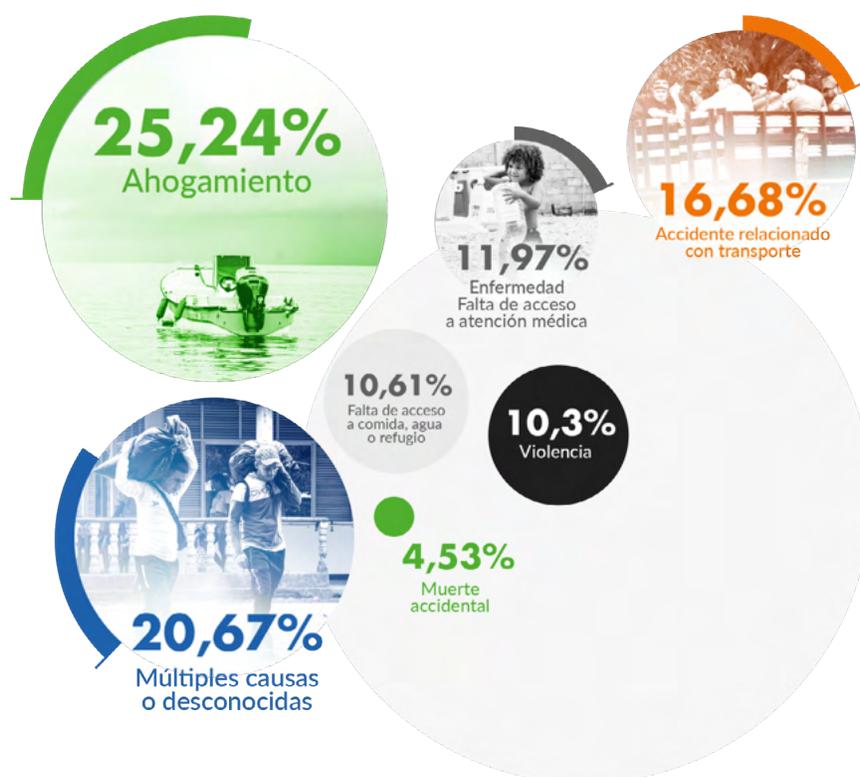
Las rutas marítimas de migración, a la par de su importancia dentro del tránsito de población a nivel global, son también los contextos de mayor riesgo en el desplazamiento que hacen los migrantes. Cifras globales de la Organización Internacional de Migraciones (OIM) relacionadas con la desaparición y/o muerte de migrantes en su proceso de tránsito, entre 2014 y 2024, señalan el ahogamiento, como la principal causa identificada de mortalidad entre población en tránsito (25,2%), seguido de causas mixtas o desconocidas (20,6%) (Gráfico 1)³.

En el caso de las rutas marítimas en el Mediterráneo (Norte de África-Europa) el ahogamiento es la causa señalada del 52% de las muertes o desapariciones de migrantes. **En el caso de El Darién, este porcentaje se encuentra en un 48,1%**⁴. Los pasos fluviales también generan múltiples desapariciones y muertes.

Un ejemplo de ello es el tránsito por el Río Bravo: en la frontera entre México y Estados Unidos, se ha reportado desde el 2014, la muerte o desaparición de 2.980 migrantes⁵.

Vale señalar que esta cifra de mortalidad puede ser mucho mayor ante el mismo subregistro que existe por cuenta de las condiciones precarias y riesgos en que se desarrollan estos desplazamientos. Así mismo, se encuentra la imposibilidad de contar con información por parte de familiares (que en muchos casos no tienen conocimiento específico de la ruta) y la imposibilidad de recuperación de cuerpos en medio de contextos marítimos⁶. La conexión de este tipo de desplazamientos marítimo/fluviales con redes de transporte informal, o redes de tráfico humano, incrementa las barreras frente a la disponibilidad de datos sobre flujos o accidentalidad.

GRÁFICA 1. CAUSAS DE MUERTE/DESAPARICIÓN DE MIGRANTES INFORMALES EN PROCESO DE TRÁNSITO- GLOBAL, 2014-2024



Elaboración: Acción contra el Hambre/HEKS-EPER partiendo información de MMC (2024) y OIM (2025)

³ OIM (2025) *Missing Migrant Project*. Database.

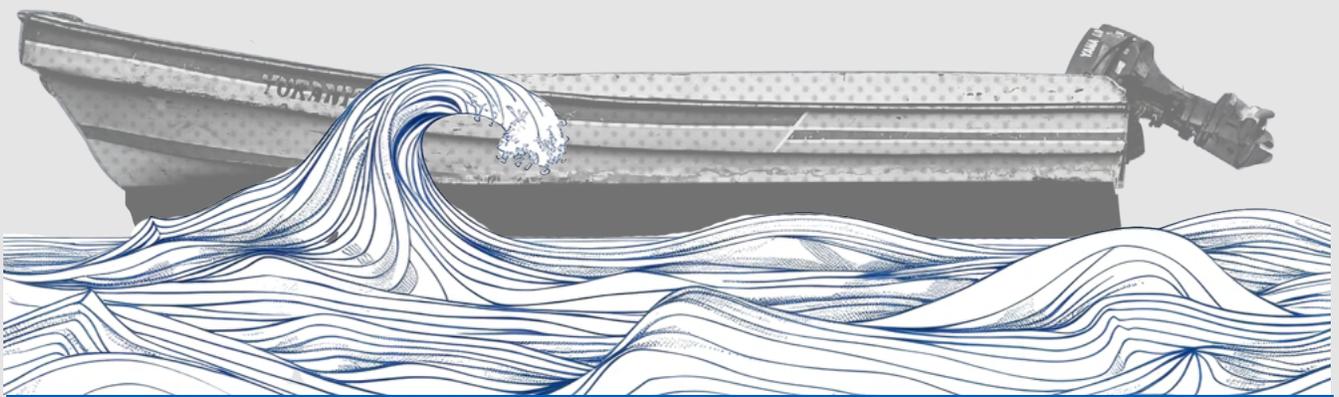
⁴ *Ibid.*

⁵ *Ibid.*

⁶ La OIM en su iniciativa de *Missing Migrant Project* señala como los datos con que cuenta en la desaparición o muerte de migrantes en su proceso de tránsito deben ser entendidos como, “la mejor forma de entender las cifras que se muestran es como una estimación mínima del número real de vidas humanas que se pierden durante la migración en todo el mundo” Fuente: OIM (2025) *Missing Migrant Project*. Database.

2.

CONTEXTO COLOMBIA: FLUJOS MIGRATORIOS Y NUEVAS DINÁMICAS



Como parte de las transformaciones políticas y migratorias internacionales, existe una reciente transformación de la dinámica migratoria global, que inicia en los últimos meses del 2024, y que evidencia una disminución en el tránsito sur-norte de migrantes (destino Centroamérica) y la aparición de un flujo norte-sur (retorno a Suramérica) que viene creciendo en intensidad. Estas transformaciones de las dinámicas globales impactan a Colombia por cuenta del rol geoestratégico que tiene el país en las rutas de conexión entre Suramérica y Centroamérica. Vale señalar que entre 2012-2024, según Migración Colombia, un total de 1.339.236 migrantes han realizado tránsito por Colombia⁷.

En lo referente al flujo sur-norte, la caída en el tránsito de migrantes por Colombia es significativa. En enero de 2025 se registró una disminución del 83% de este flujo, pasando solo 6.921 personas; esto en contraste con enero de 2024 en donde se registraron 41.527 migrantes. Puertos claves en el tránsito de migrantes en la ruta de El Darién, como son Turbo o Necoclí (Antioquia), experimentaron una disminución de 96,2% y 95,6% respectivamente en la población en tránsito por estos municipios en los meses de febrero (Gráfico 2)⁸.

GRÁFICO 2. MIGRANTES EN TRÁNSITO, FEBRERO 2024 Y 2025

TRÁNSITO MIGRANTES NECOCLÍ 2024-2025



TRÁNSITO MIGRANTES TURBO 2024-2025



Cada ícono representa 2.000 personas

Elaboración: Acción contra el Hambre/HEKS-EPER partiendo información Migración Colombia (2025)



Como parte de las transformaciones políticas y migratorias internacionales, existe una reciente transformación de la dinámica migratoria global, que inicia en los últimos meses del 2024, evidencia una disminución en el tránsito sur-norte de migrantes (destino Centroamérica) y la aparición de un flujo norte-sur (retorno a Suramérica) que viene creciendo en intensidad.

Esta disminución en el flujo sur-norte también se puede observar entre las distintas nacionalidades que hacen tránsito migratorio por Colombia. Entre febrero de 2024 y febrero de 2025, la población venezolana, principal grupo poblacional en tránsito por Colombia, presentó una disminución de -50,3%. Esta disminución también se dio en la población de China (-99%), Haití (-99%), Ecuador (-93%), Afganistán (-90,6%), Angola (-84%) y Perú (-84%)⁹.

Paralelo a estos descensos en el flujo sur-norte, se presenta un incremento en las brechas de registro del tránsito de migrantes entre Colombia y Panamá, especialmente en aumento desde los últimos meses de 2024¹⁰. Estas brechas significan que los números de salida registrados de Colombia, en la frontera colombo-panameña, encuentran una diferencia en los ingresos. Frente a un 13% de brecha en los registros en enero de 2024, enero de 2025 registró un 86% de brecha (Gráfico 3).

El subregistro es un dato significativo en el análisis del tránsito de migrantes, relacionado con factores como los cierres de frontera los bajos incentivos para el registro migratorio de la población, como parte de los cambios en las políticas de tránsito y los temores que esta población percibe frente a ellos.

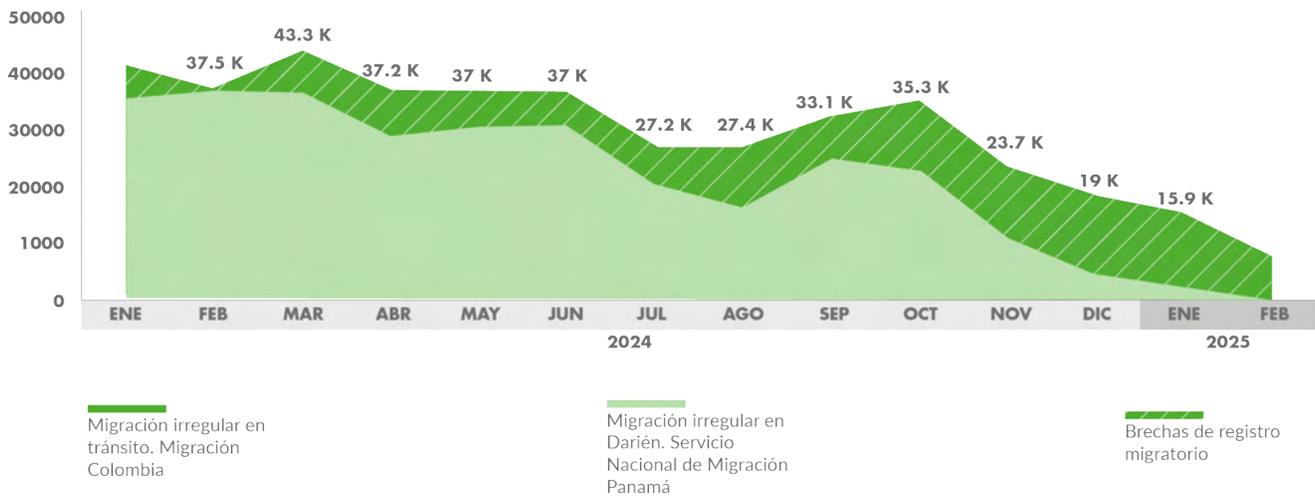
⁷Migración Colombia (2025) Migrantes Irregulares en Tránsito. Sistema de Información para el Monitoreo de Fenómeno Migratorio. Corte: febrero 2025.

⁸ Ibid.

⁹ Ibid.

¹⁰ Acción contra el Hambre (2025) Dinámica migratoria en la región del Darién. Flujo inverso norte-sur. Región de El Darién-Acandí. Información para la Acción: Análisis humanitario y de nuestra acción. Marzo 2025. Bogotá.

GRÁFICO 3. REGISTRO MIGRANTES COLOMBIA Y PANAMÁ, 2024-2025



Elaboración: Acción contra el Hambre/HEKS-EPER partiendo información Migración Colombia (2025) y Servicio Nacional de Migración Panamá (2025)

En contraposición a la disminución de los flujos sur-norte, la otra gran transformación reciente en la dinámica migratoria de tránsito por Colombia es la aparición y crecimiento de los flujos norte-sur (retorno o migración inversa). Desde febrero de 2025, Migración Colombia empieza a identificar los flujos migratorios informales de retorno como elementos significativos a monitorear. A corte de febrero 2025, estas cifras registraban un total de

476 migrantes en tránsito norte-sur, 20% son niños, niñas y adolescentes¹¹. Sin embargo, estas cifras oficiales presentan un subregistro, ya que, en el mismo monitoreo en campo en zonas como El Darién, los flujos de llegada muestran una tendencia al alza, presentando también cambios en medios y vías de transporte, como es el incremento del uso de rutas marítimas con relación a las terrestres, las cuales en el pasado eran las principales¹².



¹¹ Migración Colombia (2025) Migrantes Irregulares en Tránsito. Sistema de Información para el Monitoreo de Fenómeno Migratorio. Corte: febrero 2025.

¹² Acción contra el Hambre (2025) *Dinámica migratoria en la región del Darién. Flujo inverso norte-sur. Región del Darién-Acandí*. Información para la Acción: Análisis humanitario y de nuestra acción. Marzo 2025. Bogotá.

Las dinámicas del flujo norte-sur plantean retos adicionales por cuenta de los procesos de deterioro de condición en la salud y seguridad alimentaria de la población migrante, la cual en ocasiones debió transitar nuevamente de vuelta el paso selvático de El Darién u otras zonas del Chocó. El retorno norte-sur se realiza, en muchos casos sin los pocos recursos con que disponían para el primer tránsito sur-norte, por lo cual su condición de vulnerabilidad es aún mayor y la necesidad de una asistencia humanitaria

es urgente¹³. Existe un alto riesgo de revictimización en el tránsito norte-sur, ya que los migrantes deben volver a transitar zonas donde fueron víctimas de violencia en el tránsito sur-norte.

Así mismo, los cambios en los flujos migratorios norte-sur han modificado los puntos de llegada de la población en tránsito generando mayor presión en las zonas receptoras con limitadas capacidades institucionales para la respuesta humanitaria¹⁴.

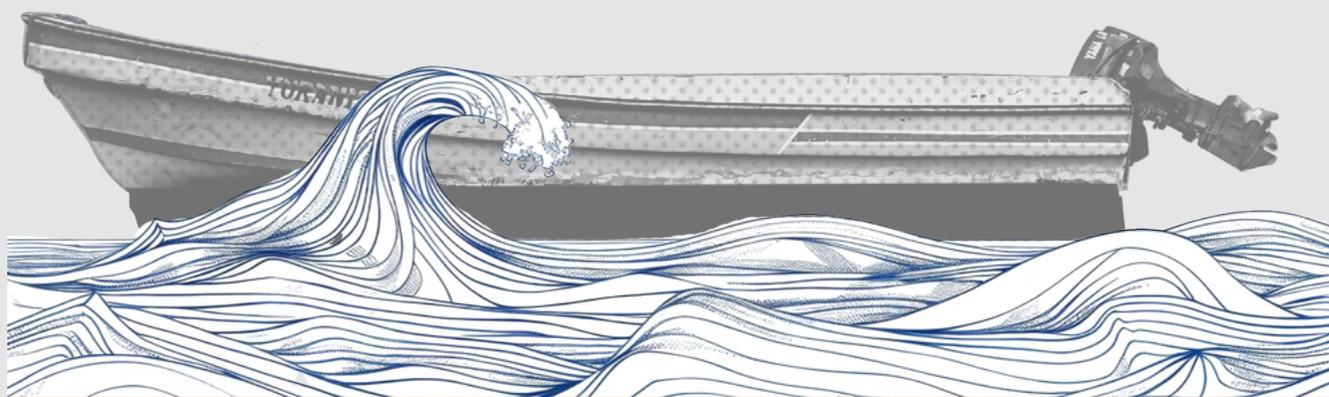


¹³ *Ibid.*

¹⁴ *Ibid.*

3.

RUTAS MARÍTIMAS DE MIGRACIÓN INFORMAL DE TRÁNSITO POR COLOMBIA



Un elemento fundamental frente a las rutas marítimas de migración informal por Colombia es la noción de que estas no son un fenómeno nuevo. Aunque con diferencias en sus características y volúmenes, las rutas marítimas son parte central de los procesos de tránsito pendular de la población en las fronteras, población colombiana que en medio del conflicto armado se refugió en países vecinos¹⁵, así como del flujo de población migrante en tránsito y en factores como el narcotráfico y la presencia de GANE.

Dentro de este tránsito, las rutas marítimas han sido claves por cuenta de la presencia privilegiada de Colombia en su conexión vía Mar Caribe y Océano Pacífico con Centroamérica. Colombia es el punto clave en el trayecto sur-norte del movimiento migratorio en América, con paso obligado a Panamá (Ruta Darién y Pacífico) y Nicaragua (Ruta Caribe), y dentro de todos estos trayectos necesariamente se realiza un tránsito por rutas marítimas.

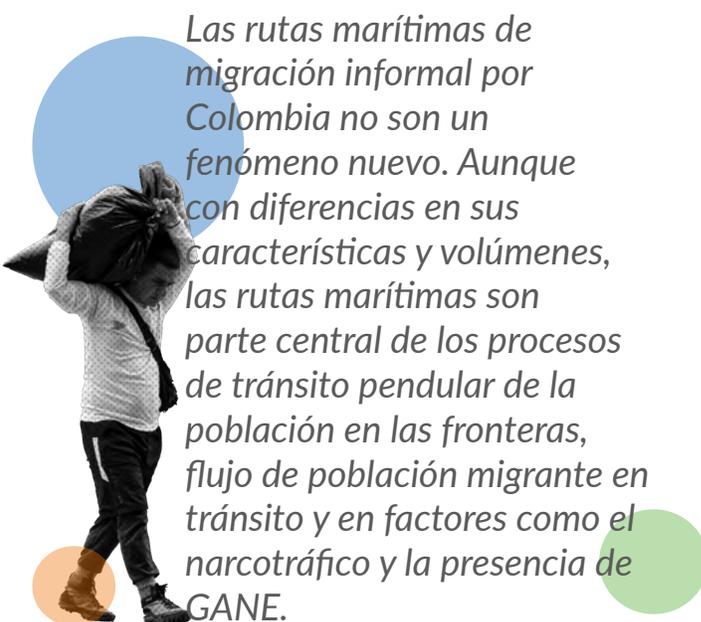
Sin embargo, es importante señalar como estas rutas marítimas no son homogéneas y que (como se profundizará en el capítulo referente a las rutas Caribe, Pacífico y Darién) debe entenderse en el marco de rutas más amplias (terrestres y en ocasiones aéreas), donde los recursos y características de los migrantes y territorios, determinan unas capacidades, riesgos y particularidades en este desplazamiento.

La presencia de distintos tipos de embarcaciones (desde lanchas rápidas, lanchas artesanales y buques de alto calado), hasta las particularidades del mar en temporadas específicas, constituyen aspectos esenciales en el análisis de estas rutas. De la misma forma la importancia de señalar las diferencias en las características y métodos de los actores que acompañan este tránsito marítimo de los migrantes.

Los vacíos y dificultades en la obtención de información hacen parte tanto de las características complejas de un fenómeno, como lo son estas rutas,

en su dimensión de informalidad y en ocasiones bajo control de GANE o relacionados con los mismos, como con las mismas características del desplazamiento marítimo, con altísimos riesgos por cuenta de las embarcaciones y formas en que se desarrolla este tránsito. Adicional a ello, los incentivos para el reporte de accidentes, muertes o desapariciones son bajos, ya que el desarrollo de actividades de transporte de población migrante se puede tipificar como delito con relación al artículo 188 del Código Penal colombiano¹⁶.

Frente a las cifras oficiales existentes es claro el riesgo que suponen las rutas marítimas de migración informal para la población en tránsito por Colombia. Entre 2015-2024 un total de 267 migrantes han sido registrados oficialmente como muertos o desaparecidos por ahogamiento, lo que representa el 48,11% del total de casos de migrantes muertos o desaparecidos en su tránsito por Colombia (Gráfico 4)¹⁷. Cabe mencionar que esta cifra es sin lugar a duda



¹⁵ Comisión de la Verdad (2022) Caso “Desplazamiento forzado transfronterizo, exilio y retorno de comunidades indígenas, afro y campesina de la frontera colombo-panameña”. Comisión para el esclarecimiento de la Verdad, la Convivencia y la No Repetición. Capítulo de Exilio. 2022.

¹⁶ “Código Penal Artículo 188. Del tráfico de migrantes. El que promueva, induzca, constriña, facilite, financie, colabore o de cualquier otra forma participe en la entrada o salida de personas del país, sin el cumplimiento de los requisitos legales, con el ánimo de lucrarse o cualquier otro provecho para sí o otra persona, incurrirá en prisión de noventa y seis (96) a ciento cuarenta y cuatro (144) meses y una multa de sesenta y seis punto sesenta y seis (66.66) a ciento cincuenta (150) salarios mínimos legales mensuales vigentes al momento de la sentencia condenatoria” Fuente: Código Penal Artículo 188. Republica de Colombia.

¹⁷ Cabe señalarse que, en estas cifras, parte de la base de datos de OIM, frente causa de muerte o desaparición de migrantes en tránsito se incluyen eventos marítimos y fluviales. Así mismo, el 95% de los reportes de los casos se encuentran documentados en la ruta de El Darién, y con pocos registros en rutas pacífico y caribe. Fuente: OIM (2025) Missing Migrant Project. Database.

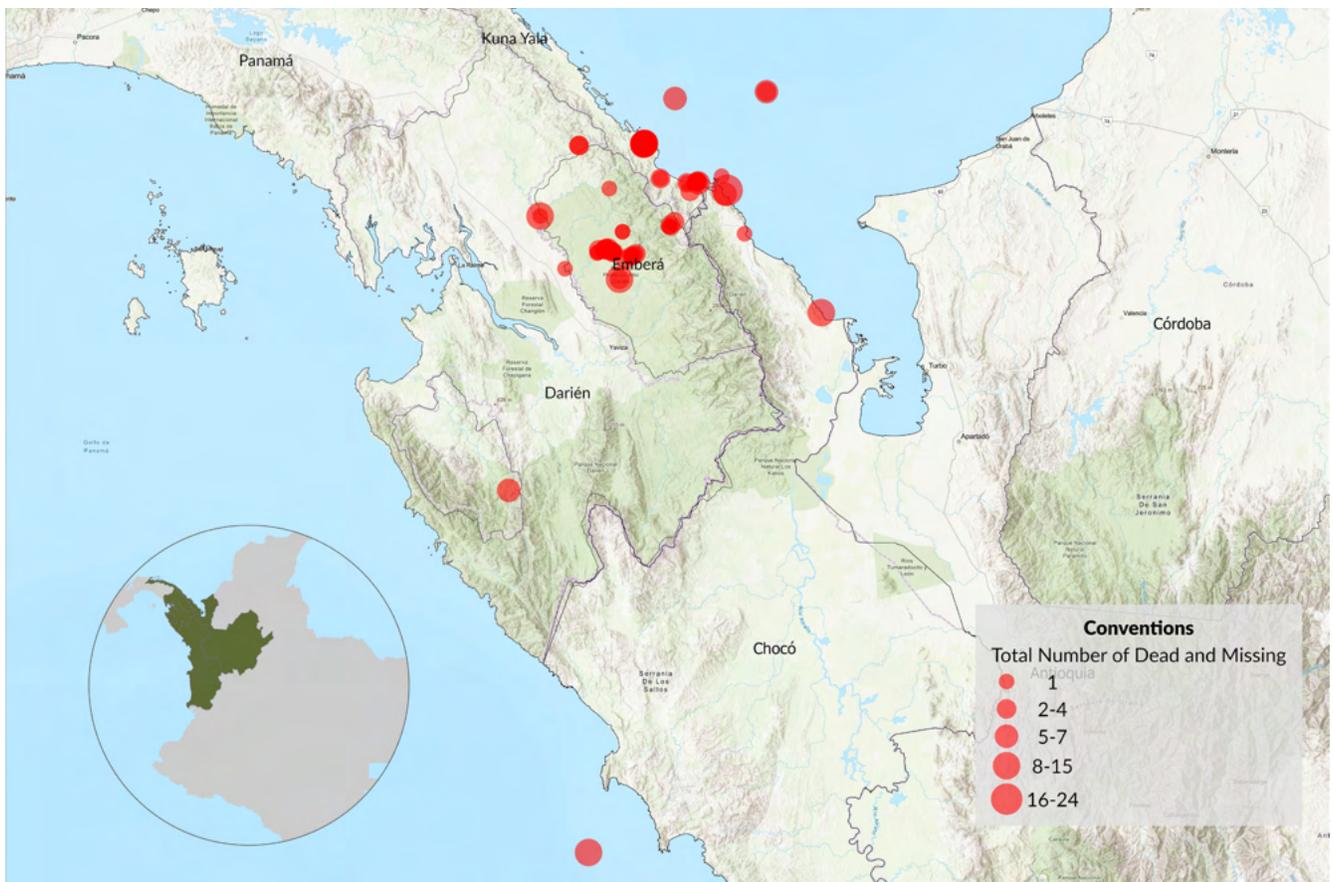
mucho mayor ante factores de subregistro o la misma invisibilidad de los migrantes en su tránsito, aún más en lo que corresponde a las rutas marítimas. Así mismo, ha existido un incremento progresivo de reportes de casos de muertes de migrantes por ahogamiento. Los años con mayor reporte de muertes o desaparición de migrantes son 2019 (38 casos), 2021 (47 casos), 2022 (39 casos) y 2024 (92 casos)¹⁸.

Un elemento para resaltar es que, de los 267 casos de Un elemento para resaltar es que, del total de casos de muerte por ahogamiento, 69% (184 casos) fueron registrados en Panamá y 31% (83) en Colombia¹⁹. Esta delimitación espacial de las muertes o desapariciones es compleja, en el caso especial de las rutas marítimas ya que, como se reporta por parte de fuentes primarias, en ciertas playas se encuentran de forma recurrente cadáveres sin identificar, que fueron arrastrados por la marea.

Partiendo de las dificultades y subregistros de las cifras sobre rutas marítimas de migración, entre las nacionalidades con mayor presencia de migrantes muertos o desaparecidos por causas asociadas a ahogamiento en su tránsito por Colombia se incluyen: Venezuela (15%), Afganistán (5%), Haití (4%) e India (3,4%). Se debe aclarar que en el 34% de los casos es imposible determinar la nacionalidad de los migrantes. Así mismo, entre los registros de migrantes desaparecidos o muertos en el paso por Colombia entre 2015-2024 se identifican el caso de 49 niños, niñas y adolescentes muertos por causas de ahogamiento²⁰.

Un elemento fundamental en la operación y reciente auge de las rutas marítimas de migración son las percepciones y motivaciones de la misma población en tránsito que las utiliza. A nivel general, los riesgos que representan estas rutas son invisibilizados, o

MAPA 2. UBICACIÓN MIGRANTES MUERTOS O DESAPARECIDOS EN SU TRÁNSITO POR CAUSAS RELACIONADAS CON AHOGAMIENTO-OIM(2025)



Elaboración: Acción contra el Hambre/HEKS-EPER partiendo información OIM (2025)

¹⁸ *Ibid.*

¹⁹ *Ibid.*

²⁰ OIM (2025) *Missing Migrant Project*. Database.

GRÁFICA 4. CASOS RESCATES MARÍTIMOS DE MIGRANTES EN COLOMBIA, 2024-2025

2024					2025
JUL	AGO	SEP	OCT	DIC	ENE
<p>RUTA CARIBE</p> <p>Tras el naufragio una embarcación cerca de Punta Sur, la Armada, en coordinación con la Fuerza Aérea Colombiana y la Dirección General Marítima, rescataron a 15 personas.</p> <p>Entre los rescatados habían ciudadanos de Colombia, Ecuador, Irán, Nicaragua, Kazajistán y Venezuela, incluyendo niños.</p>	<p>RUTA PACÍFICO</p> <p>La Armada de Colombia rescató a 28 migrantes provenientes de Bangladés, China, India y Sudáfrica en las aguas del Pacífico, en la región del Valle del Cauca.</p> <p>Estos migrantes estaban siendo transportados en condiciones precarias.</p>	<p>RUTA CARIBE</p> <p>8 migrantes venezolanos (6 adultos y 2 niños), fueron rescatados por la Armada Nacional de Colombia en la Isla Cayo Pescador Alburquerque, a 25 millas náuticas de San Andrés.</p> <p>Este es el segundo incidente registrado en el año en el que migrantes irregulares son abandonados en esta zona.</p>	<p>RUTA CARIBE</p> <p>En operación conjunta con la Fuerza Aérea Colombiana, la Armada interceptó una embarcación a 27 millas náuticas al suroeste de la isla de San Andrés.</p> <p>Se rescataron 22 migrantes de diferentes nacionalidades, entre ellos 17 adultos y 5 niños.</p> <p>Los migrantes eran originarios de Venezuela, China, Nepal y Colombia.</p>	<p>RUTA DARIÉN</p> <p>En operación de control marítimo, los Guardacostas interceptaron una embarcación cerca de Cabo Tiburón (Acandí-Chocó).</p> <p>A bordo 44 personas de diversas nacionalidades, provenientes de Afganistán, Ecuador, Congo, Eritrea, Ghana, India, Palestina, Perú, Somalia, Togo, Venezuela y Yemén.</p>	<p>RUTA DARIÉN</p> <p>La Armada Nacional rescató a 41 migrantes que se encontraban en una embarcación precaria con destino a Panamá.</p> <p>Dentro del grupo de migrantes se encontraban 7 niños.</p> <p>Nacionalidades encontradas: Armenia, India, Irán, Vietnam, Colombia.</p>

Elaboración: Acción contra el Hambre/HEKS-EPER, basado en revisión de prensa e información primaria

por lo menos no se encuentran tan claros para un número amplio de migrantes. La motivación central, en muchas ocasiones, se centra en la posibilidad de acortar tiempo en el desplazamiento o evitar el paso por contextos específicos.

En otros casos, las rutas marítimas se ven como opciones para población que no puede hacer el desplazamiento terrestre, como es el caso de niños, niñas, adultos mayores o mujeres embarazadas. En el trabajo de campo realizado, actores locales mencionan el riesgo que este tipo de desplazamientos marítimos podía representar para niños y adultos mayores, especialmente aquel realizado en lanchas rápidas o en las horas de la noche, puesto que en ocasiones no cuentan con salvavidas o conocimiento de nado. Adicional a ello, también mencionaban el riesgo para las mujeres gestantes, en donde el fuerte

movimiento de las embarcaciones podía tener un impacto negativo sobre el embarazo.

El auge reciente en la utilización de las rutas marítimas también tiene mucho que ver con la percepción misma de riesgo que encarna el paso terrestre por la región de El Darién. Esta percepción de riesgo frente al paso de la selva no es un factor casual, y se enmarca no solo en los testimonios, sino en las mismas cifras que la ubican como una ruta con múltiples riesgos en lo que respecta a la integridad de los migrantes, entre los que se encuentran muertes, desapariciones, robos y violencia sexual²¹. Este factor de temor, frente al tránsito terrestre por la selva de El Darién, posicionó a las rutas marítimas del Pacífico o el Caribe (partiendo de San Andrés Islas) como vías atractivas para los migrantes que buscaban reducir el riesgo en el tránsito y que contaban con mayores recursos.

²¹ Acción contra el Hambre (2023) *Darién. Situación de Flujos Migratorios Mixtos*. Informe. Bogotá. Septiembre 2023.

²² "Uno de los elementos identificados en el dialogo con distintos actores y grupos de viaje, es que, dependiendo de la capacidad adquisitiva de las personas, es posible tomar una "ruta VIP", la cual supone ahorrar 8 horas de trayecto terrestre e implica menor esfuerzo físico. La ruta inicia con un trayecto fluvial en embarcaciones desde Capurganá (Colombia) hasta Punta Carreto (Panamá); desde allí las personas emprenden el recorrido caminando a través de la selva durante 2 a 4 días. Para este recorrido cuentan con acompañamiento especial de "guías". Esta ruta supone los costos más altos para su acceso. Su precio puede oscilar entre 400 y 500 dólares". Fuente: Acción contra el Hambre (2023) *Darién. Situación de Flujos Migratorios Mixtos*. Informe. Bogotá. Septiembre 2023.

Es importante resaltar que, como en el caso general de los procesos de tránsito de migrantes, la elección de rutas y el modo en que se desarrolla el tránsito dentro de las mismas no es homogéneo entre las distintas poblaciones, y los recursos determinan, en la mayoría de los casos, la exposición a riesgos que puedan enfrentar en el trayecto. Un ejemplo claro de ello es ver cómo las rutas marítimas aparecían como parte de las “Rutas VIP” en El Darién, en donde el desplazamiento marítimo permitía reducir los tiempos de recorrido y exposición a riesgos del tránsito terrestre prolongado por la selva²². Estos recorridos marítimos suponían significativamente mayores costos y con ello estaba restringido para un número más reducido de población migrante.

Recientemente estas rutas marítimas incrementan su importancia dentro de los flujos de migración norte-sur. Estas transformaciones, enmarcadas en el aumento de las operaciones de control y deportación, la suspensión de las operaciones para la solicitud de asilo y la revocación del Estatuto de Protección

Temporal en Estados Unidos (destino principal para 96% de la población en tránsito) han generado el flujo norte-sur desde la frontera mexicana, donde un número significativo hace tránsito por Colombia.

En el caso del tránsito migratorio entre Panamá y Colombia, la fuerte presión que las autoridades panameñas vienen imponiendo en la frontera desde inicios de 2024, ha supuesto un incentivo para que los migrantes utilicen nuevas rutas para evitar los controles oficiales²³. A esto se suma las declaraciones del cierre oficial del paso por El Darién²⁴, lo que ha llevado a clausurar los campamentos de recepción de migrantes de Bajo Chiquito y Lajas Blancas, en donde se han retirado las pocas organizaciones humanitarias que realizaban atención a la población que había superado su paso por El Darién. A marzo de 2025, solo continúa abierto el campamento de San Vicente, el cual está destinado a la población deportada o migrantes que se niegan a abandonar este espacio por cuenta del temor de retornar a sus países de origen por amenazas contra su vida (Mapa 3).

Un elemento fundamental en la operación y reciente auge de las rutas marítimas de migración, son las percepciones y motivaciones de la misma población en tránsito que las utiliza. A nivel general, los riesgos que representan estas rutas son invisibilizados, o por lo menos no se encuentran tan claros para un número amplio de migrantes. La motivación central, en muchas ocasiones, se centra en la posibilidad de acortar tiempo en el desplazamiento o evitar el paso por contextos específicos.



²³ *Ibid.*

²⁴ El País (2025) “Panamá anuncia el cierre de la ruta del Tapón del Darién por la que han cruzado más de un millón de inmigrantes camino a Estados Unidos” 13.05.2025.

MAPA 3. RUTAS DE MIGRACIÓN EN EL DARIÉN, 2023



Elaboración: Acción contra el Hambre (2023)

Dentro de esta nueva dinámica en la frontera colombo-panameña, las rutas marítimas empiezan a ser utilizadas como vía oficial de retorno desde Panamá hacia Colombia, partiendo desde puertos en el Caribe como Miramar o San Blas. Cerrado el paso terrestre por la frontera en El Darién, el transporte marítimo aparece como la estrategia oficial de retorno de los migrantes presentes en Panamá, pero en donde las problemáticas y barreras están presentes en los siguientes puntos.

En primer lugar, los costos que supone este transporte para una población retornada (flujo norte-sur), y que puede llegar a superar los 200 dólares por persona hasta la frontera colombiana, los cuales en muchos casos se encuentran fuera de su capacidad de pago, más aún cuando estos migrantes retornan en grupos familiares. Esto hace que se produzca el represamiento de migrantes en contextos en donde no se cuenta con las capacidades de realizar una debida atención a esta población en altos niveles de vulnerabilidad²⁵.

En segundo lugar, los cuestionamientos sobre las condiciones de las embarcaciones que desarrollan este transporte, donde recientemente ocurrió un caso de naufragio de una embarcación que transportaba migrantes desde San Blas a Puerto Obaldía, con la muerte de una niña menor de edad de nacionalidad venezolana²⁶. Partiendo de este evento el gobierno panameño se encuentra realizando cambios en los procesos de transporte, pero persisten cuestionamientos sobre las garantías que dicho transporte marítimo pueda suponer para la integridad de la población migrante.

En tercer lugar, puede generarse el escenario donde los controles de las autoridades panameñas sean un incentivo en el desarrollo de otras rutas marítimas, como es el caso del Pacífico. Estas rutas suponen una exposición aún mayor a riesgos ambientales y de seguridad para la población migrante. Estos temores pueden verse justificados en el aumento del flujo norte-sur en la Ruta Pacífico, donde se registra la llegada de población migrante proveniente de Panamá a municipios colombianos como Juradó (Chocó).

²⁵ OIM, ACNUR & UNICEF (2025) SITREP Miramar. Reporte conjunto. 11.03.2025.

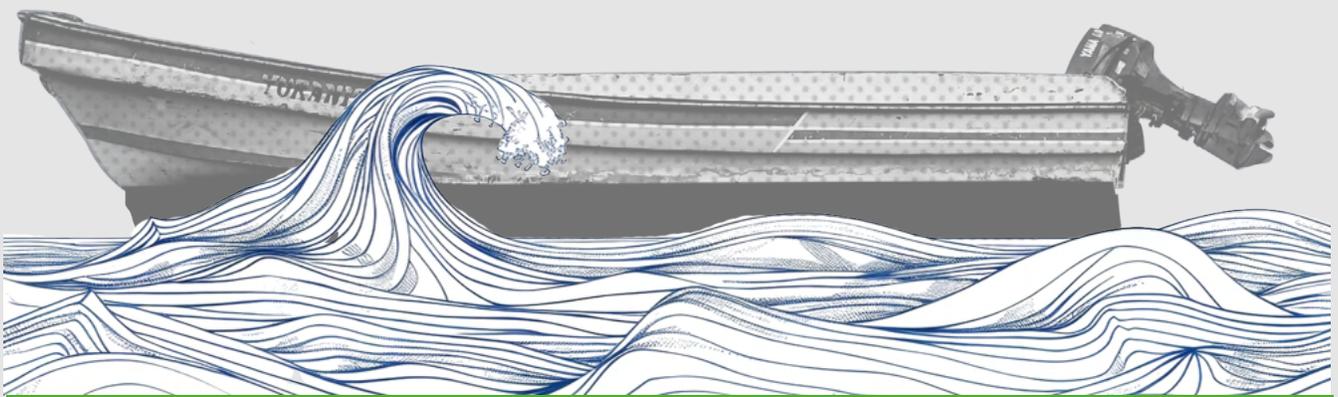
²⁶ BBC (2025) "Es mucho peor que cruzar el Darién": las peligrosas rutas marítimas desde Panamá a Colombia que usan los migrantes venezolanos que regresan a su país" 06.03.2025.

Dentro de esta nueva dinámica en la frontera colombo-panameña, las rutas marítimas empiezan a ser utilizadas como vía oficial de retorno desde Panamá hacia Colombia. Cerrado el paso terrestre por la frontera en El Darién, el transporte marítimo aparece como la estrategia oficial de retorno de los migrantes presentes en Panamá, pero en donde los riesgos de la población migrante que utiliza estas rutas deben visibilizarse.



4.

**CAPACIDADES
INSTITUCIONALES,
PROBLEMÁTICAS SOCIALES
Y RETOS DE SEGURIDAD:
FACTORES CLAVES EN EL
ANÁLISIS DE LAS RUTAS
MARÍTIMAS DE MIGRACIÓN EN
COLOMBIA**



El desarrollo de las rutas marítimas de migración informal en Colombia no son solo el resultado de la posición estratégica del país, como es el tránsito de Suramérica a Centroamérica, sino también de distintos factores contextuales que facilitan el funcionamiento de estos corredores marítimos. Entre estos factores se encuentran: a) limitaciones en la presencia y capacidad institucional, b) pobreza y problemáticas sociales y c) dinámicas del conflicto armado colombiano y economías del conflicto.

Frente a las capacidades institucionales, la presencia de organismos estatales en gran parte de estos territorios costeros o marítimos colombianos es limitada, o en ocasiones nula. Colombia tiene 892.118 km² de mar, lo que equivale al 45% de su territorio total y lo que supone un reto frente a una presencia permanente²⁷. En el caso del pacífico colombiano y las zonas costeras, los retos se incrementan por cuenta de los obstáculos en el acceso a estos territorios, los cuales cuentan con limitada o nula conectividad vial. A nivel general, el estado colombiano históricamente ha permitido el flujo natural de migrantes en los corredores de fronteras, en muchos casos, ante la misma limitada capacidad de manejo de estos tránsitos. A estos retos de la presencia institucional en zonas marítimas o costeras, se suman factores como la presencia y control territorial que en muchos contextos desarrollan los GANE y/o estructuras criminales.

Las zonas por las cuales transitan las rutas marítimas también cuentan con múltiples problemáticas asociadas a factores de pobreza y limitaciones en el acceso y servicios para las poblaciones locales. Territorios como el departamento del Chocó, punto clave en las Rutas Pacífico y Darién, presentan algunos de los indicadores más profundos de pobreza e inseguridad alimentaria en Colombia²⁸. Dentro de estas zonas, el fenómeno de la migración, especialmente en municipios de paso de rutas terrestres y/o marítimas, se ha convertido en una economía de importancia en lo local, tanto en zonas urbanas como rurales²⁹.

Recientemente la disminución de los flujos sur-norte de migrantes han generado un impacto económico

sobre ciertas comunidades locales fuertemente dependiente de actividades alrededor de la migración como medios de vida. Un ejemplo de ello es el municipio de Necoclí, punto clave en la entrada a El Darién, que en 2024 tuvo el tránsito de 205.700 migrantes, cifra 4 veces superior al total de población del municipio (45.503 habitantes). Actualmente la falta de flujo ha generado el cierre de establecimientos comerciales e impactado fuertemente el comercio informal que dependía de la población que se embarcaba en el municipio hacia El Darién. Este mismo impacto se pudo documentar en municipios de la Ruta Pacífico, los cuales también generaron dependencia de estas economías de la migración durante los últimos años.

Finalmente, no se puede dejar de lado que factores como la presencia del conflicto armado y las economías mismas del conflicto, interactúan directamente con estas rutas marítimas migratorias informales. Las fronteras, y dentro de ellas también las rutas marítimas, tiene un alto valor geoestratégico para los GANE, como parte de corredores de movilidad para personas y recursos. En este caso, la sobreposición entre estas rutas de migración marítima y las rutas de narcotráfico son significativas; los procesos y recursos mismos derivados del tránsito de migrantes, en muchas ocasiones llegan a estar controlados por estos actores. Es por ello que muchas de estas rutas marítimas deliberadamente son invisibilizadas y el acceso a las mismas restringido.

De la mano de la disminución de los flujos sur-norte de migración y el incremento de estos en sentido norte-sur (retorno), se han identificado cambios en el involucramiento de estos GANE en las rutas migratorias terrestres y marítimas. De una previa participación en los flujos sur-norte, especialmente en el territorio fronterizo colombiano, en el flujo norte-sur, a la fecha, parece que el involucramiento de estos actores ha disminuido y, en el caso de Colombia, la regulación que se establecía a estos flujos se ha detenido o reducido. El cierre de los campamentos en el trayecto colombiano de El Darién, en sentido sur-norte, así como las restricciones en la movilidad o expulsión de población migrante en ciertos territorios de tránsito, muestran notables transformaciones en desarrollo en los distintos contextos locales.

²⁷ INVEMAR (2022) "Colombia 50% de mar". Boletín. 19.10.2022.

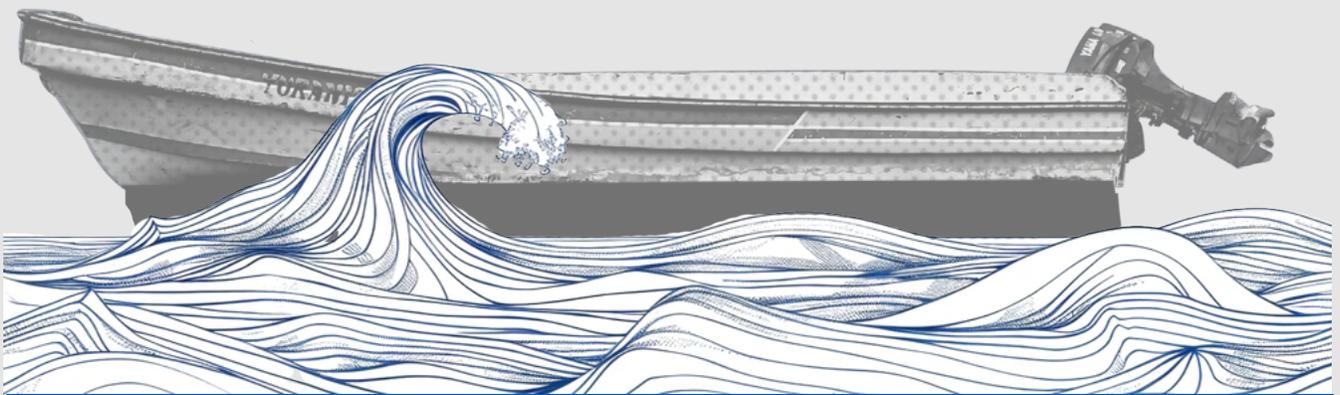
²⁸ Frente al 25% de inseguridad alimentaria presente en Colombia a 2024, el Chocó presenta un 40% de inseguridad alimentaria.

²⁹ Acción contra el Hambre (2023) Darién. Situación de Flujos Migratorios Mixtos. Informe. Bogotá. Septiembre 2023.

³⁰ DANE (2024) Censo poblacional. 2024. Base de datos; Migración Colombia (2025) Migrantes Irregulares en Tránsito. Sistema de Información para el Monitoreo de Fenómeno Migratorio. Corte: febrero 2025.

5.

CARIBE, DARIÉN Y PACÍFICO: RUTAS MARÍTIMAS DE MIGRACIÓN INFORMAL EN COLOMBIA



Desde la recolección de fuentes primarias y secundarias se puede señalar que Colombia cuenta a la fecha con tres rutas marítimas de migración informales (Caribe, Pacífico y Darién), las cuales surgen de la ubicación estratégica del país en el tránsito a Centroamérica

y la posibilidad de establecer dicho desplazamiento por medio del Mar Caribe o el Océano Pacífico. Las características de estas rutas varían, en cuanto a visibilidad, riesgos, costos y actores que median en los procesos de tránsito.

MAPA 4. RUTAS MARÍTIMAS DE MIGRACIÓN INFORMAL CON TRÁNSITO POR COLOMBIA, 2025



Elaboración: Acción contra el Hambre/HEKS-EPER

RUTA CARIBE

La ruta Caribe es aquella que conecta a San Andrés Islas (archipiélago colombiano ubicado en el Caribe), con Centroamérica, específicamente Nicaragua, con llegada a zonas como Bluefields o Corn Island. Es una ruta marítima histórica no solo en lo que respecta a la conexión e intercambio mismo de la población local, sino también en lo que corresponde al narcotráfico desde los años ochenta hasta la fecha. Frente a las características de la ruta, esta es una ruta aérea-marítima, ya que el acceso a la isla de San Andrés se da vía vuelo comercial, desde ciudades como Bogotá o Medellín, para luego hacer un desplazamiento marítimo hacia distintos puntos en Nicaragua, que puede tomar de 2 a 4 horas, según la embarcación. El acceso marítimo de población migrante directamente a San Andrés desde puertos como Cartagena o Barranquilla es, según actores consultados, mínimo o nulo.

La denominación de “Ruta VIP”, en el desplazamiento San Andrés-Nicaragua, deriva de los costos de la utilización de ésta, por cuanto se debe contar con transporte aéreo, alojamiento y recursos para el desplazamiento marítimo. El incentivo principal en la utilización de la ruta ha sido evitar el tránsito por El Darién. Los costos de traslado entre San Andrés y Nicaragua se ubican entre 1.500 y 3.000 USD por persona. Por estas razones, esta ruta es utilizada por migrantes de altos recursos financieros y es heterogénea en lo referente a nacionalidades, edades y géneros de población en tránsito.

Aunque existen registros oficiales de identificación de migración informal por San Andrés desde el año 2014, con algunos picos en los años 2016 (92 personas) y 2018 (105 personas), el crecimiento exponencial en el tránsito por esta ruta se da entre

MAPA 5. RUTAS MARÍTIMAS CARIBE DE MIGRACIÓN INFORMAL



Elaboración: Acción contra el Hambre/HEKS-EPER

el año 2021 y 2022, pasando de 15 a 568 personas³¹, con un incremento en ese año de 3.820%. El marco turístico, predominante de la isla, invisibiliza a la población migrante que se encuentra en espera a los desplazamientos, por lo cual posiblemente puede existir un subregistro significativo. Cabe señalar que toda esta población estaba en espera de realizar el desplazamiento marítimo a distintos puntos de Nicaragua siendo la única ruta posible desde San Andrés Islas.

Las cifras de rescate de migrantes por parte de la Armada de Colombia, en medio de operaciones marítimas, revelan cifras aún mayores del tránsito de migrantes. El 2022 fue el año con mayor número de

rescates de migrantes en embarcaciones con un total de 711 personas, seguido del 2023 (453 personas) y 2024 (273 personas). Entre las nacionalidades de los rescatados se encontraban: Venezuela, Argentina, Ecuador, Cuba, República Dominicana, Uzbekistán, Colombia, Chile, China, Azerbaiyán, Perú, Vietnam e India³². A febrero de 2025, no se registraban dinámicas de flujo norte-sur con llegada a la isla, pero este fenómeno no se descarta de forma futura.

Entre los migrantes desaparecidos en eventos de presuntos naufragios, en el año 2022 se registraron 59 casos, 38 casos en el 2023, y 4 casos en el 2024. De esta población el 86% tenía nacionalidad venezolana, seguidos de colombiana (7%) y dominicana (2%)³³.

CARACTERÍSTICAS DE LA RUTA



PUNTOS CLAVE

San Andrés (Colombia), Corn Island y Bluefields (Nicaragua).



TIPOS DE RUTA

Aérea y Marítima



PRERREQUISITOS PARA ACCESO A RUTA

El acceso aéreo a San Andrés es un punto clave y el cual limita la utilización de esta ruta por los costos.



CARACTERÍSTICAS EMBARCACIONES

Lanchas rápidas, embarcaciones turísticas.



TIPOLOGÍA MIGRANTE

Migrantes con mayores recursos financieros, variado en edad, género y nacionalidad.



COSTOS

1.500 a 3.000 USD (solo traslado marítimo San Andrés - Nicaragua).



RIESGOS

Hundimiento de embarcaciones, abandono de migrantes en Cayos, ahogamiento.



BIDIRECCIONAL

Por ahora no existen reportes sobre este flujo bidireccional, encontrándose más orientada al flujo hacia Centroamérica.



CONTROL SOBRE LA RUTA

Existe un control territorial, por ser una ruta estratégica del narcotráfico, pero no tan explícito como en otros contextos. Se menciona el ingreso de estructuras nicaragüenses directamente ofreciendo servicios a migrantes en San Andrés.

³¹ Migración Colombia (2025) Migrantes Irregulares en Tránsito. Sistema de Información para el Monitoreo de Fenómeno Migratorio. Corte: febrero 2025.

³² Información trabajo de campo. San Andrés Islas. Febrero 2025.

³³ Migración Colombia (2025) Migrantes Irregulares en Tránsito. Sistema de Información para el Monitoreo de Fenómeno Migratorio. Corte: febrero 2025.

Los reportes oficiales establecen una caída progresiva en las intercepciones de embarcaciones y el número de migrantes rescatados, así como capturas de estructuras dedicadas a estas actividades; pero las cifras también deben interpretarse desde la reducción en la capacidad operativa de las autoridades colombianas en procesos de patrullaje en la zona.

En lo referente a las embarcaciones que se utilizan en los desplazamientos, esta es una ruta que cuenta con una capacidad instalada en el manejo de embarcaciones y lanchas rápidas, relacionadas directamente con el intercambio y servicios turísticos, pero también con economías ilícitas. No existe una periodicidad de las salidas, ya que estos recorridos se realizan tanto en horas nocturnas (como es el caso de las lanchas rápidas) como diurno (embarcaciones de turismo). Así mismo, no existe en esta ruta la percepción de un control hegemónico por parte de un GANE o actor específico, y la regulación de los viajes parece estar abierta también a actores continentales, como es el caso de individuos nicaragüenses.

Frente a los riesgos que representa esta ruta, existen riesgos tanto por las condiciones meteorológicas en la navegación, como por las mismas condiciones de las embarcaciones que cubren estos trayectos, que pueden generar naufragio en medio del desplazamiento. De igual forma, se han registrado distintos casos en donde los migrantes son abandonados en cayos o islotes por los responsables de las embarcaciones por distintos motivos, entre ellos el temor a ser capturados por las autoridades por tráfico de migrantes.



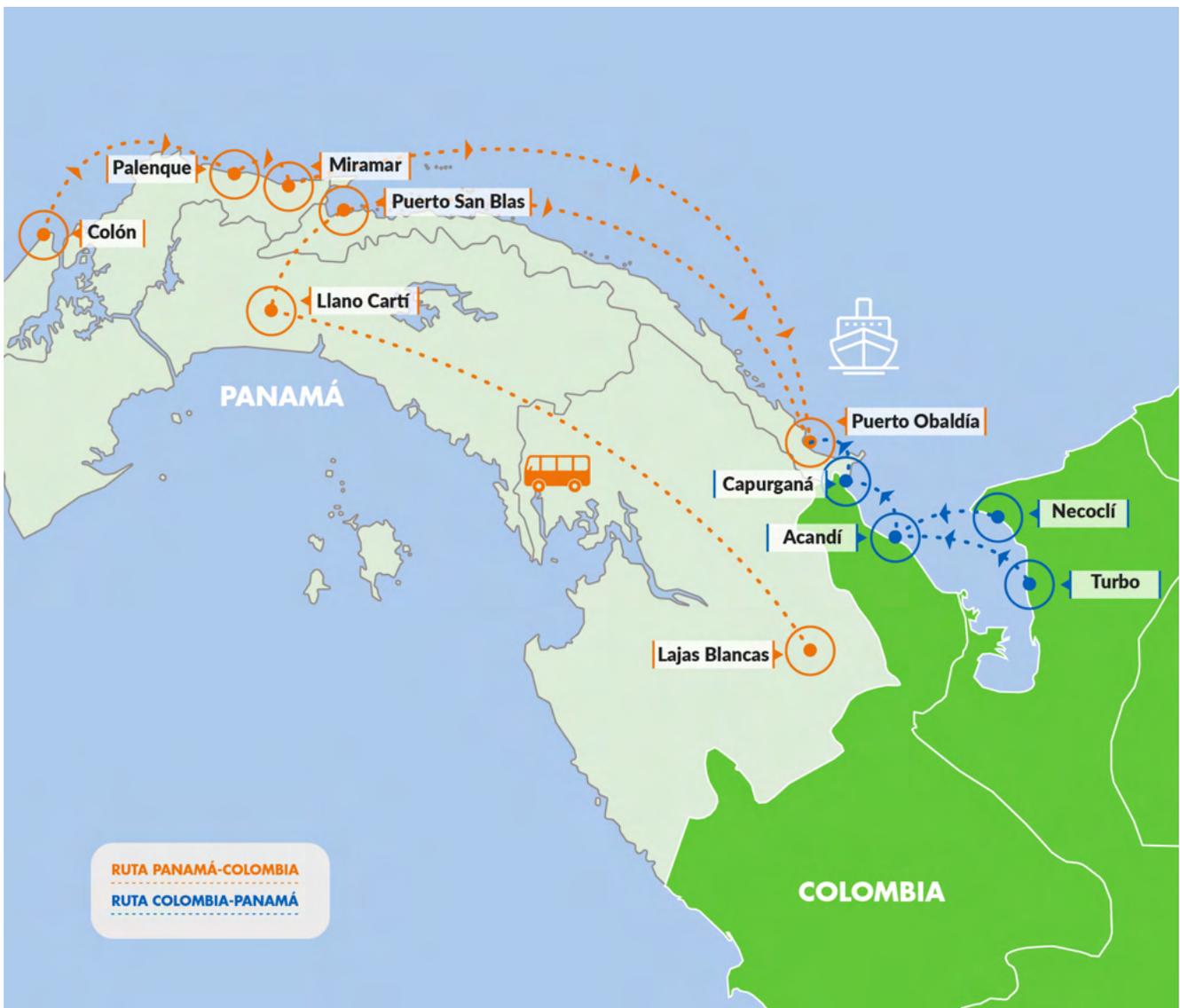
RUTA DARIÉN

La Ruta Darién cubre el recorrido que conecta los municipios de Necoclí y Turbo (Antioquia), con Acandí y Capurganá (Chocó) en lo que representa la entrada a la región de El Darién, y con ello el tránsito a Panamá, a zonas como Puerto Obaldía o Carrete, entre otros. Vale señalar que en el recorrido que se haga en esta ruta existen distintas combinaciones entre los desplazamientos terrestres, marítimos y fluviales. En las distintas rutas, la elección sobre el desplazamiento esta mediada por los recursos con que disponga el migrante. El transporte a Necoclí, principal puerto, se desarrolla en vehículos desde ciudades como Montería (con acceso aéreo o terrestre), así como de otras ciudades del interior de Colombia.

Los desplazamientos marítimos juegan un papel principal en esta ruta ya que, en el trayecto Turbo/ Necoclí a Acandí/Capurganá, los grupos de migrantes, indistinto de sus recursos, necesariamente utilizan el transporte marítimo el cual tiene un costo de 80 USD. Sin embargo, para un amplio número de migrantes, el costo del pasaje marítimo es una barrera significativa para continuar el tránsito y ha sido una de las causas de previos procesos de represamiento de esta población, generando la necesidad de establecer estrategias de asistencia humanitaria en estas zonas.

Posteriormente al arribo a Acandí/Capurganá se produce una segmentación entre los grupos de

MAPA 6. RUTAS MARÍTIMAS DARIÉN DE MIGRACIÓN INFORMAL



Elaboración: Acción contra el Hambre/HEKS-EPER

migrantes en lo referente a la elección de rutas terrestres o marítimas para cruzar El Darién. Las rutas terrestres cuentan con mayor duración, de 2 a 6 días según las condiciones meteorológicas y el recorrido, mientras que, las rutas marítimas, pueden reducir el tiempo de tránsito de 1 a 2 días. Estas rutas marítimas principalmente salen del corregimiento de Capurganá o Sapzurro (Colombia), hacia Playas como Carrete o Puerto Obaldía (Panamá)³⁴.

Dentro del recorrido de El Darién las rutas marítimas son consideradas “VIP” por cuenta del ahorro que estas representan no solo en tiempo, recorrido y desgaste físico, sino en limitar la exposición al riesgo que supone el tránsito terrestre por la selva. Los costos de este desplazamiento marítimo, que rondan los 1.500 USD por persona, limitan considerablemente el acceso que tienen el grueso de población migrante a este tipo de transporte.

Entre las cifras del tránsito marítimo de población migrante por El Darién existe un registro del tránsito entre Turbo/Necoclí y Acandí/Capurganá, que es un proceso formal y vigilado por instituciones colombianas, y que en el 2024 sumaron 266.700 migrantes movilizándose por esta vía³⁵. A los migrantes se les solicita realizar un registro migratorio de salida en estos municipios, sin el cual no pueden embarcarse. Sin embargo, las cifras de tránsito de migrantes en las rutas marítimas paralelas, ya sea directamente desde Necoclí, Turbo, Acandí o Capurganá a distintos lugares en Panamá, son limitadas.

Entre las cifras que pueden ser mencionadas frente a rutas marítimas en El Darién se encuentran los migrantes rescatados por la Armada de Colombia, en donde los mayores números se hallaron en el año 2021 con 104 personas, seguido del 2023, 89 personas,

CARACTERÍSTICAS DE LA RUTA



PUNTOS CLAVE

Turbo, Necoclí, Capurganá, Acandí (Colombia), Puerto San Blás y Puerto Obaldía (Panamá).



TIPOS DE RUTA

Terrestre – Marítima - Fluvial.



PRERREQUISITOS PARA ACCESO A RUTA

Es la ruta con mayor posibilidad de acceso por cuenta de costos, pero aun así existe el filtro de paso marítimo.



CARACTERÍSTICAS EMBARCACIONES

Lanchas rápidas, embarcaciones comerciales (Necoclí-Acandí, Capurganá).



TIPOLOGÍA MIGRANTE

Una amplia gama de migrantes de distintas nacionalidades y recursos financieros.



COSTOS

80 USD (Necoclí-Acandí), y 1.500 USD (de Capurganá, Colombia a Carrete, Panamá).



RIESGOS

Hundimiento de embarcaciones, ahogamiento.



CONTROL SOBRE LA RUTA

Control territorial por parte de GANE que articula toda la ruta y controla los flujos de la misma.



BIDIRECCIONAL

Las dinámicas recientes de 2025 muestran que esta ruta empieza a ser utilizada también como una ruta de retorno (norte-sur). Ya se reportan casos de muertes de migrantes por hundimiento de embarcación en flujo norte-sur.

³⁴ Acción contra el Hambre (2023) Darién. Situación de Flujos Migratorios Mixtos. Informe. Bogotá. Septiembre 2023.

³⁵ Información para el Monitoreo de Fenómeno Migratorio. Corte: febrero 2025.

2024, 35 personas y 2022, 34 personas. Entre las nacionalidades rescatadas están: Cuba, Uzbekistán, Chile, Uruguay, Nepal, Nigeria, Bangladesh, Ecuador, Haití, Venezuela, Perú y China. Del total de los 227 migrantes rescatados entre el 2021 y 2024, el 13% eran niños, niñas o adolescentes³⁶.

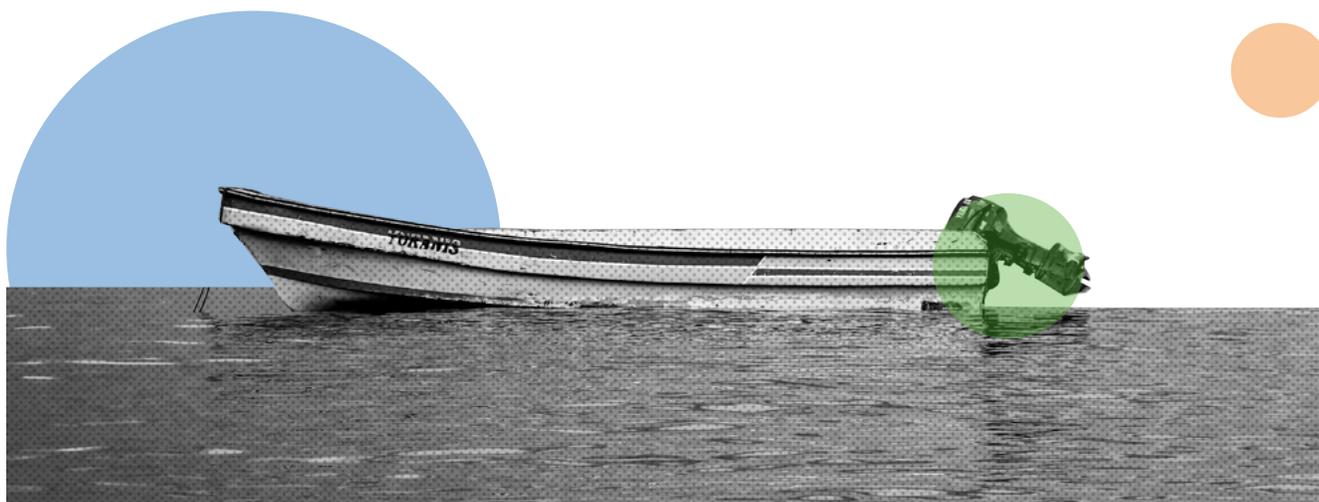
En lo relativo a las dinámicas de flujo norte-sur (retorno), como previamente se mencionó, la Ruta Darién es la que con mayor intensidad ve crecimiento de este fenómeno. Dentro de esta nueva dinámica migratoria en la frontera colombo-panameña, las rutas marítimas empiezan a ser utilizadas como vía oficial de retorno desde Panamá hacia Colombia, partiendo desde puertos en el Caribe como Miramar o San Blas. Cerrado el paso terrestre por la frontera en El Darién, el transporte marítimo aparece como la estrategia oficial de retorno de los migrantes presentes en Panamá, pero en donde las problemáticas también aparecen por los costos del transporte y seguridad en el trayecto, lo que incentiva a tomar otras rutas por parte de los migrantes, por cuenta del temor en la interacción con las autoridades.

Con relación a la población migrante muerta o desaparecida en esta zona, desde las cifras oficiales de OIM, en El Darién, entre 2015-2024, se registraron 250 muertes relacionadas con causas de ahogamiento³⁷, lo cual puede ser aplicable con relación a los desplazamientos marítimos, pero con la aclaración de que en esta zona también pueden estar

incluidos eventos relacionados con desplazamientos fluviales (ríos) por El Darién. Vale señalar que, como es el caso, con desapariciones y muertes de migrantes en rutas marítimas, es altamente probable que exista un subregistro en las cifras a nivel general.

Entre los riesgos para los migrantes en sus desplazamientos por rutas marítimas por El Darién se encuentran el naufragio, esto debido al uso de embarcaciones que no cuentan con las características para el desplazamiento en mar abierto, como también las fuertes condiciones de navegabilidad que existen en periodos en la zona. Así mismo, se encuentran entre los riesgos, el ahogamiento por accidentes o caída de los botes y el abandono de los migrantes en la frontera en playas selváticas sin conexión con rutas de tránsito terrestre dentro de la selva de El Darién.

El control de los GANE sobre la ruta marítima de El Darién es marcado y parte del control territorial hegemónico con el que cuentan en el costado colombiano. La regulación del flujo de migración en esta zona ha estado orientada también a la obtención de recursos, en donde se incluye tanto el tránsito terrestre como marítimo. Sin embargo, como previamente se mencionó, existen cambios en la regulación de los flujos en sentido norte-sur (retorno), que plantean cuestionamientos sobre el nivel de involucramiento que estos grupos puedan tener en esta nueva transformación de la dinámica migratoria en la zona.



³⁶ *Ibid.*

³⁷ OIM (2025) Missing Migrant Project. Database.

RUTA PACÍFICO

La ruta Pacífico es la que menor visibilidad tiene entre las distintas rutas marítimas de migración informal en Colombia. Esto se explica por la complejidad de esta ruta en lo referente a seguridad y acceso. Como otros trazados de rutas, la ruta Pacífico no existe como una ruta única, sino que la integran distintos tipos de trayectos terrestres, marítimos y aéreos, que se desarrollan en función de los recursos de los migrantes, variando significativamente en cuanto a tiempos de desplazamiento y exposiciones a riesgos. Dentro de los puntos claves de la ruta se encuentran distintas conexiones marítimas a lo largo de la costa pacífica como son Tumaco, Buenaventura, Bahía Solano o Juradó. Sin embargo, es una ruta en donde existe acceso terrestre a puertos como los de Tumaco o Buenaventura, permitiendo el ingreso desde el sur

del país, como también, acceso aéreo a Bahía Solano desde ciudades como Medellín o Cartago.

En relación con las cifras oficiales, esta ruta no entra dentro del boletín de seguimiento de Migración Colombia, sin embargo, en su informe anual del 2024, esta institución menciona la detección de tránsito irregular marítimo de 33 migrantes, lo que representa solo el 4% del total detectado en este corredor (825 personas identificadas)³⁸.

Frente a las cifras sobre migrantes muertos o desaparecidos, en las bases de datos de OIM solo se cuenta con un registro de 1 migrante procedente de India fallecido por ahogamiento, evento ocurrido en el 2021 en la playa de Juradó (Chocó)³⁹. Sin embargo, partiendo de información de fuentes primarias en

MAPA 7. RUTAS MARÍTIMAS PACÍFICO DE MIGRACIÓN INFORMAL



Elaboración: Acción contra el Hambre/HEKS-EPER

³⁸ Migración Colombia (2025) Migración en tránsito irregular en Colombia. 2024. Observatorio de Migraciones, Migrantes y Movilidad Humana. Marzo 2025.

³⁹ Vale también señalar que dentro de la base de datos de OIM tampoco existe la ruta pacífico propiamente y este caso entra dentro de la ruta Darién. Fuente: OIM (2025) Missing Migrant Project. Database.

campo, se encuentra que, en playas de las zonas previamente mencionadas, pueden encontrarse cadáveres que devuelve el mar, los cuales pueden tratarse posiblemente, de población migrante en tránsito.

En lo que respecta a la bidireccionalidad del flujo migratorio, aunque la disponibilidad de información sea limitada, desde la información recolectada en campo se puede mencionar cómo la llegada de población en tránsito norte-sur (retorno) se viene registrando desde inicios del año 2025. Entre uno de los casos señalados por fuentes primarias, se menciona la llegada de 17 migrantes venezolanos en enero de 2025 al municipio de Juradó⁴⁰. Se presume que todos estos ingresos, se realizaron principalmente por medio de rutas marítimas desde Panamá.

Una de las características diferenciales de la ruta Pacífico es la combinación del tipo de embarcaciones en donde se desarrolla el tránsito marítimo. Sumado a la presencia de embarcaciones artesanales y lanchas rápidas, ya presentes en otras rutas como Caribe o Darién, en el Pacífico entran embarcaciones como buques que parten de Buenaventura, y los cuales, en ocasiones, hacen transbordo en pequeñas embarcaciones en altamar. Estos transbordos de población migrante en altamar se encuentran motivados por los temores que la población colombiana que realiza estos transportes tiene de ser capturada en Panamá por cuenta de las elevadas condenadas por motivo de tráfico de migrantes.

Entre los riesgos encontrados en los desplazamientos marítimos por esta ruta, se encuentran los naufragios,

CARACTERÍSTICAS DE LA RUTA



PUNTOS CLAVE

Tumaco, Buenaventura, Bahía Solano, Juradó (Colombia), y Jaqué, Cocalito (Panamá).



TIPOS DE RUTA

Aéreo - Terrestre - Marítima



PRERREQUISITOS PARA ACCESO A RUTA

El acceso terrestre hasta Buenaventura permite el ingreso desde el sur del país, con acceso aéreo a Bahía Solano.



CARACTERÍSTICAS EMBARCACIONES

Buques, lanchas rápidas y embarcaciones tradicionales.



TIPOLOGÍA MIGRANTE

Migrante con recursos, asiáticos, y en menor medida latinos. Existen distintos niveles de recursos lo que permite reducir riesgos o tiempos.



COSTOS

Desde 1.500 a 5.000 USD.



RIESGOS

Naufragios, embarcaciones no aptas para movilizarse en mar abierto, asesinatos en altamar, abandono en migrantes en zonas selváticas.



BIDIRECCIONAL

En enero de 2025 se identificó la llegada de 17 migrantes de nacionalidad venezolana que llegaron a Juradó y fueron trasladados a Medellín.



CONTROL SOBRE LA RUTA

Control territorial por parte de GANE que articula toda la ruta y controla los flujos de la misma. En algunas zonas hay presencia de disputa territorial, lo que incrementa los riesgos. En zonas como Buenaventura, la fragmentación de conflicto hace que la lectura sea más compleja.

⁴⁰ Información trabajo de campo. Chocó. Febrero 2025.

la utilización de embarcaciones no aptas para movilizarse en mar abierto, sumado a las difíciles condiciones de navegabilidad de la zona. Cabe resaltar que, en esta ruta, la posibilidad de acortar los trayectos marítimos se ve como un elemento importante por cuenta de los riesgos de la movilización por el Océano Pacífico, evitando lo que se denomina el “mar de fondo”, fenómeno que *“genera un movimiento del sistema de olas que aumenta gradualmente su longitud y altura”*⁴¹. Adicional a los riesgos climáticos y de embarcaciones, en el proceso de trabajo de campo, actores mencionaron acciones violentas como robo, asesinatos en altamar y abandono de migrantes en zonas selváticas sin acceso a rutas terrestres.

Frente a los perfiles de los migrantes que utilizan estas rutas marítimas por el Pacífico, se puede señalar que presentan altos ingresos y que, históricamente, pertenecen a nacionalidades asiáticas (India, Bangladés, China, entre otros) y en menor número, a nacionalidades latinas. El costo del transporte marítimo puede variar de 1.500 a 5.000 USD, según el trayecto y el tipo de embarcación.

Entre los factores de riesgo en esta ruta se encuentra el cruce entre factores como rutas de narcotráfico y su tránsito por zonas de disputa territorial entre GANE que limitan significativamente la información. La región del Pacífico colombiano (integrada por los departamentos de Cauca, Nariño, Valle del Cauca y Chocó) es una de las zonas con mayores afectaciones humanitarias por cuenta del conflicto armado en el

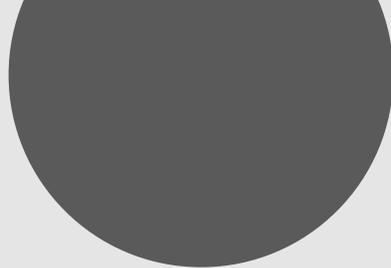
país. Estos departamentos lideran a nivel nacional, el desplazamiento masivo (74% del total de eventos nacionales) y confinamiento (52% del total nacional)⁴². Estos altos niveles de violencia se explican por las dinámicas de disputa entre GANE por cuenta del control territorial de una zona estratégica por economías del conflicto (narcotráfico, minería, entre otros), como también por los corredores de movilidad y control de las salidas al Océano Pacífico.

Dentro de este contexto, las rutas marítimas migratorias no escapan a este control; los GANE articulan y controlan gran parte de estas rutas y flujos en las mismas. La complejidad de la ruta Pacífico, en lo que respecta a seguridad, surge de cómo en su recorrido, se cruza con zonas de disputa entre GANE, lo cual incrementa los riesgos de los migrantes por cuenta de cobros o señalamientos que los distintos grupos puedan realizar, lo cual puede poner en juego la integridad de las personas en tránsito. Estos riesgos no solo se presentan en zonas rurales, sino también en el tránsito que los migrantes dentro de las ciudades, como Buenaventura, en donde las disputas territoriales entre bandas se encuentran en zonas urbanas.

Un elemento característico de esta ruta es también las limitaciones marcadas en la presencia de rutas de atención al migrante, así como la ausencia de organizaciones que se encuentren atendiendo directamente a la población migrante en tránsito.

⁴¹ Migración Colombia (2025) Migración en tránsito irregular en Colombia. 2024. Observatorio de Migraciones, Migrantes y Movilidad Humana. Marzo 2025- Bogotá.

⁴² CICR (2025) Retos humanitarios 2025. Colombia. Informe anual. Marzo 2025. Bogotá.



CONCLUSIONES

LAS RUTAS MARÍTIMAS DE MIGRACIÓN SON LOS ESPACIOS MÁS LETALES PARA LA POBLACIÓN EN TRÁNSITO. EN COLOMBIA ESTA NO ES LA EXCEPCIÓN

Las rutas marítimas son, a nivel global, los espacios de mayor riesgo para los migrantes en todos sus trayectos. En Colombia, las cifras oficiales disponibles, indican cómo el ahogamiento constituye la principal causa de muerte o desaparición de migrantes en su tránsito por el país, siendo el 48% de los casos registrados. Estos altísimos riesgos en las rutas marítimas para la población migrante no parten solo de factores climáticos o de navegabilidad (que presentan las distintas rutas del Caribe, Pacífico y Darién), sino también del cruce con factores como el conflicto armado y las economías del conflicto que operan sobre estos territorios.

LAS RUTAS MARÍTIMAS SON RELEVANTES Y SON BIDIRECCIONALES

Las rutas marítimas siempre han existido, pero cobran mucha más relevancia en la actualidad con las transformaciones en los flujos poblacionales, especialmente el norte-sur (retorno) ligado a los cambios en la política migratoria internacional. En este caso, los incentivos para que estas rutas marítimas empiecen a movilizar grandes flujos de población son altos, tanto por las políticas panameñas de migración (que las están priorizando en el traslado a la frontera colombiana), como también por parte de la población migrante, que quiera encontrar nuevas formas de tránsito, en un contexto de cierre de la frontera terrestre de El Darién, buscando evitar la interacción y detección por parte de las autoridades.

LA ALTA DEMANDA ES UN INCENTIVO PARA LA INFORMALIDAD Y LOS RIESGOS

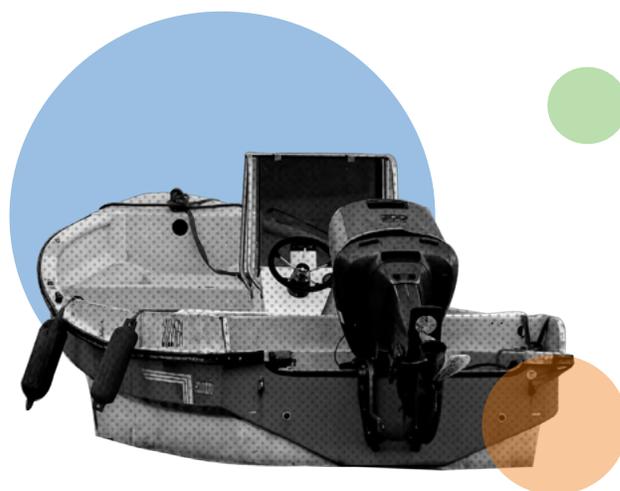
La imposibilidad de realizar los cruces terrestres y el temor que despierta la interacción con autoridades por parte de los migrantes, pueden generar los incentivos para desplazamientos marítimos más precarios y con mayor exposición al riesgo. Esto supone la posibilidad de que se abran nuevas rutas, involucrando actores y trayectos que elevarían no solo el número de muertes o desapariciones en alta mar, sino también riesgos asociados a protección, salud y seguridad alimentaria de esta población. El mal estado de las embarcaciones, sumado a la ausencia de mecanismos de protección en los traslados marítimos (ej. chalecos salvavidas en mal estado o la ausencia de ellos) constituye un riesgo significativo, especialmente cuando se ha evidenciado, que la priorización que se hace de este medio es para población como niños, niñas, adultos mayores o mujeres gestantes.

ALTÍSIMOS NIVELES DE VULNERABILIDAD POR INVISIBILIDAD DE LOS MIGRANTES EN SU TRÁNSITO MARÍTIMO

Existe un marcado control de estas rutas por GANE, lo que sumado a la opacidad de la información oficial, incrementa la vulnerabilidad por la imposibilidad de hacer una trazabilidad de los migrantes que se desplazan por rutas marítimas de migración informal. Frente a ello, se pueden señalar los riesgos ya identificados de asesinatos, desapariciones o abandono de migrantes en zonas remotas. Adicional a ello, las transformaciones de los niveles de vulnerabilidad que aparezcan en el marco de los flujos migratorios inversos pueden hacer que el riesgo del desplazamiento por vía marítima incluya a migrantes que se identificaban como parte de las “rutas VIP”, quienes, en este contexto, podrían ver agotados sus recursos y buscar cualquier tipo transporte.

FALTA DE PRESENCIA Y ARTICULACIÓN A NIVEL INSTITUCIONAL A LO LARGO DE LA RUTA

Las zonas en donde se presentan con intensidad las rutas marítimas de migración informal tienen en común una marcada debilidad o ausencia institucional, lo cual constituye uno de los grandes retos en la posibilidad de atención de una población migrante en altísimos niveles de vulnerabilidad. La necesidad de impulsar la articulación no solo es vital en la intervención que pueda preservar la integridad de la población migrante que se desplaza en rutas marítimas informales, sino también, en la producción constante de información que permita prever tendencias y transformación frente a una temática de alta complejidad como son las rutas marítimas.



¿QUÉ ESTAMOS HACIENDO DESDE ACCIÓN CONTRA EL HAMBRE?

DINÁMICAS MIGRATORIAS EN FLUJO NORTE-SUR EN EL MUNICIPIO DE ACANDÍ (CHOCÓ, COLOMBIA)

Ubicados en la frontera colombo-panameña, como punto de entrada en El Darién, el municipio de Acandí (Chocó, Colombia) es el principal receptor en el reciente fenómeno del flujo migratorio en sentido norte-sur. En estas zonas, las brechas en el acceso a servicios básicos, las dificultades de acceso geográfico y la presencia de Grupos Armados No Estatales (GANES), limitan la capacidad de respuesta territorial y exponen a la población migrante, que regresa con altos niveles de vulnerabilidad, a dobles y triples afectaciones por cuenta de la violencia y la exposición a eventos climáticos extremos.

La llegada a este municipio por parte de migrantes cuenta con distintas rutas y vías de transporte, las cuales varían en función de los recursos económicos con que se disponga, y en donde la población llega directamente a la cabecera poblada (Acandí) o a sus corregimientos de Capurganá o Sapzurro, más al norte en la frontera panameña.

En el caso del corregimiento de Capurganá, el arribo se da vía marítima (desde Puerto Baldío en Panamá). Pero en ocasiones, embarcaciones llegan directamente a Sapzurro (corregimiento más al norte) y de allí se realiza el tránsito terrestre por la selva o vía marítima con llegada a Capurganá. El paso por Capurganá se ha convertido recientemente en obligatorio, ya que allí se encuentra el Puesto de Control Migratorio Marítimo (PCMM) donde los migrantes deben surtir el proceso administrativo de formalizar su situación migratoria⁴³, sin la cual no pueden embarcarse hacia municipios como Necoclí o Turbo (Antioquia), ni continuar su tránsito por Colombia.

Frente a la cabecera de Acandí, los altos niveles de vulnerabilidad en los grupos de migrantes que retornan vía terrestre por la selva de El Darién, están asociados al agotamiento de recursos económicos en la ruta, el deterioro de la condición de salud

y seguridad alimentaria, así como la exposición a los riesgos de revictimización por la violencia en el tránsito por la zona. Adicional a ello, los migrantes que arriban a Acandí se ven en la obligación de desplazarse por la selva o pagar transporte marítimo (en promedio 65.000 COP - 16 USD por persona) para llegar a Capurganá con el fin de realizar sus trámites migratorios.

La prohibición a las empresas de transporte marítimo para movilizar a los migrantes sin la documentación migratoria necesaria, los costos de dicho transporte (\$180.000 COP - 43 USD) y los tiempos que llevan los actos administrativos de trámites fronterizos (de 3 a 5 días); han empezado a generar un represamiento de población migrantes en flujo norte-sur, especialmente en la cabecera de Acandí y Capurganá. Los migrantes que no cuentan con recursos económicos, permanecen en Capurganá durante varios días con el fin de recolectar recursos que les permita cubrir gastos de transporte a través de actividades transitorias de ventas y de trabajos informales en sectores de carga, limpieza, hotelería, entre otros. Migración Colombia estima que, en Panamá, a marzo de 2024, se encontraban unos 1.000 migrantes en flujo inverso, en su mayoría de nacionalidad venezolana que estarían en dirección a Colombia, llegando a Capurganá cuya población local no supera los 5.000 habitantes⁴⁴.

Ante la llegada importante de migrantes en sentido norte-sur, se incrementa el riesgo de adopción de estrategias de afrontamiento negativas para la búsqueda de recursos económicos destinados a transporte y alimentación, partiendo de los elevados costos de vida en Capurganá, donde el 90% de la economía está basada en el turismo (hoteles, bares, restaurantes y discotecas) y donde el único punto de entrada de mercancía y personal es marítimo.

⁴³ Los migrantes que no cuentan con pasaporte o Permiso Temporal de Permanencia (PPT) se les brinda un permiso de permanencia que no excede los 30 días. Fuente: Información trabajo de campo Acción contra el Hambre (2025).

⁴⁴ Migración Colombia. Informe sobre flujos inversos de migrantes venezolanos y venezolanos. 10 marzo 2025.

RESPUESTA ACCIÓN CONTRA EL HAMBRE EN EL DARIÉN

Frente a este fenómeno de represamiento se debe mencionar las limitadas capacidades de respuesta por parte de las autoridades locales, tanto en recursos para la atención de la población migrante en altos niveles de vulnerabilidad, como también por las condiciones estructurales de pobreza y limitaciones en el acceso a bienes y servicios en el municipio. En lo referente al índice de Pobreza Multidimensional, el 51% del total de la población de Acandí se encuentra bajo el indicador de pobreza, lo cual se ubica 24 puntos por encima del promedio nacional (27%)⁴⁵. Adicional a ello, la presencia y hegemonía del GANE, en todo el municipio de Acandí, agrava el panorama humanitario por cuenta de imposición de reglas de restricción a la movilidad de la población migrante.

Desde el año 2023, Acción contra el Hambre cuenta con una base operativa en Acandí y Necoclí, de manera permanente, y con presencia continua en los campamentos de entrada a El Darién, con equipos de salud enfocados en la atención de salud materno-infantil y de mujeres gestantes y lactantes. La respuesta ha sido permanentemente coordinada con secretarías de salud, de gobierno en la zona y otros actores de cooperación. Actualmente, Acción contra el Hambre, se encuentra en la puesta en marcha de la respuesta humanitaria frente al nuevo fenómeno de flujo norte-sur, concentrando su intervención en el municipio de Acandí, tanto en la cabecera poblada, como en los corregimientos de Capurganá y Sapzurro.



⁴⁵ DNP (2025) Terridata. Fichas territoriales Acandí. Chocó. Consultado: 04.04.2025.

REFERENCIAS

Acción contra el Hambre (2023) Darién. Situación de Flujos Migratorios Mixtos. Informe. Bogotá. Septiembre 2023.

Acción contra el Hambre (2025) Dinámica migratoria en la región del Darién. Flujo inverso norte-sur. Región del Darién- Acandí. Información para la Acción: Análisis humanitario y de nuestra acción. Marzo 2025. Bogotá

BBC (2025) “Es mucho peor que cruzar el Darién”: las peligrosas rutas marítimas desde Panamá a Colombia que usan los migrantes venezolanos que regresan a su país” 06.03.2025

Comisión de la Verdad (2022) Caso “Desplazamiento forzado transfronterizo, exilio y retorno de comunidades indígenas, afro y campesina de la frontera colombo-panameña”. Comisión para el esclarecimiento de la Verdad, la Convivencia y la No Repetición. Capítulo de Exilio. 2022.

DANE (2024) Censo poblacional. 2024. Base de datos; Migración Colombia (2025) Migrantes Irregulares en Tránsito. Sistema de Información para el Monitoreo de Fenómeno Migratorio. Corte: febrero 2025

El País (2025) “Panamá anuncia el cierre de la ruta del Tapón del Darién por la que han cruzado más de un millón de inmigrantes camino a Estados Unidos” 13.05.2025

Frente al 25% de inseguridad alimentaria presente en Colombia a 2024, el Chocó presenta un 40% de inseguridad alimentaria.

INVEMAR (2022) “Colombia 50% de mar”. Boletín. 19.10.2022

Migración Colombia (2025) Migración en tránsito irregular en Colombia. 2024. Observatorio de Migraciones, Migrantes y Movilidad Humana. Marzo 2025- Bogotá.

Migración Colombia (2025) Migrantes Irregulares en Tránsito. Sistema de Información para el Monitoreo de Fenómeno Migratorio. Corte: febrero 2025

Mixed Migration Centre (2025) Riesgos de seguridad en el Tapón del Darién y necesidades de asistencia de las personas migrantes. Boletín. Febrero 2025.

OIM (2025) Informe sobre las migraciones en el mundo 2024. Organización Internacional para las Migraciones. Ginebra.

OIM (2025) Missing Migrant Project. Database

OIM, ACNUR & UNICEF (2025) SITREP Miramar. Reporte conjunto. 11.03.2025



**HEKS
EPER**
Pan para todos.