

ALTERNATIVAS PARA EL TRANSPORTE HUMANITARIO DE REFUGIADOS Y MIGRANTES EN EL PERÚ

2023



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 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.

Publicado por: **Oficina País, OIM Perú**
Organización Internacional para las Migraciones (OIM),
Misión Perú
Lima, Perú
Sitio web: peru.iom.int
C. Miguel G. Seminario 320, San Isidro.

Esta publicación no ha sido editada oficialmente por la OIM.

Esta publicación no ha sido aprobada por la Unidad de Publicaciones de la OIM (PUB) en cuanto a la observancia de las directrices de marca y las normas de estilo de la Organización.

Imágenes de la portada: Necesidades y riesgos en torno al transporte de refugiados y migrantes. Kipu Visual | © OIM 2023

Cita obligatoria: Organización Internacional para las Migraciones (OIM), 2023. Alternativas para el transporte humanitario de refugiados y migrantes en el Perú. OIM, Perú.

Hecho el depósito legal en la
Biblioteca Nacional del Perú N° 2023-02619

Primera edición: marzo 2023

Tiraje: 1000 ejemplares

Lima - Perú

© OIM 2023



Reservados todos los derechos. La presente publicación está disponible en virtud de la [licencia Creative Commons Attribution-NonCommercial-NoDerivs 3.0 IGO](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/igo/legalcode) (CC BY-NC-ND 3.0 IGO).*

Si desea más información, consulte los [derechos de autor](#) y [las condiciones de utilización](#).

La presente publicación no podrá ser utilizada, publicada o redistribuida con fines comerciales o para la obtención de beneficios económicos, ni de manera que los propicie, con la excepción de los fines educativos, por ejemplo, para su inclusión en libros de texto.

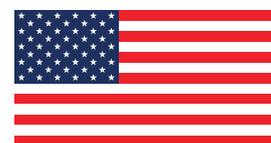
Autorizaciones: Las solicitudes para la utilización comercial u otros derechos y autorizaciones deberán enviarse a publications@iom.int.

* <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/igo/legalcode>

ALTERNATIVAS PARA EL TRANSPORTE HUMANITARIO DE REFUGIADOS Y MIGRANTES EN EL PERÚ



CON EL APOYO FINANCIERO DE:



ÍNDICE

1. Metodología	1
2. Dinámicas de transporte	5
2.1 Transporte de larga distancia	7
2.1.1 Traslado entre fronteras	7
2.1.2 Traslado entre regiones	9
2.2 Traslado local	10
3. Análisis de necesidades de la población migrante y refugiada en tránsito	13
3.1 Necesidades de protección	15
3.2 Necesidades de regularización migratoria	17
3.3 Necesidades de salud, higiene y alimentación	18
3.4 Necesidades relacionadas al acceso a servicios públicos	20
3.5 Otras necesidades	20
3.6 Variabilidad de las necesidades de la población migrante y/o refugiada	21
3.6.1 Variabilidad según género	21
3.6.2 Variabilidad según grupo etario	21
3.6.5 Variabilidad experimentada por población LGBTIQ+	22
3.7 Consecuencias de no realizar transporte humanitario	23
4. Oportunidades y restricciones en torno al transporte humanitario	25
4.1 Oportunidades y amenazas para el acceso a derechos, bienes y servicios	27
4.1.1 Amenazas	27
4.1.2 Oportunidades	28
4.2 Requisitos para movilización en el Perú	30
5. Modelo de gestión del transporte humanitario o asistencia al desplazamiento	37
5.1 Grupo 1: NNAs en situación de desprotección familiar, sobrevivientes de VBG y víctimas de trata de personas	39
5.1.1 Perfil de la población comprendida en el Grupo 1	39
5.1.2 Respuesta gubernamental vigente	39
5.1.3 Posibilidades para el transporte humanitario del Grupo 1	41
5.2 Grupo 2: Población vulnerable con condición migratoria regular	42
5.2.1 Perfil de la población comprendida en el Grupo 2	42
5.2.2 Respuesta gubernamental vigente	42
5.2.3 Posibilidades para el transporte humanitario del Grupo 2	42
5.3 Grupo 3: Población vulnerable en condición migratoria irregular	43
5.3.1 Perfil de la población comprendida en el Grupo 3	43
5.3.2 Respuesta gubernamental vigente	43
5.3.3 Posibilidades para el transporte humanitario del Grupo 3	43
5.4 Grupo 4: Población no vulnerable en condición migratoria irregular	44
5.4.1 Perfil de la población comprendida en el Grupo 4	44
5.4.2 Respuesta gubernamental vigente	44
5.4.3 Posibilidades para el transporte humanitario del Grupo 4	44
5.5 Principios transversales y futuros pasos	45
Anexos	49
Referencias	53

1.

METODOLOGÍA



El objetivo general de este estudio es explorar e identificar las alternativas de transporte humanitario y asistencia al desplazamiento de población refugiada y migrante en el Perú. Para ello se planteó:

1. Identificar y perfilar las necesidades, el entorno, contexto y rutas (nacionales, regionales, y locales) para brindar transporte humanitario o asistencia al desplazamiento en favor de personas migrantes y refugiadas en el Perú
2. Acompañamiento al proceso de incidencia a nivel de actores gubernamentales del nivel

- nacional, regional y local, para posibilitar y favorecer el transporte humanitario o asistencia al desplazamiento de población refugiada y migrante
3. Proveer de insumos para la elaboración de guías o manuales sobre las alternativas de transporte humanitario, que contenga un modelo de gestión para acciones humanitarias de asistencia al desplazamiento por parte de la OIM.

Para ello, se realizaron visitas y se entrevistaron actores de seis regiones del Perú, según se puede ver en la siguiente tabla.

<p style="text-align: center;">Zonas geográficas</p> 	Tumbes (región de frontera)
	Piura (región de frontera)
	Lima (capital)
	Ica
	Puno (región de frontera)
	Tacna (región de frontera)

La selección de la región Ica obedece a que se trata de una de las regiones con mayor cantidad de población migrante y refugiada venezolana, después de Lima, Trujillo y Arequipa (INEI, 2022); y a que no cuenta con acceso a diversos servicios y oportunidades (como los de trámites migratorios), motivo por el que se activa un corredor Ica-Lima para el acceso a estos.

La información analizada proviene, principalmente, de testimonios y experiencias de informantes clave. Se han llevado a cabo entrevistas semiestructuradas para explorar tres categorías de análisis: oferta de transporte, necesidades de la población migrante, y factores contextuales. Se diseñaron seis guías de entrevistas diferentes para los diversos tipos de actores a ser entrevistados: (1) Instituciones públicas relacionadas a mecanismos de control y regulación migratoria del Perú, (2) Instituciones públicas prestadoras de servicios relacionadas al transporte humanitario, (3) Organizaciones no gubernamentales, (4) Organismos internacionales, (5) Organizaciones civiles de población migrante venezolana, (6) Líderes comunitarios venezolanos. Estas guías presentan un esquema general de preguntas que fueron

complementadas y enriquecidas por el entrevistador en base al curso que tomó la interacción. Se han conducido un total de treinta y tres (33) entrevistas (ver Anexo 1).

Asimismo, se diseñó un modelo de taller participativo para explorar las diversas recomendaciones y propuestas alrededor del futuro del transporte humanitario en el Perú. Se realizaron **cuatro (4) talleres participativos** en las ciudades de Tumbes, Piura, Lima y Tacna.

2.

DINÁMICAS DE TRANSPORTE



El presente estudio identifica y analiza las dinámicas de traslado de la población refugiada y migrante venezolana en dos niveles: transporte de larga distancia (entre fronteras y entre regiones) y transporte de corta distancia (a nivel local). Las siguientes subsecciones presentan una descripción de estas dinámicas, de los mecanismos empleados para transitar entre regiones y entre fronteras, y el abanico de peligros que atraviesan en estos tramos:

2.1 Transporte de larga distancia

El transporte de larga distancia es aquel que se da dentro del país, pero fuera del área intraurbana y/o aquel que busca alcanzar el siguiente país en la ruta migratoria. Para ello, las personas en movilidad humana deben contar con la documentación y requisitos legales o aprobaciones pertinentes solicitados por las autoridades del país para su desplazamiento, así como por la coordinación entre organizaciones que lideren estos movimientos. Estos viajes, de manera general, se contemplan bajo la justificación de: reunificación familiar, existencia de redes de apoyo o contrato laboral y casos de especial protección (R4V, 2023).

2.1.1 Traslado entre fronteras

Las alternativas del traslado entre fronteras varían ampliamente según la condición migratoria de la persona que llega al Perú. Si bien el gobierno peruano presentó cierta apertura ante la migración de la población venezolana entre los años 2017-2018, mediante resolución de superintendencia N° 270-2018-MIGRACIONES se estableció la exigencia de pasaporte para ciudadanos venezolanos a partir del 25 de agosto de 2018, incrementado así los requisitos para ingresar al país de manera regular.

El 06 de junio del 2019, mediante el OFRE (MIN) N° 2-10/9, el gobierno peruano instauró una nueva medida migratoria que señalaba que sólo se permitiría el ingreso de titulares de pasaporte que contaran con una visa válida, sea esta una visa humanitaria, de turismo, de negocios o de otras calidades migratorias distintas (RREE, 2019). Esta nueva medida se consolidó como una “barrera infranqueable para el ingreso a territorio peruano a una población en necesidad de protección internacional” ya que “la tramitación de las visas ha demostrado ser de difícil o imposible acceso para la mayoría de las personas venezolanas” (CEJIL, 2019). El clima social y político a partir del año 2019 estuvo marcado por una creciente xenofobia. Se iniciaron las expulsiones de migrantes venezolanos que

ingresaron de manera irregular al Perú y tramitaron su Permiso Temporal de Permanencia (PTP) sin declarar que contaban con antecedentes penales o policiales (Fowks, 2019). Además, los obstáculos que la población migrante venezolana debía afrontar se vieron incrementados de manera significativa con el inicio de la pandemia del COVID-19.

Para abordar la migración de personas de nacionalidad venezolana en situación de vulnerabilidad sin visado, la Resolución de Superintendencia Nacional de Migraciones, Resolución de Superintendencia N°000177-2019, señala que: “corresponde admitir a los nacionales venezolanos que, por razones humanitarias, requieran ingresar al territorio nacional con cédula de identidad y sin pasaporte, siendo los beneficiados de esta decisión las siguientes personas: (i) menores de edad en tránsito hacia el Perú para reunirse con sus padres que no cuenten con cédula de identidad o pasaporte sino únicamente partida de nacimiento, (ii) mayores de edad en tránsito hacia el Perú para reunirse con su núcleo familiar residente en Perú, (iii) mayores de edad en situación de extrema vulnerabilidad en tránsito hacia el Perú, (iv) mujeres embarazadas en situación de extrema vulnerabilidad en tránsito hacia el Perú; y, (v) adultos mayores, de más de 60 años, en tránsito hacia el Perú.”

Luego de la confirmación del primer caso importado por COVID-19 en el Perú el 05 de marzo del 2020 y la declaración de pandemia por la Organización Mundial de la Salud el 11 del mismo mes, se declaró el Estado de Emergencia Nacional en el Perú mediante el Decreto Supremo N° 044-2020-PCM. Así, a partir del 16 de marzo se suspendió el transporte internacional de pasajeros por medio terrestre, aéreo, marítimo y fluvial y el transporte interprovincial de pasajeros (MTC, 2020^a). La reapertura de fronteras se dio de manera progresiva a partir del 05 de octubre del 2020 (MTC, 2020^b), y la norma que suspendía el

cierre de fronteras terrestres fue derogada el 11 de febrero del 2022 por medio del Decreto Supremo N° 015-2022-PCM. Si bien el paso fronterizo estuvo prohibido o restringido durante casi dos años, la población venezolana continuó ingresando y saliendo del Perú durante este periodo de manera irregular, exponiéndose a redes de tráfico ilícito de migrantes y trata de personas (Pieper, O., 2020).

El traslado entre fronteras de la población migrante y/o refugiada venezolana en el Perú en el contexto postpandemia se da predominantemente de manera irregular, evitando cualquiera de los veinte puntos de control migratorio donde se solicitan pasaportes y visas. Si bien las personas realizan el pase fronterizo por zonas que no cuentan con controles oficiales, suelen tener contacto con la Policía Nacional del Perú, Ecuador y Chile en algún punto de la ruta.

El paso fronterizo desértico entre Tacna y Chile no cuenta con espacios de escondite. Este factor ambiental es una barrera difícil de superar para aquellas personas que intentan ingresar de manera irregular y buscan reducir su visibilidad. Como se mencionó en los párrafos anteriores, la experiencia del traslado entre fronteras varía de acuerdo con la documentación que portan las personas (algunas viajan con cédula, otras con copia de cédula, partidas de nacimiento, documentos de identidad de otros países, etc.), además tiene influencia su condición migratoria, presencia policial, y características del entorno físico. Es importante tener en cuenta también factores de vulnerabilidad como viajar con niños, niñas y adolescentes, trasladarse en estado de gestación o tener una discapacidad o problemas de salud que dificulten la movilidad. Además, se pueden también identificar diferencias significativas de la condición de desplazamiento según la disponibilidad de recursos económicos con los que cuenta la persona.

En caso puedan solventarlo, las personas pueden optar por contratar a 'coyotes', que son traficantes de migrantes que facilitan el paso fronterizo clandestino de personas con fines de lucro (Torre & Hernández, 2021). Esto lo hacen, generalmente, por necesidad, al no contar con la documentación necesaria u otros requisitos para poder cruzar la frontera de manera regular. En ese escenario, la vulnerabilidad de las personas aumenta, ya que los coyotes pueden a su vez aprovecharse de las

circunstancias y necesidades de los migrantes para su beneficio. Así, los migrantes se encuentran expuestos a maltratos y estafas, ya que muchas veces pueden ser abandonados a su suerte, y se ven obligados a callar para no ser descubiertos por las autoridades. Aunque no siempre está vinculado, las posibilidades de caer en redes de trata y explotación son mayores cuando se cruza la frontera de manera irregular.

El tráfico ilícito de migrantes es un delito que atenta contra el Estado, lo pueden cometer los coyotes, transportistas y otros miembros de redes de trata y explotación. En este escenario, las personas migrantes que caen en esta situación se encuentran expuestas a riesgos a su integridad y puede terminar siendo víctima de trata e incluso abuso y explotación sexual. (Torre, 2020). El traslado es una de las fases de la trata de personas. Cuando se tipifica la trata de personas, la "voluntad" de la víctima se inválida si se obtiene bajo violencia, amenaza u otras formas de coacción, privación de la libertad, fraude, engaño, abuso de poder o de otra situación de vulnerabilidad (Ver: Art. 129-A del Código Penal). La Corte Suprema de Justicia (2019) ha establecido que el abuso de una situación de vulnerabilidad debe ser entendido como "el aprovechamiento por parte del sujeto activo de cualquier condición en la que se encuentre la víctima y que la lleve a pensar que no tiene otra opción que el sometimiento al tratante" (Defensoría del Pueblo, 2019)

Mientras el cruce de fronteras en una situación de trata de personas tiene, entre sus finalidades, la explotación de la persona, el 'coyotaje' es elegido por los migrantes para facilitar su desplazamiento (Sorolla & Moreira, 2014). En el Perú, los coyotes facilitan el tránsito de la población migrante de manera irregular por medio de vías terrestres por un costo de entre cien (100) y setecientos (700) dólares. Se ha normalizado el tráfico ilícito de migrantes y las personas pueden fácilmente contactar y contratar los servicios de coyotes. Una persona entrevistada señaló lo siguiente:

"Ellos les denominan como 'asesores' a los que los ayudan a ingresar al país y transportarlos a su lugar de destino. Se le ofrece como 'paquetes' de ingreso a frontera y a los diferentes puntos." (Representante local de ONG Internacional dedicada al trabajo con población migrante).

Los coyotes gestionan el contacto con conductores de autos y buses que brindan el servicio de transporte fronterizo, y usan una combinación de medios de transporte a lo largo del tramo contratado que puede incluir tramos cortos de caminata. La calidad de los buses u otros medios de transporte utilizados varía según las posibilidades de pago de la persona, contando con buses cómodos en las tarifas más altas o condiciones de hacinamiento y de riesgo a su integridad personal en las más bajas. El paso fronterizo con acompañamiento de los coyotes les permite transportar cierta cantidad de pertenencias en maletas, pero los expone a diversos riesgos significativos de protección como ser víctimas de trata, violencia o robos. Además, las personas migrantes se ven muchas veces estafadas por los coyotes, los cuales no los llevan a su lugar de destino luego de recibir el pago por el servicio o incrementan el precio del transporte una vez en ruta.

Las personas que no cuentan con el dinero suficiente para pagar las altas cuotas solicitadas por los coyotes recurren a formas de desplazamiento gratuito o de menor costo. Algunas personas optan por caminar y pedir ‘aventones’ - solicitando que conductores en ruta los trasladen por tramos cortos de manera gratuita.

“Muchas personas que buscan ingresar no tienen documentos en regla, así que no pueden acceder a mayor ayuda de agencias formales o boletos de viaje. Optan por transporte informal, pirata, a lo que pueden encontrar. La mayoría es transporte de carga de materiales. En los camiones tienen que soportar el movimiento del camión. Se ven personas gestantes y niños en una situación inhumana. Se pone en riesgo la vida de las personas que optan por estos servicios”. (Representante local de ONG Internacional dedicada al trabajo con población migrante).

Las personas que cruzan por la frontera de Tumbes a pie se ven afectados no solo por la extrema vulnerabilidad de la forma de traslado, sino también por las altas temperaturas del desierto costeño que conduce a la deshidratación y a sufrir fuertes quemaduras de piel. Otro medio de desplazamiento utilizado son las ‘mulas’ o camiones de carga, en los cuales las personas suben con o sin el consentimiento de los conductores para transitar tramos cortos, expuestos al sol o lluvia. Este grupo de personas prioriza la opción más económica, sin poder tomar en consideración las condiciones de seguridad y comodidad.

En el puesto de control aduanero de la frontera norte, conocido como “Carpitas”, agentes de la SUTRAN pueden solicitar a los transportistas el registro de pasajeros, pero también se puede solicitar a los migrantes que presenten una verificación de su condición migratoria. Este se ubica en el kilómetro 1181 de la Panamericana Norte y es un “punto estratégico para el control de vehículos y por donde a diario transitan buses interprovinciales provenientes de la frontera con Ecuador e incluso desde la ciudad de Guayaquil” (Andina, 2022).

2.1.2 Traslado entre regiones

A medida que la población migrante y refugiada se desplaza hacia el interior o ya cuenta con permanencia dentro del país, las opciones de transporte formal e informal aumentan y se diversifican, al mismo tiempo que el control de documentos y las posibilidades de ser deportados se reducen significativamente. Sobre esto, una persona entrevistada señala lo siguiente:

“Luego que ya pasan la frontera de Tumbes llegan a la carpita de control de migraciones y la Policía Nacional. Si te identifican de irregular, te devuelven a la frontera. Es poco probable que luego de pasar este punto te devuelvan” (Representante de ONG Internacional dedicada al trabajo con población migrante).

Al igual que en el traslado entre fronteras, existen grandes diferencias en la condición de desplazamiento según la condición migratoria y disponibilidad de recursos económicos con los que cuenta la persona.

La población venezolana que cuenta con un Carné de Extranjería, Carné de Permiso Temporal de Permanencia (CPP) o un Carné de Solicitante de Refugio puede acceder tanto a transporte formal como informal sin necesidad de gestionar permisos especiales. Sin embargo, las personas suelen optar por transporte informal y directo hacia su ciudad de destino, por ejemplo, de Tumbes a Lima, debido a su reducido costo. La oferta de transporte terrestre interprovincial informal es amplia y diversa en calidad, y es usada también por ciudadanos peruanos. Hay terminales terrestres en cada región, como Yerbateros en Lima, que contienen un abanico de posibilidades de transporte interprovincial con menor o nulo control documental. La población migrante conoce de estos puntos de embarque gracias a sus redes de amigos, familiares y conocidos, los cuales suelen

recomendar ciertas empresas de transporte que brindan estos servicios a la población venezolana y a bajo costo. Por ejemplo, los pasajes de Tacna a Lima suelen costar cerca de 120 soles, pero una nueva empresa usada constantemente por la población migrante (Imágenes) ofrece pasajes a 60 soles. Las transferencias monetarias no condicionadas de organizaciones de ayuda humanitaria son y han sido una fuente de recursos económicos que permitió a la población migrante acceder a boletos de viaje. Una persona entrevistada señala lo siguiente:

“Hay familias que (ya habiendo ingresado al Perú) todavía no pueden recibir algún tipo de asistencia y usan medios de transporte de carga, pero se va reduciendo. En Tumbes ya pueden acceder a diferentes organizaciones humanitarias y recibir apoyo, y así su condición mejora. Tienen más recursos para acceder a mejores servicios” (Representante de ONG Internacional)

Aquellas personas que cuentan con una condición migratoria irregular solo pueden optar por opciones de transporte informal, ya que para utilizar estos servicios no se les solicita documentos de identidad, permisos, pasaportes o visas. Una persona entrevistada señala lo siguiente:

“Está el tema de la documentación. Aún si tienen dinero no pueden ir a una empresa y comprar boletos porque no tienen documentos válidos. Al no tener esto, (deben optar por) otras empresas irregulares o piratas. Siempre queda un alto riesgo de exposición, pero tienen un bus, que es mejor que viajar en un camión (como en el paso fronterizo)” (Representante de ONG Internacional)

Además, los migrantes venezolanos con esta condición migratoria suelen trasladarse en buses interprovinciales por rutas cortas, para evitar la posibilidad de controles no deseados y ahorrar costos. En caso no puedan solventar los costos del traslado que requiera, optan por dos opciones: establecerse temporalmente donde se encuentra para trabajar y ahorrar para la compra del pasaje, o caminar y recurrir al ‘autostop’ en ruta. En ciertos casos, al igual que en el paso fronterizo, las personas pueden subir con o sin el consentimiento del conductor a camiones de carga por ciertos tramos. Sobre este último punto, una persona entrevistada señala lo siguiente:

“(Los migrantes) corren y se suben a las mulas o a veces se suben en los puntos que bajan la velocidad por rompemuellas. Muchas veces los transportistas no saben quiénes están atrás” (Representante de ONG Internacional)

2.2 Traslado local

La homogeneización del traslado entre personas venezolanas con condición migratoria regular e irregular llega a su punto más alto en el traslado local. Si bien pueden verse expuestos a constante discriminación y xenofobia, la eliminación del control de documentos les permite hacer uso de los mismos servicios de transporte público formal e informal disponible para la población en general. Así, desaparecen las diferencias de oferta de transporte según condición migratoria mientras se mantienen las brechas según su capacidad de gasto y disponibilidad de recursos económicos.

La calidad del transporte público local en el Perú tiene aún diversos puntos de mejora para proveer un servicio que salvaguarde la integridad y salud de las personas. Una persona entrevistada señala lo siguiente:

“(El transporte local es) menos precario que los otros (entre regiones y entre fronteras), porque hay más fiscalización, los tramos no son muy largos y el costo tampoco es tan alto. (Sin embargo), igual es precario: la sobrepoblación, falta de acondicionamiento, etc. Una serie de falencias del transporte público” (Representante de organización internacional).

La población migrante venezolana se ve afectada por la baja calidad del abanico de servicios disponibles -buses, combis, metropolitano, tren, mototaxis, colectivos- que perjudica también a la población peruana. Está afectación es mayor desde un enfoque interseccional, donde además de la vulnerabilidad por la condición de movilidad humana, se suman otras vulnerabilidades como la falta de documentos adecuados, sufrir violencia

basada en género (mujeres, población LGBTQ+), tener discapacidad, ser un menor no acompañado, o pertenecer a la tercera edad.

Debido a la escasez de recursos económicos, la población migrante suele priorizar la satisfacción de ciertas necesidades sobre otras que consideran menos esenciales, o buscan maneras alternativas de satisfacerlas. Así, la población venezolana asentada en las diferentes ciudades del territorio peruano suele optar por caminar para llegar a sus lugares de destino. Una entrevistada señala lo siguiente:

“Ellos (la población migrante venezolana) caminan o usan buses por un tema de recursos. Ellos piensan: ‘compro algo de comer o pago el pasaje. Si no me he perdido viniendo desde Venezuela hasta el Perú, pues no me voy a perder en una ciudad chiquita. Me ubico y me voy adaptando.” (Representante local de ONG dedicada al trabajo con migrantes).

Diferentes entrevistados señalaron también que los migrantes buscan trabajar cerca de donde viven para ahorrar costos de transporte al no necesitar del transporte público por tratarse de distancias cortas. Sin embargo, también identificaron que la población

migrante puede embarcarse en caminatas de tres o cuatro horas si consideran que el beneficio que obtendrán será mayor al desgaste físico causado, como recibir algún tipo de asistencia humanitaria en Lima.

La elección de la ciudad de destino de la población migrante suele estar relacionada, entre otros factores, con el acceso a servicios básicos como salud, educación, trámites migratorios, vivienda, o mayores oportunidades de integración social y económica. También con la reunificación familiar y redes de amigos o conocidos en dicho espacio. Estas redes brindan soporte y acompañamiento, y en el caso de transporte local brinda también información y servicios gratuitos o de menor costo. En primer lugar, amigos y familiares suelen introducir a las personas que llegan a la compleja red de transporte local en las diferentes regiones y presentan sugerencias de las opciones de desplazamiento más económicas y rápidas. Además, los entrevistados para este estudio señalan que estas redes permiten también la autogestión de medios alternativos de transporte. Por ejemplo, algunas personas son transportadas como pasajeros mientras sus conocidos realizan servicios de entregas a domicilio en motos lineales en la ciudad de Lima.

3.

ANÁLISIS DE NECESIDADES DE LA POBLACIÓN MIGRANTE Y REFUGIADA EN TRÁNSITO



Las necesidades de las personas migrantes venezolanas en el Perú son diversas y numerosas. Las que serán presentadas a continuación se han identificado y analizado tomando en consideración su conexión al transporte entre fronteras, entre regiones y local.

3.1 Necesidades de protección

La población migrante y refugiada se ve expuesta a numerosas situaciones que ponen en riesgo su integridad personal, siendo vulnerables a diferentes tipos de violencia en el traslado entre fronteras, entre regiones y locales.

Necesidad de protección ante el tráfico ilícito de migrantes.

Las condiciones del traslado en los distintos niveles pueden generar riesgos para los migrantes venezolanos. Ante la carencia de documentos de viaje como pasaportes con las respectivas visas, documentación de sustento para aplicar a una excepción a la visa, entre otros, ven como única posibilidad realizar un ingreso sin pasar por controles migratorios. Ante esta situación de vulnerabilidad, los traficantes de migrantes se presentan como una alternativa para trasladarlos. Lamentablemente, este traslado usualmente no les es provisto bajo las condiciones acordadas, terminando encerrados, escondiéndose en los baños, incluso acosando o abusando de las pasajeras, finalmente, dejándolos varados a mitad de camino, sin importar sus condiciones de vulnerabilidad como viajar con niños, niñas, adolescentes, personas con discapacidad, adultos mayores, gestantes o personas con enfermedades graves. Ya que se trata de un servicio ilegal, los refugiados y migrantes pueden no conocer los canales de denuncia, acrecentando así su vulnerabilidad y dependencia a los traficantes durante el paso fronterizo.

Necesidades de protección ante la trata de personas, explotación sexual y explotación laboral.

Perú es un país de origen, tránsito y destino para la trata de personas (OIM, 2022^a). Sin embargo, no es tan visible y conocido como el tráfico ilícito de migrantes, y por ello es menos detectado y reportado por las autoridades (OIM, 2022^a). Los diferentes entrevistados señalan que la población migrante que busca ingresar o transitar por el Perú corre un riesgo significativo de caer en redes de trata de personas. Las mujeres adolescentes y jóvenes

se ven más afectadas por la trata de personas con fines de explotación sexual. La población migrante o refugiada venezolana puede ser también captada con falsas ofertas de trabajo, que prometen condiciones laborales demasiado buenas, para posteriormente ser trasladadas, receptadas, acogidas y, finalmente, explotadas con distintas finalidades: explotación laboral, servidumbre doméstica, mendicidad, explotación sexual, trabajo forzoso, extracción de órganos, compra y venta de bebés, entre otros, pues el delito va evolucionando. Incluso pueden ser captadas y explotadas para la realización de actividades ilícitas como en el caso de la trata con fines de narcotráfico.

Necesidad de protección ante la violencia basada en género.

Las mujeres, población LGTBQ+, las niñas, niños y adolescentes son especialmente vulnerables frente a distintos tipos de violencia basada en género, incluyendo el abuso sexual y el tráfico con fines de explotación sexual, en diferentes puntos de su traslado fronterizo, entre regiones o local. Pueden ser víctimas de acoso, violación o de solicitudes de sexo transaccional a cambio de transporte, alimento o protección. Esta vulnerabilidad se observa tanto en el transporte entre fronteras, como en el regional y en su traslado local, especialmente cuando los medios de transporte son ilegales (camiones de carga, vehículos particulares), ya que son medios usados principalmente por personas sin documentos adecuados, y ante ello su vulnerabilidad es mayor.

Necesidad de protección ante hurtos y robos.

Durante los diferentes traslados -pero en mayor medida en traslados entre fronteras- la población migrante o refugiada venezolana es víctima de robos o hurtos. Entre mayo y junio de 2021, la Matriz de Monitoreo del desplazamiento DTM de la OIM encontró que el 70% de los migrantes venezolanos encuestados han sido víctimas de un robo o hurto (OIM, 2021). Así, se da la pérdida de la posesión de pertenencias y/o documentos

personales en diferentes puntos de su traslado, siendo lo último de especial preocupación debido a que contar con documentación es esencial para el ingreso regular al país y/o para regularizar su condición migratoria. Es importante notar que hay un riesgo adicional en el caso de niñas, niños y adolescentes que llegan a ser indocumentado/as y no se puede comprobar ni la identidad ni la filiación, lo que complejiza canalizar las acciones de protección adecuadas para cada caso. Además de que, no contar con ninguna identificación personal es también una limitante para acceder a servicios básicos tanto públicos como privados. Una persona entrevistada señala lo siguiente:

“Las personas últimamente llegan con menos documentos originales y hay un porcentaje de personas que llegan sin ningún tipo de documento, ya que han sido víctimas de robos en la ruta”

Los robos afectan también la salud mental de la población migrante. Una entrevistada observó lo siguiente:

“(La población migrante) llega perturbada. Los casos más graves son cuando sufren de bastante robos y maltratos. Llegan temerosos a ser estafados” (Representante de ONG Internacional).

Debido a que en su mayoría utilizan transporte informal, caminan o recorren al ‘autostop’, no existen supervisores o empresas constituidas ante las cuales puedan presentar una queja por robo. En caso la persona tenga una condición migratoria irregular, esta tendrá también dificultades en presentar un reclamo o denuncia debido a que no hay canales claros para hacerlo y que responda a su particular condición migratoria.

Necesidad de protección ante discriminación.

Existe un clima social marcado por la xenofobia y discriminación hacia la población migrante venezolana en el Perú. Como señala el reporte de OIM (2022b) sobre el fenómeno migratorio venezolano y la percepción de inseguridad en Lima, “la creciente percepción a asociar la migración, delincuencia e inseguridad ciudadana puede contribuir a la xenofobia e incluso a la victimización de la población migrante” (p. 24). La Matriz de Monitoreo del desplazamiento DTM de la OIM reporta que entre mayo y junio del

2021, el 10% de la población migrante venezolana encuestada ha sido víctima de xenofobia (OIM, 2021). Cuando esta busca acceder a servicios de transporte formal o informal, son constantemente afectados por racismo, xenofobia y discriminación que puede resultar en el impedimento de uso de los servicios o afectando de manera negativa y significativa la experiencia de traslado fronterizo, regional o local.

Necesidad de protección para sobrevivientes de Violencia Basada en Género (VBG).

La VBG hacia mujeres, adolescentes y niñas refugiadas y migrantes venezolanas en Perú aumentó en 31% entre el 2018 y 2021 (Amnistía Internacional, 2022^a). Las sobrevivientes de VBG requieren una atención no sólo basada en los derechos humanos, sino diseñada para responder a sus necesidades específicas de protección. Así, necesitan un transporte seguro, que las proteja de sus agresores, que les brinde el soporte emocional que requieran y que las conecte con albergues.

La asistencia al desplazamiento o la provisión de transporte humanitario enfocado en los derechos humanos puede ayudar a eliminar o mitigar las amenazas y peligros a la protección. Mencionadas anteriormente. Además, es también una oportunidad para informar a la población migrante o refugiada sobre mecanismos y rutas de protección. El momento de contacto con la organización – sea para la entrega de transferencias monetarias, boletos de viaje, o provisión directa- puede ser utilizado para informar sobre cómo pueden denunciar la vulneración de sus derechos, a qué instituciones puede acudir en casos de desprotección de NNA, qué ruta pueden tomar en caso hayan sufrido algún tipo de violencia basada en género (VBG), entre otros. Si bien existen brechas entre la normativa y la provisión efectiva de servicios de protección por parte del estado, la población migrante o refugiada que llega al Perú necesita contar con la información completa de los mecanismos relevantes para ellos. Esta necesidad de información y asistencia puede ser cubierta por organizaciones humanitarias, pero la responsabilidad de su provisión recae sobre el Estado al ser una responsabilidad pública.

3.2 Necesidades de regularización migratoria

A partir del 2019, la población migrante venezolana ha ingresado al país mayoritariamente de manera irregular, sin contar con los requisitos documentarios necesarios (visado, pasaporte vigente, Carné de Extranjería). Se estima que 35,3% de los migrantes venezolanos no cuentan con ningún permiso migratorio vigente o vencido (INEI, 2022). La tramitación de visas y contar con pasaportes actualizados son barreras difíciles de superar. En consecuencia, desde la implementación de medidas de control migratorio más restrictivas han aumentado los ingresos de manera irregular al Perú. El Estado peruano ha perdido conocimiento sobre la cantidad de personas que ingresan a su territorio, generando grandes vacíos de información – como una persona entrevistada señaló:

“Desde que empezó la cuarentena por la pandemia, haberse restringido el acceso al país y al ahora exigir visa, se crean dificultades para ellos (población migrante) y para el país. No se tiene data, no se puede controlar. Cada día entran aproximadamente 350 personas sin documentación, y no hay control. La cédula de identidad no se les reconoce (...) Las restricciones más bien incrementan el número de personas no identificadas.” (Representante de ONG internacional, con proyectos enfocados en población migrante).

La Superintendencia Nacional de Migraciones de Perú ha modificado la metodología para contabilizar las entradas irregulares a partir de octubre del 2021, viéndose beneficiado de los registros que resultan de los procesos de regularización migratoria (R4V, 2021). A través de estos registros se pudieron identificar 360.000 refugiados y migrantes que ingresaron de manera irregular, que se suman a los 230.000 previamente registrados (R4V, 2021). Sin embargo, debido a las diferentes barreras que la población migrante debe superar para buscar la regularización de su condición migratoria, estas cifras pueden estar subestimando las cifras reales.

Las personas entrevistadas para este estudio señalan la necesidad de generar incidencia para que los criterios actuales de control migratorio puedan ser reconsiderados para que respondan a la realidad

y posibilidades de las personas que se movilizan actualmente. A partir del inicio de la pandemia, tras el cierre de fronteras y la estricta restricción de movimientos migratorios, el movimiento migratorio es predominantemente por medios irregulares. Además, debido a que la migración venezolana puede ser calificada como ‘migración de supervivencia’, una migración que se da por ser la única manera de satisfacer sus necesidades básicas de supervivencia (Borios 2021), los requisitos migratorios deberían considerar sus particulares necesidades y restricciones. Por ejemplo, los entrevistados señalan que una encrucijada actual es cómo responder a personas que no cuentan con ningún tipo de identificación ya que sufrieron el robo de sus pertenencias luego de haber ingresado de manera irregular.

Las personas que ingresaron de manera irregular al país ven limitado su acceso a diferentes servicios, entre los cuales se encuentra el acceso a transporte formal, servicios de salud o la posibilidad de interponer una denuncia. El gobierno peruano instauró el Permiso Temporal de Permanencia (PTP) en enero del 2017 (Decreto Supremo N° 001-2017-IN), pero este fue inhabilitado desde el 01 de enero del 2019 (Migraciones, 2022). A partir de octubre de 2020, entró en vigor un nuevo PTP, llamado Carnet de Permiso Temporal de Permanencia (CPP). Este fue instaurado mediante el Decreto Supremo N° 010-2020-IN, que aprueba medidas especiales, excepcionales y temporales para regularizar la situación migratoria de personas extranjeras. Si bien la presentación del nuevo CPP (importante resaltar que el CPP tiene como una de las condiciones que la persona haya ingresado al país hasta el 22 de octubre de 2022) generó un alivio inicial entre la población migrante en situación irregular, el pago de multas acumuladas de los grupos familiares (para el caso de personas que contaban con exceso de permanencia) y el requerimiento de contar con un documento de viaje son obstáculos difíciles de superar. Si bien existe la posibilidad de solicitar perdón de multa, la falta de información y los requisitos solicitados (el informe social, por ejemplo) solo refuerzan la desconfianza y la percepción de que se ponen demasiadas trabas para su regularización. En julio del 2022 se amplió

la vigencia del CPP a dos años mediante el Decreto Supremo N° 008-2022-IN, ya que aproximadamente solo el 5% de personas extranjeras que cuentan con el CPP ha iniciado el procedimiento para la obtención de una calidad migratoria.

Tanto para el control migratorio en frontera como para la regularización migratoria, la población migrante venezolana tiene necesidad de contar con información actualizada, fundamentada y práctica de las posibilidades que el Estado peruano ofrece. Los entrevistados señalan que, si bien diferentes organizaciones no gubernamentales proveen información general, esta no siempre puede ser trasladada a acciones prácticas que les permita ejercer sus derechos. Contar con claridad sobre qué documentos oficiales respaldan sus derechos permitirá que se tomen decisiones informadas y

se elija la ruta de regularización o de manera de ingreso que mejor se acomode a sus necesidades y posibilidades. Contar con una condición migratoria regular les permite acceder al abanico de alternativas de transporte formal disponible para la población general, con mejores condiciones que salvaguarden su integridad y salud.

La asistencia al desplazamiento o provisión de transporte humanitario puede también contribuir a la continuación de procesos de regularización migratoria. En regiones que no cuentan con una oficina de Migraciones permanente, el elevado costo de los servicios de transporte desde y hacia Lima son una barrera adicional que deben afrontar para su regularización. Por ejemplo, el traslado de ida y vuelta de Ica a Lima costaría aproximadamente 260 soles para una familia de cuatro integrantes.

3.3 Necesidades de salud, higiene y alimentación

Necesidades relacionadas a la salud física.

El motivo principal que ha motivado la migración venezolana hacia el Perú es la “crisis múltiple por la que atraviesa esta nación, produciendo un desmejoramiento acelerado de las condiciones básicas de vida y de oportunidades para todos sus sectores sociales” (Pereyra et al., 2022, p.8). Entre otras necesidades básicas de supervivencia, la población venezolana ve restringidas sus oportunidades de acceder a servicios de salud (Cavagnoud 2021), viéndose obligada a migrar. Por lo tanto, los entrevistados señalan que un grupo significativo de personas migrantes venezolanas ingresando por las fronteras del Perú o trasladándose entre regiones tienen como motivación una necesidad de salud insatisfecha. En muchos casos tienen una condición médica crónica no atendida que requiere no solo pronta atención, sino también ciertas condiciones de transporte que no suelen acceder si ingresaron de manera irregular.

Además, es importante notar que los servicios de salud especializados se encuentran concentrados en Lima y otras ciudades principales, por lo que se requiere la asistencia a los migrantes que viven en regiones que no cuentan con dichos servicios o redes de apoyo para acceder a ello, por lo que es necesario contar con transporte humanitario, alojamiento y

otras facilidades para que el acceso a servicios de salud se dé de manera adecuada e integral. Por otro lado, para que los migrantes accedan al Seguro Integral de Salud (SIS), se requiere que i) cuenten con carné de extranjería así como clasificación socioeconómica de pobre o pobre extremo, o ii) estar en gestación o tener entre 0 a 5 años de edad.

Las condiciones de viaje de los caminantes o usuarios de medios de transporte informales no contemplan consideraciones de seguridad. Como resultado, las personas sufren quemaduras de piel, accidentes automovilísticos, atropellos, y/o contagios de enfermedades infecciosas como tuberculosis. Las necesidades relacionadas a la salud física son tanto de atención como de provisión de los medicamentos necesarios. Una persona entrevistada señaló lo siguiente:

“(Las personas migrantes) están siendo atendidas en la frontera con aguas verdes por los servicios que brinda Médicos Sin Fronteras. (Ellos) brindan lo básico, pero debido al desconocimiento (de la población migrante), no se acercan. (...) Sin embargo, una gran brecha está en conseguir medicamentos. Logran conseguir atención, pero no cuentan con los recursos para la medicina.” (Representante de ONG Internacional).

Necesidades relacionadas a la salud mental.

Los peligros y violencia experimentada por la población migrante durante su traslado fronterizo, regional y local afectan profundamente la salud mental de la población migrante, en especial cuando se encuentran en condición migratoria irregular. Los entrevistados señalan que el desgaste emocional de la propia migración y las dificultades experimentadas durante los traslados se revela en cuadros de ansiedad y depresión, como lo señala una persona entrevistada:

“Hay mucho desgaste en el proceso de paso de frontera. La mayoría de las personas han experimentado discriminación y xenofobia. Hay mucho desgaste mental, emocional por la discriminación por nacionalidad o género. Hay mucha ansiedad, depresión”. (Representante de ONG Internacional).

Se necesita contar con servicios de transporte que respondan a las necesidades relacionadas a salud mental. Una persona entrevistada señala que la provisión de asistencia en transporte es una oportunidad para no solo proteger a la población ante la perpetuación de situaciones de riesgo, sino también para hacer del viaje un espacio seguro y disfrutable. Un extracto de la entrevista es presentado a continuación:

“Se puede hasta hacer que el viaje sea disfrutable, que sea una oportunidad para apoyar en el tema socioemocional. El viaje puede ser un espacio muy triste, así que se puede proveer (asistencia).” (Representante de ONG Internacional).

Además, se necesitan también modalidades de transporte especializados para la atención de personas con problemas de salud mental no acompañadas.

Necesidades de personas gestantes.

Las personas gestantes tienen necesidad de información sobre puntos de atención médica accesible y efectiva ubicados en ruta, con la capacidad necesaria para responder en caso de emergencia. Si bien la normativa nacional señala que las personas gestantes tienen derecho a servicios de salud sin distinción por condición migratoria, los entrevistados señalan que hay gran necesidad de generar incidencia con los funcionarios y proveedores de los servicios de salud. Se necesita reducir la brecha entre lo señalado en la normativa y la práctica, ya que personas gestantes se ven impedidas de usar los servicios de salud

públicos debido a la negativa del personal de los centros médicos por desconocimiento o discriminación.

Necesidades de saneamiento e higiene.

Tanto los caminantes como los usuarios de transporte informal no cuentan con acceso libre y constante a servicios higiénicos o duchas, afectando su salud, autoestima, e integridad física y mental. Si bien la falta de estos servicios impacta negativamente a la población migrante en general, las mujeres se ven principalmente afectadas. La falta de servicios higiénicos con estándares mínimos de limpieza y privacidad las expone a riesgos de salud y de violencia sexual. Además, tienen necesidades muchas veces insatisfechas de higiene menstrual.

Necesidades de alimentación.

La población migrante venezolana suele encontrarse en una situación de inseguridad alimentaria en su traslado entre fronteras y, en menor medida, en el traslado entre regiones. Los entrevistados señalan que las personas migrantes suelen contar con una sola comida al día, o reducen significativamente las raciones y las distribuyen como ven más conveniente. La siguiente cita hace referencia a estas situaciones:

“A veces llegan con cinco o diez soles y compran bolsas de caramelos para tener una o dos comidas al día. Las familias en el último año han optado por reducir las raciones de comida. La alimentación es una necesidad básica que no está siendo satisfecha, y la ayuda es limitada.” (Representante de ONG Internacional)

Debido a la falta de disponibilidad de comida en largos trayectos, o la inhabilidad de los individuos para acceder a esta, la población migrante suele presentar cuadros de anemia, gastritis y desnutrición aguda.

Además, suelen presentar una fuerte deshidratación, ya que hay poca disponibilidad de este bien o su costo es elevado y fuera de sus posibilidades de pago. Una entrevistada señala lo siguiente:

“Los niños estaban muy cansados. Necesitaban agua y no había nada alrededor (...) Es un trayecto muy difícil, no había baños, no podían bañarse ni tomar líquidos.” (Representante de ONG).

Las personas que se trasladan a pie presentan aún mayores dificultades para acceder a agua potable, y

se pueden ver dependientes de la voluntad o caridad de personas que encuentren en su ruta. Una persona entrevistada señala lo siguiente:

“(En la ruta de los caminantes) no hay ningún sentido de calidad. Están en alto riesgo. No tienen nada que les brinde condiciones mínimas

de seguridad, bienestar, provisión de agua. Toda la costa del país es desértica, así que hay grandes tramos o trechos donde no hay viviendas. Ellos principalmente reciben ayuda de personas, pero es caridad.” (Representante de ONG Internacional dedicada al trabajo con población migrante).

3.4 Necesidades relacionadas al acceso a servicios públicos

La población migrante venezolana, tanto aquella con condición migratoria regular como irregular, tiene dificultades para acceder a servicios públicos desde que ingresa por las fronteras del Perú. Ellos encuentran obstáculos difíciles de superar al buscar acceder a estos tanto porque la normativa nacional no los incluye como beneficiarios, por falta de documentación o por decisión injustificada de funcionarios públicos. Estas decisiones injustificadas restringen su libre acceso a servicios que les corresponden por derecho, generando una percepción justificada de inseguridad y desconfianza entre la población migrante venezolana. El temor a ser deportados y la falta de respaldo en caso presenten una denuncia afecta su disposición a buscar solicitar acceso a servicios del Estado peruano. Por ejemplo, las personas en tránsito son reacias a

solicitar atención de salud en puntos médicos en ruta o denunciar en caso hayan sido víctimas de VBG por funcionarios públicos.

Existe gran necesidad de información del abanico de posibilidades disponibles a la población migrante venezolana para que puedan satisfacer efectivamente sus diferentes necesidades de salud, justicia, identidad, transporte, seguridad alimentaria, agua saneamiento e higiene, alojamiento y vestimenta adecuada según contextos. Sin embargo, es de suma importancia promover la generación de incidencia entre funcionarios públicos para motivar un trabajo basado en los derechos humanos en relación con la población migrante venezolana.

3.5 Otras necesidades

Necesidad de integración y entretenimiento.

La población migrante venezolana se traslada entre fronteras y entre regiones durante largos periodos de tiempo, durante los cuales tienen necesidad de integración y entretenimiento. La migración venezolana es una de supervivencia, resultado de una crisis múltiple en Venezuela, por lo que las personas que llegan o se movilizan por el país lo hacen huyendo de un escenario donde ven limitadas sus necesidades básicas de supervivencia (Cavagnoud 2021; Borios 2021). Esta serie de situaciones adversas resultan en un desgaste emocional, mental y físico ante el cual necesitan formar nuevas redes de soporte y contar con espacios de esparcimiento. Los entrevistados señalan que ambos mecanismos responderían a la problemática de salud mental presente en este grupo y ayudarían a fortalecer su resiliencia.

Necesidad de comunicación.

Especialmente durante los traslados entre fronteras, la población migrante venezolana atraviesa largos periodos de tiempo sin comunicarse con sus familiares, amigos y conocidos en Venezuela y/o en su lugar de destino. Esta falta de comunicación puede acrecentar su ansiedad y soledad, por lo que actualmente se requiere de espacios que provean tanto equipos como red para que puedan satisfacer su necesidad de comunicación. La falta de telecomunicaciones dificulta también la asistencia humanitaria y el acceso a servicios o atenciones de emergencia y urgencia, reduciendo la posibilidad de que la población migrante acceda a derechos y mecanismos de protección.

Necesidad de reunificación con redes de apoyo, y de acceso a oportunidades laborales.

Las reunificaciones familiares y con redes de apoyo son otro de los motivos por los que se requieren la provisión de servicios de transporte, tanto entre fronteras como al interior del país. La población migrante en situación de vulnerabilidad puede enfrentar a distintas dificultades para poder reunirse con sus familias y amigos. La legislación peruana en materia de migraciones otorga la autorización del

ingreso a país a menores y mayores de 18 años con necesidad debidamente comprobada de reunificarse con su familia, sin necesidad de pasaporte o visado. Sin embargo, para casos de especial vulnerabilidad, es necesario que se cuenten con servicios dignos y seguros, que mitiguen todo tipo de amenazas. Este tipo de servicios también deben estar disponibles a personas vulnerables que cuentan con oportunidades laborales debidamente comprobadas en regiones distintas a las que residen.

3.6 Variabilidad de las necesidades de la población migrante y/o refugiada

3.6.1 Variabilidad según género

Las mujeres migrantes se encuentran en un triple riesgo basado en su nacionalidad, condición de migrante de supervivencia, y género (Pérez & Ugarte, 2021). Este tercer factor de riesgo las posiciona en situaciones de discriminación y abuso, experimentados de manera generalizada desde que ingresan al Perú. Los riesgos que enfrentan las mujeres migrantes venezolanas son acrecentados también por xenofobia, prejuicios sobre su sexualidad y la perpetuación de roles de género predeterminados (Amnistía Internacional, 2022b).

Durante su traslado entre fronteras, los entrevistados señalan que un gran grupo de mujeres son víctimas de violaciones, acoso sexual, explotación sexual, y trata de personas. Una entrevistada señala lo siguiente:

“Durante el viaje la mujer puede querer dormir y entra en vulnerabilidad extrema, o cuando necesita ir al baño. No hay educación de protección. En las paradas, las mujeres pueden ser usadas como productos, (dicen): ‘llevo tantas mujeres’. Las venden”. (Representante de misión de organización humanitaria internacional).

Una vez atraviesan el paso fronterizo, continúan experimentando diferentes formas de VBG. Son chantajeadas al momento de buscar acceso a transporte, o a la documentación necesaria para comprar boletos de viaje. Si son madres, el chantaje es aún peor ya que amenazan al grupo familiar. Como una persona entrevistada señaló, el problema se extiende más allá de un momento puntual, y responde a condiciones estructurales:

“No es solo un grupo de personas, es por la violencia estructural de la sociedad. (Las mujeres venezolanas) están en gran riesgo por su condición migratoria, una condición precaria, ya que dependen de documentación y dependen de la voluntad de los operadores a cargo. (...) Están expuestas a hechos de violencia”. (Funcionaria pública especializada en VBG).

3.6.2 Variabilidad según grupo etario

Adultos mayores. Los adultos mayores migrantes al Perú necesitan de ciertas condiciones de transporte para que este salvaguarde su salud e integridad. La experiencia de viaje para personas adultas mayores con movilidad restringida o limitada varía ampliamente de la población general, ya que no tienen la misma facilidad de caminar ciertos tramos de la ruta. Una práctica muy usual en la ruta hacia y dentro del Perú. Además, tienen menos probabilidades de contar con redes de apoyo que faciliten su traslado local, regional o entre fronteras.

Niños, niñas y adolescentes. Niños, niñas y adolescentes (NNA) pueden ser víctimas de violencia, acoso, discriminación, trata o agresión sexual en su traslado entre fronteras, entre regiones o local. Su grado de vulnerabilidad varía según factores de contexto, pero sobre todo depende de si cuentan con la protección de sus cuidadores principales o si llegan o transitan por el Perú separados o no acompañados.

Los NNA bajo la protección de sus cuidadores principales pueden encontrarse en situaciones de vulnerabilidad si el grupo familiar utiliza servicios y

medios de transporte informales, que no aseguren estándares mínimos de protección. Por ejemplo, los terminales informales no cuentan con espacios adecuados para pernoctar, espacios recreativos, espacios de lactancia o de cambio de pañales. Además, debido a la escasez de recursos los cuidadores principales pueden necesitar trabajar en la calle para contar con los recursos necesarios para su traslado hacia el destino final. Esto puede exponer a los NNA a situaciones de mendicidad, con altos riesgos de protección.

Por otro lado, los entrevistados señalan que en las últimas olas migratorias se observa un mayor número de NNA no acompañados, especialmente grupos de adolescentes. Los adolescentes que llegan cuentan con un grado alto de autonomía debido a la situación adversa a la que han sido sometidos en su país de origen y en la ruta hacia el Perú. Una persona entrevistada señala lo siguiente:

“Ya vienen viviendo solos, ya trabajan, ya son padres y madres. Cuando llegan al Perú se encuentran con un sistema que los trata como cualquier otro NNA. No logran adaptarse por las condiciones a las que ya estaba acostumbrado” (Representante de ONG Internacional dedicada al trabajo con población migrante).

Si bien este grupo está acostumbrado a mayor libertad y autonomía que sus pares en otros contextos, son vulnerables a una serie de peligros en ruta como ser víctimas de explotación laboral o sexual. Debido al choque cultural, discriminación, xenofobia y el desgaste emocional, mental y físico experimentado, este grupo requiere de un acompañamiento de mediano a largo plazo, que permita formar espacios de confianza. Por un tema de protección, es también necesario diseñar y establecer procedimientos operativos que guíen la implementación de este tipo particular de asistencia.

Existe una gran necesidad de establecer rutas efectivas de protección, espacios seguros, y mecanismos diseñados para evitar el ingreso de NNA al círculo de mendicidad y reducir su exposición a riesgos de VBG. En ese sentido, es fundamental que los operadores humanitarios y funcionarios públicos de fronteras manejen un sistema operativo estándar

para la prevención de abuso y explotación sexual, y sepan además identificar casos de NNA víctimas de violencia o trata, y que se informe a las víctimas y sus familiares sobre rutas de protección. También es importante generar mecanismos para viajar en un transporte digno y seguro, teniendo en cuenta que la legislación peruana en materia de transporte de pasajeros no permite el viaje de NNA no acompañados por padres o apoderados. Además, es también necesaria la asistencia para gestionar su ingreso al sistema escolar. Debido a los largos periodos de tiempo en los que se encontraron en ruta, un gran grupo de NNA migrantes venezolanos han estado fuera del sistema educativo por meses o años. Este tipo de asistencia también incide en las necesidades de protección, ya que como una persona entrevistada señaló: ‘¿qué más seguro que un espacio escolar?’.

3.6.5 Variabilidad experimentada por población LGBTIQ+

Los migrantes venezolanos LGBTIQ+ se encuentran en un alto grado de vulnerabilidad ante discriminación y VBG en diferentes momentos de su traslado entre fronteras, regiones y en su día a día. Sumado a la discriminación basada en nacionalidad o condición migratoria, la población migrante LGBTIQ+ sufren también de discriminación y violencia basada en su orientación sexual e identidad de género. Los entrevistados señalan que se han reportado diversos casos de abuso sexual y violencia física a estas personas en diferentes momentos de su traslado.

Si bien diferentes organizaciones humanitarias han ido diseñando y afinando mecanismos de asistencia humanitaria que respondan a necesidades específicas de grupos como NNA o mujeres, aún es necesaria mayor atención a las necesidades y riesgos experimentados por este grupo. Por ejemplo, se necesita diseñar una asistencia que busque evitar la victimización de personas LGBTIQ+ cuando se les es requerido revelar su nombre legal para obtener un boleto de viaje, el cual no siempre es el mismo que su nombre social.

3.7 Consecuencias de no realizar transporte humanitario

Para el desarrollo del presente estudio se organizaron talleres participativos que contaron con la presencia de organizaciones internacionales, ONG, funcionarios públicos, miembros de asociaciones civiles venezolanas, y líderes comunitarios. En los talleres se identificaron las siguientes consecuencias de no realizar transporte humanitario:

1. Incremento de la demanda de redes de tráfico ilícito de migrantes, y su posicionamiento como principal medio de ingreso al Perú.
2. Incremento de la vulnerabilidad de la población migrante venezolana ante VBG, explotación laboral y/o sexual, violencia psicológica y discriminación.
3. Perpetuación de la situación migratoria irregular de las personas en regiones que no cuentan con una oficina permanente de Migraciones al no proveer una manera de contrarrestar el centralismo del proceso de regularización.
4. Continuación del deterioro del estado de salud física y emocional de la población migrante venezolana que tuvo que emigrar por no poder satisfacer su necesidad en su lugar de origen.
5. Perpetuación de las brechas en el acceso a servicios públicos, especialmente de salud y justicia para población migrante venezolana.

4.

OPORTUNIDADES Y RESTRICCIONES EN TORNO AL TRANSPORTE HUMANITARIO



De acuerdo con la Plataforma de Coordinación Interagencial para Refugiados y Migrantes de Venezuela (R4V, 2022), el transporte humanitario es:

“Un procedimiento y/o proceso que permite que refugiados y migrantes en situación de vulnerabilidad sean trasladados de manera ordenada, digna y segura, a un lugar de tránsito o destino dentro de las fronteras nacionales. Gestionado de forma adecuada y en coordinación con las autoridades y demás socios, es una herramienta de protección para asegurar la vida e integridad de esta población y reducir la presión en las comunidades aledañas a las vías”. (R4V, 2022)

Adicionalmente, el Grupo Interagencial Sobre Flujos Migratorios Mixtos (R4V, 2023) señala que el transporte humanitario es de carácter gratuito, voluntario y siempre informado. Además, es un mecanismo de protección para personas migrantes y refugiadas, promoviendo la reunificación familiar, acceso a servicios básicos, integración socioeconómica entre otros.

El transporte humanitario responde a un abanico de necesidades insatisfechas de protección. La movilidad de las personas migrantes presenta una serie de restricciones y desafíos para un adecuado ejercicio de

sus derechos, salvaguardar su integridad y seguridad, lograr su integración económica y social, y reducir riesgos a personas con necesidades especiales de protección.

En el caso de Perú, la solicitud del requisito del pasaporte para gestionar la regularidad migratoria conlleva un limitante importante para los grupos familiares que no cuentan con ese documento. A su vez, el acceso a servicios y beneficios está restringido en muchos casos solo a personas que cuenten con regularidad migratoria. Este ciclo profundiza los riesgos y vulneraciones de muchas personas en situación de movilidad humana.

Por otro lado, existen ciertas políticas y varias organizaciones públicas y privadas, dedicadas a brindar respuesta humanitaria ante los grandes desafíos de la movilidad humana. En este apartado, revisaremos aquellas oportunidades y restricciones en torno a transporte humanitario y sus implicancias políticas, legales, sociales y medioambientales, que brinda luces sobre aquellos aspectos que pueden contribuir a un modelo de gestión adecuado para un transporte humanitario que facilite la movilidad dentro de Perú y hacia las fronteras. Finalmente, se presentarán los requisitos para la movilización dentro de este país.

4.1 Oportunidades y amenazas para el acceso a derechos, bienes y servicios

Las siguientes oportunidades y amenazas fueron identificadas en una serie de entrevistas a actores clave, entre organizaciones no gubernamentales, actores de la sociedad civil y representantes del sector público, quienes brindaron información sobre varios aspectos que competen al transporte humanitario y los servicios a lo largo de la ruta de movilidad humana.

Muchos coinciden en que el transporte como tal no es el que genera la mayor vulnerabilidad, sino todas las condiciones alrededor de él: el acceso a servicios cuando son necesarios, las infraestructuras, la situación de calle, las redes de trata y explotación sexual, entre otros. Es por ello que es importante que cuando se piensa en el transporte humanitario, se lo haga desde un enfoque integral.

4.1.1 Amenazas

De acuerdo con la información levantada, la principal amenaza para el acceso a derechos, bienes y servicios es la situación de irregularidad de las personas migrantes. Esto también restringe su acceso a servicios de transporte formal. Esta situación condiciona todas las otras y representa una gran barrera, ya que sin documentación adecuada muchos programas tienen restricción para brindar sus servicios. En ese marco, las posibilidades de acceso a protección y programas de atención se reducen para la población que carece de documentos requeridos y/o permisos de estancia vigentes.

“Sin una condición regular adecuada, hay muchas barreras al acceso a derechos y servicios. Se les está dando algo, pero no todo lo que requieren. Hay muchas

trabas. No se puede transportar a una persona con discapacidad si no tiene documento de identidad, es arriesgado, lo que hace que esta persona tenga doble vulnerabilidad y menos posibilidades de acceso a ayuda” (Representante de ONG Internacional dedicada al trabajo con población migrante).

La irregularidad migratoria, como ya se ha mencionado, empuja a las personas en situación de movilidad humana a recurrir a mecanismos ilegales de cruce de fronteras, especialmente por vía terrestre, haciéndolos más vulnerables a personas sin escrúpulos que pueden aprovecharse de esta situación para extorsionarlos, estafarlos o hacerlos presos de redes de trata y explotación laboral o sexual.

Otra importante amenaza es la existencia de servicios de transporte informales, sobre los cuales no se conocen las condiciones de seguridad y si son llevados a cabo por personas no adecuadas.

“Se necesita más supervisión del Estado para el bienestar de los migrantes que no tienen acceso a vías formales” (Representante de ONG dedicada al trabajo con población migrante).

En esa misma línea, es importante mencionar que además de la irregularidad del transporte disponible, las condiciones climáticas de las zonas de frontera y la falta de responsabilidad de los conductores provoca una alta incidencia de accidentes de tránsito, que pone en riesgo la vida y salud de las personas migrantes.

Una amenaza identificada a nivel institucional, de acuerdo con las personas consultadas, es que existe en muchos casos duplicidad respecto de las competencias de cada entidad involucrada en las rutas que transitan migrantes hacia sus destinos (Migraciones, policía, agencias humanitarias). Esto genera confusión en las personas migrantes, pero también en quienes brindan ayuda humanitaria, pues sin la claridad en cuanto a los roles institucionales la información es dispersa y errada. La duplicidad de funciones, además, hace que los recursos disponibles para ayuda humanitaria no siempre sean eficientes y puedan llegar a más personas que lo necesitan.

Por otro lado, existe un desconocimiento de la normativa nacional e internacional, así como un desconocimiento

de procedimientos operativos estándar, y otros mecanismos que guíen a los funcionarios y operadores humanitarios a brindar una atención adecuada e integral a las personas en situación de movilidad humana. En esta misma línea, otro reto identificado es la falta de conocimiento por parte de agentes públicos sobre la necesidad de una adecuada información a las personas migrantes sobre las rutas de movilidad, la regularidad migratoria, los servicios disponibles, las rutas de protección en caso de VBG, entre otras.

Otra amenaza identificada es que faltaría mayor voluntad política que vea como prioridad atender las necesidades de las personas en movilidad humana, y tampoco de los territorios de acogida. Existe una percepción de abandono por parte del Estado y de manipulación por parte de los funcionarios locales quienes no garantizan derechos y esto promueve el paso de migrantes por medio de trochas de manera ilegal, contribuyendo así a una masificación de personas migrantes en condiciones irregulares, lo que, como ya se ha mencionado, reduce sus posibilidades de acceso a derechos, bienes y servicios.

Además, hay una percepción de que las personas que abandonan su país de estas formas lo hacen porque está escapando, y podría ser una amenaza para la seguridad local (delincuencia). Esto fomenta una cultura xenófoba, pues se genera un estereotipo negativo de la persona venezolana en movilidad y ello reduce sus oportunidades de integración social y económica en las localidades de acogida.

4.1.2 Oportunidades

A partir de la información levantada se identificaron algunas oportunidades que podrían facilitar o promover un escenario para desarrollar un modelo de gestión de transporte humanitario. Las principales oportunidades que se identifican tienen que ver con el marco legal internacional, pues a partir de ello se puede promover la defensa de los derechos de las personas en movilidad humana.

La Convención de las Naciones Unidas Contra la Delincuencia Organizada Transnacional y sus Protocolos (2004) pone en consideración “que la trata de personas, especialmente de mujeres y niños, para someterlos a trabajos forzosos y a la explotación, incluida la explotación sexual, es una de las violaciones más atroces de los derechos

humanos a que hacen frente las Naciones Unidas en la actualidad” (Naciones Unidas, 2004). Por esto, en la Resolución 55/25 de la Asamblea General, de 15 de noviembre de 2000 Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional La Asamblea General, se plantea el Protocolo para prevenir, reprimir y sancionar la trata de personas, especialmente mujeres y niños, que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional. Entre los fines del Protocolo mencionado se encuentran: la prevención y combate de la trata de personas, prestando especial atención a las mujeres y los niños; protección y brindar ayuda a las víctimas de dicha trata, respetando plenamente sus derechos humanos; y, finalmente, promover la cooperación entre los Estados Parte para lograr esos fines.

Por su parte, una oportunidad es la posibilidad de que se concrete el reingreso de la República Bolivariana de Venezuela a la Comunidad Andina de Naciones (CAN). Con esta medida, los ciudadanos venezolanos volverían a formar parte de la Comunidad Andina. Los países andinos aprobaron el Estatuto Migratorio Andino (Decisión 878). Mediante este instrumento se “prevé disposiciones en relación con la circulación de los ciudadanos andinos y determina los criterios y definiciones sobre la Residencia Temporal Andina y la Residencia Permanente Andina, estableciendo los requisitos para cada una de estas calidades migratorias” (Migración y Movilidad Humana). De acuerdo con lo que se ha establecido en el estatuto, los ciudadanos andinos que aspiran a residir en uno de los Países Miembros, que sea distinto al de su nacionalidad, podrán adquirir una Residencia Temporal Andina de hasta 2 años. Una vez alcanzado este tiempo, si lo desean pueden obtener la Residencia Permanente Andina, la cual se deberá tramitar dentro de los noventa días anteriores al vencimiento de la Residencia Temporal Andina. Además, “los Países Miembros han implementado el uso de la Tarjeta Andina de Migración (TAM) electrónica con la finalidad de facilitar y simplificar el control del movimiento de personas que ingresan y salen del territorio andino” (Migración y Movilidad Humana).

Por otro lado, la Política Nacional Migratoria 2017-2025 cuenta con el Objetivo Específico 5: “Promover la integración de extranjeros y extranjeras a la sociedad

peruana, garantizando la protección, atención y defensa de sus derechos humanos e identidad cultural. Los extranjeros y extranjeras se incluyen dentro del eje temático 4 de esta herramienta, y plantea que se implementen “acciones contra la discriminación y violencia hacia la persona migrante; [se otorguen] las facilidades para que los extranjeros y extranjeras en el Perú puedan tener acceso a la salud, educación y servicios sociales; [impulsar] el diseño y/o (sic) fortalecimiento de los mecanismos de protección para grupos en situación de especial vulnerabilidad, en particular personas privadas de libertad, mujeres víctimas de violencia de género, sexual y familiar o personas que requieren protección internacional; y el fomento al respeto de la identidad nacional de la población migrante” (RREE, 2017).

Asimismo, el Reglamento de la Ley N° 30466, Ley que Establece Parámetros y Garantías Procesales para la Consideración Primordial del Interés Superior del Niño, se señala en el artículo 8 que, en caso de conflicto entre distintos derechos, se “prefieren aquellos que garanticen a largo plazo su interés y desarrollo de manera integral, [...] se analizan los intereses de las partes, caso por caso, para encontrar una solución adecuada [...]” (MIMP, 2018). También, el artículo 9 se señala que “el Estado debe proporcionar apoyo a la madre, el padre o a la persona que asume el cuidado de la niña, niño o adolescente para que cumpla sus derechos [...]. (Las NNAs) tienen derecho a mantener relaciones personales y contacto directo con ambos padres o con la persona que asume su cuidado de modo regular, salvo si ello es contrario a su interés superior. Esta regla se aplica a cualquier persona que asuma su cuidado y las personas con las que la niña, niño o adolescente tenga una relación personal estrecha” (MIMP, 2018). En el artículo 10 se señala que “las autoridades competentes y los/las responsables de la toma de decisiones de las entidades públicas y privadas valoran y determinan el interés superior del niño, garantizando la máxima satisfacción de derechos y el desarrollo integral de la niña, niño y adolescente” (MIMP, 2018); y en el artículo 11 que “las funcionarias y funcionarios o servidores están obligados a garantizar el acceso de todas las niñas, niños y adolescentes a los servicios de salud, educación y protección [...] evitando cualquier tipo de trámite burocrático que pudiese perjudicarlo” (MIMP, 2018).

Como se mencionó previamente, Resolución de Superintendencia N°000177-2019, señala que: “corresponde admitir a los nacionales venezolanos que, por razones humanitarias, requieran ingresar al territorio nacional con cédula de identidad y sin pasaporte, siendo los beneficiados de esta decisión las siguientes personas: (i) menores de edad en tránsito hacia el Perú para reunirse con sus padres que no cuenten con cédula de identidad o pasaporte sino únicamente partida de nacimiento, (ii) mayores de edad en tránsito hacia el Perú para reunirse con su núcleo familiar residente en Perú, (iii) mayores de edad en situación de extrema vulnerabilidad en tránsito hacia el Perú, (iv) mujeres embarazadas en situación de extrema vulnerabilidad en tránsito hacia el Perú; y, (v) adultos mayores, de más de 60 años, en tránsito hacia el Perú.”

Las personas migrantes en situación de discapacidad pueden solicitar una calidad migratoria por vulnerabilidad. Este requerimiento debe estar acompañado por un informe médico emitido por un establecimiento de salud pública del Perú, o de una clínica privada registrada en la Superintendencia Nacional de Salud. Los padres de niñas, niños y adolescentes con discapacidad pueden optar por una calidad migratoria residente. Tanto con el Carné de Extranjería, como con el CPP o el pasaporte, se

puede iniciar los trámites para el Registro Nacional de la Persona con Discapacidad, y obtener el carné digital o físico respectivo. Una vez registrado, se facilita al acceso a derechos y beneficios en el marco de la Ley N° 29973, Ley General de la Persona con Discapacidad, y otras leyes referidas al transporte público urbano e interurbano y al acceso a espectáculos públicos y privados.

Es importante tener en cuenta también la existencia y funcionamiento de programas o entidades dedicadas a la protección de poblaciones vulnerables, y su capacidad de realizar gestiones o emitir resoluciones que puedan permitir temporalmente su acceso a servicios de transporte:

- Centro de Emergencia Mujer (CEM)
- Unidad de Protección Especial (UPE)
- Policía Nacional
- Defensoría del Pueblo

En el apartado 7 (Modelo de gestión del transporte humanitario o asistencia al desplazamiento) se detalla la ruta de protección que cada una de estas instituciones brinda a ciertos grupos priorizados debido a su situación de vulnerabilidad específica.

4.2 Requisitos para la movilización en el Perú

Una de las amenazas identificadas para la provisión de asistencia al desplazamiento es la condición migratoria irregular de la población migrante que requiere movilizarse. La población migrante en el Perú necesita regularizar su movimiento y su condición migratorias para poder acceder a servicios de transporte formal, especialmente entre fronteras y regiones, y para recibir asistencia en su desplazamiento por parte de organizaciones humanitarias.

En los siguientes párrafos se presentarán los requisitos y procedimientos solicitados a la población migrante para ambos procesos de regularización.

Regularización del movimiento migratorio

En primer lugar, las personas migrantes necesitan regularizar su movimiento migratorio. Si no realizó el registro de control migratorio al ingresar o salir del Perú, la persona migrante puede solicitar la regularización de movimiento a la Superintendencia Nacional de Migraciones (Migraciones, 2021^a). Para ello, su visa consular debe haber estado vigente en el momento que ingresó al Perú, a no ser que se haya acogido a los convenios o dispositivos sobre supresión de visas (Migraciones, 2021^a). En la siguiente tabla podrá observar los requisitos para la mencionada regularización:

Requisitos para personas mayores de edad

- Formulario de control migratorio.
- Copia simple de la carta de la compañía de transporte o copia de los pasajes de viaje para verificar el movimiento migratorio u otro documento que sustente la regularización del movimiento migratorio.
- En el caso de extranjeros que tengan un tipo de condición migratoria en el Perú, deben contar con la permanencia o residencia vigente

Requisitos para apoderados que realizan el trámite en representación de alguien:

- DNI vigente, si eres peruano.
- Copia de Carnet Temporal Migratorio, Carnet de Extranjería, Permiso Temporal de Permanencia o Carnet de Identidad vigente y emitido por el Ministerio de Relaciones Exteriores (si eres extranjero)
- Además, si representas a un mayor de edad, adjunta también:
- Carta poder simple o poder inscrito en registros públicos, con antigüedad no mayor a 30 días calendario, o poder consular legalizado o apostillado por el Ministerio de Relaciones Exteriores.

Requisitos para representantes de un menor de edad (padre o tutor):

- Partida de nacimiento original del menor de edad, legalizada o apostillada por el Consulado Peruano y por el Ministerio de Relaciones Exteriores, siempre y cuando el requisito no se haya presentado en algún procedimiento administrativo previo en la entidad.
- Declaración jurada de conformidad para que se realice cualquier trámite de solicitud, cambio o prórroga de condición migratoria residente, indicando los nombres y apellidos de ambos padres o uno de ellos, y el del tutor, si corresponde.

Fuente: (Migraciones, 2021^a).

El proceso de regularización del movimiento migratorio tiene un costo de S/33.20, que puede ser pagado en cualquier agencia del Banco de la Nación. El proceso a seguir es presentado en la siguiente tabla:

Procedimiento para la regularización del movimiento migratorio

1. Pagar S/ 33.20, indicando el código 07562, en cualquier agencia del Banco de la Nación. Conserva tu recibo.
2. Luego, descargar el formulario de control migratorio y completarlo. Tener listos todos los requisitos, incluido el comprobante de pago, en formato PDF. Se pueden adjuntar 2 documentos: 1 principal y 1 anexo. El peso de cada archivo no debe superar los 10 MB.
3. Ingresar al portal de la Agencia Digital de Migraciones (<https://agenciavirtual.migraciones.gob.pe/agencia-virtual/identidad>) y completa la información que te solicitan. El ciudadano extranjero deberá ingresar el tipo y número de documento de su país para poder ingresar.
4. Elegir la opción "Mesa de partes". Completar la información solicitada, aceptar los términos y condiciones y hacer clic en "Siguiendo".
5. Elegir el tipo de solicitud "Nuevos trámites TUPA" y el subtipo "Regularización de movimiento migratorio (F-PA-Control Migratorio)".
6. Adjuntar los requisitos y hacer clic en "Registrar".

Fuente: (Migraciones, 2021^a).

Regularización de la condición migratoria

Hay tres tipos de procesos para la regularización de la condición migratoria de la población migrante en el marco del DS 010-2020- IN, según el público objetivo: persona mayor de edad, mayor de edad con una discapacidad permanente, menor de edad.

1. Regularización situación migratoria para extranjeros mayores de edad

Los ciudadanos mayores de edad que necesiten regularizar su situación en Perú deben acercarse a la

Superintendencia Nacional de Migraciones y solicitar el carné de permiso temporal de permanencia (CPP) (Migraciones, 2021b). Este documento tiene una validez de dos años, y no puede ser renovado (Migraciones, 2021b). El CPP permite que la persona migrante tenga acceso a educación, justicia, y podrá trabajar formalmente de acuerdo con la condición migratoria que posea (Migraciones, 2021b). Las condiciones, requisitos y procedimientos están presentados en la siguiente tabla:

<p>Condiciones</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Antes del vencimiento del CPP, la persona migrante deberá optar por una de las calidades migratorias establecidas en la normativa migratoria vigente. • La persona migrante podrá salir del país por 30 días calendario mientras se encuentre en trámite este procedimiento, previo permiso especial de viaje correspondiente. En caso contrario, pierde automáticamente el trámite iniciado. El permiso especial de viaje debe ser solicitado por cada salida del territorio nacional y no debe exceder en su totalidad de 90 días calendario.
<p>Requisitos</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Solicitud de regularización migratoria, llenada y firmada. • Número de recibo y fecha de pago. • Copia simple del pasaporte vigente o del documento de identidad vigente, reconocido como documento de viaje, según los convenios internacionales suscritos por el Perú. • Declaración jurada regularización migratoria, llenada y firmada. • Copia simple del recibo de servicio público donde figure el domicilio que declaraste en la solicitud de regularización migratoria.
<p>Procedimiento</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Pagar S/ 47.30 con el código 07569 en cualquiera de las agencias del Banco de la Nación. • Luego, en la plataforma colocar datos personales y hacer clic en verificar. Una vez dentro, ingresar al módulo “Mesa de Partes”, seleccionar “Regularización migratoria”, adjuntar los documentos solicitados en un solo PDF y aceptar las condiciones. • El sistema emitirá un formulario con el número de expediente, contraseña y usuario. En un plazo no mayor a 30 días hábiles se le notificará el día, hora y lugar de tu cita para obtener el carné.

Fuente: (Migraciones, 2021b).

2. Regularización situación migratoria para extranjeros mayores de edad mayor con discapacidad permanente

Los ciudadanos mayores de edad con una discapacidad permanente que necesiten regularizar su situación en Perú deben acercarse a la Superintendencia Nacional de Migraciones y solicitar el carné de permiso temporal de permanencia (CPP) (Migraciones,

2021b). Este documento tiene una validez de dos años, y no puede ser renovado (Migraciones, 2021b). El CPP permite que la persona migrante tenga acceso a derechos fundamentales como educación, salud, justicia (Migraciones, 2021b). Las condiciones, requisitos y procedimientos están presentados en la siguiente tabla:

<p>Condiciones</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Antes del vencimiento del CPP, la persona migrante deberá optar por una de las calidades migratorias establecidas en la normativa migratoria vigente. • La persona migrante podrá salir del país por 30 días calendario mientras se encuentre en trámite este procedimiento, previo permiso especial de viaje correspondiente. En caso contrario, pierde automáticamente el trámite iniciado. El permiso especial de viaje debe ser solicitado por cada salida del territorio nacional y no debe exceder en su totalidad de 90 días calendario.
<p>Requisitos</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Solicitud de regularización migratoria, llenada y firmada por el representante legal. • Número de recibo y fecha de pago. • Copia simple del pasaporte vigente o del documento de identidad vigente, reconocido como documento de viaje, según los convenios internacionales suscritos por el Perú. • Copia simple del recibo de servicio público donde figure el domicilio declarado en la solicitud de regularización migratoria. • Copia simple del certificado de discapacidad permanente o del carné del Registro Nacional de la Persona con Discapacidad emitido por el Conadis, o un documento equivalente expedido en su país de origen o residencia anterior. Si el documento emitido en el exterior no cuenta con apostilla o legalización consular y del Ministerio de Relaciones Exteriores, debes presentar una declaración jurada de autenticidad del documento. • Copia simple del documento que acredite la representación legal de acuerdo con el código civil, ya sea por resolución judicial o instrumento público análogo. <p>El/la representante legal debe presentar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Si es peruano(a): Documento nacional de identidad (DNI) • Si es extranjero(a): Carné de extranjería, permiso temporal de permanencia o carné de identidad emitido por el Ministerio de Relaciones Exteriores, y contar con residencia vigente, si eres ciudadano extranjero.
<p>Procedimiento</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Pagar S/ 47.30 con el código 07569 en cualquiera de las agencias del Banco de la Nación. • Luego, en la plataforma colocar datos personales y hacer clic en verificar. Una vez dentro, ingresar al módulo “Mesa de Partes”, seleccionar “Regularización migratoria”, adjuntar los documentos solicitados en un solo PDF y aceptar las condiciones. • El sistema emitirá un formulario con el número de expediente, contraseña y usuario. En un plazo no mayor a 30 días hábiles se le notificará el día, hora y lugar de tu cita para obtener el carné.

Fuente: (Migraciones, 2021b).

3. Regularización situación migratoria para extranjeros menores de edad

Los padres, madres o tutores de ciudadanos extranjeros menores de edad que necesitan regularizar su situación en Perú deben acercarse a la Superintendencia Nacional de Migraciones y solicitar el carné de permiso temporal de permanencia

(CPP) (Migraciones, 2021b). Este documento tiene una validez de dos años, y no puede ser renovado (Migraciones, 2021b). El CPP permite que la persona migrante tenga acceso a derechos fundamentales como educación, salud, justicia (Migraciones, 2021b). Las condiciones, requisitos y procedimientos están presentados en la siguiente tabla:

<p>Condiciones</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Antes del vencimiento del CPP, la persona migrante deberá optar por una de las calidades migratorias establecidas en la normativa migratoria vigente. • La persona migrante podrá salir del país por 30 días calendario mientras se encuentre en trámite este procedimiento, previo permiso especial de viaje correspondiente. En caso contrario, pierde automáticamente el trámite iniciado. El permiso especial de viaje debe ser solicitado por cada salida del territorio nacional y no debe exceder en su totalidad de 90 días calendario.
<p>Requisitos</p>	<p>Solicitud de regularización migratoria, llenada y firmada por:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ambos padres, en caso estos hayan reconocido al menor y se encuentren vivos. • Uno solo de los padres, si este cuenta con poder otorgado por el otro progenitor para actuar en su nombre y representación, con sentencia judicial que le asigne la patria potestad del menor, o tenga la calidad de padre o madre superviviente, acreditado con la presentación de la partida de defunción del otro progenitor; o solamente el padre o madre que haya efectuado el reconocimiento del menor de edad. • Tutor del menor, acreditado con la copia certificada de la sentencia o resolución judicial que le otorga tal condición. • Número de recibo y fecha de pago. • Copia simple del pasaporte vigente o del documento de identidad vigente, reconocido como documento de viaje, según los convenios internacionales suscritos por el Perú. • Copia simple del recibo de servicio público donde figure el domicilio que declaraste en la solicitud de regularización migratoria. • Acta o certificado de nacimiento del menor. <p>El representante legal debe presentar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Carné de extranjería, permiso temporal de permanencia o carné de identidad, emitido por el Ministerio de Relaciones Exteriores, y tener residencia vigente, si es extranjero.
<p>Procedimiento</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Pagar S/ 47.30 con el código 07569 en cualquiera de las agencias del Banco de la Nación. • Luego, en la plataforma colocar datos personales y hacer clic en verificar. Una vez dentro, ingresar al módulo “Mesa de Partes”, seleccionar “Regularización migratoria”, adjuntar los documentos solicitados en un solo PDF y aceptar las condiciones. • El sistema emitirá un formulario con el número de expediente, contraseña y usuario. En un plazo no mayor a 30 días hábiles se le notificará el día, hora y lugar de tu cita para obtener el carné.

Fuente: (Migraciones, 2021b).

5.

MODELO DE GESTIÓN DEL TRANSPORTE HUMANITARIO O ASISTENCIA AL DESPLAZAMIENTO



Un modelo de gestión de transporte humanitario debe partir reconociendo que la migración venezolana de estos últimos años es una migración de supervivencia y un fenómeno que requiere atención especial. Por ello, es necesario que el Estado genere o adapte políticas de protección basadas en derechos humanos, convenciones internacionales y los propios principios de protección que operan a nivel local. Se requiere un abordaje interseccional de los casos, un reconocimiento de las múltiples vulnerabilidades de la población migrante y/o refugiada, e instaurar medidas de atención con enfoque de equidad y justicia social. Además, algunos actores entrevistados coinciden en

que es necesario que exista una alarma humanitaria para que pueda haber una respuesta adecuada en temas de transporte, ya que legitimaría las acciones de protección de las organizaciones y del mismo Estado.

Sin embargo, la población migrante no es un grupo homogéneo sino uno que presenta diferente grado de vulnerabilidad, acceso diferenciado a servicios y/o programas, entre otros. El presente estudio propone que un modelo de gestión de transporte humanitario debe responder a cuatro diferentes perfiles de población migrante.

5.1 Grupo 1: NNAs en situación de desprotección familiar, sobrevivientes de VGB Y víctimas de trata de personas

5.1.1 Perfil de la población comprendida en el Grupo 1

El primer grupo incluye a niños, niñas y adolescentes (NNAs) en situación de desprotección familiar; sobrevivientes/víctimas de violencia basada en género (VGB) y víctimas de trata de personas que se encuentren dentro del sistema de protección de las entidades estatales competentes. Este grupo se diferencia del resto debido a que existen lineamientos gubernamentales que aseguran su acceso a servicios básicos y a acompañamiento. Existe una ruta/flujo de protección vigente que los(as) incluye como grupo meta. Cabe resaltar, sin embargo, que también hay una importante cantidad de refugiados y migrantes con este perfil de necesidad de protección, pero, por diversos motivos, prefieren no reportar o denunciar su situación, por lo que están fuera del sistema de protección estatal.

5.1.2 Respuesta gubernamental vigente

Niños, niñas y adolescentes en situación de desprotección familiar

Un primer perfil priorizado por las instancias gubernamentales de protección son niños, niñas y adolescentes sin cuidados parentales o en riesgo de perderlos. Ante estos casos, el estado asume la tutela a través de la Unidad de Protección Especial (UPE) - la cual actúa en el procedimiento requerido dictando medidas de protección que garanticen el pleno ejercicio de sus derechos o la restitución de estos cuando han sido vulnerados (MIMP, n.d). La UPE

depende del Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables (MIMP) y cuenta con un equipo interdisciplinario de profesionales en psicología, trabajo social, educación, salud, derecho y personal administrativo (MIMP, n.d).

La UPE debe realizar un trabajo coordinado con la Superintendencia Nacional de Migraciones (Migraciones). El proceso que se da es el siguiente:

“Migraciones evaluará y dispondrá el otorgamiento de la calidad migratoria especial para permitir el ingreso de la niña, niño o adolescente extranjero no acompañado a territorio peruano, poniéndolo a disposición de la UPE, hasta que concluyan las gestiones que permitan determinar su permanencia o salida del territorio nacional” (MIMP, n.d).

Luego de las gestiones correspondientes, la UPE podrá (1) solicitar el cambio de calidad migratoria si fuera necesario y (2) realizar las gestiones que permitan mantener la regularidad migratoria de la niña, el niño o adolescente (MIMP, n.d).

Sobrevivientes/víctimas de violencia basada en género (VGB), violencia familiar y/o sexual

Un segundo perfil que cuenta una ruta de protección vigente son mujeres o integrantes de un grupo familiar (hijos, hijas, abuelos, etcétera) que se vea afectada(o) por algún hecho de violencia física, psicológica, sexual,

económica o patrimonial. En caso una persona se vea en esta situación, puede acudir a denunciar la vulneración de sus derechos y acceder a medidas de protección, independientemente de su nacionalidad o condición migratoria (OIM & Migraciones, 2021a, p. 2).

Migraciones puede detectar casos de violencia contra la mujer, integrantes del grupo familiar o cualquier persona afectada por hechos de violencia o víctimas indirectas de feminicidio en sus oficinas y servicios desconcentrados (Puestos de Control Migratorio (PCM), los Puestos de Control Fronterizo (PCF), Puestos de Verificación Migratoria (PVM) y/o los Centros Binacionales de Atención en Frontera (CEBAF), así como las Jefaturas Zonales, entre otros) (OIM & Migraciones, 2021a). Cuando un caso es identificado, Migraciones orienta a la usuaria(o) sobre sus derechos y deriva o transfiere las denuncias al punto focal correspondiente designado por el Programa Aurora y de los Centros de Emergencia Mujer del Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables (MIMP) (OIM & Migraciones, 2021a). Esta derivación permite que las autoridades competentes adopten las acciones administrativas o jurisdiccionales que correspondan para la protección de sus derechos, en particular las referidas a víctimas de violencia familiar y sexual (OIM & Migraciones, 2021a).

Las mujeres, niños, niñas y adolescentes migrantes que han sido víctimas de violencia pueden presentar diversos documentos para la detección del caso y derivación correspondientes, tales como: Carné de Extranjería, Carné de solicitante de Refugio, Permiso Temporal de Permanencia (PTP), Cédula de Identidad de su país de origen, Pasaporte, o partida de nacimiento (OIM & Migraciones, 2021a). Estos documentos pueden ser presentados en su versión original, copia o fotocopia. Además, aún la no posesión de documentos no constituye una barrera para su atención integral (OIM & Migraciones, 2021a).

Tras la derivación de casos, tanto los CEM como la UPE trabajan de manera coordinada con Migraciones para obtener información relevante para la valoración de riesgos. El contar con una situación migratoria irregular puede constituir un factor de riesgo de violencia, ante lo cual se provee información sobre las posibilidades para su regularización migratoria y acompañamiento en caso exista un riesgo moderado o severo (OIM & Migraciones, 2021a).

Luego de tomar conocimiento de la identificación y valoración de un caso de violencia a través de un CEM o del Punto focal del Programa Aurora de la jurisdicción, Migraciones otorga medidas de protección migratoria a las víctimas de violencia: exoneración de multas y tasas, flexibilización de requisitos y regularización migratoria, entre otros (OIM & Migraciones, 2021a). A través de sus Jefaturas Zonales, Migraciones otorga la Calidad Migratoria Especial Residente y el Carné de Extranjería como medida de protección a la víctima de violencia tras la presentación de:

- Un documento de identidad o documento de viaje. En caso la persona no cuente con documento de identidad, deberá tramitar su “Registro Consultar” ante el consulado correspondiente.
- Medida de protección del Juez de Familia, Mixto o su equivalente o de la UPE (en casos NNA) o Informes sociales de los Centro Emergencia Mujer (CEM), o de alguna institución privada reconocida que le preste soporte para recuperación
- Formato decadactilar de la persona extranjera, cuando el sistema de MIGRACIONES no lo tenga

La otorgación de la Calidad Migratoria Especial Residente y el Carné de Extranjería busca evitar perpetuar la dinámica de violencia a la que se ven expuestas las mujeres migrantes con una condición migratoria irregular y en situación de riesgo (OIM & Migraciones, 2021a). La otorgación de esta calidad migratoria regular les permitirá: contar con un empleo formal, acceder a un seguro de salud gratuito, abrir una cuenta bancaria y obtener un RUC (OIM & Migraciones, 2021a). En caso la persona atendida cuente con una condición regular pero no posea la documentación original, Migraciones facilitará la obtención de duplicados (OIM & Migraciones, 2021a).

Finalmente, la regularización de la condición migratoria de NNA víctimas indirectas de feminicidio procede con el informe de la UPE o autoridad competente. Si se determina que será necesario un acogimiento familiar extenso, tenencia, tutela u otra modalidad de cuidado - y si el(la) cuidador(a) designado se encuentra en una condición migratoria irregular, esta persona podrá acceder a un proceso de regularización (OIM & Migraciones, 2021a).

Víctimas de trata de personas

Un tercer y último perfil con rutas definidas de protección está compuesto por víctimas de trata de personas, que fueron transportadas, acogidas, recibidas o retenidas con fines diversos, dentro del territorio nacional. La Superintendencia Nacional de Migraciones (Migraciones) cumple un rol fundamental en la prevención y protección de víctimas de trata, delito que viola los derechos humanos y atenta contra la libertad y dignidad de las personas (OIM & Migraciones, 2021b). Migraciones debe identificar posibles casos de trata y activar las rutas de protección pertinentes para asegurar una respuesta y asistencia integral (OIM & Migraciones, 2021b) Algunos indicios de encontrarse frente a un posible caso de trata son: Niños, niñas y adolescentes acompañados por adultos que no pueden demostrar ligación; persona con signos de haber sufrido violencia; persona con pérdida de peso, desaliñada o con temor; persona sin documentos o con documentos falsos, entre otros.

Posibles casos de trata pueden ser identificados en frontera por Migraciones a través de los Puestos de Control Migratorio (PCM), Puestos de Control Fronterizo (PCF) y/o los Centros Binacionales de Atención en Frontera (CEBAF), y dentro del territorio nacional por cualquier funcionario que tenga contacto o conocimiento del caso (OIM & Migraciones, 2021b) Tras la identificación o sospecha, se activa la ruta de protección y se comunica el caso a la Fiscalía Especializada en Delitos de Trata de Personas, la Fiscalía Especializada en Crimen Organizado, la Fiscalía Provincial Penal o Mixta o a la PNP (OIM & Migraciones, 2021b)

Parte de la evaluación del caso contempla descartar que exista un temor de la persona de retornar a su país de origen. En caso existe este temor, se debe coordinar con el Ministerio de Relaciones Exteriores para desplegar una evaluación prioritaria por parte de la Comisión Especial para los Refugiados que permita determinar si existe una necesidad de protección internacional y las acciones pertinentes (OIM & Migraciones, 2021b) A través de todas las evaluaciones persiste el principio de no devolución:

“En caso la víctima se encuentre en situación irregular, no se le puede expulsar del país o devolver a un lugar que pueda ponerla en mayor peligro. No se podrá expulsar o devolver a una persona a la frontera o lugar

donde, de algún modo, su vida o su libertad pueda estar en peligro.” (OIM & Migraciones, 2021b, p.4)

Tras la identificación y reporte del caso, Migraciones le otorgará a personas en condición migratoria irregular, la calidad migratoria más favorable para la protección de su integridad física y psicológica. Si la persona ha sido víctima de trata en su país de origen y no desea regresar a este, el MRE le otorgará la condición de refugiado(a) y extenderá esta medida a toda su familia, incluyendo la otorgación de un carné de extranjería (OIM & Migraciones, 2021b). En el resto de los casos, incluyendo aquellas personas víctimas de explotación sexual y no trata, Migraciones le otorgará la Calidad Migratoria Especial Residente tras la presentación de:

- Un documento de identidad o documento de viaje. En caso la persona no cuente con documento de identidad, deberá tramitar su “Registro Consultar” ante el consulado correspondiente.
- Documento de inicio de proceso de la Fiscalía por el delito de trata donde consignen a la persona como presunta víctima.

Junto con la regularización migratoria, Migraciones también exonera las tasas y multas en caso la persona tenga exceso de permanencia (OIM & Migraciones, 2021b). Solo en caso la persona desee regresar a su país de origen, el MRE emitirá una resolución de salida (OIM & Migraciones, 2021b).

5.1.3 Posibilidades para el transporte humanitario del Grupo 1

Todo servicio formal de transporte entre fronteras y entre regiones solicita que los(as) pasajeros(as) cuenten con un documento de viaje o de identidad pertinente: carné de extranjería, CPP, u otros permisos. Los tres perfiles incluidos en el grupo 1 cuentan con rutas de protección vigentes y delimitadas que incluyen la obtención de uno de estos documentos que permite su transporte entre las fronteras del Perú y al interior del país. Una vez la persona haya sido identificada por las instituciones pertinentes (MIMP, Migraciones, CEM, UPE, etc.), se hayan tomado los pasos establecidos, y existe una comunicación formal por parte de los representantes de estas entidades para brindar la asistencia al transporte, no debería tener problemas en acceder a la compra de boletos de viaje en

empresas formales o en recibir asistencia por parte de organizaciones humanitarias para su traslado.

Cabe resaltar que, para este tipo de casos, puede requerirse que los beneficiarios sean escoltados. Esta labor recae principalmente en los operadores estatales encargados de la protección. De no poder gestionarse la escolta por parte de las entidades competentes, las organizaciones humanitarias pueden realizar este acompañamiento, siempre y cuando se encuentren capacitados para la escolta operacional, y se minimicen todos los riesgos que implica este proceso. Para casos de mujeres o NNAs víctimas de VBG, trata de personas u otros, es necesario que se incluya una operadora mujer dentro del grupo escolta. Si la acción humanitaria puede generar algún tipo de daño, es preferible no brindarla. Es necesario la participación de gestores de caso especializados

según las características individuales, familiares y contextuales de este.

Las organizaciones humanitarias interesadas en proveer transporte humanitario de impacto y en línea con el principio de acción sin daño deben articular con gestores de caso especializados en protección dentro o fuera de la misma. Puede revisar el Anexo 2, en el que se plantean aspectos positivos y negativos de distintas modalidades de provisión de transporte humanitario.

Las organizaciones interesadas en proveer transporte humanitario deben evaluar cada uno de estos mecanismos y elegir uno, o una combinación de estos, según la pertinencia de este ante las necesidades del grupo meta, según sus políticas institucionales y tomando en consideración su presupuesto disponible.

5.2 Grupo 2: Población vulnerable con condición migratoria regular

5.2.1 Perfil de la población comprendida en el Grupo 2

El segundo grupo está conformado por población vulnerable que cuenta con una condición migratoria regular. Es decir, que cuenta con un Carné de Extranjería o CPP. Se puede incluir también en este grupo a quienes cuentan con pasaporte vigente.

Este grupo está compuesto por mujeres, personas con discapacidad, NNAs acompañados y población LGTBIQ+. De acuerdo con la información levantada, este grupo tiene un alto riesgo de sufrir explotación y abuso sexual, no solo por parte de delincuentes y grupos organizados, sino también de funcionarios y operadores, que sin escrúpulos generan condiciones para que exista sexo transaccional, a cambio de protección, alimentos, transporte u otros servicios.

Otro perfil incluido en este grupo son personas con discapacidad. Estas personas son las que más dificultades tienen para poder movilizarse, dependiendo de la discapacidad con la que cuentan. No existen transportes adaptados para personas con discapacidad física, tampoco información en lenguaje adecuado para personas sordas y con discapacidad

visual, lo que reduce sus posibilidades de encontrar entornos seguros y adecuados de movilidad a pesar de contar con una calidad migratoria regular.

Las personas con enfermedades crónicas que residen en zonas alejadas de centros de salud especializados también conforman un grupo que requiere de atención mediante el transporte, y que debe articularse tanto para el traslado a la ciudad donde recibirá la atención, como del lugar de residencia hacia el centro de salud, de requerirse.

5.2.2 Respuesta gubernamental vigente

A diferencia del grupo 1, el grupo 2 entra en otro grupo de protección especial, brindado principalmente por entidades de protección social como los brindados por los sectores salud y educación, así como protección de poblaciones vulnerables, como son las personas con discapacidad, NNAs, mujeres víctimas de VBG, personas víctimas de trata de personas, etc.

5.2.3 Posibilidades para el transporte humanitario del Grupo 2

Las personas que se encuentran dentro de este grupo pueden acceder a mecanismos de asistencia al desplazamiento ya que cuentan con una calidad migratoria regular.

Al igual que para el grupo 1, las organizaciones humanitarias interesadas en proveer transporte humanitario pueden evaluar y ofrecer tres mecanismos de asistencia: Transferencias monetarias, Boletos de viaje y Transporte humanitario mediante flota de servicios.

5.3 Grupo 2: Población vulnerable con condición migratoria irregular

5.3.1 Perfil de la población comprendida en el Grupo 3

El tercer grupo está compuesto por personas en situación de vulnerabilidad, no comprendidas en el grupo 1, pero sin una calidad migratoria, ni con permiso temporal de permanencia ni pasaporte. Los perfiles reconocidos por el estado como personas en situación de vulnerabilidad son los siguientes:

- Personas con grave enfermedad
- Personas y familias en situación de calle
- Adultos mayores
- Niñas, niños y adolescentes acompañados
- Mujeres gestantes
- Personas con discapacidad
- Personas pertenecientes a pueblos indígenas y originarios
- Desplazados
- Población LGTBI
- Otros que requieren protección en atención a una afectación o grave amenaza a sus derechos fundamentales

5.3.2 Respuesta gubernamental vigente

Los perfiles mencionados pueden solicitar un Carné de Extranjería por extrema vulnerabilidad si demuestran ser parte de una o más categorías: i) víctimas de trata de personas o tráfico ilícito de migrantes (requiere oficio del Ministerio Público); ii) víctimas de violencia familiar y sexual (requiere oficio del MIMP); iii) casos de grave afectación de salud, enfermedades, accidente y discapacidad severa (requiere informe médico); iv) NNAs no acompañados, a través de las UPEs; y v) mujeres embarazadas en alto riesgo (requiere informe médico o estar visiblemente embarazada).

Así, las personas que se encuentran en el Perú pertenecen por lo menos uno de estos grupos y

desean regularizar su condición migratoria deben respaldar su solicitud con un informe médico o de las instituciones pertinentes - preferentemente instituciones públicas. Sin embargo, en muchos casos las personas no cuentan con los respaldos suficientes, pasaporte o cédula de identidad venezolana, o su solicitud es rechazada, o no cuentan con las posibilidades o información necesaria para realizar los procedimientos. En ese caso, este grupo de personas migrantes en situación de vulnerabilidad pueden tener grandes dificultades para acceder a servicios formales de transporte y puede verse limitada su posibilidad de ser beneficiados con asistencia al desplazamiento o transporte humanitario. Lo último se debe a que las organizaciones que proveen este tipo de servicios a personas sin una condición migratoria regular podrían ser sancionados por tráfico ilícito de migrantes.

5.3.3 Posibilidades para el transporte humanitario del Grupo 3

La asistencia al desplazamiento y provisión de transporte humanitario para el grupo 3 debe ser articulada con la SUTRAN y otras entidades competentes: Ministerio de Salud (MINSA), MIMP, Policía Nacional, entre otros. Es necesario establecer canales de derivación de casos, seguimiento a necesidades de reunificación familiar, salud y regularización migratoria, entre otras acciones de soporte. Además, es necesario generar espacios de diálogo para diseñar y establecer innovadores mecanismos junto a instituciones estatales para responder a las necesidades de transporte de este grupo poblacional.

Es importante que aquellos interesados en impulsar el establecimiento de estrategias para la asistencia al desplazamiento puedan fundamentar su pedido en la normativa internacional y nacional pertinente

al contexto y necesidades. Como se mencionó en la sección 6.1.2 (“Oportunidades”), algunos documentos que justifican y sostienen los esfuerzos por impulsar mecanismos de transporte humanitario son: la Convención de las Naciones Unidas Contra la Delincuencia Organizada Transnacional y sus Protocolos (2004), el Estatuto Migratorio Andino (Decisión 878), los principios y reglamentos con relación al interés superior del niño, y los dispositivos diseñados para la protección de grupos específicos de población vulnerable como población LGTBIQ+, personas con discapacidad, entre otros.

Con relación a los NNAs migrantes o hijos de migrantes, la separación de sus padres o de la persona que asume su cuidado solo puede ser un recurso excepcional y justificada en su interés superior. Como se mencionó en la sección de oportunidades, hay un imperativo de asegurar el acceso a la educación, salud y protección por parte de este grupo. Por ello, debería abogarse para la no existencia de barreras burocráticas que impidan a los NNAs, acompañados de sus padres o cuidadores, a trasladarse para asegurar su acceso a este tipo de servicios. Para el caso de personas con discapacidades, la normativa peruana sanciona a los servicios de transporte que se nieguen a brindar traslados a una persona por su condición de discapacidad. Asimismo, el principio de accesibilidad busca “asegurar el acceso de las personas con discapacidad en igualdad de condiciones con las demás a [...] los medios de transporte [...]” (MIMP, 2014).

Por otro lado, hace falta también poder generar abogacía para que se otorgue algún tipo de constancia de ingreso regular a los perfiles de vulnerabilidad contemplados en la Resolución de Superintendencia Nacional de Migraciones N°000177-2019, el cual que permita su tránsito a través de empresas formales, así como la asistencia por parte de organizaciones humanitarias. También, para perfiles de vulnerabilidad con necesidades de regularización migratoria, se debe abogar para que las citas o constancia de trámite de regularización migratoria otorgadas por la Superintendencia Nacional de Migraciones o el Ministerio de Relaciones Exteriores, o algún otro tipo de autorización, les permita movilizarse dentro del territorio nacional, o recibir asistencia en transporte humanitario.

El rol principal de las organizaciones humanitarias interesadas en asistir el desplazamiento de población migrante en situación de vulnerabilidad y sin una condición migratoria es abogar por la instauración de mecanismos, permisos y salvoconductos basados en los derechos humanos que permitan su transporte a través de vehículos y empresas formales. Así, es necesario recordar que muchas veces la migración es una estrategia de supervivencia que requiere un tratamiento focalizado y acorde a las limitaciones de las diferentes instancias gubernamentales de los países de salida. Los requisitos solicitados por las instancias gubernamentales peruanas para permitir que la población migrante internacional pueda comprar boletos de viaje pueden no responder ante la nula o reducida capacidad de las instancias gubernamentales de los países de salida de proveer la documentación solicitada.

5.4 Grupo 4: Población no vulnerable con condición migratoria irregular

5.4.1 Perfil de la población comprendida en el Grupo 4

El último grupo, grupo 4, está compuesto por personas no vulnerables que no cuentan con una calidad migratoria regular.

5.4.2 Respuesta gubernamental vigente

El grupo 4 no entra en un flujo o ruta de protección estatal especial.

5.4.3 Posibilidades para el transporte humanitario del Grupo 4

Las personas sin una calidad migratoria regular y que no se encuentran en una situación de vulnerabilidad ven negado su acceso a la compra de boleto de viaje en empresas de transporte formales. Ven reducidas sus opciones para acceder a servicios preferenciales para su regularización migratoria, viéndose afectados por requisitos documentarios estrictos y multas por exceso de permanencia, ambas barreras difíciles de

superar. Además, debido a que no se encuentran en una situación de vulnerabilidad, no son priorizados por agencias no gubernamentales que provean asistencia a población migrante. No pueden recibir asistencia al desplazamiento o servicios de transporte humanitario debido a que aquellas organizaciones que brindan estos servicios a personas migrantes sin calidad migratoria regular serán penalizadas por tráfico ilícito de migrantes. Por ello, es necesario que las organizaciones interesadas en proveer asistencia al desplazamiento a este grupo incidan en instancias gubernamentales para el establecimiento de directivas y mecanismos de excepción focalizados en este grupo poblacional.

Un ejemplo de personas migrantes no vulnerables en necesidad de transporte humanitario son aquellas personas que se encuentran en el proceso de regularización migratoria y viven en regiones sin una oficina permanente de Migraciones. Ica, por ejemplo, no cuenta con una oficina permanente y las personas deben hacer dos viajes hacia Lima para la toma de sus

datos biométricos y el recojo del documento emitido. Si bien una persona en proceso de regularizar su situación migratoria puede demostrar su libertad de transitar ante un funcionario de Migraciones y no recibir penalidad ni mayor cuestionamiento - no podrá comprar un boleto de viaje en una empresa formal al no contar con documentos de respaldo.

Por lo tanto, algunos funcionarios entrevistados para este estudio señalan que es necesario generar alianzas con la SUTRAN y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones para diseñar mecanismos que permitan el acceso de este grupo a transporte formal. Esto va de la mano con la necesidad de fortalecer y agilizar el proceso de unificar bases de datos interinstitucionales de agencias y oficinas que trabajan con personas en movilidad. Se debe abogar para que las citas o constancia de trámite que obtienen los refugiados y migrantes de la Superintendencia Nacional de Migraciones para su regularización migratoria les permita movilizarse dentro del territorio nacional.

5.5 Principios transversales y futuros pasos

Los medios de transporte utilizados por la población migrante, especialmente aquella que no cuenta con una calidad migratoria regular, no salvaguardan la integridad de la población migrante. Transporte informal, caminatas largas e inseguras, servicios de coyotes - entre otros- medios y mecanismos de transporte profundizan la inseguridad, peligro y vulneración de los derechos humanos de la población migrante en las fronteras y al interior del Perú.

En ese sentido, un modelo de gestión de transporte humanitario debe tener en cuenta un enfoque intergeneracional, intercultural, interseccional y de género. Independientemente del grupo al cual busque asistir, toda propuesta de asistencia al desplazamiento debe respetar los derechos fundamentales de las personas en movilidad humana, tales como:

- Derecho a vivir con dignidad.
- Derecho a recibir asistencia humanitaria.
- Derecho a la protección y a la seguridad.

Es fundamental que el modelo de transporte humanitario tenga un enfoque de derechos humanos, de género e interseccional, y que aplique un procedimiento operativo estándar para la prevención de la explotación y el abuso sexual tanto en la frontera como en las rutas internas de movilidad de personas migrantes. De igual manera, las rutas de transporte humanitario deben contar con información adaptada para personas con discapacidad. Por todo lo mencionado, un modelo de gestión de transporte humanitario debe guiarse por los siguientes principios básicos transversales:



Interés superior de NNA



Derechos de las Personas con Discapacidad



Priorizar la seguridad, dignidad y derechos de la población migrante, evitando situaciones de riesgo



Reivindicación de los derechos fundamentales de la población migrante, independientemente de su regularidad migratoria



Provisión de asistencia pertinente y sin discriminación



Provisión de asistencia y acompañamiento ante los efectos físicos y psicológicos de la violencia real o la amenaza de violencia, coerción o privación deliberada

Las organizaciones humanitarias pueden hacer abogacía del transporte humanitario apelando a estos principios básicos cuando guían todos los programas y servicios ligados a él.

Finalmente, el presente estudio propone que el modelo de gestión de transporte humanitario incluya los siguientes pasos:

1. Recopilar y difundir información actualizada, confiable y clara sobre opciones de transporte y rutas de larga distancia y local.

La recopilación y difusión de información es un eje central y fundamental del diseño y establecimiento de un modelo de gestión del transporte humanitario en el Perú. Por lo tanto, es necesario dedicar esfuerzos y recursos para la elaboración de material informativo relevante que sea compartido en canales de comunicación innovadores y acorde al grupo poblacional meta. Es también necesario fortalecer los espacios de diálogo, concertación y trabajo interconectado - como el Grupo de Trabajo para Refugiados y Migrantes (GTRM).

2. Gestionar mecanismos interinstitucionales para facilitar el acceso a transporte formal para personas en proceso de regularización migratoria que se encuentran en regiones sin una oficina permanente de Migraciones.

Es necesario motivar y fortalecer la coordinación interinstitucional entre las entidades que trabajan con población migrante en frontera y al interior del Perú. Es importante agilizar el establecimiento de un mecanismo que permita acceder a transporte formal a aquellas personas que se encuentran en un proceso de regularización migratoria vigente y no cuentan con una oficina permanente de Migraciones en su localidad.

3. Promover la articulación interinstitucional para la emisión de bonos de transporte para los grupos 1 y 2: población en situación de vulnerabilidad o extrema vulnerabilidad con rutas de protección que incluyen su regularización migratoria o con una calidad migratoria regular.
Si bien hay limitaciones en la provisión de asistencia al desplazamiento para personas con una calidad migratoria irregular, hay un grupo significativo de personas en situación de vulnerabilidad que son protegidos por diferentes rutas establecidas por el gobierno peruano. Ante ello, es necesario promover mayor articulación y coordinación entre entidades del estado que trabajan con población migrante en situación de vulnerabilidad (Migraciones, CEM, UPE, entre otros) y organizaciones humanitarias con presupuesto para este tipo de actividades.
4. Generar espacios de diálogo, información y capacitación a funcionarios públicos, actores humanitarios y personal de ONG en Sistemas Operativos Estándar para prevenir Explotación y Abuso Sexual en las rutas de movilidad de migrantes en Perú (SOP de PEAS).
A lo largo del presente estudio se ha resaltado la persistencia de violencia hacia mujeres, niños, niñas, adolescentes, y población LGTBQ+. Esta violencia es ejercida por coyotes, transportistas, actores humanitarios o funcionarios gubernamentales. Debido a la relación de poder desigual, es necesario el diseño y socialización de SOP de PEAS para fortalecer la acción sin daño deseado.
5. Promover procesos de sensibilización en género, atención especial a personas con discapacidad y personas de la tercera edad a funcionarios públicos, actores humanitarios y personal de ONG.
Por último, es necesario establecer procesos de sensibilización para que los diferentes funcionarios, actores humanitarios y personal de ONG estén en capacidad de proveer una asistencia integral, con un enfoque intergeneracional y con una sólida perspectiva de género.

ANEXOS

Anexo 1: Lista de entidades a las que pertenecen los informantes entrevistados

Entidad
Acción Contra el Hambre
Agencia Adventista de Desarrollo y Recursos Asistenciales (ADRA)
Aldeas Infantiles SOS Tumbes
Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR)
CDR Comunidad de Residentes
Centro de Atención Psicosocial (CAPS)
Centro de Desarrollo Humano (CEDEH)
CESAL
CHS Alternativo
Cruz Roja Peruana
Encuentros Servicio Jesuita de la Solidaridad (Encuentros SJM)
Helvetas
HIAS Perú
Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables (MIMP)
Organización Internacional para las Migraciones (OIM)
Organización Pequeña Venecia - San Jacinto
Plan International
Policía Nacional del Perú (PNP)
Asociación Benéfica PRISMA
RET Américas
Sociedad Alemana de Cooperación Internacional (GIZ)
Superintendencia Nacional de Migraciones
World Vision

Anexo 2: Evaluación de las modalidades de transporte humanitario propuestas por la Plataforma de Coordinación Interagencial para Refugiados y Migrantes - R4V

<p>Transferencias monetarias</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Las transferencias monetarias permiten agilizar procesos y que las personas migrantes tengan la autonomía de gestionar sus recursos. • Sin embargo, no se considera el mejor mecanismo, ya que no se puede controlar que estos recursos sean utilizados en transporte y existe el riesgo de que sea utilizado con otros fines o necesidades primigenias. Por ello, existe el riesgo de acción con daño. • Esta herramienta se podría implementar se socializa la información de uso adecuado, cumplimiento de normas y se realizará una declaración jurada sobre la utilización del dinero. • Las tarjetas multipropósito serían una mejor opción, ya que esta no solo se destinaría para el transporte.
<p>Boletos de viaje</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Este mecanismo es una opción atractiva y viable, ya que afianza precios, rutas, servicio de calidad, seguridad, conocimiento de rutas, además de estar enfocado solamente a la utilización del transporte. • Permite un mejor control de gastos internos. • Se pueden generar mecanismos para asegurar que las empresas de transporte legales se comprometan a no discriminar, informar de manera adecuada sobre sus servicios a los usuarios, asegurarse de que las personas correctas utilicen el transporte. • Se puede realizar un seguimiento a la empresa de transporte por parte de la organización, para confiar plenamente en que se cumpla el convenio. Así se puede verificar su buen uso mediante acompañamiento continuo.
<p>Transporte humanitario mediante flota de servicios</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Esta sería la opción ideal, ya que la organización se encargaría y garantizaría las condiciones de seguridad, higiene, salud, no violencia, etc., y así se asegura el cumplimiento de la norma y de los servicios durante el traslado. • Podría significar más seguridad para las personas que hayan sido víctimas de algún tipo de violencia o afectación que causa desconfianza en la movilización. • Debería tener un acompañamiento constante para que funcione de manera adecuada. • Se debe analizar su viabilidad en cuanto a costos y disponibilidad de recursos para su sostenibilidad. • Puede incorporar mecanismos para permitir la movilidad de personas que no se encuentran en situación de regularidad migratoria.

Anexo 3: Mapas con información útil para el tránsito de refugiados y migrantes



Fuente: Kipu Visual | © OIM Perú 2023.

Nota: Este mapa es solo para fines ilustrativos. Los nombres y las fronteras indicadas en este mapa, así como las denominaciones utilizadas en el mismo, no implican su reconocimiento o aceptación oficial por parte de la Organización Internacional para las Migraciones.

REFERENCIAS

Amnistía Internacional

2022^a Desprotegidas: Violencia basada en género contra mujeres venezolanas refugiadas en Colombia y Perú. Disponible en www.amnesty.org/es/documents/amr01/5675/2022/es/.

Amnistía Internacional

2022 Colombia and Peru: Abandoned by the state in host countries, Venezuelan women face increasing gender-based violence. Disponible en www.amnesty.org/en/latest/news/2022/07/colombia-peru-venezuelan-women-face-gender-based-violence/.

Andina

2022 Sutran y autoridades de Tumbes unen esfuerzos para combatir la trata de personas. Disponible en <https://andina.pe/agencia/noticia-sutran-y-autoridades-tumbes-unen-esfuerzos-para-combatir-trata-personas-897869.aspx>.

Borios, S.

2021 Huir para vivir: Crisis social y ‘migración de supervivencia’. En Salmón, E. (Coord). Trayectorias migrantes: La juventud venezolana en el Perú. Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú. 47-79.

Cavagnoud, R.

2021 Género, cuidados y responsabilidades familiares de la juventud venezolana: una tipología de las trayectorias migratorias en contexto de crisis”. En Salmón, E. (Coord). Trayectorias migrantes: La juventud venezolana en el Perú. Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú. 173- 208.

CEJIL

2019 Preocupación regional por restricciones de ingreso adoptadas en el Perú para personas venezolanas migrantes y refugiadas. Disponible en <https://cejil.org/comunicado-de-prensa/preocupacion-regional-por-restricciones-de-ingreso-adoptadas-en-el-peru-para-personas-venezolanas-migrantes-y-refugiadas/>.

Chero, A.

2019 Las rutas ilegales de la migración: aumenta el ingreso irregular de extranjeros a Perú. Disponible en <https://elcomercio.pe/peru/piura/venezolanos-peru-venezuela-rutas-ilegales-migracion-aumenta-ingreso-irregular-extranjeros-peru-noticia-ecpm-678471-noticia/?foto=1>.

Presidencia de la República del Perú

2017 Decreto Supremo N° 001-2017-I. Disponible en <https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/aprueban-lineamientos-para-el-otorgamiento-del-permiso-tempo-decreto-supremo-n-001-2017-in-1469654-2/>.

Presidencia de la República del Perú

2020 Decreto Supremo N° 010-2020-IN. Disponible en <https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/decreto-supremo-que-declara-estado-de-emergencia-nacional-po-decreto-supremo-n-044-2020-pcm-1864948-2/>.

Presidencia de la República del Perú

2020 Decreto Supremo N° 010-2020-IN. Disponible en <https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/decreto-supremo-que-aprueba-medidas-especiales-excepcionale-decreto-supremo-n-010-2020-in-1895950-4/>.

Presidencia de la República del Perú

2022 Decreto Supremo N° 015-2022-PCM. Disponible en <https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/decreto-supremo-que-modifica-el-decreto-supremo-n-184-2020-decreto-supremo-n-015-2022-pcm-2038849-6/?fbclid=IwAR2AllxYajgvG1akYZXW66aVW99eLqYs-HGoEvGesAlrggCIVpPIE-eEblk0>.

Presidencia de la República del Perú

2022 Decreto Supremo N° 008-2022-IN. Disponible en <https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/decreto-supremo-que-amplia-la-vigencia-del-carne-de-permiso-decreto-supremo-n-008-2022-in-2084469-2/>.

Defensoría del Pueblo del Perú

2019 Tratamiento Penal del Tráfico Ilícito de Migrantes en el Perú. Disponible en www.defensoria.gob.pe/wp-content/uploads/2020/06/INFORME-TRATA-DE-PERSONAS.pdf.

Fowks, J.

2019 Perú cierra la puerta a los migrantes venezolanos. El País. Disponible en https://elpais.com/internacional/2019/06/07/america/1559932265_923817.html.

Instituto Nacional de Estadística e Informática del Perú

2022 Condiciones de vida de la población venezolana que reside en el Perú. Disponible en www.gob.pe/institucion/inei/informes-publicaciones/3847970-condiciones-de-vida-de-la-poblacion-venezolana-que-reside-en-el-peru.

Superintendencia Nacional de Migraciones del Perú

2021 Regularización migratoria. Disponible en www.gob.pe/14190-regularizacion-migratoria-regularizar-situacion-migratoria-para-extranjeros-mayores-de-edad.

Superintendencia Nacional de Migraciones del Perú

2021 Regularizar tu movimiento migratorio. Disponible en www.gob.pe/13001-regularizar-tu-movimiento-migratorio.

Superintendencia Nacional de Migraciones del Perú

2022 Sacar Permiso Temporal de Permanencia (PTP) para venezolanos. Disponible en www.gob.pe/634-sacar-permiso-temporal-de-permanencia-ntp-para-venezolanos.

Comunidad Andina de Naciones

n.d. Migración y Movilidad Humana –Comunidadandina.org. Recuperado el 23 de diciembre de 2022, disponible en www.comunidadandina.org/temas/dg3/migracion-y-movilidad-humana/.

Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables (MIMP) del Perú

2014 Reglamento de la Ley N° 29973, Ley General de la Persona con Discapacidad. Disponible en www.gob.pe/institucion/conadis/informes-publicaciones/223512-ley-general-de-la-persona-con-discapacidad-y-su-reglamento.

Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables (MIMP) del Perú

2018 Reglamento de la Ley N° 30466, Ley que establece parámetros y garantías procesales para la consideración primordial del interés superior del niño, aprobado por Decreto Supremo N° 002-2018-MIMP. Disponible en www.mimp.gob.pe/webs/mimp/pnaia/pdf/Ley-30466-que-establece-parametros.pdf.

Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables (MIMP) del Perú
n.d. Unidad de Protección Especial (UPE). Ventana virtual para la Integración Migratoria. Disponible en www.mimp.gob.pe/direcciones/dgna/contenidos/articulos.php?codigo=15.

Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú
2020^a Gobierno dispone el cierre de las fronteras durante estado de emergencia nacional por 15 días. Disponible en www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/108949-gobierno-dispone-el-cierre-de-las-fronteras-durante-estado-de-emergencia-nacional-por-15-dias.

Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú
2020^b Vuelos internacionales se iniciarán el 5 de octubre bajo estrictas medidas sanitarias. Disponible en www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/304699-vuelos-internacionales-se-iniciaran-el-5-de-octubre-bajo-estrictas-medidas-sanitarias.

Organización Internacional para las Migraciones (OIM) & Migraciones
2021^a Protocolo de atención a mujeres migrantes víctimas de violencia. Disponible en <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/2017132/Protocolo%20de%20atencion%20a%20mujeres%20migrantes%20victimas%20de%20violencia.pdf.pdf>.

Organización Internacional para las Migraciones (OIM) & Migraciones
2021^b Protocolo de atención para personas extranjeras víctimas de trata. Disponible en <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/2017134/Protocolo%20de%20atencion%20para%20personas%20extranjeras%20victimas%20de%20trata.pdf.pdf?v=1626377495>.

Organización Internacional para las Migraciones (OIM)
2021 Encuestas a Flujo de Población venezolana en el Perú DTM. Reporte 10. Disponible en <https://dtm.iom.int/peru>.

Organización Internacional para las Migraciones (OIM)
2022 Diagnóstico situacional sobre la trata de personas y el tráfico ilícito de migrantes en el contexto de la emergencia sanitaria en la región fronteriza de Tacna-Perú. Disponible en https://peru.iom.int/sites/g/files/tmzbdl951/files/documents/diagnostico-tacna-publicar_0.pdf.

Organización Internacional para las Migraciones (OIM)
2022 El Fenómeno migratorio venezolano y la percepción de inseguridad en Lima Metropolitana. Disponible en https://peru.iom.int/sites/g/files/tmzbdl951/files/documents/oim_peru_interagc_dp.2218_estudio-migracionypercepcion-de-inseguridad_26abr.pdf.

Organización Panamericana de la Salud (OPS)
n.d. Respuesta a la emergencia por COVID-19 en Perú. Disponible en <https://www.paho.org/es/respuesta-emergencia-por-covid-19-peru>.

Pereyra, O; Devoto, A.; Lau, E.
2022 La Dimensión Urbana de la Migración Venezolana en Lima Metropolitana: Vivienda, Trayectorias Residenciales y Procesos de Segregación. CIES. Disponible en <https://cies.org.pe/investigacion/la-dimension-urbana-de-la-migracion-venezolana-en-lima-metropolitana-vivienda-trayectorias-residenciales-y-procesos-de-segregacion/>.

Pérez, L. M., & Ugarte, D.
2021 Venezuelan women in Peru: at the borders of nationality, gender, and survival migration. *Journal of International Migration and Integration*, 22(4), 1313-1327.

Pieper, O.

2020 Perú: crisis por coronavirus y peligro para refugiados venezolanos. Disponible en www.dw.com/es/per/C3%BA-crisis-por-coronavirus-y-peligro-para-refugiados-venezolanos/a-53918863.

Plataforma de Coordinación Interagencial para Refugiados y Migrantes (R4V)

2021 Actualización de las cifras de refugiados y migrantes venezolanos - Noviembre 2021. Disponible en www.r4v.info/sites/default/files/2021-11/2021.11.R4V_R%26M_ExplanatoryNote_Esp.pdf.

Plataforma de Coordinación Interagencial para Refugiados y Migrantes (R4V)

2022 Regional refugee and migrant response plan (RMRP).

Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú

2017 Decreto Supremo que aprueba la Política Nacional Migratoria 2017-2015, Decreto Supremo N° 015-2017-RE. Disponible en www.gob.pe/institucion/rree/normas-legales/201141-015-2017-re.

Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú

2019 Aplicación de visa a nacionales venezolanos. Disponible en www.gob.pe/institucion/rree/noticias/29204-aplicacion-de-visa-a-nacionales-venezolanos.

Sora, P. & Villa, H.

2020 CPP: ¿qué ventajas y desventajas trae el nuevo documento para los venezolanos en Perú? Disponible en www.venezuelamigrante.com/utiles/nuevo-ntp-que-ventajas-y-desventajas-trae-para-los-venezolanos-en-peru/.

Sorolla, I. & Moreira, O.

2014 Intersecciones entre la migración irregular, el tráfico y la trata de migrantes. El caso de Cuba/Intersections between irregular migration, smuggling and trafficking of migrants. The case of Cuba. Mundi Migratios, 2014, vol. 2, no 1, 89-130.

Torre, E.

2020 ¿Coyotes o defensores de migrantes? Criminalización del activismo pro migrante en tiempos de caravanas. REMHU: Revista Interdisciplinaria de Movilidad Humana, 2020, vol. 28, 51-67.

Torre, E. & Hernández, C.

2021 El coyotaje y sus discursos contrapuestos: el rol del coyote en los robos y abandonos de migrantes. Sociológica (México), 2021, vol. 36, no 104, 109-144.

Organización de las Naciones Unidas

n.d. Convención de las Naciones Unidas Contra la Delincuencia Organizada Transnacional y sus Protocolos. UNODC.org. Recuperado el 23 de diciembre de 2022. Disponible en www.unodc.org/documents/treaties/UNTOC/Publications/TOC%20Convention/TOCebook-s.pdf.

Alternativas para el transporte humanitario de refugiados y migrantes en el Perú

EQUIPO DE TRABAJO OIM PERÚ

Michelle **Pazmiño Vásquez**

Pablo **Peña Meza**

Joel **Romero Castañeda**

CONSULTORES OIM PERÚ

ANTROPROYECTOS S.C.

DISEÑO Y DIAGRAMACIÓN

Solvima Graf S.A.C.

KIPU VISUAL S.A.C.

Hecho en el depósito legal en la
Biblioteca Nacional del Perú N° 2023-02619

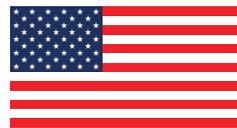
Primera edición: marzo 2023

Tiraje: 1000 ejemplares

Lima - Perú



CON EL APOYO FINANCIERO DE:



Misión en el Perú
Calle Miguel Seminario 320, San Isidro
Central Telefónica: (511) 633-0000
peru.iom.int