

DIAGNÓSTICO SOBRE PERFILES DE VULNERABILIDAD DE PERSONAS OBJETO DE TRÁFICO ILÍCITO DE MIGRANTES

EN AMÉRICA DEL SUR



AGUAS BLANCAS - BERMEJO | DESAGUADERO | RUMICHACA | TRIPLE FRONTERA



Financiado por la
Unión Europea



Eurofront

DIAGNÓSTICO SOBRE PERFILES DE VULNERABILIDAD DE PERSONAS OBJETO DE TRÁFICO ILÍCITO DE MIGRANTES

EN AMÉRICA DEL SUR

AGUAS BLANCAS - BERMEJO | DESAGUADERO
RUMICHACA | TRIPLE FRONTERA



Financiado por la
Unión Europea



Eurofront

Las opiniones expresadas en las publicaciones de la Organización Internacional para las Migraciones (OIM) corresponden a los autores y no reflejan necesariamente las de la OIM. Las denominaciones empleadas en esta publicación y la forma en que aparecen presentados los datos que contiene no implican, juicio alguno por parte de la OIM sobre la condición jurídica de ningún país, territorio, ciudad o zona citados, o de sus autoridades, ni respecto del trazado de sus fronteras o límites.

La OIM está consagrada al principio de que la migración en forma ordenada y en condiciones humanas beneficia a los migrantes y a la sociedad en su conjunto. En su calidad de organismo intergubernamental, la OIM trabaja con sus asociados de la comunidad internacional para: ayudar a encarar los crecientes desafíos que plantea la gestión de la migración; fomentar la comprensión de las cuestiones migratorias; alentar el desarrollo social y económico a través de la migración; y velar por el respeto de la dignidad humana y el bienestar de los migrantes.

Esta publicación ha sido financiada por la Unión Europea. No obstante, las opiniones expresadas en la misma no reflejan necesariamente los puntos de vista de la Unión Europea ni de la OIM.

Publicado por: Oficina País, OIM Argentina

Organización Internacional para las Migraciones (OIM)

Buenos Aires, Argentina

www.argentina.iom.int/co

Avenida Callao 1046, Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Esta publicación fue producida en el marco del Programa EUROFRONT, financiado por la Unión Europea.

www.programaeurofront.eu

DIAGNÓSTICO SOBRE PERFILES DE VULNERABILIDAD DE PERSONAS OBJETO DE TRÁFICO ILÍCITO DE MIGRANTES EN AMÉRICA DEL SUR

La Organización Internacional para las Migraciones (OIM) en el marco del Programa EUROFRONT, financiado por la Unión Europea, tiene como objetivo contribuir a la seguridad, el respeto y la protección de los derechos de las personas migrantes.

A través de su segundo componente enfocado a la lucha contra la trata de personas y el tráfico ilícito de migrantes en América del Sur, EUROFRONT promovió el desarrollo del presente documento con el objetivo de contribuir a la implementación de estrategias de prevención efectivas contra el tráfico ilícito de migrantes mediante la identificación de quienes son las personas que migran, cuáles son sus vulnerabilidades y los motivos que los impulsan a migrar.

ORGANIZACION INTERNACIONAL PARA LAS MIGRACIONES

Oficina País para Argentina

Gabriela Fernandez, Jefa de Oficina

REVISION DE CONTENIDOS

Laura Estomba, Especialista de Protección (OIM)

Tamara Sepiurka, Asistente Sr. Implementación (OIM)

Carolina Brill, Especialista Regional Senior de Protección y Asistencia a Migrantes (OIM)

Olivier Tenes, Especialista Regional de Gobernanza de la Inmigración y de las Fronteras para las Americas (OIM)

INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO DE CONTENIDO

Gabriella Sánchez

DISEÑO GRÁFICO

Florencia Zamorano

Acrónimos

DTM Displacement Tracking Matrix

ELN Ejército de Liberación Nacional

FARC Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia

LGBTIQ+ Acrónimo referente a la diversidad de identidades de género (Lesbiana, gay, bisexual, transexual, intersexual, queer)

MERCOSUR Mercado Común del Sur

NNAs Niños, niñas y adolescentes

OIM Organización Internacional para las Migraciones

PAO Punto de Atención y Orientación

PDI Personas desplazadas internas

VBG Violencia basada en género



RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe documenta dinámicas de migración irregular presentes en cuatro cruces fronterizos en América del Sur, y las condiciones que vulneran la seguridad de quienes, apoyados por los servicios de facilitación de tráfico ilícito de migrantes, transitan por ellos para alcanzar destinos en otras partes del continente. El informe compila los hallazgos identificados durante el trabajo en terreno realizado entre los meses de septiembre y octubre de 2023 en los pasos fronterizos de Rumichaca, en la frontera entre Ecuador y Colombia; la Triple Frontera, donde coinciden Argentina, Brasil y Paraguay; Desaguadero, en la frontera entre Perú y Bolivia; y Aguas Blancas-Bermejo, en la frontera Bolivia-Argentina. Durante este periodo se entrevistó a un total de 66 personas informantes clave, pertenecientes a agencias de control fronterizo, instituciones gubernamentales, organismos internacionales y de la sociedad civil, así como a personas en contexto de movilidad. La información se suplementó por medio de investigación de escritorio que incluyó la identificación y el análisis de datos concernientes al tráfico ilícito de migrantes en la región.

Los niveles de movilidad humana en las Américas tras el levantamiento de las restricciones relacionadas con la pandemia de la COVID-19, han dejado en claro que las causas detrás de la migración y el desplazamiento forzado continuaron aún después del fin de la emergencia sanitaria, y que en muchos casos incluso se agravaron. Los conflictos armados, la desigualdad económica, la violencia organizada y los desastres naturales derivados del cambio climático; la gobernanza migratoria, las crisis políticas, la violencia sexual y basada en género, entre otras causas, han llevado a que millones de personas dejen sus hogares y emprendan jornadas hacia otros destinos.

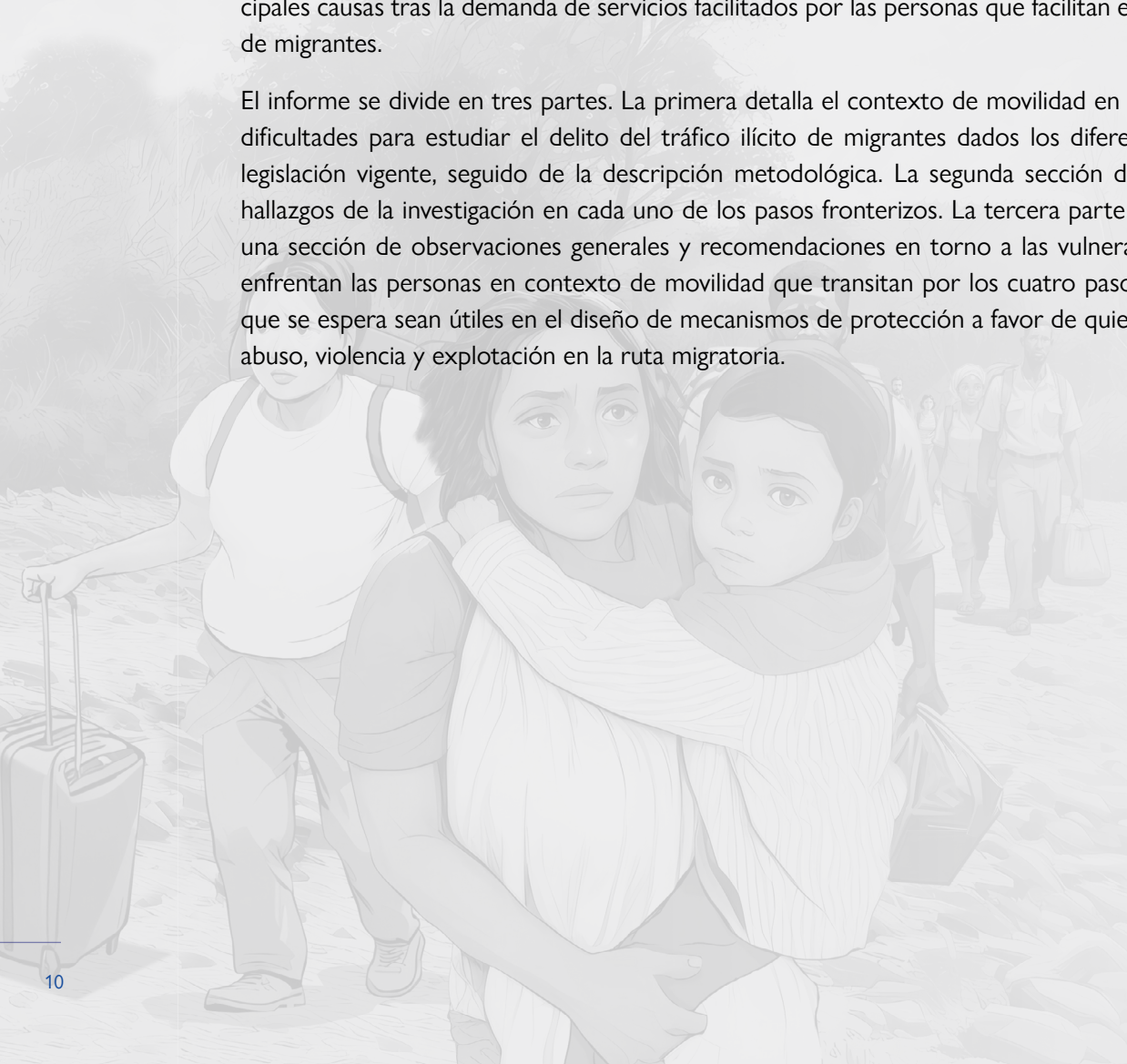
América del Sur no ha sido ajena a estas dinámicas. En el Cono Sur, la mayoría de las personas en contexto de movilidad son de origen venezolano. Para mayo de 2023, se estimaba que de los 7.7 millones de personas venezolanas refugiadas y migrantes a nivel mundial, 6,5 millones habían alcanzado destinos en América Latina y el Caribe. La gran mayoría ha permanecido en países vecinos como Colombia, Perú y Brasil, aunque muchas otras han buscado alcanzar destinos como Ecuador, Chile y Argentina. Las personas de origen colombiano y ecuatoriano también son parte importante de las tendencias migratorias, desplazadas en parte por el conflicto interno y la violencia generada por el crimen organizado. Es también significativa la presencia de personas de origen haitiano que abandonan el Cono Sur, muchas de ellas enfrentando xenofobia y racismo, y la imposibilidad de regularizar la situación migratoria de hijos e hijas nacidos en países que no les reconocen como ciudadanos o ciudadanas—datos del gobierno panameño indican que poco más de 34.000 personas haitianas cruzaron la frontera de Colombia hacia Panamá en la primera mitad del 2023. Y la presencia en la región de personas extracontinentales (esto es, no originarias de las Américas), especialmente de países en África y Asia, ha generado interés, en parte dada su visibilidad, entre enero y julio del 2023 al menos 25.000 personas fueron registradas en la frontera de Colombia con Panamá.

Incontables artículos periodísticos, investigaciones académicas e informes de organismos internacionales y de la sociedad civil se han dado la tarea de documentar las experiencias de las personas que transitan por el continente, conociendo que las trayectorias de muchas de ellas se dan de manera clandestina y/o irregular, en gran parte dada la ausencia de mecanismos que permitan la migración segura, ordenada y regular. Se sabe de los actos de violencia, abuso y explotación que enfrentan a lo largo del camino en manos de múltiples actores. Los medios se han encargado de detallar de igual manera las tragedias asociadas con la migración irregular, de reportar los incontables delitos cometidos en contra de personas en contexto de movilidad, y de las condiciones deplorables que enfrentan.

A pesar de este alto nivel de visibilidad, existen escasos trabajos de investigación que de manera específica examinen los procesos por los que se facilita la migración irregular. En otras palabras, aunque se conocen los graves riesgos que enfrentan las personas en contexto de movilidad se sabe poco sobre los retos que enfrentan al interactuar con quienes facilitan dichos tránsitos, entre quienes se encuentran personas involucradas en el tráfico ilícito de migrantes. Este estudio busca contribuir al entendimiento de dichas dinámicas.

Como se destaca en este trabajo, la migración irregular implica graves riesgos a la seguridad de las personas. Sin embargo, es precisamente la falta de acceso a documentos migratorios y/o de identificación, en combinación con la violencia organizada, el desplazamiento forzado, la violencia sexual y de género, entre otros factores, los que complican la capacidad de acceder a mecanismos que permitan migrar de manera segura, ordenada y regular. Estas son también algunas de las principales causas tras la demanda de servicios facilitados por las personas que facilitan el tráfico ilícito de migrantes.

El informe se divide en tres partes. La primera detalla el contexto de movilidad en la región y las dificultades para estudiar el delito del tráfico ilícito de migrantes dados los diferentes tipos de legislación vigente, seguido de la descripción metodológica. La segunda sección documenta los hallazgos de la investigación en cada uno de los pasos fronterizos. La tercera parte concluye con una sección de observaciones generales y recomendaciones en torno a las vulnerabilidades que enfrentan las personas en contexto de movilidad que transitan por los cuatro pasos fronterizos, que se espera sean útiles en el diseño de mecanismos de protección a favor de quienes enfrentan abuso, violencia y explotación en la ruta migratoria.



Las recomendaciones incluyen:

- **Denunciar y brindar** soluciones contra la violencia, el racismo y la xenofobia, que en el contexto del control migratorio experimentan personas en contexto de movilidad pertenecientes a grupos vulnerados. Se incluyen personas afrodescendientes y desplazadas por conflictos y violencia, pueblos originarios, mujeres, niñas y niños, personas LGBTIQ+, entre otras.
- **Crear y brindar** acceso irrestricto e incondicional a espacios seguros para personas en contexto de movilidad, en particular en zonas de: climas extremos, afectadas por conflictos y territorios estratégicos a lo largo de la ruta migratoria. Crear corredores de seguridad para reducir la incidencia de actos de violencia, incluyendo las de índole sexual y de género.
- **Ofrecer y asegurar** el acceso a servicios de salud básicos y de urgencias sin importar el estado migratorio.
- **Identificar** las experiencias de comunidades afrodescendientes, indígenas y desplazadas internas e impactadas por la movilidad humana mediante su cooperación y liderazgo y por medio del trabajo de incidencia y de investigación colaborativa, así como visibilizar sus retos. Crear de manera conjunta soluciones de protección y apoyar sus buenas prácticas.
- **Reconocer** la labor y fortalecer la comunicación con personas prestadoras de servicios de transporte público –incluidas quienes trabajan a lo largo de pasos no habilitados– para que puedan contactar a las autoridades sin temor a sanciones o a la criminalización en caso de ser necesario.
- **Trabajar** para reducir la incidencia del acoso sexual y la intimidación en lugares y servicios públicos, especialmente en los servicios de transporte.
- **Discriminalizar** el uso del transporte público por parte de personas en contexto de movilidad y trabajar con las compañías transportadoras para mejorar la atención y reducir prácticas de abuso.
- **Fortalecer** los sistemas locales de protección para evitar o reducir la incidencia del trabajo y la mendicidad infantil, la explotación sexual y laboral, y el reclutamiento forzado por parte de grupos armados o del crimen organizado de mujeres y NNAs. Identificar proyectos viables ya existentes en esta área y fortalecerlos.

- **Fomentar** iniciativas que contrarresten de manera informada en la evidencia, apoyada en perspectivas de género y no estigmatizantes, las formas de violencia y explotación que enfrentan quienes laboran en el mercado del trabajo sexual (especialmente las mujeres, mujeres adultas mayores, niñas, y mujeres transgénero), para generar soluciones que respondan de manera específica a los delitos que les impactan en los diferentes cruces fronterizos.
- **Visibilizar** la vulnerabilidad que enfrentan las personas defensoras de los derechos de las personas en contexto de movilidad y prestadoras de servicios humanitarios (en su gran mayoría, mujeres) dada la intensificación de los controles fronterizos, y crear mecanismos a favor de su seguridad y para la protección de sus derechos.
- **Fomentar** la seguridad digital de las personas en contexto de movilidad (especialmente mujeres y NNAs). Crear conciencia sobre los riesgos asociados con la falta de información y la proliferación de información no fidedigna en redes sociales.
- **Trabajar** por la mejora de las condiciones laborales del personal humanitario y de control migratorio asignado a los pasos fronterizos.
- **Apoyar** el trabajo de investigación y la generación de insumos que brinden un mejor conocimiento de las dinámicas del tráfico ilícito de migrantes en los cruces fronterizos y en el Cono Sur en general, en especial sus interacciones o vínculos con grupos armados y criminalidad organizada. De igual manera será importante examinar la vinculación del tráfico ilícito de migrantes con otros delitos, para poder abordarlos de manera conjunta.

CONTENIDO

| | |
|---|----|
| Acrónimos | 8 |
| Resumen Ejecutivo | 9 |
| I. Introducción | 15 |
| II. Contexto | 17 |
| La migración irregular | 18 |
| El tráfico ilícito de migrantes y sus retos | 19 |
| El enfoque de vulnerabilidad | 21 |
| Metodología | 23 |
| IV. Hallazgos | 25 |
| 1. Desaguadero | 27 |
| 2. Aguas Blancas-Bermejo | 36 |
| 3. La Triple Frontera | 42 |
| 4. Rumichaca | 48 |
| IV. Observaciones finales | 59 |
| V. Recomendaciones | 67 |
| VI. Bibliografía | 71 |



INTRODUCCIÓN

De acuerdo con el informe global 2022 sobre las Migraciones de la OIM, para el año 2020 había en el mundo aproximadamente 281 millones de personas en contexto de movilidad –aproximadamente el 3,6% de la población mundial OIM (2022b). Esta es una ínfima minoría de la población total: un número que nos revela que permanecer en el país natal sigue siendo la norma casi universal, y que la gran mayoría de las personas que migran no cruzan fronteras internacionales, sino que permanecen dentro de sus países. Sin embargo, la pandemia de COVID-19 nos enfrentó a una nueva serie de retos, empezando por la restricción de la movilidad a un nivel sin precedente.

A pesar de que la gran mayoría de las restricciones relacionadas con la pandemia ya han sido suspendidas o discontinuadas, los niveles actuales de movilidad humana han dejado en claro que las causas que motivan la migración y el desplazamiento continuaron a pesar de las restricciones, y que en muchos casos se habían incluso agravado. Alrededor del mundo, conflictos armados, persecuciones, desastres naturales, la violencia sexual y basada en género, entre muchas otras causas, llevaron a que millones de personas emprendieran nuevas jornadas migratorias y de desplazamiento, y a que muchas retomaran caminos ya emprendidos. En múltiples países la crisis sanitaria permitió la introducción de regímenes de control migratorio más estrictos, entre ellos, la renovada lucha contra el tráfico ilícito de migrantes y los grupos que lo facilitan.

América del Sur no ha sido ajena a estas dinámicas. El cambio climático, la desigualdad económica, los conflictos socio-políticos, la presencia de la criminalidad organizada y grupos armados, las políticas migratorias restrictivas, y la violencia sexual y basada en género son citadas con frecuencia como algunas de las causas detrás de las dinámicas de movilidad humana en la región, el 80 por ciento de la cual es intrarregional OIM (2020a), y en gran parte constituida por personas de origen venezolano. Para mayo de 2023 se contabilizaba un total de 7,32 millones de personas venezolanas refugiadas y migrantes a nivel mundial, con el 84 por ciento de ellas viviendo en América Latina y el Caribe (OIM, 2023a). Personas de origen haitiano, ecuatoriano y colombiano han sido también importantes protagonistas de la dinámica migratoria Regional (OIM, 2023a; OIM, 2022b; DAES, 2021). A éstas se han sumado personas extra-continetales, siendo Brasil un punto de entrada para personas de nacionalidad india, china, afgana, bangladesí y camerunesa, en adición a haitiana (OIM, 2023a; OIM 2023b).

Incontables artículos periodísticos, investigaciones académicas e informes de organismos internacionales y de la sociedad civil se han dado la tarea de documentar las experiencias de las personas que transitan por el continente, sabiendo que las trayectorias de muchas de ellas se dan de manera clandestina y/o irregular, en gran parte dada la ausencia de mecanismos que permitan la migración segura, ordenada y regular.

Se sabe de los actos de violencia, abuso y explotación que enfrentan a lo largo del camino en manos de múltiples actores, por medio del trabajo de personas defensoras de derechos humanos, académicas y sociedad civil. Los medios se han encargado de detallar de igual manera las tragedias asociadas con la migración irregular, y de reportar los incontables delitos cometidos en contra de personas en contexto de movilidad, y de las condiciones deplorables que enfrentan.

A pesar de este alto nivel de visibilidad, existen escasos trabajos de investigación que de manera específica examinen los procesos por los que se facilita la migración irregular. En otras palabras, aunque se conocen los graves riesgos que enfrentan las personas en contexto de movilidad que carecen de mecanismos para viajar de manera segura, ordenada y regular, se sabe poco sobre los retos que enfrentan al interactuar con quienes facilitan dichos tránsitos, entre quienes se encuentran personas involucradas en el tráfico ilícito de migrantes.

A esto hay que agregar que la movilidad irregular implica un contexto social complejo, donde se combinan múltiples formas de violencia y discriminación, sin olvidar que los beneficios económicos que genera para la criminalidad organizada y otros actores a lo largo de la ruta migratoria impiden con frecuencia su investigación a fondo. Más aún, el trabajo de investigación hasta ahora existente ha tendido a enfocarse en regiones bajo mayor escrutinio político, como la frontera Estados Unidos-México o el Darién, dejando a otras sin examinar.

El presente informe documenta dinámicas de migración irregular presentes en cuatro cruces fronterizos en América del Sur, y las condiciones que vulneran la seguridad de quienes apoyados por los servicios de facilitación de tráfico ilícito de migrantes, transitan por ellos para alcanzar destinos en otras partes del continente. El informe compila los hallazgos identificados durante trabajo en el terreno realizado entre los meses de septiembre y octubre de 2023, en los pasos fronterizos de Rumichaca, en la frontera entre Ecuador y Colombia; la Triple Frontera, donde coinciden Argentina, Brasil y Paraguay; Desaguadero, en la frontera entre Perú y Bolivia, y Aguas Blancas-Bermejo, en la frontera Bolivia-Argentina. Durante este periodo se entrevistó a un total de 66 personas informantes clave, pertenecientes a agencias de control fronterizo, instituciones gubernamentales, organismos internacionales y de sociedad civil, así como personas en contexto de movilidad. La información se suplementó por medio de investigación de escritorio que incluyó la identificación y el análisis de datos concernientes al tráfico ilícito de migrantes en la región.

El informe se divide en tres partes. La primera detalla el contexto de movilidad en la región, y las dificultades para estudiar el delito del tráfico ilícito de migrantes dados los diferentes tipos de legislación vigente, seguido de la descripción metodológica. La segunda sección documenta los hallazgos de la investigación en cada uno de los pasos fronterizos. Y, la tercera parte concluye con una sección de observaciones generales y recomendaciones en torno a las vulnerabilidades que enfrentan las personas en contexto de movilidad que transitan por los cuatro pasos fronterizos, que se espera sean útiles en el diseño de mecanismos de protección a favor de quienes enfrentan abuso, violencia y explotación en la ruta migratoria.

Los niveles de movilidad humana en las Américas tras el levantamiento de las restricciones relacionadas con la pandemia de la COVID-19 han dejado en claro que las causas detrás de la migración y el desplazamiento forzado continuaron aún después del fin de la emergencia sanitaria, y que en muchos casos incluso se agravaron. Los conflictos armados, la desigualdad económica, la violencia organizada, los desastres naturales derivados del cambio climático, la gobernanza migratoria, las crisis políticas, la violencia sexual y basada en género, entre otras causas, han llevado a que millones de personas dejen sus hogares y emprendan jornadas hacia otros destinos.

América del Sur no ha sido ajena a estas dinámicas. En el Cono Sur, la mayoría de las personas en contexto de movilidad son de origen venezolano. Para mayo de 2023, se estimaba que de los 7.7 millones de personas venezolanas refugiadas y migrantes a nivel mundial, 6,5 millones habían alcanzado destinos en América Latina y el Caribe OIM (2023d). La gran mayoría ha permanecido en países vecinos como Colombia (2,88 millones), Perú (1,54 millones) y Brasil (510 mil), aunque muchos otros han buscado alcanzar destinos como Ecuador (474 mil), Chile (444 mil) y Argentina (217 mil)¹. De manera reciente, la migración de retorno sugiere que:

Muchas de las personas que dejaron Venezuela en algún momento, buscan regresar a su país (por ejemplo, en octubre de 2022, el Servicio Nacional de Migración de Panamá, en coordinación con la Embajada de Venezuela en Panamá, asistió a más de 4.000 venezolanos con trámites de retorno) o retornar de manera temporal antes de embarcarse en nuevas jornadas, con frecuencia Norteamérica².

Las personas de origen colombiano y ecuatoriano también son parte importante de las tendencias migratorias, desplazadas en parte por el conflicto interno y la violencia generada por el crimen organizado. (Para finales del 2022, Colombia presentaba las cifras más altas de personas desplazadas internas en las Américas, con más de 4.7 millones,³ mientras que el número de personas de origen ecuatoriano que cruzaron a Panamá por la frontera de Colombia de enero a julio del 2023 casi alcanzó los 35.000⁴). Es también significativa la presencia de personas de origen haitiano que

- 1 RV4 2023. *R4V América Latina y el Caribe, Refugiados y Migrantes Venezolanos en la Región* - Nov. 2023. 30 Noviembre 2023. <https://www.r4v.info/es/document/r4v-america-latina-y-el-caribe-refugiados-y-migrantes-venezolanos-en-la-region-nov-2023>.
- 2 “En medio de las diversas dinámicas de movimiento de refugiados y migrantes en todo el continente, la Plataforma R4V sigue observando algunos movimientos de retorno de venezolanos a su país de origen. Si bien se informa que el Gobierno de Venezuela considera que unas 300.000 personas han retornado desde 2020, no se han proporcionado cifras oficiales de retornos. No obstante, a través del denominado Plan Vuelta a la Patria del Gobierno de Venezuela, así como a través de iniciativas espontáneas y, en ocasiones, apoyadas por el país de acogida, se ha observado a algunos venezolanos participando en movimientos de retorno.” Ver R4V 2023. *RMNA 2023 Refugee and Migrant Needs Analysis*. R4V. <https://www.r4v.info/en/document/rmna-2023-needs-analysis>, y R4V 2022, *Movements Reports: Fourth Quarter 2022*. R4V. <https://www.r4v.info/en/movements-report-q4-2022>.
- 3 Ver Internal Displacement Monitoring Center (sin fecha). Colombia. <https://www.internal-displacement.org/database/displacement-data/> IOM 2023, pg. 10.

abandonan el Cono Sur, muchas de ellas enfrentando xenofobia y racismo, y la imposibilidad de regularizar la situación migratoria de hijos e hijas nacidos en países que no les reconocen como ciudadanos o ciudadanas—datos del gobierno panameño indican que poco más de 34.000 personas haitianas cruzaron la frontera de Colombia hacia Panamá en la primera mitad del 2023⁵.

La presencia en la región de personas extracontinentales (esto es, no originarias de las Américas), especialmente de países en África y Asia ha generado interés, en parte dada su visibilidad. Por ejemplo, Brasil registró entre septiembre del 2021 a febrero del 2023, 5.904 llegadas de personas de origen afgano, y de enero a marzo del 2023, 12.564 personas de origen chino entraron de manera regular al país (OIM, 2023a). Aunque no se localizó información precisa sobre la presencia de personas en contexto de movilidad de origen asiático o africano en el Cono Sur, entre enero y julio del 2023, al menos 25.000 personas de estas personas fueron registradas en la frontera de Colombia con Panamá⁶.

La migración irregular

La mayoría de las personas en contexto de movilidad en los cuatro pasos fronterizos identificados en este estudio son nacionales de Venezuela, Estado parte del MERCOSUR,⁷ cuya normativa vigente establece que pueden utilizar determinados documentos de identificación personal como documentos de viaje hábiles para el tránsito por el territorio de los demás Estados Partes, sin tener que utilizar sus pasaportes. La normativa también señala que los y las nacionales de un Estado Parte del MERCOSUR que deseen residir en el territorio de otro Estado Parte podrán obtener residencia temporal y de cumplir los requisitos, eventualmente la residencia permanente.⁸

Sin embargo, no solo Venezuela se encuentra suspendida en su condición de Estado miembro del MERCOSUR.⁹ Para muchas personas en contexto de movilidad, la normativa no brinda ningún tipo de protección, ya que salieron o entraron a países vecinos de manera irregular (lo que les dificulta el regularizar su estatus migratorio de manera eventual), o carecen de documentos que demuestren su condición de ciudadanía o su identidad por razones múltiples, lo que les empuja a

4 República de Panamá 2023. *Cuadro 001: Tránsito Irregular de Extranjeros por la Frontera con Colombia por Región según Orden de Importancia: Año 2023*. Panamá: Servicio Nacional de Migración. https://www.migracion.gob.pa/images/img2023/pdf/IRREGULARES_%20POR_%20DARIEN_JULIO_2023.pdf

5 República de Panamá 2023.

6 República de Panamá 2023.

7 Los Estados parte del MERCOSUR son la Argentina, Brasil, Paraguay, Uruguay y Venezuela.

8 Vistos el Tratado de Asunción, el Protocolo de Ouro Preto y la Resolución N° 75/96 del Grupo Mercado Común, MERCOSUR aprueba el “Acuerdo sobre Documentos de Viaje de los Estados Partes del MERCOSUR y Estados Asociados” en el año 2008, cuyo artículo 1 establece “Reconocer la validez de los documentos de identificación personal de cada Estado Parte y Asociado establecidos en el Anexo del presente como documentos de viaje hábiles para el tránsito de nacionales y/o residentes regulares de los Estados Partes y Asociados del MERCOSUR por el territorio de los mismos.” Ver: <http://www.sice.oas.org/trade/mrcsrs/decisions/dec1808s.pdf>.

9 Desde el 1° de diciembre de 2016, “La República Bolivariana de Venezuela se encuentra suspendida en todos los derechos y obligaciones inherentes a su condición de Estado Parte del MERCOSUR, de conformidad con lo dispuesto en el segundo párrafo del artículo 5° del Protocolo de Ushuaia.” Ver: <https://www.mercosur.int/quienes-somos/paises-del-mercosur/>.

viajar de manera irregular. Por ejemplo, en el contexto de esta investigación fue común encontrar a personas en contexto de movilidad que carecían de documentos de identidad vigentes, o que habían salido de su país de origen sin poder tramitarlos (este fue el caso de NNAs de origen haitiano nacidos en varios países de Sudamérica, o de NNAs no acompañados). Muchas otras, a razón de ser desplazadas por la violencia y el conflicto interno –con frecuencia personas indígenas y afrodescendientes impactadas por racismo y discriminación– no podían retornar a sus comunidades de origen para obtener o renovar documentación. Otras, a pesar de tener documentos, optaron por transitar de manera irregular para evitar intimidación, extorsión, o violencia sexual por parte de autoridades de control fronterizo (esta dinámica ha sido documentada especialmente en el caso de personas LGBTQ+, que son sujetas con frecuencia a intimidación, burlas y violencia física y sexual por su expresión de género).¹⁰

De acuerdo con UNICEF, los y las NNAs que viajan sin la compañía de una persona adulta, tienen más probabilidades de hacerlo a través de pasos no habilitados o trochas. Con esto evitan ser devueltos por carecer de recursos o de la documentación necesaria (por ejemplo, una carta que les permita cruzar la frontera sin uno de sus progenitores) (Ceja Cárdenas, 2020), ser remitidos a alguna agencia de protección institucional que les impida continuar hasta su destino (CDH-UCAB, 2021), o verse obligados a pagar sobornos (UNICEF, 2023).

Con frecuencia, quienes transitan por América del Sur y provienen de países que no son miembros del MERCOSUR, llegan al continente de manera regular, por medio de pasaportes y visados obtenidos en sus países de origen, o tras obtener permisos de entrada o de tránsito al arribo haciendo uso de los regímenes migratorios vigentes, pero buscando emprender trayectos migratorios y alcanzar otros destinos, eventualmente convirtiéndose en migrantes irregulares.

La migración irregular implica graves riesgos a la seguridad de las personas. Sin embargo, la falta de acceso a documentos migratorios y/o de identificación, en combinación con la violencia organizada, el desplazamiento forzado, la violencia sexual y de género, entre otros factores, complican su capacidad de acceder a mecanismos que les permitan migrar de manera segura, ordenada y regular. Estas son también algunas de las principales causas tras la demanda de servicios que faciliten el tránsito y/o la entrada a otros países de manera ilícita a cambio de un beneficio económico, lo que se conoce como *tráfico ilícito de migrantes*.

El tráfico ilícito de migrantes y sus retos

De acuerdo con el artículo tres del Protocolo Contra el Tráfico Ilícito de Migrantes por Tierra, Mar y Aire, que complementa la Convención de las Naciones Unidas Contra la Delincuencia Organizada Transnacional, el tráfico ilícito de migrantes se define como “la facilitación de la entrada ilegal de una persona en un Estado Parte del cual dicha persona no sea nacional o residente permanente con el fin de obtener, directa o indirectamente, un beneficio financiero u otro beneficio de orden material.” (UNODC, 2000).

10 Caribe Afirmativo 2021. *Sentir que se nos va la vida: personas LGBTI refugiadas y migrantes de Venezuela en Colombia, Ecuador y Chile*. Barranquilla: Caribe Afirmativo. <https://caribeafirmativo.lgbt/wp-content/uploads/2021/03/Informe-AcnurMar.pdf>.

El Protocolo fue el primer instrumento internacional global en contener una definición consensuada del tráfico ilícito de migrantes. Su objetivo inicial fue el de abordar el problema de los grupos delictivos organizados que trafican con personas en contexto de movilidad principalmente por un beneficio financiero. El Protocolo pretende reducir el tráfico ilícito de migrantes, proteger los derechos de las personas en contexto de movilidad objeto de dicho tráfico e impedir los abusos asociados con el delito. Los países signatarios se comprometen a garantizar que el tráfico ilícito de migrantes se tipifique de acuerdo con los requisitos legales del Protocolo, incluyendo el trato humanitario a personas en contexto de movilidad objeto de tráfico, y su no criminalización.

A pesar de su relevancia en la identificación y judicialización del delito, no todos los países han ratificado el Protocolo, ni definen o abordan el tráfico ilícito de migrantes de la misma manera. Por ejemplo, en el caso específico de este estudio, Colombia no es país signatario, mientras que Bolivia se refiere a las personas migrantes objeto de tráfico como víctimas (un reconocimiento no establecido en el Protocolo, el cual utiliza el término objeto, en lugar de víctima, en referencia a la conducta tipificada como tráfico ilícito de personas migrantes) (UNODC, 2010). Algunos países aún no han establecido el tráfico ilícito de migrantes como delito, como es el caso de Paraguay, donde sin embargo se han empezado a tomar pasos definitivos con ese fin.

A estas diferencias en el abordaje legislativo del delito se suman la percepción del tráfico ilícito de personas migrantes a nivel local. Por ejemplo, durante la preparación de este informe se confirmó que, en algunos de los cruces fronterizos, la facilitación del cruce fronterizo irregular es a cambio de un beneficio material, que es difícilmente visto como delito –en otras palabras, la facilitación del cruce es tolerada y/o vista como un mecanismo que, aunque ilícito, no tiene carácter criminal. Durante las visitas en terreno se presenciaron la manera en la que se llevaban a cabo sin restricción alguna varias de las actividades relacionadas con el cruce fronterizo irregular, como el cruce de trochas o pasos no habilitados a pie o a bordo de vehículos varios. Dichos cruces no son percibidos como una actividad criminal, sino simplemente como parte de los servicios de transporte y/o de movilidad locales, ya que son facilitados para y por personas parte de la misma comunidad (es decir, no solamente para personas en contexto de movilidad).

Las autoridades entrevistadas como parte de este estudio de igual manera manifestaron la incapacidad de impedir o controlar el cruce fronterizo irregular, dado su arraigo en las comunidades, quienes dependen de los tránsitos por pasos no habilitados como fuente de ingresos, pero también para acceder a mercados, centros de salud, escuelas y lugares de trabajo.¹¹

De igual manera, se constató que en algunos cruces fronterizos, no se da prioridad a perseguir a quienes se dedican al tráfico ilícito de personas migrantes, sino a quienes se involucran en la comisión de otros delitos, como el tráfico de drogas o la trata de personas para la explotación sexual (especialmente de niños, niñas y mujeres), que son vistas como delitos de mayor gravedad.

La aceptación social tanto de la facilitación del cruce fronterizo irregular como del tráfico ilícito de migrantes no quiere decir que constituyan actividades inofensivas. Se constató durante las visitas a terreno que la prestación de servicios que permiten el cruce fronterizo y la internación a países ajenos al propio son importantes fuentes de ingresos para las comunidades a lo largo de la ruta migratoria, lo que podría explicar la reticencia a controlar dichas prácticas. Es también claro el riesgo inherente a los servicios que prestan las personas que se dedican a la facilitación de los

11 En al menos una ocasión, la consultora fue dirigida a utilizar un paso no habilitado por autoridades locales, dada la rapidez del cruce, con lo que se evitaba un trayecto hasta el cruce fronterizo oficial.

cruces fronterizos (múltiples informes han documentado casos de violencia a lo largo de los pasos no habilitados, así como casos de personas que han perecido tras intentar cruzar ríos o zonas de climas extremos) (Save the Children, 2020; IOM, 2024). A esto hay que sumar la precariedad de las personas en contexto de movilidad, la cual fue presenciada durante el trabajo en terreno y se documenta en secciones posteriores de este estudio.

A este contexto se suma el que a pesar de su alto nivel de visibilidad, las prácticas conectadas a la facilitación del cruce fronterizo irregular y el tráfico ilícito de migrantes más claramente definido, no han sido examinadas a fondo en el trabajo de investigación académico en la región. Es decir, a pesar de que se han documentado con detalle las experiencias de personas en contexto de movilidad, existen escasos estudios en el campo de la migración irregular que específicamente aborden la facilitación del tráfico ilícito de personas migrantes en el caso de América del Sur. Este estudio busca contribuir a la documentación de algunas de sus dinámicas.

El enfoque de vulnerabilidad

La vulnerabilidad puede entenderse como un estado de predisposición mayor al de otras personas a sufrir un daño como consecuencia de la exposición a alguna clase de riesgo. El tipo de daño al que se es más vulnerable o resiliente varía, pudiendo ser psíquico, físico, ambiental o de otra índole.

En el modelo de vulnerabilidad propuesto por la OIM y en el que la imagen a continuación se basa, (OIM, 2021) el grado de vulnerabilidad global de las personas migrantes y de sus hogares, familias, comunidades y grupos a la violencia, la explotación y el abuso antes, durante y después del proceso migratorio, o su capacidad de evitar esas violaciones, resistir a ellas, hacerles frente o recuperarse es el resultado de la interacción de múltiples factores de riesgo y de protección a diferentes niveles.

En este estudio, la noción de vulnerabilidad se refiere la serie de dinámicas que en entramado, comprometen la integridad de las personas en contexto de movilidad. Esto implica el reconocimiento de que las personas en contexto de movilidad están insertas en un medio social más amplio y, tanto su resiliencia como su vulnerabilidad, están determinadas por la presencia, ausencia e interacción de factores de riesgo y de protección a diferentes niveles: individual, de la familia u hogar, comunitario y estructural. “El propósito del modelo de los determinantes de la vulnerabilidad de las personas migrantes no es definir categorías estrictas de factores, sino facilitar un examen estructurado y provechoso de los modos en que las intersecciones de múltiples factores pueden influir en la vulnerabilidad y la resiliencia.”

Cada factor, en cada nivel, puede ser un elemento ya sea de riesgo o de protección, según el contexto. Además, puede tener un impacto diferente en el tipo de daño (violencia, explotación o abuso) al que las personas migrantes son vulnerables o resilientes.

La OIM utiliza la definición de persona migrante vulnerable establecida en los Principios y directrices sobre la protección de los derechos humanos de las personas migrantes en situación de vulnerabilidad, que definen a las personas migrantes vulnerables como “aquellas que no pueden acceder de manera efectiva a sus derechos humanos, que corren un mayor riesgo de sufrir vulneraciones y abusos y que, por consiguiente, tienen derecho a apelar a un mayor deber de diligencia por parte de los garantes de derechos.” (ACNUDH/Grupo Mundial sobre Migración, 2017).

FACTORES INDIVIDUALES

Edad, sexo, identidad racial y étnica, orientación sexual, identidad de género, historia personal, salud mental y emocional, clase social.

FACTORES FAMILIARES Y DEL HOGAR:

Tamaño de la familia, estructura del hogar, situación socio-económica, niveles de instrucción, discriminación de género.

FACTORES COMUNITARIOS:

Acceso a la educación, atención sanitaria y servicios, oportunidades laborales, entorno natural, normas y comportamientos sociales.

FACTORES ESTRUCTURALES:

Regímenes políticos y económicos, política y gobernanza migratoria, Estado de derecho, marginalización y discriminación sistémica, respeto a los DDHH.

Modelo de Vulnerabilidad (adaptado de OIM 2021).

A la vez, se entiende que la vulnerabilidad no es intrínseca a la persona. Desde una perspectiva informada por la interseccionalidad, la vulnerabilidad es generada socialmente por factores como el género, la orientación sexual, la identidad de género, edad, estatus migratorio, etnia, pertenencia a pueblos originarios, nivel socioeconómico, discapacidad, etc. Cada factor puede tener un impacto diferente en el tipo de daño (violencia, explotación o abuso) al que las personas migrantes son vulnerables o resilientes.

De acuerdo a la OIM, “el enfoque de la vulnerabilidad de las personas migrantes se fundamenta en la firme convicción de que deben respetarse y promoverse los derechos humanos de todas las personas, incluidas las migrantes, y de que las personas migrantes en situación de vulnerabilidad, sea cual sea su categoría o situación, deben recibir la protección y asistencia que precisen.” (OIM, 2021).

Metodología

El presente estudio se basa en una metodología cualitativa. Su fuente principal de información es una serie de entrevistas llevadas a cabo en terreno durante los meses de septiembre y octubre de 2023, con personas informantes clave en los cuatro cruces fronterizos del estudio: Desaguadero (en la frontera entre Perú y Bolivia), Aguas Blancas-Bermejo (en la frontera Bolivia-Argentina), la Triple Frontera (Argentina, Brasil y Paraguay), y Rumichaca (en la frontera Colombia-Ecuador).

Se llevaron a cabo entrevistas individuales presenciales y en modalidad virtual, y grupos focales en terreno con un total de 66 personas. En anticipación al trabajo en campo, los y las interlocutores fueron identificados con antelación por OIM a través del Programa EUROFRONT a cargo de la investigación, y componen un grupo variado que generó diferentes perspectivas. Entre ellos y ellas se encuentran funcionarias y funcionarios asignados a puestos de control migratorio, personal de organismos gubernamentales a cargo del monitoreo del tráfico ilícito de migrantes y la trata de personas, personas que laboran en organizaciones de sociedad civil, policías a nivel federal y estatal, personal judicial asignado a fiscalías especializadas, y personal de organismos internacionales, incluyendo la OIM. En terreno, se gestionaron entrevistas adicionales con personas informantes clave a nivel local, como personal de control migratorio asignado a los cruces fronterizos, personal de atención a la salud, y personal asignado a oficinas locales de atención a personas en contexto de movilidad. Las entrevistas se suplementaron con observaciones en terreno, y con entrevistas informales llevadas a cabo con personas en movilidad. Las entrevistas se realizaron en español y en portugués. Para proteger la privacidad de las personas entrevistadas, se optó por obtener su consentimiento informado verbal, y su identidad se anonimiza en el trabajo.

El estudio presentó algunos retos. La pandemia impidió que el trabajo de campo se llevara a cabo de manera más temprana. Fue en ocasiones difícil contactar a las personas informantes clave, ya que muchas se encontraban brindando atención en otras localidades en terreno, lo que en turno impidió incluir sus perspectivas. Algunas personas informantes clave (en específico, autoridades de control migratorio), a pesar de haber sido contactadas con antelación, declinaron la entrevista en arribo, o no estuvieron disponibles. Acceder a algunos de los espacios también implicó ajustarse a los horarios y disponibilidad de las personas entrevistadas, que en ocasiones no estuvieron disponibles para entrevistas ya planeadas.

Aunque no se presentaron situaciones de riesgo, en al menos una ocasión personas de la comunidad recomendaron a la consultora no llevar a cabo observaciones en zonas identificadas como inseguras o donde se conoce operan grupos del crimen organizado.

A pesar de estas limitaciones, las entrevistas, suplementadas por la información estadística de la OIM e informes correspondientes a las condiciones enfrentadas por personas en contexto de movilidad en los cruces fronterizos, generaron información sobre las dinámicas enfrentadas por las personas que transitan por los cuatro cruces de manera irregular, y los retos que enfrentan las autoridades locales y los organismos de protección. Las siguientes secciones constituyen un resumen de los hallazgos en cada uno de los cruces.

HALLAZGOS

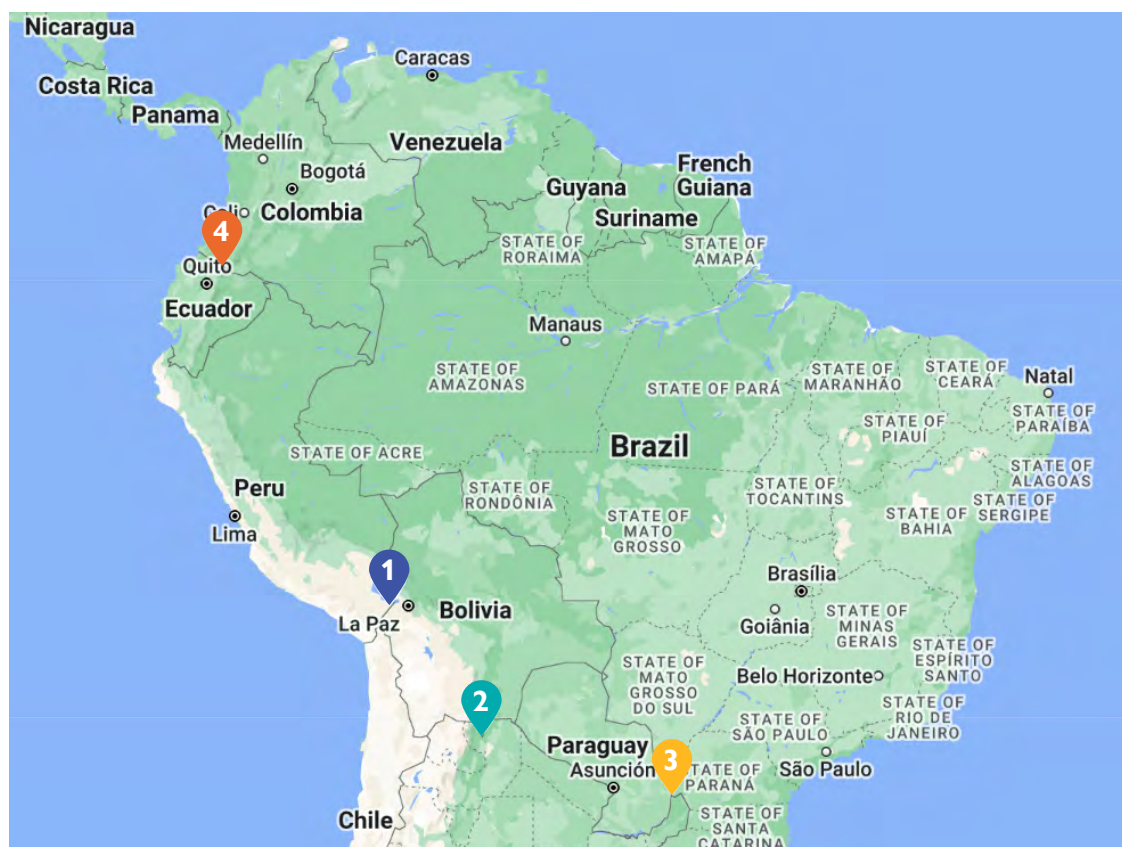


El Programa EUROFRONT en su Componente 2 tiene como objetivo general contribuir a la seguridad, el respeto y la protección de los derechos humanos de los migrantes en el contexto de la trata de personas y el tráfico ilícito de migrantes a nivel nacional y regional en América Latina.

Sus objetivos específicos son: fortalecer las estrategias contra la trata de personas en los puntos de cruce fronterizo de los países beneficiarios, y desarrollar y mejorar las estrategias destinadas a contrarrestar el tráfico ilícito de migrantes en los puntos de cruce fronterizos seleccionados de los países beneficiarios.

El Programa se enfoca en cuatro pasos fronterizos que abarcan siete países de América Latina, y en los cuales se desarrollan actividades para fortalecer la lucha contra la trata de personas y el tráfico ilícito de migrantes. Las fronteras y países vinculados a las acciones del Programa son:

- 1 **Frontera Desaguadero** (entre Perú y Bolivia).
- 2 **Frontera Aguas Blancas- Bermejo** (entre Argentina y Bolivia).
- 3 **Triple Frontera** (entre Argentina, Brasil y Paraguay).
- 4 **Frontera Rumichaca** (entre Colombia y Ecuador).



Las experiencias de las personas en contexto de movilidad a lo largo de los cuatro cruces fronterizos varían en el sentido de ocurrir en diferentes geografías y contextos socio-políticos. Como revelan las siguientes subsecciones, son notorias las similitudes en las experiencias relacionadas a los factores de riesgo y vulnerabilidad. Las trayectorias de algunas de las poblaciones que transitan los pasos fronterizos son descritas como silenciosas, dada las limitadas interacciones que tienen con los servicios de protección. En otros casos, es claro que al no ser considerado un delito, o una prioridad de seguridad, se desconoce la extensión y/o el impacto del tráfico ilícito de migrantes. A la vez, no se compila información estadística de manera uniforme, lo que impide tener información específica de cada uno de los pasos. Sin embargo, la presente sección aspira a resumir las dinámicas identificadas en el contexto de las entrevistas a informantes clave y las observaciones en terreno en cada uno de los cruces más allá de los números. Es también importante recalcar que las experiencias identificadas no deben de ser interpretadas como representativas de todas las personas que transitan los cruces en contexto de movilidad, y que simplemente reflejan los hallazgos documentados en el contexto del trabajo de campo.



Desaguadero

El Paso de Frontera Desaguadero es considerado el paso más importante entre Bolivia y Perú: por él transita cerca del 90 por ciento del comercio entre ambos países. Es un área urbana binacional ubicada en la naciente del río Desaguadero, que a través de dos puentes une a las poblaciones homónimas de Desaguadero, en Bolivia y Desaguadero, Perú (Programa EUROFRONT).

Entre enero y marzo del 2023, se produjeron en Perú protestas sociales a causa de una crisis de índole político que culminó con la salida del expresidente de turno. Dichas protestas incluyeron el bloqueo de vías principalmente en la frontera de Desaguadero y el cierre de terminales terrestres en Desaguadero y Tacna. En la ciudad vecina de Tumbes, el Poder Ejecutivo oficializó la declaratoria de estado de emergencia con el consecuente aumento del control fronterizo y el interno, en parte debido a los índices de inseguridad en esa zona del país (OIM, 2023e). A finales de mayo del mismo año, hubo bloqueos en carreteras y vías incluyendo el Puente Internacional de Llave que es la principal vía de acceso al distrito de Desaguadero (OIM, 2023e).

El bloqueo de las vías y la suspensión de los medios de transporte durante 2023 ocasionaron que personas en contexto de movilidad se vieran varadas en el distrito de Desaguadero.¹²

Las comunidades homónimas de Desaguadero se han visto impactadas por el incremento de personas en contexto de movilidad que transitan por el cruce, a donde de acuerdo con números provistos por la OIM, llegan en su mayoría personas de origen venezolano, seguido por personas de origen haitiano –por ejemplo, en el primer semestre del 2023, a diferencia de las salidas, donde el 99 por ciento es representado por personas de Venezuela, en las entradas este flujo es de 77 por ciento, siendo el otro grupo poblacional personas de origen Haitiano (OIM, 2023h). En menores números, arriban a Desaguadero personas de origen extra-continental (por ejemplo, en el mes de noviembre de 2023, el 7 por ciento de las personas en contexto de movilidad que llegaron a la comunidad fueron de origen africano, comparadas con un 67 por ciento de personas de origen venezolano) (OIM, 2023g).

De acuerdo con entrevistas en terreno, las personas que arriban a Desaguadero buscan llegar a destinos en el sur del continente, principalmente Chile (vía Tacna) y la Argentina (vía La Paz). Sin embargo, la política migratoria del primero (que ha impuesto crecientes restricciones a la presencia de personas en movilidad) y la crisis económica de la segunda, han llevado a que muchas personas crucen por Desaguadero en migración de retorno a Venezuela, o buscando destinos en Norteamérica. Los informantes clave en el punto de atención y orientación (PAO) apoyado por OIM, reportaron que la mayor parte de las personas de origen venezolano que atienden expresan interés en retornar a su país tras haber enfrentado crisis económicas severas en la Argentina y Chile, o al no haberseles permitido la entrada a Chile. Algunas personas expresan su intención en llegar a destinos en América del Norte, especialmente los Estados Unidos.

12 Infobae 2023. Puno: Aeropuerto de Juliaca, primero en cerrar y suspender operaciones tras reinicio de protestas. Seis de enero 2023, *Infobae*. <https://www.infobae.com/america/peru/2023/01/06/puno-cierran-aeropuerto-inca-manco-capac-de-juliaca-y-suspenden-operaciones/>

Existen también casos de migración pendular –personas que regresan a sus comunidades de origen en ciertas épocas del año, como durante las vacaciones escolares o al aproximarse las celebraciones decembrinas. Se reportaron durante las entrevistas en terreno casos de grupos de hinchas que durante la temporada de fútbol entraron a Bolivia o a Perú para apoyar a sus equipos, haciéndose pasar por personas en situación de movilidad y en ocasiones solicitando asistencia humanitaria, pero estos fueron casos aislados.

El cruce fronterizo irregular

En Desaguadero existen dos cruces fronterizos oficiales: un paso peatonal que conecta las zonas comerciales de ambas localidades, y un puesto de control carretero en las afueras de la ciudad.

La mayor parte del cruce es vecinal, y se da por el paso peatonal, por el que transitan los y las residentes de ambas localidades. Quienes buscan internarse más allá de 50 kilómetros dentro de Perú o Bolivia deben tramitar su acceso en las delegaciones de migraciones correspondientes, que están ubicadas en el paso peatonal.

A pesar de la existencia del puente peatonal, una parte significativa del tránsito fronterizo se hace por medio de una serie de pequeños muelles localizados a lo largo del estrecho segmento del río que separa ambas comunidades. De ellos parten botes pequeños que, por cinco bolivianos (\$0.72USD), facilitan el cruce del río –aproximadamente entre 15 y 20 metros. El cruce es constante y rápido, y permite que las personas crucen a lo largo del río sin tener que trasladarse hasta el centro de la ciudad o hacer uso del cruce oficial. El cruce es también conveniente para quienes viajan con mercancía para la venta y reventa sin pagar impuestos.

A pesar de que el uso de los botes es aceptado socialmente en la dinámica comercial y social de las comunidades, facilitan el contrabando de mercancías, que son utilizados para la migración irregular. Durante el trabajo en terreno se presenció la manera en la que personas en contexto de movilidad evitaban el área de control migratorio para poder entrar o salir de Perú y Bolivia sin ser sujetos a inspección. En las conversaciones los informantes clave siempre se refirieron al río y a los muelles que conectan a ambos lados con el término utilizado en referencia a los pasos no habilitados: *trochas*.

De acuerdo con personal de organizaciones internacionales las trochas del área cercana al puente peatonal son “las más seguras,” en parte dado su uso cotidiano para el comercio de mercancías y la presencia cercana de autoridades (ver figura 1). Sin embargo, los mismos informantes reconocieron que existen otras secciones del río por las que cruzan las personas en contexto de movilidad, sobre todo por las noches, lejos de la zona urbana, para no ser detectados o acosados por las autoridades locales. La clandestinidad de estos otros pasos no habilitados, y la dificultad para accederlos por las noches, combinados con el clima extremo de la región, general condiciones de riesgo para las personas en movilidad.



Fig. 1: Vista del área habilitada como muelle en Desaguadero (Perú).

De acuerdo con personal entrevistado en el punto de atención y con los reportes DTM (OIM, 2023f), la mayoría de las personas que buscan alcanzar destinos en Chile o la Argentina, arriban a Terrapuerto de la ciudad de Desaguadero del lado peruano en las corridas de autobuses nocturnos y de madrugada. Es aquí en donde operadores de servicio de transporte público –conocido como ‘toritos’ (ver fig. 2)– les esperan para ofrecer sus servicios de transportación a los muelles o al lugar al que el guía contratado por las personas determine. Los toritos cobran por este servicio más del doble de la tarifa local –es decir, 5 soles peruanos (\$1.35USD) en lugar de los 2 soles (\$0.54USD) que cobran durante el día. En el río, por la noche, se notó la presencia de operadores que realizan el cruce a bordo de los botes, presumiblemente por tarifas más altas que las del día. Sin embargo, no se pudo obtener información concerniente al costo exacto del transporte en el horario nocturno.



Fig.2: "Toritos" en las inmediaciones del cruce fronterizo del lado peruano.

Una vez ya en territorio boliviano, las personas viajan en dirección a La Paz, con frecuencia en compañía de un guía o asesor. Existe al menos un retén a lo largo de la carretera, en la comunidad de Lanza, a unos 20 kilómetros de Desaguadero, en el lado boliviano. Es aquí donde con frecuencia se llevan a cabo operativos de control migratorio, y donde se reportan hallazgos de personas en situación irregular a bordo de vehículos privados y de carga que buscan llegar a La Paz.

La migración irregular y el control fronterizo

La falta de documentos que permite comprobar la identidad de una persona fue el factor de riesgo y vulnerabilidad reportado con mayor frecuencia durante las entrevistas de terreno en Desaguadero, dado a que conlleva al desplazamiento irregular y/o facilitado por personas que se dedican al tráfico ilícito de migrantes. En el contexto de entrevistas con personas informantes clave en Desaguadero, se reportó que personas de origen venezolano en su mayoría carecen de documentos ya que no pudieron obtenerlos antes de dejar su país, o no pudieron renovarlos. Aunque en el lado peruano de Desaguadero al menos una agencia humanitaria brinda la posibilidad de fiscalizar la identidad, el proceso toma tiempo, y las personas con frecuencia deciden continuar con su viaje,

esperando poder tramitarlos ya que lleguen a su destino. Se reportaron casos de NNAs nacidos en Chile, sobre todo de origen haitiano, que viajaban con sus padres o madres pero carecían de documentos, dada la política migratoria vigente.¹³

La intensidad del control migratorio en ambos lados del Río Desaguadero también fue identificada como factor que pone en riesgo la seguridad de las personas en contexto de movilidad. Las redadas constantes y operativos migratorios hacen que éstas con frecuencia busquen evitar el contacto con las autoridades, optando por cruces más remotos y ocultos y, con frecuencia, más peligrosos. En las entrevistas, las personas informantes clave hicieron hincapié en los riesgos asociados con los pasos no habilitados, algunos de los cuales se encuentran kilómetros fuera de la zona urbana, y que son los sitios a los que personas que brindan transporte público (especialmente los operadores de toritos y camiones de carga pequeños) llevan a las personas para que crucen el río sin ser detenidas o extorsionadas.

Aunque durante las entrevistas los informantes clave reconocieron que los operativos de control migratorio habían disminuido, la policía de Desaguadero, en el lado peruano, conduce patrullas por la ciudad al menos tres veces al día, lo que podría intimidar y atemorizar a las personas en contexto de movilidad y orillar a muchas a optar por los tránsitos nocturnos. Se reportó también que ha habido reportes de autoridades presentes en el puente peatonal que cuestionan e incluso extorsionan a personas en contexto de movilidad que llegan al cruce por la noche.

Fue en Desaguadero donde se destacó la presencia de guías o asesores. Estos son personas que facilitan la logística de grupos de personas en contexto movilidad a cambio de pago, y quienes organizan los traslados a Desaguadero. En ocasiones, los y las guías viajan con los grupos de personas, o los reciben en el Terrapuerto. También hay quienes llegan directamente al Terrapuerto al arribar los autobuses nocturnos, para ofrecer servicios de transporte, o de traslado a uno de los muchos hospedajes ubicados a lo largo de la avenida central de Desaguadero del lado peruano. Se presenció el momento en el que personas recién llegadas, contrataban los servicios de choferes de toritos, carros de transporte o particulares, en el área interior del Terrapuerto.

Factores climáticos y de salud

A la par de la carencia de documentos, y en la opinión de algunas personas informantes clave, un factor aún más riesgoso es el clima. Este impacta severamente la seguridad de las personas en contexto de movilidad, y la capacidad de las instituciones que brindan asistencia humanitaria de apoyarles adecuadamente. En sí, los climas extremos presentes y los accidentes geográficos en los cuatro cruces fronterizos del proyecto (junglas, ríos, montañas) presentan graves riesgos para la salud de las personas en movilidad, quienes a pesar de tener con frecuencia información sobre las condiciones de terreno, son incapaces de contrarrestarlas, o carecen de los recursos necesarios para hacerlo. A esto se añade el hecho de que con frecuencia se niega el servicio médico a personas en contexto de movilidad, a pesar de tener el derecho legal a acceder cuidado médico.

13 Entre 1995 y 2014, el Estado Chileno optó por inscribir como “hijo o hija de extranjero transeúnte” (HET) a los niños y niñas nacidas en Chile, de padre o madre extranjero/a en situación irregular en el país. A pesar de que la ley ha cambiado, la práctica del registro continua. Muchas de las personas inscritas como HET ven afectada su atención de salud en hospitales públicos, no pueden ser matriculadas en la escuela o acceder a becas, y se les dificulta su salida y entrada del país, entre otras situaciones que evidencian tratos discriminatorios y denegación de derechos. Ver INDH 2017. *Hijas e hijos de migrantes nacidos en Chile en riesgo de apatridia*. Santiago: Instituto Nacional de Derechos Humanos. 20 enero 2017. Ver <https://www.indh.cl/hijas-e-hijos-de-migrantes-nacidos-en-chile-están-en-riesgo-de-apatridia/>

En ambos lados del cruce fronterizo en Desaguadero, cada año se reportan muertes relacionadas con la altitud y con las bajas temperaturas. En el lado peruano de Desaguadero, la oficina de la OIM reportó en el marco de la entrevista en terreno que al menos 9 personas de origen haitiano habían fallecido en el transcurso de 2023 debido a reacciones adversas a la altitud, casos graves de hipotermia y padecimientos respiratorios asociados. Los servicios de salud también identificaron casos de familias monoparentales, en los que, debido a serios cuadros de descompensación relacionada con la altura, las madres se habían visto impedidas de brindar atención a los hijos e hijas con quienes viajaban. También se reportaron casos de hipotermia entre personas que llegan sin ropa ni equipaje adecuado para el clima de la región, enfrentando temperaturas extremadamente bajas (de hecho se presencié el arribo de personas sin ropa adecuada para el frío).

Las personas en contexto de movilidad, lejos de casa y de sus comunidades, también enfrentan **carencias alimenticias** que impactan en su salud física y emocional y que con frecuencia les impiden continuar con sus trayectorias, o simplemente sobrevivir. La falta de acceso a ingredientes y/o alimentos tradicionales (arroz, yuca, harina para arepas, etc.) puede agravar cuadros ya existentes de desnutrición y/o generar complicaciones de salud serias. Para las mujeres embarazadas o lactantes, la falta de alimentación adecuada impacta en sus embarazos, o en la posibilidad de amamantar a sus hijos o hijas al no poder producir leche, lo que influye en la salud de niños y niñas en tránsito (sobre todo la de los más pequeños).

Xenofobia y racismo

Las personas en movilidad viajan por regiones inhóspitas, enfrentando racismo y discriminación dado su origen, prácticas e idioma. Se recolectaron testimonios concernientes a la violencia en contra de personas venezolanas, que les describen como propensas al crimen. En el lado peruano de Desaguadero, se reportó el caso de un grupo de hombres venezolanos que aparentemente empezaron a cometer robos en la ciudad, y que fueron eventualmente linchados por la comunidad.¹⁴

Diferencias culturales en el tono de voz y en las interacciones personales y de género también son causa de tensiones entre la comunidad y las personas venezolanas, quienes con frecuencia son descritas como agresivas o demandantes. Varias personas que participan en la respuesta humanitaria en ambos lados de la zona fronteriza relataron haber presenciado o haber tenido que lidiar personalmente con situaciones de descortesía y abuso verbal por parte de personas venezolanas que demandaban atención especial, ropa, alojamiento y/o alimentos.

En el caso de personas afrodescendientes, y específicamente aquellas de origen haitiano, se reportó que aunque algunas hablan español (quienes han vivido en Chile o la Argentina, por ejemplo), las diferencias lingüísticas impiden entender y atender del todo sus necesidades, lo que pudiera impactar la capacidad de reportar actos de violencia o discriminación en su contra. Informantes clave compartieron que con frecuencia las personas son víctimas de actos de corrupción por agentes de control migratorio en el cruce fronterizo peatonal que conecta ambas comunidades.

14 A pesar de que no se pudo corroborar esta aseveración por medio de información oficial, durante la elaboración del diagnóstico de tráfico ilícito de migrantes (un producto anterior de esta consultoría) se identificaron casos de linchamiento en el área. Ver por ejemplo: Impacto Dominical 2021. "Linchan y matan a venezolano en Desaguadero tras perpetrar asalto, cómplices huyeron, población los busco anoche intensamente." *Impacto Dominical*, 26 Marzo, 2021. <https://www.facebook.com/impactodominicalperu/photos/a.575986969183649/3845331268915853/?paipv=0&eav=AfYM8NcUSdP2hgZ6ll37OvbfoT4qlShjH7BApWMIACv35IVKs-17U5WVNksuhuLTjwzY>.

Niños, niñas y adolescentes

La mayoría de los NNAs que viajan por la comunidad fronteriza lo hacen en compañía de sus padres y madres. Sin embargo, enfrentan situaciones precarias, en su gran mayoría relacionadas con el clima y la falta de documentos de identidad.

Cuando en el lado boliviano de Desaguadero se detecta la presencia de NNAs en movilidad bajo condiciones de riesgo (por ejemplo, viajar solo o sola, uso de sustancias psicoactivas, embarazos, viajar en compañía de una pareja sentimental de mayor edad, etc.) las autoridades migratorias contactan a la Defensoría del Pueblo, quien deriva los casos a la Defensoría de NNAs para su atención. Sin embargo, el municipio de Desaguadero en Bolivia enfrenta una situación económica bastante precaria que le impide atender de manera efectiva los casos de NNAs locales, mucho menos los de quienes solamente transitan o van de paso. De acuerdo con entrevistas en terreno, esto conllevó a que, en un principio, la Defensoría de NNAs no aceptara la derivación de casos de NNAs en contexto de movilidad bajo el argumento de que no estaban dentro de su competencia. Eventualmente, y a medida que el tema migratorio ha alcanzado una mayor visibilidad en la comunidad, la Defensoría de NNAs ha empezado a trabajar de manera más coordinada con la Defensoría del Pueblo, y han atendido algunos casos en conjunto.

Ha habido casos en los que adolescentes en movilidad reflejan signos de adicción a sustancias psicoactivas, combinados con patrones de violencia. Se documentó el caso de un adolescente colombiano que viajaba solo, pero presuntamente con autorización de sus padres para reunirse con ellos en la Argentina. Sin embargo, al ser contactados, ningún familiar adulto aceptó recibirlo o asumir su custodia. El adolescente permaneció por lo tanto en Desaguadero bajo la tutela de la Defensoría de NNAs hasta que pudiera encontrarse una salida a su situación legal. En el proceso, el adolescente cometió algunos delitos en la comunidad (uno de ellos involucró el robo de una bicicleta), y un día desapareció sin que se supiera más de su paradero.

Otro tema constante de discusión entre los y las trabajadoras en espacios de atención humanitaria fue la práctica por parte de algunos padres y madres de familia de enviar a sus hijos e hijas pequeños a mendigar, dada la necesidad económica de los y las primeras, y la percepción de que los niños y niñas generan mayor compasión y, por ende, mayores limosnas. Las personas entrevistadas reportaron algunos casos en que padres y madres solicitan permisos para permanecer en los espacios humanitarios durante el día por razones de salud, pero buscan la manera de enviar a sus hijos e hijas a mendigar. Aunque no desean imponer sanciones a los padres o madres por omisión de cuidado, las personas que laboran en los espacios humanitarios se ven con frecuencia en la necesidad de enfatizar que los niños y niñas pudieran ser objeto de actos de violencia física, emocional e incluso sexual al vagar solos por las comunidades.

Varias personas entrevistadas externaron que a pesar de que se habla con frecuencia del papel del tratante y/o del traficante, o del crimen organizado y su papel en el tráfico y trata, a nivel local, el abuso y la explotación no siempre implican la labor de un grupo criminal organizado, sino que pueden darse al interior de grupos de personas cercanas entre sí. Especialmente en grupos familiares, actos de disciplina o control pudieran ser interpretados simplemente como conflictos de índole personal, pero también pueden ser actos de violencia de género que no se reporten como tales ni se consideren/investiguen bajo la rúbrica de delitos.

Dimensiones de género

Un tema que causa preocupación entre personal de protección en ambos lados de la frontera es el arribo de parejas formadas por niñas o mujeres muy jóvenes y hombres adultos. En ambos lados de Desaguadero, se han identificado casos de mujeres menores de 18 años que se rehúsan a abandonar o a separarse de la pareja sentimental mayor de edad con la que viajan, incluso en los casos en que existen indicadores de violencia de pareja o se sospecha de la existencia de trata de personas con fines de explotación sexual. En ambos lados de la frontera se supo del caso de una adolescente que tras haber sido separada de su acompañante (un hombre mayor de edad) por los servicios de asistencia humanitaria, intentó suicidarse al saber que éste había sido detenido bajo sospecha de trata de personas.



Fig.3: Material de campaña anti-tráfico y trata, Desaguadero (Bolivia).

Otro informante clave reportó que con frecuencia su organización entra en contacto con mujeres adolescentes que viajan en compañía de hombres adultos, pero que, dada su competencia institucional y la falta de recursos, y temiendo desalentar a quienes pudieran necesitar ayuda, se han limitado a brindar información sobre trata de personas a las adolescentes, y a derivar los casos a la Defensoría de NNAs solamente cuando existen múltiples indicadores de vulnerabilidad. A la vez, la misma persona informante clave expresó el énfasis constante en proteger el interés superior

de la niñez, a la par de la autodeterminación de los NNAs, la cual es reconocida por la ley. Esto implica aceptar que estas relaciones bien pudieran ser auténticas, buscadas con el objetivo de obtener protección y afecto, y no solamente involucrar situaciones de explotación y abuso y que, por lo tanto, no deben verse solamente bajo una lente de criminalización. A la vez, señaló que con frecuencia las organizaciones carecen de los recursos financieros y humanos para investigar estos casos en profundidad.

Se reportaron también casos de hombres que buscan o identifican a mujeres solteras que viajan con sus hijos e hijas, a sabiendas de que el presentarse como una unidad familiar en los espacios humanitarios con frecuencia facilita y, en algunos casos, garantiza el acceso a hospedaje, recursos alimenticios, monetarios o de transporte o, incluso, la oportunidad de regularizar su estatus migratorio. Al igual que el caso anterior, los informantes clave explicaron que aun cuando estas parejas o sus acuerdos pudieran ser consensuales, con frecuencia pueden involucrar amenazas, coerción, abuso emocional, violencia intrafamiliar, sexual y de género.

En el contexto del cruce irregular, los pasos no habilitados o trochas son espacios predominantemente masculinos, controlados por hombres residentes de la comunidad. De igual manera, el servicio de transporte usado por las personas en movilidad para llegar a los muelles de donde salen los botes es facilitado por hombres. Aunque en el caso de Desaguadero las personas informantes clave no reportaron incidentes de violencia de género o sexual en los cruces no habilitados, los espacios donde se realizan estas actividades no son particularmente cómodos ni seguros. El área de la trocha para el tránsito nocturno carece de electricidad y se encuentra en zonas poco transitadas. Para personas que viajan de manera independiente o por su cuenta sin el apoyo de guías o asesores, como puede ser el caso de mujeres que viajan solas, o con niñas y niños, las trochas son lugares potencialmente violentos.

Aguas Blancas-Bermejo

El Río Bermejo separa las comunidades de Bermejo y Aguas Blancas, en la frontera Bolivia-Argentina. Es una comunidad que al igual que Desaguadero, económicamente depende del comercio y tránsito irregular de mercancías. A nivel regional, Bermejo es reconocida como una ciudad en la que se pueden adquirir artículos a bajo costo, principalmente para la reventa. Históricamente, grupos de personas de origen argentino viajaban a Bermejo en los llamados “tours de compras”, sacando ventaja del valor del peso frente a la moneda boliviana. Sin embargo, al momento del trabajo en terreno, la devaluación del peso argentino ha hecho este tipo de compras casi inexistente, aunque es aún evidente que muchas personas continúan cruzando al mercado del lado boliviano a hacer compras de alimentos, ropa, zapatos y neumáticos para autos y motos. La gran mayoría de las personas que transitan por la región residen en las comunidades aledañas. La presencia de personas en contexto de movilidad es poco palpable, y las mismas autoridades locales carecen de información precisa en cuanto a números y/o nacionalidades. No se obtuvieron estadísticas oficiales que documentaran la presencia de personas en contexto de movilidad en el paso fronterizo.

El cruce

Como en el caso de Desaguadero, el cruce en Aguas Blancas-Bermejo, a pesar de ser irregular, es socialmente aceptado. Es el único mecanismo que, de manera efectiva, ordenada y asequible, permite el cruce de personas y de mercancías entre las dos comunidades. Estos tránsitos se realizan a bordo de lanchas conocidas como *chalanas*. La operación de las *chalanas* está a cargo de operadores locales organizados en cooperativas, que cobran una cuota de \$2.50 bolivianos hacia Argentina (\$0.30USD), y 6 bolivianos viajando hacia Bolivia (\$0.90USD). Las *chalanas* tienen cupo para entre 10 y 12 personas y son botes de madera que transportan entre 10 y 12 personas de un lado al otro del río. Hay empleadas (mujeres) que colectan el costo del cruce y emiten boletos, los mismos que son requeridos antes de abordar la *chalana*. El cruce también se realiza a bordo de gomones, que son vehículos formados por cámaras neumáticas unidas por cuerdas. Estas se usan principalmente para transportar mercancías voluminosas o pesadas que no pueden transportarse a bordo de las *chalanas*.

Existen al menos dos muelles del lado boliviano del río, que llegan a “Puerto Chalanas” en el lado argentino. Esta es un área de desembarque de unos 300 metros de longitud donde existe una vereda clara y bien marcada, equipada con luz eléctrica y que conduce a las personas a la zona de buses, de donde parte el transporte público hacia Orán y Salta, en el interior de la Argentina. La mayor parte del tráfico peatonal utiliza esta opción. Existe otra vereda que lleva hacia la estación migratoria de Aguas Blancas, donde personas que buscan internarse al país a cualquiera de los dos países puede registrar su entrada o salida, respectivamente. Por esta razón, y de acuerdo con autoridades migratorias argentinas, esta estación es usada principalmente por turistas argentinos o internacionales, o por personas de origen boliviano o argentino que retornan a ciudades en el interior. Es importante recalcar que para llegar a esta estación el uso de *chalanas* es prácticamente imperativo.



Fig. 4: Puerto Chalanas.

El cruce a bordo de chalanas es rápido y conveniente ya que permite cruzar el río en cuestión de minutos.¹⁵ El puente internacional es de difícil acceso para quienes viven, trabajan o estudian en las comunidades fronterizas. Se encuentra alrededor de cuatro kilómetros y medio de la ciudad –solo se puede llegar a él a bordo de taxi colectivo o en auto particular. Quienes desean o necesitan registrar su entrada de manera oficial a la Argentina tienen que conducir o caminar por un par de kilómetros más hasta llegar a la estación oficial migratoria.

Durante una visita de terreno se confirmó lo hallado por el Programa EUROFRONT en noviembre 2021: del comercio y el cruce a bordo de chalanas depende el sustento económico y la estabilidad de muchas familias locales. Al igual que lo presenciado por el equipo anterior, las personas informantes clave indicaron que tras la pandemia, el volumen de cruces en la zona de chalanas ha decrecido de manera significativa. Antes del estallido del coronavirus, las autoridades de control migratorio estiman que alrededor de 12.000 personas transitaban cada mes por este puesto fronterizo –un número que se ha reducido a la mitad (Del Valle Llesta, J. M., 2022).

15 Las observaciones de terreno se llevaron a cabo a finales de septiembre, y se notaba que la sequía había impactado el flujo del Río Bermejo. Se presenció como algunas personas cruzaban el río a pie y sin necesidad alguna de chalanas.

Las personas informantes clave entrevistadas señalaron que esta reducción no necesariamente significa que menos personas crucen. En sí, se cree que el nivel de cruces irregulares y de pasos no habilitados se ha incrementado notablemente, ya que permiten que las personas crucen el río en ambas direcciones sin tener que trasladarse hasta el muelle principal. En otras palabras, la proliferación de trochas a lo largo de las comunidades vecinas facilita la movilidad de sus residentes, esto a pesar de que la actividad en Puerto Chalanas se ha visto reducida.

El tráfico ilícito de migrantes

Al ser entrevistados sobre la prevalencia de tráfico ilícito de migrantes en la región, autoridades migratorias argentinas en la zona indicaron que la mayoría de las personas que dependen de las chalanas para realizar el cruce son residentes de las comunidades ambos lados del río de origen boliviano y argentino, y simplemente realizan cruces vecinales. Un porcentaje ínfimo sería el constituido por la presencia de personas que vienen de fuera de la región y es poco común la presencia de personas de otras nacionalidades. Sin embargo, reconocieron que es probable que existan personas que, tomando ventaja de la proliferación de trochas, se introduzcan a la Argentina evadiendo intencionalmente el registro, o que bien no puedan registrarse dada la falta de documentos de identidad, con lo que continuarían su trayecto de manera irregular.

La pandemia y las restricciones relacionadas con la propagación del COVID llevaron a la suspensión del servicio de chalanas. A su vez, como se mencionó anteriormente, esto fomentó la proliferación de cientos de pasos no habilitados a lo largo del Río Bermejo. A saber de las personas informantes clave, la gran mayoría de estos pasos o trochas continúan en uso, dado que las comunidades en ambos lados del río normalizaron su uso para cruzar a visitar familiares o amigos durante la pandemia, y para adquirir bienes y/o mercancía (Bermejo es reconocido como un punto importante de contrabando) sin tener que desplazarse hasta el área comercial de Bermejo o a Puerto Chalanas.

La continua dependencia en los pasos no habilitados se ha hecho evidente en la drástica reducción de cruces en Puerto Chalanas. Tras el levantamiento de las restricciones relacionadas con la pandemia y la autorización de la reactivación de las chalanas, la demanda de cruces no ha vuelto a alcanzar los niveles pre-COVID. Las autoridades migratorias argentinas explicaron que a pesar de que el número de cruces a bordo de chalanas es significativo, constituye tan solo el 50 por ciento del reportado pre-pandemia. De acuerdo a sus cálculos, actualmente cruzan el Río Bermejo alrededor de 8.000 personas al mes, comparadas con las 16.000 que utilizaban el servicio de chalanas antes de la pandemia.¹⁶ De igual manera, se estima que tan solo el 2 por ciento de las personas que pasan por el área de Puerto Chalanas registran oficialmente su entrada a la Argentina.

Es posible, aunque no hubo confirmación por parte de ningún informante clave, que se den cruces irregulares durante la noche en el área de Puerto Chalanas. Durante las entrevistas en terreno se mencionó que es posible que durante la noche pudiera haber actividad por parte de grupos de contrabandistas de mercancía y de traficantes de migrantes. Sin embargo, dada la distribución de los controles migratorios, y el hecho de que los cruces pueden hacerse sin restricción ninguna durante el día, no habría necesidad de llevar a cabo cruces irregulares de manera nocturna, como en el caso de Desaguadero. A la vez, es posible que quienes desconocen las dinámicas locales (por ejemplo, personas en contexto de movilidad que intenten adentrarse a la Argentina) crucen por los pasos no habilitados a cambio de pago, pero ninguna de las personas entrevistadas pudo confirmar que esto ocurra.

16 Se advierte la diferencia en los números provistos por Del Valle Llesta 2022.

Las autoridades entrevistadas expresaron que la falta de control en el cruce –en particular, el hecho de que Bolivia no registre salidas ni entradas a Bermejo– puede estar facilitando otras actividades de corte ilícito, como el tráfico de drogas (el cual emplea con frecuencia a las mujeres como sus portadoras), o el tráfico de vida silvestre.¹⁷ Sin embargo, no se encontraron datos sobre la prevalencia de estas actividades que permitieran contabilizarlas. Las autoridades saben que la mayor parte del contrabando existente en la comunidad fronteriza implica la compra, venta y transportación de mercancías baratas como ropa, juguetes y aparatos eléctricos, pero el tráfico de migrantes no es considerado como un problema recurrente.

De acuerdo con la Oficina de Asistencia Integral a Víctimas en Orán (Argentina), se ha registrado la presencia de personas de origen extranjero en las localidades de Orán o Salta, y ocasionalmente se reportan situaciones de personas en estado irregular viajando en la carretera que conecta a Aguas Blancas con estas ciudades. En algunos casos se determina que entraron a territorio argentino de manera irregular por carecer de documentos de identidad (especialmente las personas de origen venezolano), o por no saber que debían registrar su entrada al país si intentaban viajar más allá de la región fronteriza. Ocasionalmente, se han detectado casos de trata de personas, pero son esporádicos. A continuación, se describen ejemplos de estos delitos.

La Trata de personas

A pesar de que las autoridades argentinas consideran que son raros los casos de tráfico ilícito de migrantes en el cruce fronterizo de Bermejo-Aguas Blancas, ciertos informantes claves reconocieron el ejercicio de la trata de personas y compartieron algunas dinámicas regionales.

Los casos de trata en los que la víctima es una persona de origen extranjero, por lo general implica la existencia de relaciones sentimentales forjadas con personas argentinas con el fin de poder migrar y mejorar sus condiciones de vida. Se han reportado casos de mujeres de origen venezolano que se relacionan con hombres argentinos residentes en la región de Orán y Salta por medio de

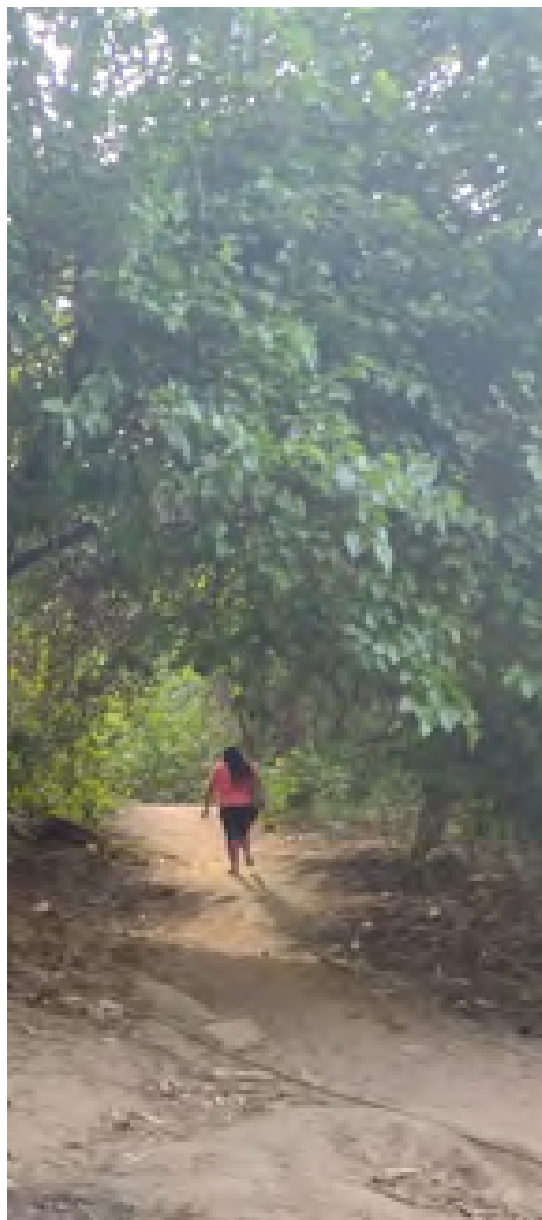


Fig. 5: Mujer haciendo uso de un paso no habilitado en Aguas Blancas, en la Argentina.

17 En la feria de Bermejo pueden adquirirse aves exóticas.

las plataformas de redes sociales. Uno de los casos identificados fue el de una mujer que entró en contacto por Facebook con un hombre en Salta quien le ofreció cubrir sus gastos de viaje con tal de que viajara a vivir con él. Al llegar a Salta, el hombre sometió a la mujer (quien se había trasladado con su hija) a una situación de abuso físico y de trata laboral. Eventualmente, y por medio del apoyo de otras personas venezolanas en movilidad que eran parte de un grupo de WhatsApp, la mujer fue capaz de denunciar la situación de explotación, y con el apoyo del punto focal para la lucha contra la trata de personas pudo abandonar al agresor.

Otro caso documentado fue el de un adolescente varón que fue reclutado con el fin de ser defraudado económicamente y que fue detectado cuando intentaba abordar un vuelo de Salta a Buenos Aires, desde donde volaría luego a la Ciudad de México, con el fin de conocer en persona a la mujer con la que por ocho meses había mantenido una relación en línea. Proveniente de una familia con una historia de desintegración, y experimentando una sensación de abandono y desarraigo, el adolescente encontró en los intercambios afectivos a distancia una manera de contrarrestar su vulnerabilidad emocional. Al ser cuestionado, el adolescente admitió que, aunque se mantenía en comunicación con la mujer, nunca tuvo una conversación con ella en tiempo real ni por videollamada. La detección del caso evitó la continuación de la victimización del adolescente y se le brindó asistencia para recibir una consulta psicosocial.

En comunidades indígenas o remotas es también común que las familias cedan la custodia de niños y niñas pequeños/as a otras familias, sobre todo cuando los padres o las madres tienen dificultad de cubrir o de satisfacer los gastos asociados con la crianza. En ocasiones estos casos han sido reportados como “robo de niños,” y/o son atribuidos en los medios de comunicación y en conversaciones informales, a prácticas culturales retrógradas. Sin embargo, y de acuerdo con las personas informantes claves, es pertinente aclarar que la dinámica estaría mayormente alineada a la precariedad extrema que enfrentan las personas de pueblos originarios derivadas de su marginalización, y no necesariamente constituyen casos de trata de personas o explotación. En otras palabras, casos reportados como trata y explotación son con frecuencia adopciones irregulares incentivadas por situaciones de pobreza extrema.

Otro ejemplo de trata de personas en la región fronteriza se evidencia en lo que refiere a los y las trabajadores *golondrinas*, quienes viajan en busca de labor agrícola por una temporada. Con frecuencia estas personas no son obligadas a trabajar por partes de quienes las emplean y/o están en plena libertad de partir de los lugares o áreas de cultivo, pero la distancia y el aislamiento en el que se encuentran hacen lógicamente imposible que se desplacen de manera independiente o que abandonen sus trabajos donde rigen prácticas de abuso o explotación.

Durante las entrevistas se hizo también referencia a la práctica de contratar mujeres para el tráfico de estupefacientes. En Salta se han detectado casos de mujeres bolivianas a quienes se les ofrecen cantidades importantes de dinero por transportar cocaína al lado argentino, con la promesa de una compensación adicional durante la entrega. A pesar de estar cometiendo un delito, las condiciones de vulnerabilidad enfrentadas por muchas de estas mujeres merecen ser analizadas para determinar la posibilidad de aplicar el sistema de protección a las víctimas.

Al igual que en Desaguadero, fueron frecuentes los reportes de situaciones de abuso y explotación, en este caso no cometidos por redes criminales, sino por partes de personas cercanas a la víctima, como sus familiares, parejas, etc. Un ejemplo es el de una mujer con discapacidad, quien fue explotada sexualmente por su familia de acogida.

En palabras de las informantes claves, la naturaleza de la trata de personas implica en gran manera repensar los mensajes dominantes asociados con el delito –la noción de que la captación se lleva a cabo solamente por medio del secuestro, que implica el involucramiento de redes transnacionales, el aislamiento total de familiares o amigos, o la existencia de situaciones de trabajo forzado. Ciertos informantes claves expresaron que, en casi todos los casos identificados, las personas sobrevivientes de trata tenían amplio acceso a comunicarse con sus familias y no tenían restricciones de movilidad. Sin embargo, la sensación de desarraigo, el aislamiento social, y el encontrarse fuera del país de origen son factores que con frecuencia facilitaban el control por parte de quienes ejercen la explotación.

La Triple Frontera

Se conoce como Triple Frontera a la región en América del Sur donde convergen Brasil, Argentina y Paraguay, en la región que se conoce como Alto Paraná, donde existe un área urbana continua formada por las ciudades de Foz do Iguazú (en el estado de Paraná, Brasil), Puerto Iguazú (en la provincia de Misiones, Argentina) y Ciudad del Este (capital del departamento Alto Paraná, Paraguay).

Por décadas, la Triple Frontera ha sido una zona referente en temas de seguridad, generando gran preocupación por la falta de uniformidad en los controles fronterizos en la región, así como en los cambios de moneda, en la aplicación de los regímenes aduaneros, en la implementación de las políticas comerciales de los distintos países que convergen en ella, y por la intensidad de los tránsitos e intercambios que sostienen sus habitantes (Gimenez Beliveau, 2011). A su vez, también se ha relatado la fuerte permeabilidad que poseen esas fronteras debido a que las distintas ciudades se encuentran conectadas fluvialmente por el Río Iguazú y por cientos de hectáreas de selva, así como la ubicuidad del contrabando a pequeña y gran escala, junto a la percepción de la zona como posible centro de operaciones de las organizaciones dedicadas al terrorismo internacional, en parte dada la presencia de personas provenientes del Medio Oriente.

“La Triple”, como se le conoce de manera informal, a diferencia de otros cruces se ha convertido también en una región de intensa actividad turística, ya que arriban allí personas de todo el mundo que visitan las Cataratas de Iguazú: tanto del lado brasileño como del argentino, y por otros atractivos de la zona. Tan solo en 2022, la cantidad de turistas que arribó a las Cataratas superó el millón de personas.¹⁸ La oferta turística en Iguazú es amplia, y es una importante fuente de divisas ante la actual crisis financiera que enfrenta Argentina. Los negocios con frecuencia cobran y aceptan pagos en dólares, lo que les permite reducir el impacto inflacionario.

La desigualdad económica y social que existe entre los tres países también genera dinámicas de cruce fronterizo para el empleo informal, como sucede con el trabajo doméstico y el de servicios y de cuidado (los cuales son percibidos como inherentemente femeninos). Además, personas de pueblos originarios viajan con frecuencia a Misiones en busca de fuentes de trabajo en hoteles y en otros servicios turísticos.

De igual manera, explorando la posibilidad de mejores ingresos, durante décadas las mujeres de Paraguay han cruzado de manera irrestricta el Puente de la Amistad que conecta a Ciudad del Este y comunidades aledañas con la ciudad de Foz do Iguazú para trabajar en hogares particulares y como empleadas en el área comercial fronteriza, o bien vendiendo alimentos en las calles. Algunas complementan sus ingresos ejerciendo el contrabando a menor escala de frutas o verduras que adquieren o “rescatan” del lado brasileño, o con la compraventa de ropa de segunda mano.¹⁹

A la par de las labores feminizadas, existe también una cultura generalizada de contrabando en la que participan de manera predominante hombres residentes de la comunidad fronteriza, turistas y proveedores de servicios turísticos, entre otros. El contrabando se caracteriza en gran medida por

18 Portal el Mensajero. “Cataratas del Iguazú llegó al millón de turistas”, 12 de septiembre 2022. https://mensajero.com.ar/pais/cataratas-del-iguazu-llego-a-un-millon-de-turistas_a64abfa402b30e33995476fc6

19 Para mayores detalles sobre el trabajo clandestino y/o irregular de mujeres cisgénero paraguayas, ver Guizardi, Stefoni, Magalhes, & Gazal (2022) y Cardin (2014).

el comercio de artículos electrónicos (en especial teléfonos celulares y accesorios) que, al no ser declarados a autoridades aduanales, generan pequeñas comisiones para quienes los transportan de manera clandestina. Durante el trabajo de campo, las y los informantes claves señalaron los lugares y momentos en los que el contrabando de teléfonos se llevaba a cabo a bordo de motocicletas operadas por jóvenes. Es importante mencionar que ese medio de locomoción no solo es utilizado para el contrabando, sino que también es el transporte habitual que conecta a Ciudad del Este en Paraguay con Foz do Iguaçu.



Fig. 6: Área de motocicletas en el Puente de la Amistad, Ciudad del Este.

Las personas que han sido entrevistadas en las localidades de Foz, Misiones y Ciudad del Este expresaron en reiteradas ocasiones su extrañeza por la manera en la que en el presente proyecto de investigación se daba prioridad a la identificación de vulnerabilidades relacionadas con el tráfico ilícito de migrantes, cuando, desde su perspectiva, esta práctica no es de relevancia si se le compara con otros delitos en el contexto de seguridad y en el de atención a grupos vulnerados. A diferencia de los demás cruces fronterizos visitados durante esta consultoría, las y los informantes claves manifestaron que el tráfico ilícito de migrantes no constituía un problema en la región. Sin embargo, la trata de personas –sobre todo la relacionada con la explotación laboral y sexual– el tráfico de drogas y de armas, el uso irregular del sistema de salud brasileño, y el contrabando de mercancías, en combinación con la inflación y los bajos salarios, son vistas con mayor preocupación.

Dinámicas migratorias y de cruce

La política migratoria de los gobiernos de Brasil, Argentina y Paraguay es disímil, así como sus correspondientes dinámicas de control fronterizo en la Triple Frontera. Por ejemplo, Argentina controla sistemáticamente las entradas y salidas en el cruce fronterizo de Puerto Iguazú. Esto contrasta con la ausencia de vigilancia que existe entre Ciudad del Este y Foz do Iguazú. El cruce vecinal entre personas residentes de las tres ciudades comprende la gran mayoría de los cruces fronterizos, y en el contexto de los acuerdos del MERCOSUR,²⁰ las personas de origen brasileño, paraguayo y argentino viajan entre las tres ciudades de la Triple Frontera por motivos de trabajo, recreación y acceso a servicios de salud y educación.

A pesar de no estar sometido a control, el cruce entre Brasil y Paraguay genera aglomeraciones significativas, en parte dado que las ciudades en ambos extremos del Puente de la Amistad son zonas de alta actividad comercial. Asimismo, el tráfico peatonal es abundante y está sujeto a controles fronterizos mínimos. Los tránsitos se pueden hacer en transporte público, pero de manera mucho más expedita a bordo de motocicletas de las cooperativas que conectan Ciudad del Este con Foz do Iguazú. Vecinos y vecinas de la ciudad de Misiones reportaron que los cruces irregulares por el Rio Iguazú hacia Ciudad del Este a bordo de lanchas o botes pertenecientes a personas locales también son comunes y que proliferaron durante la pandemia, especialmente entre los residentes de Misiones, quienes buscando generar ingresos, participaban en el contrabando a pequeña escala.



Fig 7: Servicio de motocicletas para el transporte, Ciudad del Este.

La ciudad de Foz do Iguazú ha dado acogida a cientos de personas en contexto de movilidad como parte del programa federal de internalización, en tanto una estrategia que forma parte de la respuesta del gobierno federal brasileño a la afluencia de personas venezolanas en los estados fronterizos con Venezuela (OIM (2022a). Varias organizaciones locales ofrecen a las personas en contexto de movilidad apoyo para acceder a servicios municipales en Foz do Iguazú, entre estas se encuentra “La Casa do Migrante”, creada en 2008, donde se brinda información y orientación para acceder a empleos, educación, servicios de salud, alojamiento y protección social. Cáritas Diocesana de Foz do Iguazú también proporciona información sobre el acceso a servicios municipales básicos, ayuda en la comunicación y orienta a las personas en lo relacionado a trámites administrativos y legales.

20 Ver Presidencia da Republica de Brasil. Decreto n.º 6.975 del 7 de octubre de 2009. *Promulga o Acordo sobre Residência para Nacionais dos Estados Partes do Mercado Comum do Sul – Mercosul, Bolívia e Chile, assinado por ocasião da XXIII Reunião do Conselho do Mercado Comum, realizada em Brasília nos dias 5 e 6 de dezembro de 2002.* Brasília: Subchefia para Assuntos Políticos. https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d6975.htm.

Al ser entrevistados sobre los perfiles de personas en contexto de movilidad, las y los informantes claves indicaron repetidamente que aquellas no habían reportado haber sido objeto de tráfico ilícito de migrantes. Tampoco fueron consideradas personas en situación irregular. A su vez, durante un grupo focal en la ciudad de Foz, las personas entrevistadas reportaron haber recibido sistemáticamente a otras de origen venezolano -quienes, asimismo, continúan siendo la mayoría de quienes arriban al cruce fronterizo de Iguazú en territorio argentino (OIM, 2023a)-, así como personas de origen haitiano y cubano, a quienes se les asiste en procesos de asilo, por lo que les es posible acceder a servicios sociales disponibles por decreto.

Vulnerabilidad a la explotación laboral y sexual

La ausencia de control fronterizo permite el tránsito libre de personas y mercancías del lado brasileño al paraguayo y viceversa. Sin embargo, se comprobó que la falta de control migratorio de igual manera facilita el tránsito irrestricto de NNAs. Durante la visita en terreno se presenciaron los cruces independientes de decenas de niños y niñas que transportaban mercancías de un lado a otro del Puente de la Amistad. Se constató la labor de muchos y muchas de ellos en los abundantes negocios fronterizos como tiendas de celulares y otros equipos electrónicos, boutiques de ropa y restaurantes.

Las autoridades de control migratorio del puente fronterizo expresaron su preocupación por el tránsito irrestricto de NNAs de Brasil a Paraguay y a la inversa, dado que, aunque bien pudiera ser que estos desempeñen labores en apoyo a sus familias, o bien buscando generar ingresos personales, existe la posibilidad de que las actividades en las que participen y los contextos a los que se ven expuestos pongan en peligro su integridad. Por ejemplo, la zona comercial paraguaya inmediata al puente fronterizo es un área de alta actividad comercial donde existe una presencia predominantemente masculina, compuesta por compradores, turistas, vendedores, operadores de motocicletas, entre otros, y estos son espacios en los que NNAs pueden estar trabajando por salarios que se encuentren por debajo de los que reciben las personas adultas, o bien ejecutando labores que impliquen la manipulación de cargamentos pesados o equipos de difícil manipulación.

Durante el trabajo de campo se presenciaron casos de niños empujando cargamentos visiblemente pesados con dirección al lado brasileño de la frontera, o navegando zonas de alto tráfico vehicular para distribuir alimentos en el área comercial.

La desigualdad socioeconómica que existe entre los tres países de la Triple Frontera da una pauta del desplazamiento cros-fronterizo, pero también que NNAs buscan oportunidades laborales o de ingresos en los países y/o comunidades vecinas. Las entrevistas con actores claves en el terreno revelaron que las condiciones de vulnerabilidad que enfrentan a razón de cuestiones estructurales derivadas, entre otras, de las prácticas extractivistas y la consecuente dislocación de comunidades rurales e indígenas, así como la falta de oportunidades de educación y de empleo, facilite que NNAs de áreas rurales e indígenas, y que niñas con identidades de género diversas, se expongan a procesos de captación para la explotación sexual.²¹

21 Las impresiones recabadas de terreno hacen eco al informe que las organizaciones Grupo Luna Nueva y Base Investigaciones Sociales publicaron sobre el rol de la industria de agrícola de gran escala en la extracción de NNAs de comunidades rurales e indígenas del interior de Paraguay a diversas ciudades del país, incluyendo Ciudad del Este (Basels, 2016)



Fig. 8: Cartel de campaña anti-trata de personas y trabajo infantil en la frontera Paraguay-Brasil.

Durante las entrevistas realizadas en las tres comunidades fronterizas se expuso claramente la preocupación por la falta de campañas de sensibilización en lo concerniente a las dinámicas pertenecientes a la trata de personas en la región. Específicamente, las personas entrevistadas de manera individual y en grupos focales expresaron su disconformidad con el discurso tradicional de la trata de personas, que se enfoca a su parecer en la explotación sexual de mujeres jóvenes cisgénero y que, con frecuencia, se apoya en imágenes que lejos de brindar claridad al fenómeno, simplemente fetichizan o enmascaran las realidades que enfrentan las personas víctimas de trata.

En palabras de una profesional de la salud mental, “las víctimas de trata no son sólo mujeres que están encadenadas en calabozos”. Las campañas para la detección y el reporte de casos parecen ser con frecuencia elaboradas sin conocimiento de las dinámicas de terreno. En las entrevistas realizadas en la ciudad de Puerto Iguazú, la mayoría de las personas víctimas de trata (generalmente de origen rural e indígena) atendidas por defensores, tienden a trabajar para empleadores que no les impiden regresar a sus comunidades o mantener comunicación con sus familiares o amigos, pero que no facilitan su movilidad o libre tránsito: “Simplemente, es imposible para el trabajador o trabajadora regresar a su comunidad o salir de zonas donde no existe el transporte o la capacidad de trasladarse a los lugares de origen”, así como reportar abusos laborales, lo que conlleva a que las prácticas de explotación continúen, se relató.

Falta de acceso a servicios de salud

Durante un grupo focal en la ciudad de Foz de Iguazú, los y las participantes recalcaron la necesidad de identificar la falta de acceso a servicios de salud como un factor que pone en riesgo la integridad de los y las residentes de la región, especialmente de las personas de origen paraguayo que cruzan a Foz en busca de atención médica o de personas en contexto de movilidad aún en situación irregular. Así fue como explicaron que, dada la disponibilidad de servicios de salud en el territorio brasileño, es común encontrar residentes irregulares o personas adultas mayores de origen paraguayo que cruzan la frontera para recibir atención médica tanto de la región fronteriza como del interior. Sin embargo, se ha identificado la existencia de grupos o personas que sacando ventaja de la inhabilidad de estas personas de comunicarse en portugués y/o de navegar el sistema de seguridad social brasileño, les cobran cuotas significativas por facilitar acceso a los servicios, a pesar del carácter gratuito de la atención médica. Para los y las participantes, la existencia de estas prácticas incrementan la precariedad financiera de una población de por sí ya vulnerable y con la necesidad de una atención médica básica a la que no pueden acceder en su país de origen. También

recalaron que Brasil cuenta con un protocolo específico para la atención médica de personas en contexto de movilidad, sin importar su estado migratorio: el Protocolo de Assistência a Migrantes em Situação de Vulnerabilidade, decretado en 2018, incluye una sección específica sobre salud y bienestar, así como recomendaciones puntuales sobre la prestación de atención médica a personas en contexto de movilidad vulneradas, haciendo hincapié en que la atención médica de urgencia debe garantizarse sin importar el estatus migratorio de la persona OIM (2022a).

Rumichaca

Ubicado en la frontera entre Ecuador y Colombia, Rumichaca es uno de los cruces fronterizos más transitados del Cono Sur. Es también uno de los más antiguos: su existencia se remonta al Imperio Incaico. El paso fronterizo de Rumichaca conecta a la ciudad de Ipiales, en el lado colombiano, en la frontera con Tulcán (Ecuador).

Aunque la mayoría de los cruces que se llevan a cabo en el paso son de corte vecinal, Rumichaca es un punto importante en la migración irregular para las personas en contexto de movilidad —un reporte de Radio Nacional Colombia, citando datos oficiales de la Procuraduría Colombiana, estima que de principios de enero a mediados de octubre de 2023, al menos 150 mil migrantes irregulares habrían transitado por la comunidad.²² Rumichaca es también un punto de tránsito casi obligatorio para quienes se encuentran en situación de retorno hacia Venezuela²³ y para quienes buscan alcanzar destinos en América del Norte, incluyendo a personas extracontinentales, quienes según revelan las investigaciones policiales y periodísticas, entran a territorio colombiano de manera irregular, siendo sus tránsitos facilitados por grupos que se dedican al tráfico de migrantes y que operan en el área.

A diferencia de los demás pasos fronterizos de este estudio, Rumichaca se ha visto impactada históricamente por la presencia de grupos paramilitares, los cuales de acuerdo con reportes periodísticos juegan un papel importante en la facilitación de los cruces irregulares hacia Colombia y en la trata de personas.²⁴ Un informe de la UNODC (2013) identificaba hace más de una década a la frontera colombo-ecuatoriana como la principal zona de ingreso utilizada por los grupos traficantes para la movilización de personas hacia Colombia por medio de pasos no habilitados y a bordo de vehículos de servicio público por el Puente Internacional de Rumichaca en Ipiales. Asimismo, en la última década la violencia en la frontera se ha intensificado, como resultado de la reconfiguración y expansión de los grupos armados (Pares, 2020). Aunque gran parte de la frontera es patrullada por el ejército colombiano, de acuerdo con un informe reciente de la organización International Crisis Group²⁵ esto no ha impedido que la guerrilla del Ejército de Liberación Nacional (ELN) y otros grupos armados ejerzan control local, incluso mediante el reclutamiento forzado de jóvenes indígenas o actuando como autoridades en estos territorios (ICG, 2020).

Según la Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos (ACNUDH), la militarización y la presencia de estructuras armadas ilegales y legales han aumentado la inseguridad en esta zona (OHCHR, 2024).

22 Radio Nacional de Colombia. *Nariño, el otro punto de la migración irregular en Colombia*. 22 Octubre 2023. <https://www.radionacional.co/noticias-colombia/migracion-irregular-en-colombia-ipiales>

23 De acuerdo con lo expresado por las personas entrevistadas, en el área de Rumichaca es también común en la región la migración pendular, compuesta de personas que regresan a sus países de origen durante las vacaciones escolares o en la época decembrina.

24 Radio Nacional de Colombia; Murillo Mojica, O. 2023. Red traficaba con migrantes europeos y africanos desde la frontera entre Ecuador y Colombia. 17 Diciembre 2023, *Extra*. <https://www.extra.ec/noticia/actualidad/red-trafficaba-migrantes-europeos-africanos-frontera-ecuador-colombia-95997.html>; UNODC 2013. Dimensión del delito de tráfico de migrantes en Colombia: realidades institucionales, legales y judiciales.

25 ICG o International Crisis Group es una organización independiente que realiza trabajo de investigación y de terreno con el fin de evitar conflictos.

Aunque de acuerdo con las entrevistas de terreno el área de Tulcán es considerada segura en comparación con Ipiales, también debe reconocerse que el incremento de la violencia por parte de la criminalidad organizada ha impactado de manera reciente la seguridad de las personas en Ecuador, y de quienes transitan por su territorio.²⁶ Asimismo, la política migratoria de apertura del Ecuador, específicamente la decisión en 2008 por parte del Estado de ese país de permitir que personas ciudadanas de cualquier nacionalidad puedan ingresar al Ecuador sin necesidad de visa y permanecer por un período de 90 días²⁷, facilitó la entrada al país de un mayor número de personas en contexto de movilidad de origen extracontinental que buscaban alcanzar destinos como los Estados Unidos y Canadá. A pesar de que se ha restablecido el requisito de visa para nacionales de al menos 12 países, Ecuador es un punto clave de la ruta migratoria.



Fig. 9: El Puente fronterizo de Rumichaca.

26 En Ecuador se ha registrado un aumento de la violencia vinculada a grupos del crimen organizado. Tras el escape de prisión de un líder criminal, y los despliegues de violencia masiva, el gobierno ecuatoriano anunció un estado de excepción de 60 días, declarando la existencia de “un conflicto armado interno” y desplegando al ejército. Ver <https://news.un.org/es/story/2024/01/1527022>.

27 El Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio e Integración anunció en el año 2008, mediante el Boletín de Prensa No. 398, que las personas de cualquier nacionalidad podrían ingresar al Ecuador, sin necesidad de visa y permanecer por un período de 90 días. Ver Reuters 2008. Ecuador elimina visado para turistas de cualquier nacionalidad. 11 Junio 2008. Reuters. <https://www.reuters.com/article/idUSN11298276/>. Con el tiempo, las dinámicas migratorias que ha enfrentado al país han conllevado a que se reinstauren requisitos de entrada para algunas nacionalidades. En la actualidad, Ecuador requiere visa a personas de al menos 12 países para ingresar al país (China, Afganistán, Bangladesh, Cuba, Eritrea, Etiopía, Kenia, Nepal, Nigeria, Pakistán, Senegal y Somalia). Ver <https://www.ministeriodegobierno.gob.ec/cuba-se-suma-a-los-paises-que-requieren-de-visa-para-ingresar-a-ecuador>.

El cruce fronterizo

El paso oficial de Rumichaca se encuentra en la carretera que comunica a las comunidades de Ipiales y Tulcán. Es un área de alto tráfico peatonal y vehicular, con estaciones de colectivos y taxis en ambos lados de la frontera. Aunque la mayor parte de los cruces son realizados por personas residentes en el área fronteriza y del interior de ambos países y turistas, también es notorio el uso del paso por personas en contexto de movilidad irregular, que utilizan las zonas no habilitadas en el área del puente internacional para adentrarse a Colombia o a Ecuador.

El uso de las trochas, tanto por parte de residentes locales como de personas en contexto de movilidad, no es visto como un delito. De hecho, es ampliamente reconocido que existen decenas de trochas o pasos no habilitados (varios de ellos en la zona inmediata al cruce fronterizo), los cuales son utilizados tanto por las personas residentes locales como por quienes transitan por la región en dirección a otros países. El uso de la trocha es una manera de evitar las aglomeraciones vehiculares y las inspecciones que se dan con frecuencia en el cruce fronterizo, así como de facilitar la introducción de artículos o mercancías (incluyendo los de corte ilícito), sin tener que ser declaradas con las autoridades en el puente fronterizo²⁸ (en las entrevistas en terreno se reportó que el contrabando de gas doméstico de Ecuador -en donde se encuentra subsidiado- hacia Tulcán, por medio de las trochas, es generalizado).

Durante la pandemia los pasos no habilitados se volvieron un mecanismo esencial para el mantenimiento del transporte y el comercio entre las comunidades a ambos lados de la frontera. Al igual que en el cruce de Aguas Blancas-Bermejo, las trochas proliferaron en ese momento y luego de ese período, dada la necesidad de utilizar el cruce. Se reconoce también en la zona que algunos de los pasos no habilitados que conectan ambas ciudades de manera más rápida o eficaz están bajo el control de grupos locales que imponen cuotas por su uso, sobre todo a personas en contexto de movilidad. Al estar muchos de estos en lugares aislados o inhóspitos, las personas que los transitan pueden ver comprometida su seguridad personal: existen comúnmente casos de robo, intimidación, acoso sexual o amenazas. Las personas que han actuado como informantes claves reportaron que frecuentemente quienes se encuentran en contexto de movilidad transitan por las trochas con el fin de reducir las distancias entre ambas ciudades y que son guiadas a cambio a pago, o que cruzan por trochas libres, menos transitadas y remotas, y que entonces son más susceptibles de ser víctimas de robo u otras formas de violencia.

Factores climáticos y de acceso a la salud

Al igual que en otros cruces fronterizos mencionados en esta investigación, la altitud y las bajas temperaturas en el área del cruce fronterizo de Rumichaca impactan seriamente en la seguridad de las personas en contexto de movilidad. La ciudad de Ipiales se encuentra a 3.000 metros sobre el nivel del mar (Cortés, G. (2023).

En este contexto, la falta de acceso a refugios y albergues es notoria; en la ciudad de Ipiales es bastante común encontrar a personas a la intemperie en las plazas de la ciudad, trabajando en las intersecciones, o pidiendo ayuda para la compra de alimentos. Se pudieron constatar problemas

²⁸ Se presenciaron intentos de sobornos a personal asignado al cruce fronterizo de Rumichaca. En una ocasión, una mujer intentó pagar \$5USD a un agente asignado al cruce fronterizo para poder pasar un bulto pequeño, pero éste rechazó el pago y dirigió a la mujer a la zona de aduana.

de salud: estos van desde enfermedades respiratorias relacionadas con la altitud y las bajas temperaturas, a padecimientos dermatológicos y/o oculares posiblemente derivados de la exposición a los elementos y a la contaminación vehicular, como es el caso de las conjuntivitis. Muchas de esas personas (sobre todo las mujeres) trabajan en los cruces de las avenidas de la ciudad limpiando ventanas o vendiendo dulces a las y los transeúntes.

Fue también notorio durante la indagación el uso de sustancias psicoactivas, sobre todo entre hombres jóvenes. En una de las entrevistas realizadas, el personal de la oficina de terreno de OIM indicó que se había detectado entre las personas en tránsito el uso de inhalantes para reducir la sensación de frío. En una visita a la zona central de la ciudad se tuvo contacto con algunos hombres jóvenes que deambulaban solos bajo la influencia de esas sustancias y que pedían limosna. Su estado de precariedad era agravado por la falta de alimentación. Se tuvo contacto con varios hombres adultos que evidenciaban no haberse alimentado durante días.

En las visitas en el territorio fue también visible la escasez de baños o áreas de limpieza e higiene. En ninguna de las zonas visitadas en Ipiales se identificó la presencia de lugares en los que las personas en contexto de movilidad pudieran asearse. El cierre temporal o incluso momentáneo de albergues o comedores descrito más adelante implica que las personas tienen que pagar por acceder a servicios sanitarios en los mercados o negocios en el área del centro, o a que tengan que prescindir de ellos, lo que impacta su salud física y en la sanidad pública.

En las entrevistas con personal humanitario en Tulcán, se reportó que las personas en contexto de movilidad frecuentemente presentan infecciones de vías urinarias, muy probablemente relacionadas con la falta de acceso a los baños.

Las mujeres, y en particular las mujeres embarazadas y las lactantes, carecen de espacios seguros para ellas y sus hijos e hijas. En Ipiales, se advirtió la presencia de mujeres amamantando a bebés en áreas públicas y de alto tránsito. A pesar de que la presencia del trabajo sexual en la zona centro y sus alrededores en Ipiales, tampoco se identificaron servicios de atención de salud reproductiva, incluyendo acceso a medicamentos para la planeación familiar, a artículos para la higiene menstrual, o de atención a enfermedades de transmisión sexual.

Asistencia humanitaria limitada o esporádica

Los servicios de atención humanitaria disponibles para personas en contexto de movilidad en Ipiales son limitados. A pesar de que existe un mapa (R4V y GIFMM Colombia, 2021) que se distribuye a las personas en contexto de movilidad para que contacten o identifiquen a los doce albergues y puntos donde se brinda asistencia, éstos no siempre están en funcionamiento, y sus horarios de servicio son limitados o ya no se encuentran en servicio. Durante el trabajo en terreno se visitaron al menos tres lugares diferentes durante los horarios descritos en el mapa, pero ninguno estaba abierto y tampoco se pudo contactar al personal que brinda atención para acceder a la información de las necesidades de las personas que recurren a los espacios humanitarios o los retos que éstas enfrentan.

En Tulcán, la coordinación que existe para la provisión de asistencia humanitaria por parte del Grupo de Trabajo para Refugiados y Migrantes (GTRM) permite que las personas puedan acceder a una serie de servicios en una sola ubicación con mayor facilidad.²⁹ Con el apoyo de múltiples organizaciones –entre ellas OIM– personas en tránsito (ya sean de regreso a su país o con dirección al norte del continente, o quienes estén en marcha hacia países en el resto del Cono Sur), reciben alimentos, alojamiento, servicios de salud, y asistencia legal.

En los días en los que se llevó a cabo el trabajo de campo, se supo de la asistencia inmediata que la OIM brindó una adolescente venezolana sobreviviente de violencia sexual. Asimismo, se presenció el procesamiento de dos familias venezolanas que habían llegado a la oficina local de la OIM, y a las cuales se les brindó alojamiento en un hotel local para personas en tránsito. Se constató también la entrega de artículos no alimentarios, como kits de abrigo y de higiene, y la disponibilidad de artículos de higiene menstrual.

A pesar del apoyo que brindan las organizaciones, se estima que solo una parte de las personas en tránsito por el corredor Tulcán-Ipiales recibe apoyo. Los recursos y servicios disponibles, sobre todo en el lado colombiano, son escasos, y la mayoría de las personas parecen permanecer en el área durante el tiempo estrictamente necesario antes de continuar su trayectoria.

Trabajo informal y explotación laboral

En la ciudad de Ipiales es común encontrar a personas en contexto de movilidad ejerciendo trabajos en la informalidad, vendiendo dulces u otros artículos pequeños por las calles, limpiando coches en las intersecciones de la ciudad o ejerciendo la mendicidad. Durante las entrevistas en terreno, las y los informantes claves reportaron que frecuentemente tienen contacto con personas a quienes se les contrata por salarios inferiores a los oficiales o que no se les compensa tras ejercer su trabajo.

La OIM de Tulcán, en coordinación con el GTRM, ha podido brindar atención en ocasiones a personas que han sufrido accidentes de trabajo y que requieren asistencia médica de urgencia. Estos casos son frecuentes en la industria de la

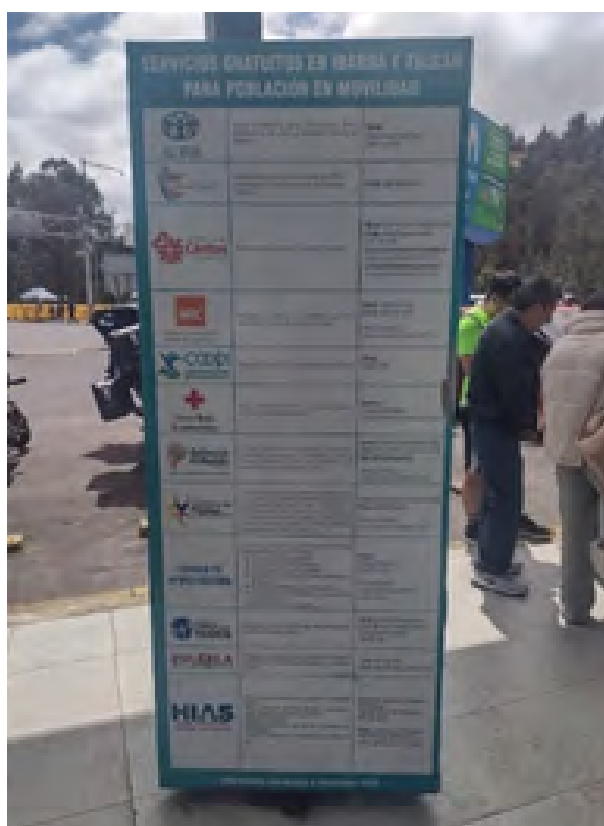


Fig. 10. Listado de servicios a personas en contexto de movilidad. Puente de Rumichaca.

29 “GTRM es la plataforma de articulación de las acciones acordadas entre diversos socios para abordar las necesidades de protección, asistencia e integración de personas refugiadas y migrantes de Venezuela. Está conformado por agencias del Sistema de Naciones Unidas, incluyendo OIM y ACNUR (en estrecha colaboración con la Oficina del Coordinador Residente), organizaciones no gubernamentales nacionales e internacionales, Movimiento Internacional de la Cruz Roja y de la Medialuna Roja, Iglesia y otras organizaciones religiosas, academia, embajadas, donantes e instituciones financieras.” Ver al respecto R4V (2020)

construcción, en la cual, tras sufrir alguna lesión, las personas son despedidas por sus empleadores, quienes se niegan a asumir su responsabilidad legal.

El trabajo agrícola también atrae a grupos de mujeres y familias en tránsito que buscan reunir dinero para continuar su trayectoria. Sin embargo, la zona tiene fuerte presencia de grupos armados, en la que las mujeres, niñas niños y adolescentes migrantes corren un mayor riesgo de ser reclutados para el trabajo forzoso y sexual (Ortíz-Durán, 2021).

De acuerdo con el informe 2021 de la Heartland Alliance sobre violencia basada en género en Pasto e Ipiales, esta última ciudad brinda mayores posibilidades de empleo a las mujeres cisgénero, existiendo la posibilidad de encontrar trabajo doméstico, vendiendo comida en las calles, preparando alimentos en los mercados y restaurantes del área centro, o como empleadas en tiendas de ropa y enseres. Sin embargo, estos trabajos generan bajos ingresos, y con frecuencia se las somete al abuso verbal y emocional, y al acoso sexual (en Ortíz-Durán, 2021).

Es bastante notoria la presencia de mujeres cisgénero y transgénero en contexto de movilidad ejerciendo trabajo sexual en la zona centro de la ciudad de Ipiales. Muchas de ellas son mujeres que viajan con hijos e hijas y que residen en los hoteles de bajo costo o de “pago diario”, los cuales abundan en la zona. Se presenciaron de manera repetida actos de acoso sexual, violencia verbal, y criminalización por parte de hombres, policías, hombres vestidos con uniforme militar, y comentarios xenófobos por parte de otras mujeres--incluyendo otras trabajadoras sexuales—en contra de las trabajadoras sexuales venezolanas.

Violencia basada en género

Los estereotipos concernientes a la sexualidad de mujeres venezolanas y afrodescendientes son utilizados con frecuencia para intimidar y acosar. En la zona centro de Ipiales —el área donde se concentra la mayoría de las personas en contexto de movilidad—el acoso sexual contra niñas y mujeres es constante. Se presenciaron múltiples incidentes de hombres acercándose a mujeres en contexto de movilidad, haciéndoles comentarios de índole sexual u ofreciéndoles dinero a cambio de sexo. Las mujeres —y no solamente quienes trabajan en el área donde se ejerce el trabajo sexual—son sujetas de manera constante a comentarios y acoso por parte de hombres jóvenes y adultos, agentes de la policía local y del ejército, clientes que buscan servicios sexuales, e incluso de otras trabajadoras sexuales.

Las mujeres en contexto de movilidad que trabajan en las calles de la ciudad vendiendo alimentos o limpiando carros en las intersecciones, son también sujetas a intimidación por parte de la policía local o de hombres portando vestimenta militar. Se presenciaron momentos en que algunas de ellas prefirieron cambiar de ubicación o dejar un lugar específico de trabajo con tal de evitar interacciones con las autoridades.

La violencia intrafamiliar es también un factor reportado con frecuencia por parte de las personas en contexto de movilidad. Existen mujeres y personas LGTBIQ+ que salen de sus comunidades de origen a raíz de episodios de violencia basada en género, o como resultado de conflictos en relaciones de pareja previas a la migración. Las condiciones de vulnerabilidad que enfrentan en el camino conllevan a que con frecuencia estas situaciones se repitan, optando por involucrarse en relaciones que pudieran ponerlas en riesgo: por ejemplo, hay mujeres que viajan con hombres que las explotan sexualmente y mujeres con hijos que aceptan una relación a cambio de protección por parte de parejas que las abusan de manera emocional, verbal o física.

En el caso de Ipiales se constató la presencia de parejas de hombres colombianos y mujeres venezolanas jóvenes en la zona de prostitución de la ciudad. De acuerdo con un informe del Observatorio Colombiano de las Mujeres (2021), la agresión verbal y psicológica por parte de hombres colombianos a sus parejas migrantes se enfoca en incrementar su miedo a ser deportada o de ser sancionada por encontrarse en situación irregular en el país, enfatizando la vulnerabilidad que crea la falta de estatus migratorio.

También se constataron caso de mujeres que cubrían los gastos del tránsito de hombres adultos, para aparentar que viajaban en compañía o como unidad familiar, con el fin de evitar acoso o intimidación. De acuerdo con el informe de Heartland Alliance, en Ipiales, mujeres transgénero entrevistadas reportaron que miembros de la policía no sólo desestiman sus denuncias en casos de VBG, sino que con frecuencia se convierten en sus agresores directos (en Ortiz-Duran, 2021).

Aunque no se documentaron casos de manera directa durante la visita en el territorio, múltiples publicaciones han enfatizado la violencia que prevalece a lo largo de las trochas o pasos no habilitados, y donde niñas, mujeres y personas LGTBIQ+ enfrentan acoso y violencia sexual a manos de grupos de la criminalidad organizada (incluyendo actores de la guerrilla en el caso de Colombia), pero también por parte de autoridades que ejercen el control migratorio y/o que participan en las actividades de seguridad nacional. Algunas de estas publicaciones reconocen que la participación por parte de las mujeres – tanto cis como transgénero—en actividades criminalizadas, o su involucramiento con grupos armados a lo largo de la ruta, pudiera ser el resultado de amenazas, trata de personas o reclutamiento forzado, en combinación con la necesidad de generar o mantener condiciones mínimamente aceptables en contextos sumamente adversos (R4V, 2020; Defensoría del Pueblo de Colombia, 2019).

La falta de espacios seguros para el transporte público afecta de especial manera al bienestar de las mujeres y de las niñas migrantes. El análisis de necesidades 2023 del programa R4V reconoce que en Colombia las personas en contexto de movilidad enfrentan barreras para acceder al transporte público de manera segura y regular, en parte debido a que deben de llenar requisitos de documentación dentro del marco legal colombiano.³⁰ Durante el trabajo de campo fue notorio que las condiciones socioeconómicas y la situación irregular que enfrentan impiden que un gran número de personas en contexto de movilidad puedan acceder a los servicios de transporte público y/o de larga distancia, lo que les expone a la altitud, las bajas temperaturas, y a posibles accidentes de tránsito. En la ciudad de Ipiales, por ejemplo, fue notoria la presencia de grupos conformados por NNAs, mujeres con hijos y mujeres jóvenes, cubriendo a pie el trayecto de la Carretera Panamericana que conecta a la ciudad de Ipiales con el puente de Rumichaca, en parte debido a la inhabilidad de cubrir el costo del pasaje a bordo de colectivos (\$1USD por persona) o taxis (\$5USD).

Durante los días en los que se llevó a cabo el trabajo de campo fue poco común encontrar a personas en movilidad haciendo uso del transporte público. Entrevistas con algunas de ellas revelaron que con frecuencia cubren trayectos a pie o con la ayuda a personas operadoras de camiones de carga que los transportan de manera gratuita, ya que los ingresos que pudieran generar de manera informal, o ejerciendo la mendicidad, eran destinados para cubrir necesidades básicas aparte del transporte, como alimentación u hospedaje.

30 “Las empresas de transporte aéreo, marítimo, fluvial o terrestre en cualquier modalidad que operen dentro del territorio nacional, reportarán en los tiempos y periodos que establezca la autoridad migratoria y mediante el sistema electrónico que implemente para tal fin Migración Colombia, los usuarios extranjeros que utilicen sus servicios, para lo cual deberán exigirles la documentación establecida en el presente decreto.” Decreto 1067/2015. Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia. Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Relaciones Exteriores. 26 de mayo de 2015 (en R4V, 2023).

Para las mujeres que viajan a pie, el pedir ayuda a camioneros u operadores de transporte también puede devenir en una situación de acoso. En las entrevistas realizadas, las mujeres en contexto de movilidad revelaron que en ocasiones el viaje se les condiciona a la prestación de alguna actividad sexual. El transporte público constituye también un espacio hostil. Se presenciaron escenas de acoso sexual en contra de mujeres indígenas y en movilidad por parte de los operadores de transporte. Además, se pudo observar la manera en la que una mujer que portaba traje indígena prefirió no abordar un colectivo cuando el operador le ofreció de manera insinuante que se sentara junto a él, y en otra, una mujer prefirió esperar a otro operador que el de turno, para evitar interactuar con él.



Fig. 11: El interior de un colectivo en la zona fronteriza de Ipiales.

La remota ubicación de la estación de autobuses de Ipiales también pone en riesgo la seguridad de mujeres y NNAs. La misma se encuentra en una zona difícil de acceder a pie desde el centro de la ciudad. El transporte para llegar a la estación es escaso y la urbanización en el área inmediata es limitada. Las personas que trabajan en la estación expresaron que existe una falta de seguridad en las instalaciones y sus alrededores, lo cual reportaron que constituye una “zona roja” donde se ejerce la prostitución. En las salas de espera de la estación de autobuses donde se congregan en su gran mayoría familias con niños y niñas fue notoria la presencia de un número inusual de hombres adultos, quienes parecían monitorear los movimientos de las personas en tránsito. Es importante mencionar que éste fue el único lugar en el transcurso del trabajo de campo en que los informantes claves recomendaron a la consultora abandonar el lugar por su propia seguridad.



Fig. 12: el interior de la estación de autobuses de Ipiales.

La trata de personas y el tráfico ilícito de migrantes

De acuerdo con reportes periodísticos, son las personas en contexto de movilidad – y principalmente, las de origen extracontinental quienes dependen de los servicios de personas que se dedican al tráfico ilícito de migrantes para realizar cruces irregulares por los pasos no habilitados o por medio de las trochas que conectan Tulcán e Ipiales a cambio de pago. Se sabe que los cruces de Ipiales suben hacia los municipios de Pasto, Chachagúí, y Taminango, mientras que otros grupos de traficantes siguen una ruta a lo largo de la costa del Pacífico para llegar al Urabá Antioqueño, de donde las personas toman botes que los llevan al Darién.

La ubicación geográfica de Rumichaca la ha hecho un punto estratégico en la ruta del tráfico ilícito no sólo de migrantes extracontinentales, sino también de personas ecuatorianas que buscan alcanzar destinos en Norteamérica (Stone-Cadena & Álvarez Velasco, 2018). Esto ha llevado a la consolidación del área de Tulcán e Ipiales como un punto importante de la ruta del tráfico ilícito.

Sin embargo, es importante notar que no todas las personas en contexto de movilidad tienen los recursos financieros para cubrir las cuotas que cobran las personas que se dedican al tráfico ilícito de migrantes. De hecho, la gran mayoría de quienes cruzan la zona parecen llevar a cabo el recorrido a pie y de manera independiente y sumamente precaria, apoyándose de los servicios que brindan las organizaciones de asistencia humanitaria, recibiendo transferencias o apoyo externo de familiares y/o amistades en otros lugares o países, o trabajando de manera informal.

Los operativos policiales en contra de las organizaciones que se dedican al tráfico ilícito de migrantes sugieren que estas forman parte de la comunidad local y se enfocan principalmente en facilitar el tránsito de personas extracontinentales, lo cual puede generar mayores ingresos, comparado con los de personas venezolanas en tránsito, que en su mayoría carecen de los recursos suficientes incluso para sobrevivir.

Con frecuencia se reporta que mujeres y NNAs son susceptibles a la trata de personas en el corredor Ipiales-Tulcán. Los informes hacen hincapié en que la trata es llevada a cabo por grupos armados y organizaciones criminales en busca de recursos para financiar sus actividades y controlar las zonas en las que operan, reclutando por la fuerza personas que pertenecen a comunidades indígenas, personas afrocolombianas o contexto de movilidad, así como a niños y niñas (OHCHR, 2023).

La cobertura periodística sobre la región ha reportado el reclutamiento forzado de NNAs por parte del Ejército de Liberación Nacional (ELN) así como otros grupos armados (por ejemplo, el Clan del Golfo), para la comisión de delitos o para la explotación sexual infantil.³¹ De igual manera,

31 Ver por ejemplo en *Infobae*. “Golpe al Tráfico Ilegal de Migrantes en Nariño: Fueron rescatadas 25 personas y hay dos capturadas”. 26 de noviembre de 2023. <https://www.infobae.com/colombia/2023/11/26/golpe-al-trafico-ilegal-de-migrantes-en-narino-fueron-rescatadas-25-personas-y-dos-personas-capturadas/> y en *El Universo* “Trata de personas y narcotráfico, entre los delitos que se atribuyen al Tren de Aragua en frontera colombo-ecuatoriana”. 25 de septiembre de 2023.

la literatura menciona que mujeres y niñas de resguardos indígenas, personas afrodescendientes y en movilidad, son reclutadas por los grupos armados y criminales que operan en el área, y sometidas a la explotación laboral y sexual. En este sentido, la cobertura periodística hace referencia a las acciones de las autoridades locales para dismantlar grupos de tratantes que operan en Ipiales. Durante el trabajo de campo no se pudo contactar a informantes claves que pudieran ahondar en la naturaleza de estas actividades.

En el mercado de trabajo irregular fue donde se pudieron constatar las mayores expresiones de abuso y explotación laboral, especialmente en la industria agrícola y de la construcción. Las mujeres y las niñas son de igual manera reclutadas como trabajadoras domésticas, para la venta de comida, o como empleadas en tiendas de ropa, comida u otros enseres, donde con frecuencia se les somete a abuso verbal y acoso sexual o no se les pagan los salarios acordados.

Los testimonios de mujeres en contexto de movilidad también sugieren que, con frecuencia, tras haber obtenido empleo en restaurantes, bares o casinos, los dueños y las dueñas de los locales condicionan el trabajo a la prestación de servicios de índole sexual.³²

Ya sea que viajen solas, o en compañía de hijos e hijas pequeños/as, la prostitución también se convierte para muchas mujeres cis y transgénero en una forma de generar ingresos durante sus trayectorias. Se han documentado casos de mujeres y niñas que recurren a mecanismos de sobrevivencia perjudiciales, como el sexo transaccional, o las uniones a edad temprana (González Caro, 2021).

En suma, no se identificó evidencia directa en Ipiales o en Tulcán de que el tráfico ilícito de migrantes o la explotación sexual estuvieran directamente relacionados con el reclutamiento forzado por grupos armados. Esto no descarta que dichos grupos criminales pudieran estar interconectados, aunque no haya podido ser confirmado durante el trabajo en el territorio.

Xenofobia en contra de personas venezolanas y afrodescendientes

Quienes actuaron como informantes claves en el presente estudio concordaron que uno de los temas por resolver en cuanto a la seguridad de personas en contexto de movilidad en el área de Rumichaca es la xenofobia.

Existen múltiples reportes de actos de violencia en contra de personas de origen venezolano llevados a cabo por personas locales tras la difusión de rumores sobre su posible rol en actos delictivos. Las mujeres venezolanas son con frecuencia hiper-sexualizadas, acusadas de “robar maridos” y estereotipadas como “fáciles” (Observatorio Colombiano de las Mujeres, 2021). Esto no solo causa su marginalización a nivel comunitario y su aislamiento para evitar ser agredidas, sino también en que pudiera influir en su decisión de no reportar casos de violencia intrafamiliar y que no accedan a los procesos para el restablecimiento de sus derechos en casos de violencias. Combinado esto con la carencia de estatus migratorio regular, muchas mujeres enfrentan situaciones de alto riesgo al interior de sus hogares, con sus empleadores, o en el contexto de tránsito.

De acuerdo con datos del año 2020 facilitados por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, los casos de violencia en contra de mujeres son en su mayoría eventos perpetrados en contra de venezolanas (*ibid.*).

32 Este hallazgo coincide con el reportado por Rivera Revelo, Rivera Revelo & Rivera Revelo (2023).

En adición a los hallazgos en el territorio, documentados en las páginas anteriores, en esta sección se incluyen algunas reflexiones finales y retos importantes identificados durante la investigación.

Perfiles de vulnerabilidad

El examen de las dinámicas de la migración irregular en los cruces fronterizos de este estudio refleja la diversidad de perfiles de las personas que la transitan. Como sucede en otras regiones del mundo³³, la gran mayoría de las personas en contexto de movilidad en el Cono Sur provienen de países en la región y permanecen en ella (tal es el caso, por ejemplo, de las personas de origen venezolano). Sin embargo, está claro también que factores como las crisis económicas y políticas, el racismo y la xenofobia, los conflictos internos, la violencia organizada y la basada en género, han hecho que números considerables de personas se embarcasen por vez primera en trayectos migratorios, o bien que reconsideren sus destinos iniciales, e incluso que retomen sus procesos migratorios, ya sea retornando a sus países de origen³⁴ o que busquen destinos aún más distantes.

Estadísticas como las reportadas por el gobierno de Panamá que reflejan los tránsitos de personas en contexto de movilidad irregular en su frontera con Colombia, indican que el perfil demográfico de quienes dejan atrás América del Sur buscando alcanzar destinos en Norteamérica es cada vez más diverso, y que incluye un creciente número de personas extracontinentales, así como de niños, niñas y adolescentes.³⁵ Al viajar de manera irregular, esta población depende con frecuencia de personas y/o grupos que gestionan trayectos a cambio de un beneficio material.

La presencia de personas de tan variadas geografías confirma que América del Sur, en gran parte debido a la política migratoria de varios de sus países, se ha vuelto un punto de entrada al continente: un eslabón importante en los procesos de migración irregular a nivel global para quienes buscan alcanzar destinos en Norteamérica. Como se mencionó en la introducción, los trabajos de investigación sobre la facilitación del tráfico ilícito de migrantes en la región han sido limitados. A pesar de la abundancia de la cobertura periodística, los constantes comunicados de prensa derivados de investigaciones criminales, las frecuentes tragedias en conexión con las muertes y desapariciones de personas en contexto de movilidad, así como las acciones de personas que se dedican al tráfico de migrantes, el conocimiento sobre las dinámicas del delito en América del Sur

33 “Permanecer en el país natal sigue siendo la norma casi universal. La gran mayoría de las personas que migran no cruzan fronteras internacionales, sino que permanecen dentro de sus países.” (OIM, 2022b).

34 En el caso de Venezuela se estima que por cada dos personas que abandonan el país, una decide regresar (OIM, 2023d).

35 República de Panamá 2023. *Cuadro 001: Tránsito Irregular de Extranjeros por la Frontera con Colombia por Región según Orden de Importancia: Año 2023*. Panamá: Servicio Nacional de Migración. https://www.migracion.gob.pa/images/img2023/pdf/IRREGULARES_%20POR_%20DARIEN_JULIO_2023.pdf

continúa siendo escaso. La información hasta ahora disponible nos presenta un cuadro parcial de las actividades de los grupos de traficantes que operan en la región, y la falta generalizada de datos oficiales complica con frecuencia el poder evaluar la magnitud de la respuesta al delito (Sanchez, Achilli & Alagna, 2024).

Sin embargo, las observaciones llevadas a cabo en el contexto de este estudio confirman que es la falta de acceso a mecanismos que permitan la migración segura, ordenada y regular, combinados con una serie de factores individuales, sociales, comunitarios y estructurales, los que fomentan con frecuencia la dependencia en prácticas irregulares o clandestinas de movilidad que comprometen la seguridad física y mental de personas en contexto de movilidad, y que crean retos a la seguridad de las comunidades por las que transitan. Reiteradamente, las personas informantes explicaron que el aumento de los controles fronterizos y la gobernanza migratoria han impactado la vida no solamente de quienes transitan por ellos sino de quienes habitan las comunidades en los pasos migratorios.

Vinculación con el crimen transnacional fronterizo y otros mercados irregulares

En el caso específico de Sudamérica, se ha hablado con frecuencia de las trochas o pasos no habilitados como manifestaciones de la presencia de la criminalidad organizada, en el caso de Colombia estando bajo el control de grupos armados como el ELN y las FARC (Mantilla, 2019). En el trabajo de campo quedó clara la proliferación y consolidación de las trochas en el tránsito migratorio irregular. Los cierres de los cruces fronterizos oficiales durante la pandemia no significaron el fin de la movilidad. Por el contrario, llevaron a la proliferación de pasos no habilitados por los que las personas –tanto las locales como aquellas en contexto de movilidad- continuaran hasta la fecha llevando a cabo sus trayectorias comerciales y migratorias.

En múltiples instancias, se ha reportado que grupos locales (en algunos casos armados) han sacado ventaja de la rentabilidad y dependencia en estos espacios, imponiendo el cobro de cuotas, y con frecuencia ejerciendo actos de violencia física y sexual, que impactan de manera desproporcionada en mujeres y niñas (Save the Children, 2020).

Aunque la trocha como mecanismo de movilidad no es nueva en Sudamérica, se volvió estratégica durante y tras la pandemia para la movilidad no sólo de las personas en dicho contexto, sino para quienes residen en comunidades fronterizas. Al existir en lugares aislados y remotos, o en sitios en disputa, las trochas pueden convertirse en espacios que imperan formas de control y violencia, sobre todo para personas que viajan solas, sin documentos, o cuyas características (por ejemplo, por su expresión de género, edad, origen étnico, discapacidad, etc.) las sitúan en condiciones de vulnerabilidad. Múltiples informes detallan actos de violencia física, sexual y de género, a lo largo de las trochas.

En los cuatro cruces fronterizos indagados, la facilitación del cruce irregular es una parte esencial de la vida social y de la economía local, donde sus operadores (en su mayoría hombres) tienen poder económico y, por extensión, político.

El comercio transfronterizo constituye una importante fuente de ingresos para la comunidad y sus actores, y los operadores de medios de transporte como chalanas, gomones, motos y otros vehículos en ambos lados de la frontera son actores claves. En casos como el de Desaguadero, a diferencia de los cruces que ocurren durante el día, los cruces nocturnos se facilitan prácticamente en su totalidad para atender la demanda por parte de personas en contexto de movilidad, generando mayores ingresos.

Los intentos por parte de las autoridades para controlar o reducir la dependencia en los pasos no habilitados o trochas –por ejemplo, los que se llevaron a cabo durante la pandemia en el Rio Bermejo—no sólo han resultaron en la proliferación de éstas últimas, sino que han conllevado a protestas, dado el rol esencial que tienen los pasos no habilitados para la facilitación del transporte de personas y mercancías a nivel local. El poder político y la aceptación que han adquirido las cooperativas y/o los sindicatos a cargo del transporte público a lo largo de pasos no habilitados podría generar en el futuro serias tensiones al quererse introducir mayores controles migratorios –incluidas las prácticas antitráfico.



Fig. 13: Chalanas en el Rio Bermejo.

A la par de la proliferación de las trochas o pasos no habilitados, se han visto fortalecidos los comités, sindicatos y otras organizaciones de comerciantes y facilitadores de servicios relacionados con el tránsito migratorio. No solamente los trocheros se benefician de los cruces. El paso a través de espacios no habilitados y de trochas genera ingresos y empleos para los comercios, hospedajes, restaurantes y otros negocios locales. Al mismo tiempo que los trocheros ejercen presión para poder ejercer su tarea, se corre el riesgo de que otros sectores de la población local como los comerciantes y otros prestadores de servicio tomen medidas si sus intereses se ven amenazados por el control fronterizo.

La imposición de medidas de control migratorio conlleva a que emerjan servicios o mecanismos semi o paralegales de tránsito. Personas conocidas como “agentes” o “asesores” facilitan el tránsito de personas entre zonas fronterizas. Muchos de estos servicios no son ilícitos, pero son con frecuencia tienen costo alto, y comprometen la seguridad de las personas que los contratan cuando son abandonadas en tránsito. La naturaleza para-legal de dichos servicios dificulta la persecución del delito y el levantamiento de casos.

El debate local sobre la vinculación del tráfico ilícito de migrantes y la trata de personas

Entre las personas entrevistadas fue constante el cuestionamiento sobre el interés en documentar las prácticas relacionadas con el tráfico de migrantes dada la existencia de otras dinámicas de seguridad que desde su perspectiva como residentes locales impactan aún más las comunidades y a quienes transitan por ellas a lo largo de sus trayectos migratorios, como la explotación laboral y sexual (especialmente la que impacta a mujeres y NNAs), la xenofobia y el racismo, y la violencia basada en género, entre otras.

En las voces de las personas entrevistadas, las campañas para desincentivar la migración irregular y la trata de personas corren el riesgo de estar basadas en estereotipos dañinos, son estigmatizantes y no siempre reflejan las dinámicas de riesgo enfrentadas por las personas en contexto de movilidad.

En cada una de las localidades en las que se llevó a cabo el trabajo se identificaron materiales pertenecientes a campañas anti-trata, para desincentivar la migración y/o con información sobre los riesgos pertinentes al tránsito. Fue notoria en este sentido la presencia de materiales con los sellos o logotipos de organismos internacionales como cuadros informativos, códigos QR para acceder a información sobre acceso a derechos, o incluso vallas publicitarias en lugares estratégicos (por ejemplo, en los puentes fronterizos, en áreas donde se congregan NNAs, afuera de las iglesias y de los templos, etc.). Sin embargo, muchos de estos materiales estaban en mal estado, contenían información desactualizada, o habían sido descontinuados.

Pueblos Originarios y Frontera

Los pueblos originarios son interlocutores importantes en la gobernanza migratoria y el control fronterizo pero sus retos son con frecuencia subestimados. Varias de las personas entrevistadas para este informe y que trabajan en la labor humanitaria en los cruces fronterizos se identificaron como integrantes de pueblos originarios. Ellas destacaron durante las conversaciones el impacto del activismo político indígena en el control fronterizo. Por ejemplo, el cierre de carreteras que tuvo lugar en los primeros meses del 2023 en Desaguadero, Perú, fue en parte como consecuencia del consenso entre las comunidades indígenas locales, las cuales exigían la renuncia de la presiden-

ta, quien asumió el cargo en el mes de diciembre tras el fallido intento de Pedro Castillo de disolver el Congreso y de gobernar por decreto.

Aunque los cierres y protestas son reconocidas como un símbolo de unidad indígena, las personas entrevistadas reconocieron que igualmente esto impacta en el tránsito de personas en movilidad. Se intuye que muchas de éstas cruzaron la frontera de manera clandestina por trochas más remotas durante el cierre fronterizo y que pudieron haber enfrentado dificultades para asegurar cruces clandestinos u otras formas de transporte, o que hayan tenido que pagar cuotas mayores a guías, asesores, operadores de transporte público y proveedores de cruces a lo largo de las trochas.

Dada la marginalización histórica que han enfrentado los pueblos originarios, y la frecuente criminalización de algunas de sus prácticas sociales, será de suma importancia distinguir los mecanismos para contrarrestar la desigualdad, la falta de oportunidades y el empobrecimiento, de la explotación y el abuso.

Durante el trabajo de campo, trabajadores y trabajadoras humanitarias expresaron repetidamente su preocupación por la manera en la que algunos padres y madres obligan a niños y niñas a mendigar en las calles. En algunos casos, fue claro el desconocimiento de la precariedad extrema que enfrentan tanto personas en contexto de movilidad, como integrantes de pueblos originarios, que pudieran apoyarse en estas prácticas para contrarrestar la pobreza extrema.

La (in)Seguridad digital

La relevancia de las redes sociales y la paralela necesidad de mecanismos de seguridad digital/en línea fue una constante en las discusiones sobre el acceso a la información. La importancia de las redes sociales como fuente de datos, información y servicios de guías, traficantes y asesores, se incrementó durante la pandemia (OIM, 2023c). Las personas en contexto de movilidad, muchas veces imposibilitadas a seguir sus trayectorias o de conectarse con facilitadores de tráfico, consultaron en las redes sociales cómo acceder a información e identificar posibles proveedores de servicios y para obtener recomendaciones. Esto redujo el escaso nivel de protección que ya brindaban las transacciones en persona.

Es imposible identificar a quiénes están detrás de las publicaciones que ofrecen servicios, y/o si en verdad ofrecen o cumplen con los acuerdos. Pero reportes de estafas y robos, se volvieron más visibles en las redes durante la pandemia³⁶. Las personas alertan a otras en redes sobre los y las estafadores, pero no reportan los delitos a las autoridades, que a su vez tienen pocos recursos disponibles para brindar respuestas.

La calidad de las publicaciones en línea de personas que ofrecen o que sugieren que prestan servicios de facilitación de la migración irregular varían según el caso: estas van desde mensajes básicos que venden cruces, transporte, equipo, o servicios de guía, hasta canales de YouTube y TikTok que

36 Ver "Inside the world of misinformation targeting migrants on social media" <https://www.techtransparencyproject.org/articles/inside-world-misinformation-targeting-migrants-social-media>.

muestran trayectorias exitosas, videos de personas atestiguando la calidad y el trato del servicio provisto por un guía o un asesor específico.³⁷

Fueron también notorios los ejemplos de reclutamiento y abuso por medio de redes sociales, así como los riesgos a los que estas plataformas exponen a personas (especialmente mujeres y NNAs) que experimentan desarraigo, aislamiento y soledad en sus trayectos migratorios.

Otros retos en el tema de protección

Algunos de los materiales o artículos brindados a las personas en contexto de movilidad con el fin de asistirles en sus trayectos pueden hacerlos más visibles a actores dañinos. Las y los informantes claves expresaron de manera reiterada que las mochilas o sacos que las organizaciones internacionales entregan a las personas en movilidad, al portar logos identificables o asociados con la ayuda humanitaria, facilitan la identificación de personas en tránsito y las exponen al acoso por parte de la población en general, o a ser identificadas por autoridades, especialmente aquellas que busquen tomar ventaja de ellas por medio de actos de extorsión.

Se reporta, y es notoria, una carencia generalizada de recursos dedicados a la atención humanitaria. Las comunidades fronterizas, organismos internacionales, e instituciones del estado poseen recursos limitados para satisfacer las necesidades de las personas en contexto de movilidad. En el lado peruano de Desaguadero y en Tulcán (en el área ecuatoriana del puente de Rumichaca) se notó una presencia más fuerte de recursos y de grupos respondiendo a la emergencia humanitaria. Sin embargo, en los cruces fronterizos donde la infraestructura y el comercio eran mayores (manifestados por la existencia de estaciones de buses, alojamientos, restaurantes, oficinas de cambio de moneda, etc.) los servicios disponibles continuaban siendo limitados.

La carencia de los servicios más básicos como son las instalaciones sanitarias genera aún más tensiones sobre la presencia de personas en contexto de movilidad en la comunidad (por ejemplo, en Desaguadero, Perú, la falta de acceso a baños conlleva a que personas en contexto de movilidad usen la orilla del Lago Titicaca, y a que la presencia y olor de desechos humanos cause descontento generalizado entre los residentes del lugar).

Es preocupante el estado de inseguridad que enfrentan personas que se desempeñan en la labor humanitaria. La gran mayoría de las personas que trabajan en la respuesta humanitaria son mujeres y es evidente la carga emocional que les implica el trato con personas en movilidad, muchas de las cuales presentan no solamente la vulnerabilidad relacionada con su condición de personas en estado irregular, si no también carencias económicas, padecimientos físicos y emocionales. Los horarios de respuesta son con frecuencia extensos, con el fin de atender a un mayor número de personas, y así posiblemente generar financiamiento y oportunidades laborales adicionales —en uno de los sitios visitados alrededor de las 19 horas, el personal había estado prestando servicio desde las 4 de la mañana—.

37 *Ibíd.*

Quienes actuaron como informantes claves expresaron frustración y cansancio emocional por la intensidad del trabajo directo con personas en contexto de movilidad, sobre todo en los casos en los que los grupos familiares no están con la capacidad de prestar atención a sus hijos o hijas, por ejemplo, en los casos de mujeres que se ven seriamente afectadas por la altura y necesitan ser hospitalizadas. También se detectó entre aquellas personas el temor a ser criminalizadas por sus acciones en favor de las personas en movilidad. Se documentó el caso de una persona defensora de derechos, quien fue acusada de tráfico ilícito de migrantes por una autoridad local por brindar asistencia a personas en movilidad. A pesar de que la causa penal fue desestimada, esto implicó un largo proceso que causó su desgaste emocional y ahora teme por su seguridad, a sabiendas que sus actividades están siendo observadas. Asimismo, al menos una de las personas entrevistadas solicitó que no se revelara su nombre ni se grabara su entrevista, temiendo enfrentar represalias por parte de las autoridades locales.

El trabajo humanitario implica con frecuencia agotamiento, soledad y aislamiento, sobre todo para las personas que provienen de ciudades más grandes a trabajar a la zona fronteriza. Como se dijo anteriormente, muchas de ellas son mujeres que se ausentan de sus hogares para ejercer su labor, viviendo en situaciones con frecuencia precarias y con contratos cortos y oportunidades limitadas, enfrentando con frecuencia violencia de género por parte de autoridades, representantes locales, e incluso las personas a quienes brindan atención.

El personal asignado a los cruces fronterizos enfrenta jornadas largas y de trabajo extenuante. Quienes ejercen el control migratorio y que fueron entrevistados/as compartieron que, dados los bajos salarios, la inflación, los costos relacionados con la prestación de servicios y la ubicación de sus lugares de trabajo, su rendimiento y la capacidad de retener al personal asignado a las regiones fronterizas se ha visto impactado.

De acuerdo con las y los informantes claves que fueron entrevistados en Paraguay y en Argentina, existe la percepción de que sus salarios no reflejan las crecientes demandas por parte de los Estados de controlar la situación migratoria de las personas que transitan por la región. Una de las personas detalló que el personal de su oficina se ve con frecuencia obligado a cubrir en su totalidad los costos de su desplazamiento a otras comunidades o pasos fronterizos para asistir en los esfuerzos de detección de posibles víctimas de trata de personas o de personas objeto de tráfico ilícito de migrantes, costos que puede alcanzar entre uno o dos días de salario y que no les son reembolsados.

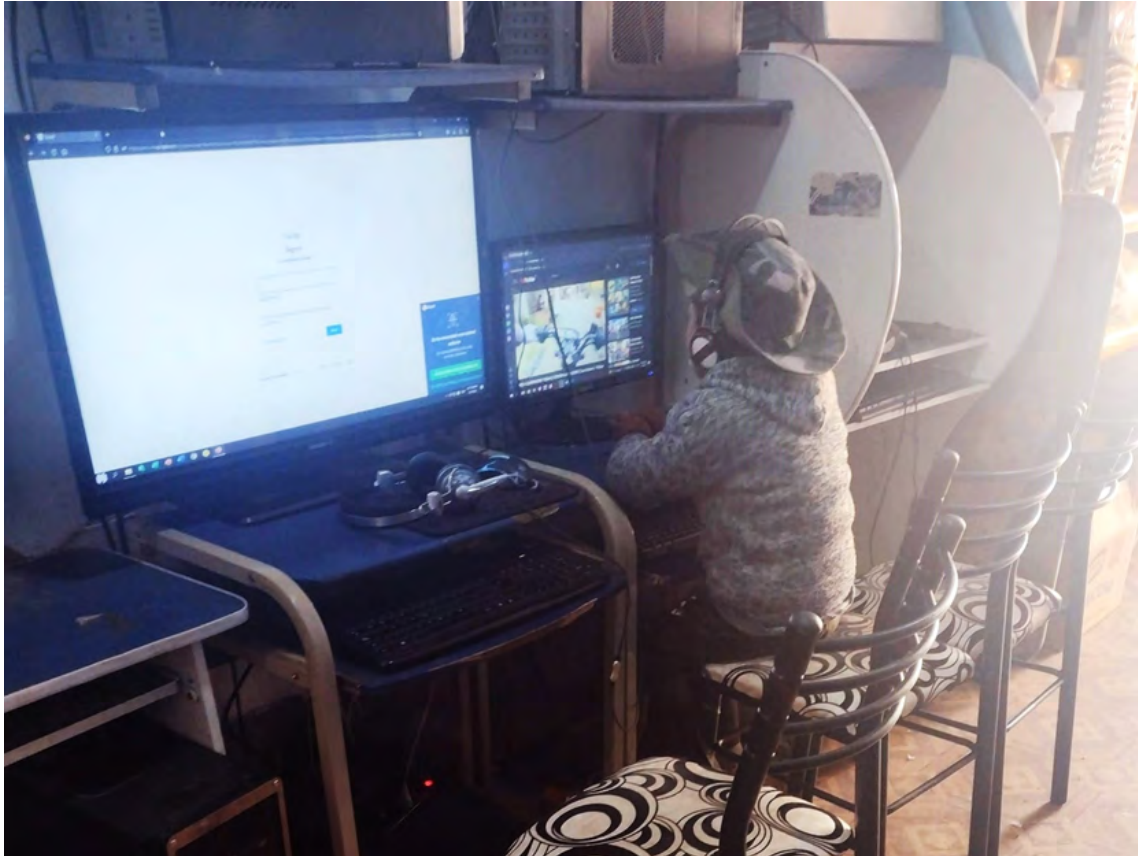


Fig. 14. Niño en cyber-café en Desaguadero (Bolivia).

Generales

- Denunciar y brindar soluciones contra la violencia, el racismo y la xenofobia que en el contexto del control migratorio experimentan personas en situación de movilidad pertenecientes a grupos vulnerados, incluyendo personas afrodescendientes, aquellas desplazadas por conflictos y violencia, y de pueblos originarios, mujeres, niñas y niños, personas LGBTIQ++, entre otras.
- Crear y brindar acceso irrestricto e incondicional a espacios seguros para personas en contexto de movilidad, en particular en zonas de climas extremos, en las zonas afectadas por el conflicto y en zonas estratégicas a lo largo de la ruta migratoria. Crear corredores de seguridad para reducir la incidencia de actos de violencia, incluyendo la de índole sexual y de género.
- Ofrecer y asegurar el acceso a servicios de salud básicos y de urgencias sin importar el estado migratorio.
- Identificar, con su cooperación y liderazgo, y por medio del trabajo de incidencia y de investigación colaborativa, las experiencias de comunidades afrodescendientes, indígenas y desplazadas internas e impactadas por la movilidad humana y visibilizar sus retos. Crear de manera conjunta soluciones de protección y apoyar sus buenas prácticas.
- Reconocer la labor y fortalecer la comunicación con personas prestadoras de servicios de transporte público, incluyendo a quienes trabajan a lo largo de pasos no habilitados, para que puedan contactar a las autoridades, en caso de ser necesario, sin temor a sanciones o a la criminalización.
- Abordar la situación de acoso sexual y de intimidación en lugares y servicios públicos, especialmente en el transporte.
- Fortalecer los sistemas locales de protección para evitar o reducir la incidencia del trabajo y la mendicidad infantil, la explotación sexual y laboral, y el reclutamiento forzado por parte de grupos armados o del crimen organizado de mujeres y NNAs. Identificar proyectos viables ya existentes en esta área y fortalecerlos.
- Fomentar iniciativas que contrarresten de manera informada en la evidencia, apoyada en perspectiva de género y no estigmatizante, a las formas de violencia y explotación que enfrentan quienes se desempeñan en el mercado del trabajo sexual (especialmente las mujeres, mujeres adultas mayores, niñas, y mujeres transgénero), para generar soluciones que respondan de manera específica a los delitos que les impactan en los diferentes cruces fronterizos.

- Visibilizar la vulnerabilidad que enfrentan las personas defensoras de los derechos de las personas en contexto de movilidad y prestadoras de servicios humanitarios (en su gran mayoría, mujeres) dada la intensificación de los controles fronterizos, y crear mecanismos a favor de su seguridad y para la protección de sus derechos.
- Fomentar la seguridad digital de las personas en contexto de movilidad (especialmente mujeres y NNAs). Crear conciencia sobre los riesgos asociados con la falta de información y la proliferación de información no fidedigna en redes sociales.
- Trabajar por la mejora de las condiciones laborales del personal humanitario y de control migratorio asignado a los pasos fronterizos.
- Apoyar el trabajo de investigación y la generación de insumos que brinden un mejor conocimiento de las dinámicas del tráfico ilícito de migrantes en los cruces fronterizos y en el Cono Sur en general, en especial sus interacciones o vínculos con grupos armados y criminalidad organizada. De igual manera será importante examinar la vinculación del tráfico ilícito de migrantes con otros delitos, para poder abordarlos de manera conjunta.

Desaguadero

- Implementar medidas de alojamiento seguro y accesible para mujeres y NNAs en contexto de movilidad.
- Incrementar la disponibilidad de servicios de sanidad.
- Establecer mecanismos para el reporte de decesos de personas en contexto de movilidad, su trato digno y el posible traslado de sus restos.
- Llevar a cabo sesiones de sensibilización con entidades locales de salud, vigilancia, respuesta humanitaria, y otros sectores locales, con relación al racismo y la xenofobia.
- Mejorar los mecanismos que permitan la comunicación y el servicio para hablantes de otros idiomas.
- Integrar a los liderazgos de pueblos originarios al diálogo sobre el control migratorio, para coordinar de manera conjunta la respuesta frente a actos de violencia relacionados con la movilidad humana.
- Entablar el diálogo con los y las líderes del transporte público local para entender mejor su labor con personas en contexto de movilidad, y para que puedan acceder a servicios de apoyo en caso de emergencia sin temor a sanciones y/o criminalización.
- Establecer mecanismos de apoyo para los y las defensoras de los derechos de las personas en contexto de movilidad para reducir el acoso y la criminalización derivadas de su labor.

Aguas Blancas - Bermejo

- Sensibilizar al público sobre el riesgo de cruzar el Río Bermejo a bordo de gomones o chalanas no autorizadas o fuera de las áreas seguras.
- Entablar el diálogo con los y las líderes de las cooperativas de chalanas para poder entender mejor su labor con personas en contexto de movilidad, y que puedan acceder a servicios de apoyo en caso de emergencia sin temor a sanciones y/o criminalización.
- Incrementar la visibilidad de servicios de ayuda humanitaria en las zonas inmediatas al área de chalanas y en lugares públicos. Crear mecanismos de vigilancia que brinden seguridad y servicios de emergencia tras el cierre de los muelles.
- Establecer mecanismos para el reporte de decesos de personas en contexto de movilidad, su trato digno y el posible traslado de sus restos.
- Sensibilizar a la comunidad (sobre todo a mujeres y NNAs) sobre la importancia de la seguridad digital y las potenciales situaciones de extorsión, fraude, violencia y explotación.

Triple Frontera

- Crear servicios de protección efectivos para la atención de mujeres y NNAs fronterizos que cruzan la frontera de manera circular, preferentemente espacios seguros donde reciban alimentación, asesorías y servicios médicos.
- Sensibilizar a personas servidoras públicas y personal de atención humanitaria sobre los retos que enfrentan NNAs fronterizos, visibilizando la importancia de incorporar la explotación infantil sexual y laboral parte la agenda de seguridad local.
- Concientizar a las partes sobre la obligación legal a brindar protección a niñez migrante en la zona fronteriza.
- Capacitar a trabajadores y trabajadoras golondrinas sobre sus derechos laborales. Brindar acceso expedito a información y servicios de atención en caso de trata y/o explotación laboral.
- De manera simultánea, apoyar el trabajo de incidencia anti-trata local e incrementar el personal asignado a la atención de casos.
- Llevar a cabo sesiones de sensibilización con entidades locales de salud, vigilancia, respuesta humanitaria, y otros sectores locales, con relación al racismo y la xenofobia, con el apoyo y coordinación de liderazgos de pueblos originarios.
- Brindar información fidedigna y accesible sobre el acceso a servicios de salud pública transfronteriza.

Rumichaca

- Facilitar el acceso a alojamiento y/o vivienda digna y asequible.
- Brindar recursos que permitan proveer servicios de atención humanitaria de manera consistente, y actualizar de manera constante materiales de información que permitan a las personas en contexto de movilidad el accederlos.
- Crear espacios seguros para NNAs, sobre todo en las áreas de la ciudad donde se concentra la población en tránsito, donde puedan acceder a servicios de higiene, alimentación, asesoría legal, y servicios de salud.
- Descriminalizar el uso del transporte público por parte de personas en contexto de movilidad y trabajar con las compañías transportadoras para mejorar la atención y reducir prácticas de abuso.
- Sensibilizar a los prestadores de servicio de transporte público sobre violencia de género, racismo, y discriminación. Crear corredores seguros para mujeres y niñas.
- Asegurar el acceso a servicios de salud generales y de salud sexual y reproductiva, incluyendo espacios para el cuidado prenatal y durante la lactancia. Inculcar que las personas en contexto de movilidad tienen el derecho legal a recibir servicios de salud de emergencia.
- Enlistar el apoyo de liderazgos de pueblos originarios para la coordinación y respuesta contra actos de violencia de género, racismo y xenofobia en la ruta migratoria, y fortalecer los proyectos y programas ya existentes.
- Implementar y/o fortalecer esfuerzos contra el reclutamiento forzado, especialmente el de mujeres y de NNAs.
- Sensibilizar a actores locales sobre las dinámicas de trata de personas y explotación sexual, brindando alternativas y soluciones no estigmatizantes a quienes soliciten asistencia para abandonar situaciones de violencia intrafamiliar y/o de género.
- Crear mecanismos para que personas que enfrenten violencia -incluida la sexual y de género- puedan acceder sus derechos a protección, especialmente quienes carezcan de estatus migratorio regular.

ACNUDH/Grupo Mundial sobre Migración (2017) *Principles and Guidelines, supported by practical guidance, on the human rights protection of vulnerable migrants*. OHCHR: Ginebra.
www.ohchr.org/Documents/Issues/Migration/PrinciplesAndGuidelines.pdf.

Aquino Pires do Rio, G. & Name, L. (2017) Patrimonialización y gestión del territorio en la triple frontera de Brasil, Argentina y Paraguay: continuidades y desafíos del parque Iguazú. *Revista de Geografía Norte Grande*, 67, 167-182.

Base Investigaciones Sociales (BaseIS) (2016) *El modelo sojero-ganadero crea condiciones para explotación sexual de NNAs*. Observatorio de Tierra, Agronegocios y Derechos Humanos. Asunción: Base Investigaciones Sociales.
<https://www.baseis.org.py/el-modelo-sojero-ganadero-crea-condiciones-para-explotacion-sexual-de-ninos-ninas-y-adolescentes/>

Cardin, E.G. (2014) La historia de una vida en situación de frontera: migración, superación y trabajo en el “circuito sacoleiro.” *Revista de Estudios Sociales* (48), 100-109.

Caribe Afirmativo (2021) *Sentir que se nos va la vida: personas LGBTI refugiadas y migrantes de Venezuela en Colombia, Ecuador y Chile*. Barranquilla: Caribe Afirmativo.
<https://caribeafirmativo.lgbt/wp-content/uploads/2021/03/Informe-AcnurMar.pdf>

CDH-UCAB – Centro de Derechos Humanos de la Universidad Católica de Andrés Bello (2021) *Pequeños en movimiento situación de los niños, niñas y adolescentes no acompañados o separados procedentes de Venezuela*. Caracas: CDH-UCAB.

Ceja Cárdenas, I., et al. (2020) *Voces y experiencias de la niñez y adolescencia venezolana migrante en Brasil, Colombia, Ecuador y Perú*. Buenos Aires: Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales.

Cortés, G. (2023) Venezuelans’ brave and perilous journey through Ecuador. *The Storyteller*. 30 January 2023. IOM: Office of the Special Envoy for the Regional Response to the Venezuelan Situation.
<https://storyteller.iom.int/stories/venezuelans-brave-and-perilous-journey-through-ecuador>.

Defensoría del Pueblo de Colombia (2019) *Análisis de Género y Movilidad Humana en Frontera: Informe Defensorial*.
<https://data2.unhcr.org/en/documents/download/75658>.

Del Valle Llesta, J. M. (2022) *El tráfico irregular en la frontera de Aguas Blancas-Bermejo: un reto a superar*. EUROFRONT, 18 Agosto 2022.
<https://programaeurofront.eu/0/novedad/el-traffic-irregular-en-la-frontera-de-aguas-blancas-bermejo-un-reto-a-superar>

Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de las Naciones Unidas (DAES) (2021) *International Migration Stock 2020*.

<https://www.un.org/development/desa/pd/content/international-migrant-stock>.

Gimenez Beliveau (2011) La Triple Frontera y sus representaciones: políticos y funcionarios piensan la frontera. *Frontera Norte*, 23 (46) Julio-Diciembre.

González Caro, J. (2021) Saving lives and protecting women: sexual and reproductive health as a key part of humanitarian response. *Humanitarian Exchange*. Issue 80, March 2021. London: Humanitarian Practice Network: ODI. 16-21.

https://odihpn.org/wp-content/uploads/2022/04/HE-80_Venezuela_web.pdf

Guizardi, M., Stefoni, C. Magalhes, L., & Gazal, E. (2022) Trans-generational expectations: Access to formal education and labor insertion of Paraguayan women on the Paraná Tri-Border. *Anthropos* (117) 377-395.

<https://www.nomos-elibrary.de/10.5771/0257-9774-2022-2/anthropos-jahrgang-117-2022-heft-2?page=1>.

Instituto Nacional de Derechos Humanos (INDH) (2017) Hijas e hijos de migrantes nacidos en Chile en riesgo de apatridia. Santiago: Instituto Nacional de Derechos Humanos. 20 de enero de 2017.

<https://www.indh.cl/hijas-e-hijos-de-migrantes-nacidos-en-chile-estan-en-riesgo-de-apatridia/>

Internal Displacement Monitoring Center (s.f.). Colombia.

<https://www.internal-displacement.org/database/displacement-data/>

International Crisis Group (ICG) (2020) *Desorden en el Borde: mantener la paz entre Colombia y Venezuela*. Reporte no. 84. Bruselas: ICG.

<https://icg-prod.s3.amazonaws.com/084-disorder-on-the-border-spanish.pdf>.

IRC 2024. *¿A cuáles riesgos me enfrento si decido cruzar hacia Colombia por Trochas?* InfoPa'lante Colombia. Bogotá: Comité Internacional del Rescate (IRC). Recuperado 25 de enero de 2024

<https://www.infopalante.org/es/articles/360062984553>

Mantilla, J. (2019) The Border Control Paradox in Venezuela. *Border Criminologies*

<https://blogs.law.ox.ac.uk/research-subject-groups/centre-criminology/centreborder-criminologies/blog/2019/12/border-control>

Ministerio de Relaciones Exteriores (2015) Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Relaciones Exteriores, Decreto 1067/2015. Diario Oficial No. 49.523 de 26 de mayo de 2015. Colombia: Ministerio de Relaciones Exteriores.

https://www.cancilleria.gov.co/sites/default/files/Normograma/docs/decreto_1067_2015.htm

Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio e Integración de Ecuador (s.f.). *Cuba se suma a los países que requieren de visa para ingresar al Ecuador*. Boletín de Prensa No. 398. Quito: Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio e Integración.

<https://www.ministeriodegobierno.gob.ec/cuba-se-suma-a-los-paises-que-requieren-de-visa-para-ingresar-a-ecuador>

- Observatorio Colombiano de las Mujeres (2021).** La violencia contra las mujeres migrantes en Colombia: una frontera por superar. Bogotá.
https://observatoriomujeres.gov.co/archivos/publicaciones/Publicacion_187.pdf
- OHCHR (2023).** Colombia: UN Expert calls for effective protection of victims of trafficking. 31 Mayo 2023. Ginebra; OHCHR.
<https://www.ohchr.org/en/press-releases/2023/05/colombia-un-expert-calls-effective-protectionvictims-trafficking>.
- OHCHR (2024).** Informe anual del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos e informes de la Oficina del Alto Comisionado y del Secretario General. Situación de los derechos humanos en Colombia. Informe del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos. 14 febrero 2024. Ginebra: OHCHR.
<https://www.hchr.org.co/wp/wp-content/uploads/2024/02/02-28-2024-Informe-Anual-Advance-Espanol-2023.pdf>
- OIM (2020a)** *Serie de Informes de Tendencias Migratorias en América del Sur.* Buenos Aires: OIM.
<https://robuenosaires.iom.int/es/serie-de-informes-tendencias-migratorias-en-america-del-sur> OIM 2020
- OIM (2020b)** *Tendencias Migratorias en América del Sur marzo 2020.* Buenos Aires: OIM.
https://robuenosaires.iom.int/sites/g/files/tmzbd1626/files/documents/Tendencias_Migratorias_en_America_del_Sur_Marzo_Final.pdf.
- OIM (2021)** *Manual de la OIM sobre Protección y Asistencia para Personas Migrantes Vulnerables a la Violencia, la Explotación y el Abuso.* OIM, Ginebra.
<https://publications.iom.int/books/manual-de-la-oim-sobre-proteccion-y-asistencia-para-personas-migrantes-vulnerables-la>
- OIM (2022a)** *Indicadores de governanca migratória local: Cidade de Foz do Iguaçu, Perfil 2022.* OIM: Ginebra.
<https://publications.iom.int/system/files/pdf/MGI-Local-Foz-de-Igua%C3%A7u-2022-PT.pdf>.
- OIM (2022b)** *Informe sobre las migraciones en el mundo 2022.* Organización Mundial para las Migraciones: Ginebra.
<https://publications.iom.int/books/informe-sobre-las-migraciones-en-el-mundo-2022>
- OIM (2023a)** *Tendencias Migratorias en las Américas: marzo-junio 2023.*
https://robuenosaires.iom.int/sites/g/files/tmzbd1626/files/documents/2023-09/es_tendencias_marzo_junio_2023_vf.pdf
- OIM (2023b)** *Brasil Migracao Afega, Outubro 2022.* Brasil: OIM
https://brazil.iom.int/sites/g/files/tmzbd11496/files/documents/Informe_MigracaoAfega_Set21-Out22.pdf.
- OIM (2023c)** *Information and communication technologies and migrant smuggling in Central America, Mexico and the Dominican Republic.* San José: OIM.
https://programamesocaribe.iom.int/sites/default/files/timyticstimytics_eng.pdf.

- OIM (2023d)** *Tendencias Migratorias en las Américas: marzo-junio 2023*. San Jose: OIM.
https://robuenosaires.iom.int/sites/g/files/tmzbd1626/files/documents/2023-09/es_tendencias_marzo_junio_2023_vf.pdf
- OIM (2023e)**. *Perú: Flujo de migración venezolana- frontera norte, sur y sureste, (enero-junio 2023)*. Perú: DTM.
<https://dtm.iom.int/reports/peru-flujo-de-migracion-venezolana-frontera-norte-sur-y-sureste-enero-junio-2023>
- OIM (2023f)** *Perú: Flujo de población venezolana – Puno, Ronda #52 a la 56 (mayo 2023)*. Perú: DTM.
<https://dtm.iom.int/reports/peru-flujo-de-migracion-venezolana-puno-ronda-52-la-56-mayo-2023>
- OIM (2023g)** *Perú: Registro de Monitoreo de Flujos, Tumbes, Tacna y Desaguadero (noviembre 2023)*. DTM: Perú.
<https://dtm.iom.int/reports/peru-flujo-de-migracion-venezolana-tumbes-tacna-ydesaguadero-noviembre-2023>.
- OIM (2023h)** *Registro en Puntos de Monitoreo de Flujos Entradas y salidas de flujos migratorios por la frontera norte, sur y sureste del Perú*. Edición Especial. Enero-junio 2023. DTM OIM: Perú.
<https://dtm.iom.int/reports/peru-flujo-de-migracion-venezolana-frontera-norte-sur-y-sureste-enero-junio-2023>.
- OIM (2024)** *Migración en las Américas*. IOM Missing Migrants Project: Berlin.
<https://missingmigrants.iom.int/es/region/las-americas>
- Ortiz-Durán, D. (2021)** *Pasos en contexto: Pasto e Ipiales. Reporte de situación de las violencias basadas en género (VBG) en la población refugiada, migrante y retornada en Nariño*. Julio de 2021. Chicago: Heartland Alliance International.
<https://www.heartlandalliance.org/wp-content/uploads/2019/11/Pasto-Informe-Situacional-de-VBG-HAI.pdf>.
- Pares (2020)** *Seguridad y Migración en la frontera Colombia-Venezuela*. 15 diciembre 2020. Línea Paz, Posconflicto y Derechos Humanos. Bogotá: Pares.
https://e7c20b27-21c2-4f2b-9c38-a1a16422794e.usrfiles.com/ugd/e7c20b_6c4abc3d3f-5346338667c375b1b4229b.pdf
- Programa EUROFRONT (sin fecha)**. *Programas Piloto: Desaguadero*. Bruselas: Eurofront. Ver:
<https://programaeurofront.eu/es/fronteras-piloto>
- Rivera Revelo, L., Rivera Revelo, E. & Rivera Revelo M. (2023)**. *Al lado del camino: solas, desiguales y desprotegidas*. *Revista de Derecho FORO*, no. 40 (Julio-diciembre 2023).
<https://revistas.uasb.edu.ec/index.php/foro/article/view/4164>
- R4V (2020)** Grupo de Trabajo para Refugiados y Migrantes (GTRM): *Términos de Referencia*. Diciembre 2020.
https://www.r4v.info/sites/default/files/2021-06/GTRM_TdR_diciembre2020_vf.pdf
- R4V (2022)** *Movements Reports: Fourth Quarter 2022*. R4V.
<https://www.r4v.info/en/movements-report-q4-2022>.

- R4V (2023a)** *R4V América Latina y el Caribe, Refugiados y Migrantes Venezolanos en la Región - nov. 2023.* 30 Noviembre 2023.
<https://www.r4v.info/es/document/r4v-america-latina-y-el-caribe-refugiados-y-migrantes-vezolanos-en-la-region-nov-2023>.
- R4V (2023b)** *RMNA 2023 Refugee and Migrant Needs Analysis.* R4V.
<https://www.r4v.info/en/document/rmna-2023-needs-analysis>,
- R4V (2023c)** *R4V América Latina y el Caribe, Refugiados y Migrantes Venezolanos en la Región - nov. 2023.* 30 Noviembre 2023.
<https://www.r4v.info/es/document/r4v-america-latina-y-el-caribe-refugiados-y-migrantes-vezolanos-en-la-region-nov-2023>.
- R4V y GIFMM Colombia (2021)** *Mapa de Puntos de Atención en la vía para refugiados y migrantes en Ipiales, Nariño.*
<https://www.r4v.info/es/document/gifmm-colombia-mapa-de-puntos-de-atencion-en-la-para-refugiados-y-migrantes-en-ipiales>
- Sanchez, G., Achilli, L.& Alagna, F. (2024)** *The EU's counter-smuggling proposal: persisting challenges and recommendations towards implementation.* Migration Policy Center Brief, Issue 2024/01. Florence: EUI.
<https://cadmus.eui.eu/handle/1814/76397>.
- Save the Children (2020)** *Niñas en movilidad en Venezuela y Colombia.* Save the Children: Oficina Regional para América Latina y el Caribe.
https://coalicionalacrm.org/wp-content/uploads/2021/04/SC_Ninas-en-Movilidad-Venezuela-VF.pdf.
- Stone-Cadena, V., & Álvarez Velasco, S. (2018).** Historicizing mobility: Coyoterismo in the indigenous Ecuadorian migration industry. *The ANNALS of the American Academy of Political and Social Science*, 676(1), 194-211.
- UNICEF (2023)** *Children on the move in Latin America and the Caribbean: Review of Evidence.* Panamá: Oficina Regional para América Latina y el Caribe, UNICEF.
<https://www.unicef.org/lac/media/40966/file/Children-on-the-move-in-LAC.pdf>
- UNODC (2000)** *Protocol against the Smuggling of Migrants by Land, Sea and Air, supplementing the United Nations Convention against Transnational Organized Crime.* Viena: UNODC.
https://www.unodc.org/res/human-trafficking/2021the-protocol-som_html/SOM.pdf
- UNODC (2010)** *Model law against the smuggling of migrants.* Viena: UNODC.
https://www.unodc.org/documents/human-trafficking/Model_Law_Smuggling_of_Migrants_10-52715_Ebook.pdf
- UNODC (2013)** *Dimensión del delito de tráfico de migrantes en Colombia: realidades institucionales, legales y judiciales.* Bogotá: UNODC.
https://www.unodc.org/documents/colombia/2013/Agosto/Investigacion_trafico_migrantes.pdf



Financiado por la
Unión Europea



Eurofront