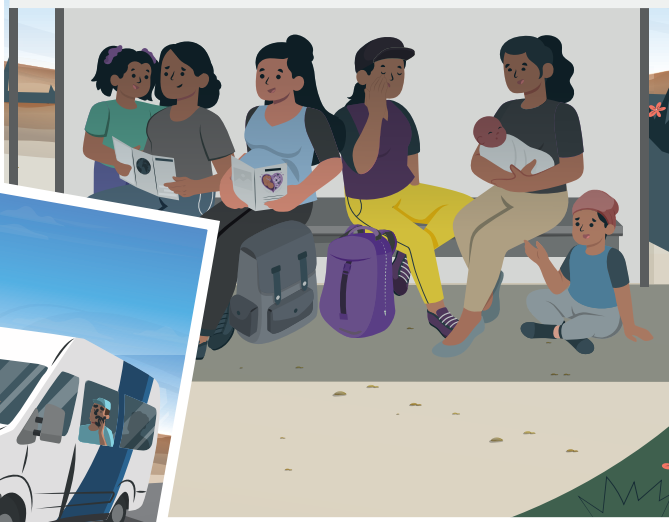
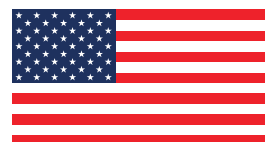


# LOS RIESGOS Y LAS OPORTUNIDADES PARA EL TRANSPORTE DIGNO Y SEGURO DE REFUGIADOS Y MIGRANTES EN EL PERÚ 2023



CON EL APOYO FINANCIERO DE:



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](http://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. Los riesgos y las oportunidades para el transporte digno y seguro de refugiados y migrantes en el Perú. OIM, Perú.**

---

Hecho el depósito legal en la  
**Biblioteca Nacional del Perú N° 2023-02627**  
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 \(CC BY-NC-ND 3.0 IGO\)](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/igo/legalcode).\*

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.

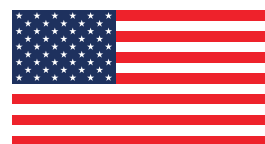
Autorizaciones: Las solicitudes para la utilización comercial u otros derechos y autorizaciones deberán enviarse a [publications@iom.int](mailto:publications@iom.int).

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

# LOS RIESGOS Y LAS OPORTUNIDADES PARA EL TRANSPORTE DIGNO Y SEGURO DE REFUGIADOS Y MIGRANTES EN EL PERÚ



CON EL APOYO FINANCIERO DE:





# ÍNDICE

<b>1. Resumen</b>	1
<b>2. Antecedentes</b>	1
<b>3. Conceptos clave</b>	2
<b>4. Amenazas y oportunidades en el tránsito por vías de larga distancia</b>	2
4.1 Amenazas en el tránsito por vías de larga distancia	2
4.2 Oportunidades en el tránsito por vías de larga distancia	4
<b>5. Amenazas y oportunidades del tránsito por vías locales</b>	6
5.1 Amenazas en el tránsito por vías locales	6
5.2 Oportunidades en el tránsito por vías locales	6
<b>6. Perfiles diferenciados para la asistencia al desplazamiento</b>	7
<b>7. Requisitos para movilización en el Perú</b>	8
<b>8. Rutas de protección para población migrante en situación de extrema vulnerabilidad</b>	9
8.1. Niños, niñas y adolescentes en situación de desprotección familiar	9
8.2. Sobrevivientes/víctimas de violencia basada en género (VBG), violencia familiar y/o sexual	9
8.3. Víctimas de trata de personas	10
<b>9. Gestión de transporte humanitario</b>	11
9.1. Gestión del transporte humanitario para población migrante con condición migratoria regular en situación de vulnerabilidad	12
9.2. Gestión del transporte humanitario para población migrante en condición migratoria irregular en situación de extrema vulnerabilidad	12
9.3. Gestión del transporte humanitario para población migrante en condición migratoria irregular	13
<b>10. Principios transversales</b>	14
<b>11. Conclusiones y recomendaciones</b>	15
<b>12. Futuros pasos</b>	16
<b>13. Referencias</b>	17



## ÍNDICE DE CUADROS

**Cuadro 1. Tipos de transporte humanitario**

2

## ÍNDICE DE FIGURAS

**Figura 1. Temperaturas altas en la costa peruana**

3

**Figura 2. Riesgos de no usar rutas y servicios formales**

3

**Figura 3. Intervenciones en las rutas**

4

**Figura 4. Transporte en la frontera**

5

**Figura 5. Servicios y necesidades en torno al transporte**

13





## 1. RESUMEN

En este texto, se hace un recuento de las principales amenazas y oportunidades para el tránsito en las vías nacionales, departamentales y locales en el Perú. Para ello, se presentan los requisitos para la movilización en el Perú, los procedimientos para la regularización del movimiento migratorio y las rutas de protección

a las que tiene acceso esta población. Además, se bosquejan los modelos para la gestión para el transporte humanitario y los lineamientos para asegurar que los derechos de la población migrante no se vean vulnerados durante este proceso.

## 2. ANTECEDENTES

América Latina y el Caribe actualmente experimentan el mayor flujo de personas refugiadas y migrantes en su historia. Según la Plataforma R4V, “más de seis millones de personas refugiadas y migrantes de Venezuela han abandonado su país de origen y más de cinco millones han sido acogidas en la región” (R4V, 2022). Se espera que la migración venezolana aumente y que persista el movimiento irregular de la población, a pesar de la reapertura de fronteras y a la relativa relajación de las restricciones de entradas relacionadas al contexto de pandemia en la región (R4V, 2022).



La migración hacia Perú de población venezolana ha estado marcada por el acelerado desmejoramiento de las condiciones básicas de vida y de oportunidades en su país de origen (Pereyra et al., 2022, Cavagnoud 2021). En este sentido, se trata de una migración de

supervivencia, ya que las personas que llegan o se movilizan por el país lo hacen huyendo de un escenario donde no pueden satisfacer sus necesidades básicas (Cavagnoud 2021; Borios 2021).

El Transporte Humanitario, definido por la plataforma R4V, “pretende garantizar una movilidad humana digna y segura que asegure el bienestar físico y el acceso a servicios de transporte básicos basados en normas mínimas centradas en la prevención y la mitigación de riesgos de protección, de salud y otros riesgos físicos” (R4V, 2022, p.47). Desde esta comprensión, la ausencia de transporte humanitario en el Perú agrava la situación de vulnerabilidad en la que se encuentran las personas refugiadas y migrantes venezolanas, agravando de este modo una serie de riesgos y necesidades insatisfechas.

### 3. CONCEPTOS CLAVES

Cuadro 1. Tipos de transporte humanitario

<p>Traslado de larga distancia</p> 	<p>El transporte de larga distancia es el que se da dentro del país, pero fuera del área intraurbana o aquel que busca alcanzar el siguiente país en la ruta migratoria.</p> <p>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 usando medios formales de transporte. 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).</p>
<p>Traslado local</p> 	<p>El transporte local se da dentro del área intraurbana.</p> <p>La población migrante o refugiada puede no requiere contar con documentación o cumplir con requisitos legales para su desplazamiento local usando los medios de transporte disponibles, tanto formales como informales. Estos viajes, de manera general, se contemplan bajo motivaciones como: acceso a servicios públicos, transporte hacia centros de trabajo, y otros.</p>

### 4. AMENAZAS Y OPORTUNIDADES EN EL TRÁNSITO POR VÍAS DE LARGA DISTANCIA

#### 4.1 AMENAZAS EN EL TRÁNSITO POR VÍAS DE LARGA DISTANCIA

La migración de la población venezolana hacia los países vecinos (Ecuador, Perú y Chile), se da principalmente en condiciones irregulares, evitando los controles migratorios donde se solicita visa, pasaporte u otro tipo de documentación, por lo que las amenazas identificadas pueden ser:

- Riesgo de que durante el tránsito entre fronteras sean objeto de discriminación, violencia u otros por parte de operadores estatales en terreno.

- Una amenaza a la salud y la vida de las personas migrantes con estado irregular es el factor ambiental, ya que por evadir controles se ven obligados a transitar por áreas desérticas o de frío extremo. Tal es el caso de Tacna o Tumbes en la costa, Madre de Dios en la selva, o Puno en la sierra, regiones fronterizas donde las personas pernoctan y no tienen dónde protegerse de las condiciones climáticas propias de esos lugares, comprometiendo así su integridad física e incluso su vida.



Temperaturas altas en la costa peruana. | © OIM Perú 2023

- Un factor condicionante que vuelve a las personas en movilidad aún más vulnerables es viajar con niños, niñas y adolescentes, trasladarse en estado de gestación o tener una discapacidad o problemas de salud que dificulten la movilidad.
- Otra amenaza es que, dado que los requisitos para pasar la frontera de manera regular implican una serie de documentos que no siempre posee la población migrante por problemas que acarrear desde su propio país de origen, e inclusive por la forma que salieron de Venezuela, su situación los expone a acudir a transporte informal (muchas veces en vehículos no destinados al transporte de pasajeros); o a traficantes o 'coyotes', quienes prácticamente negocian y someten a las personas altamente vulnerables a situaciones de violencia, robo, maltrato e incluso trata de personas.



Riesgos de no usar rutas y servicios formales. | © OIM Perú 2023

- Por último, para llegar a la frontera, el transporte interno implica una gran travesía donde, de las opciones de transporte formal o informal, la mayor parte de la población migrante opta por transporte informal debido a su bajo costo y a que por lo general no existe control documental. El riesgo que implica la movilidad interna hasta llegar a frontera radica en que siempre existe la posibilidad de que se pase por un control, y al no contar con la documentación pertinente como el Carné de Extranjería, Carné de Permiso Temporal de Permanencia (CPP) o un Carné de Solicitante de Refugio, la persona podría ser retenida.



Intervenciones en las rutas. | © OIM Perú 2023

## 4.2 OPORTUNIDADES EN EL TRÁNSITO POR VÍAS DE LARGA DISTANCIA

Dado el contexto y resultados del estudio se identifican las siguientes oportunidades:

- Aprovechar las redes de amigos, familiares y conocidos de las personas venezolanas en situación de movilidad humana que les ha permitido desarrollar formas de conectarse a través de recomendaciones de ciertas empresas de transporte, que brindan estos servicios a la población venezolana y a bajo costo. Asimismo, 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.
- El Estado peruano reconoce la vulnerabilidad mayor en la que puedan estar las personas en estas condiciones, para quienes ha garantizado su ingreso sin visa según la Resolución de Superintendencia Nacional de Migraciones, Resolución de Superintendencia N°000177-2019:

# LO QUE DEBES SABER PARA TRANSPORTARTE EN LA FRONTERA

SI VIAJAS ENTRE FRONTERAS, TEN EN CUENTA ESTOS DOCUMENTOS SOLICITADOS POR LAS AUTORIDADES PERUANAS:



## POR RAZONES HUMANITARIAS

CÉDULA DE IDENTIDAD, SIN EXIGENCIA DEL PASAPORTE.

- MENORES DE EDAD EN TRÁNSITO HACIA EL PERÚ PARA REUNIRSE CON SUS PADRES Y NO CUENTEN CON CÉDULA DE IDENTIDAD O PASAPORTE SINO ÚNICAMENTE PARTIDA DE NACIMIENTO.
- MAYORES DE EDAD EN TRÁNSITO HACIA EL PERÚ PARA REUNIRSE CON SU NÚCLEO FAMILIAR RESIDENTE EN PERÚ.
- MAYORES DE EDAD EN SITUACIÓN DE EXTREMA VULNERABILIDAD EN TRÁNSITO HACIA EL PERÚ.
- MUJERES EMBARAZADAS EN SITUACIÓN DE EXTREMA VULNERABILIDAD EN TRÁNSITO HACIA EL PERÚ.
- ADULTOS MAYORES, DE MÁS DE 60 AÑOS, EN TRÁNSITO HACIA EL PERÚ.



TE RECOMENDAMOS PORTAR COPIAS O DIGITALIZAR TUS DOCUMENTOS Y ENVIARLOS POR CORREO ELECTRÓNICO PARA PREVEER PÉRDIDAS O ROBOS DE DOCUMENTOS.

## CON CALIDAD MIGRATORIA TEMPORAL O RESIDENTE:

- PASAPORTE ORDINARIO VENEZOLANO VIGENTE, POR VENCER O VENCIDO.
- VISA CORRESPONDIENTE, OTORGADA POR UNA OFICINA CONSULAR PERUANA.



## CON CALIDAD MIGRATORIA RESIDENTE, EN SU VERSIÓN HUMANITARIA:

- PASAPORTE ORDINARIO VENEZOLANO VIGENTE, POR VENCER O VENCIDO.
- PARTIDA DE NACIMIENTO VENEZOLANA, EN EL CASO DE MENORES A NUEVE (09) AÑOS DE EDAD.
- VISA HUMANITARIA VIGENTE, OTORGADA POR UNA OFICINA CONSULAR PERUANA.

\* ESTA NORMATIVA ES VÁLIDA PARA MIGRANTES VENEZOLANOS. LA NORMATIVA PUEDE VARIAR DE ACUERDO A LA NACIONALIDAD.

FUENTE: RESOLUCIÓN DE LA SUPERINTENDENCIA DE MIGRACIONES N° 000177-2019



Elaboración: © OIM Perú 2023

- El acceso a servicios de salud, educación y protección por parte de niñas, niños y adolescentes es de su interés superior. Las organizaciones humanitarias pueden abogar en favor de la progresiva erradicación de trabas burocráticas que les impidan valerse de este derecho, incluidas aquellas para la provisión de transporte. Asimismo, la separación de la niña, niño o adolescente de sus padres o cuidadores solo puede ser una medida

excepcional, que debe ser justificada en el interés superior de estos.

- Desarrollar y potenciar un modelo de gestión de transporte humanitario sustentado en el marco legal internacional con la cooperación de organismos internacionales y asociación con los países de la región, pues a partir de ello se puede promover la defensa de los derechos de las personas en movilidad humana.

## 5. AMENAZAS Y OPORTUNIDADES DEL TRÁNSITO POR VÍAS LOCALES

### 5.1 AMENAZAS EN EL TRÁNSITO POR VÍAS LOCALES

Con relación al tránsito por vías locales, la situación es más igualitaria comparando la población venezolana en condiciones regulares con quienes están en condiciones irregulares, incluso es pertinente señalar que todos tienen las mismas alternativas de movilidad que la población peruana, puesto que no existen tarifas diferenciadas ni control de documentos habilitantes para el uso del servicio. Por tanto, las tres poblaciones mencionadas presentarían las mismas oportunidades y amenazas. Bajo este contexto, como amenazas podríamos identificar las siguientes:

- Una constante amenaza que no se relaciona con el tema de acceso al servicio de transporte local, pero que expone a las personas venezolanas es la discriminación y xenofobia que se puede generar en estos espacios.
- La diversidad de opciones de transporte local, tales como: buses, combis, metropolitano, tren, mototaxis, y colectivos. Si bien es para uso general de la población, las brechas se acentúan ya que el acceso a estas alternativas está condicionado por su capacidad de gasto y disponibilidad de recursos económicos, lo que implica riesgos en términos de seguridad dependiendo del transporte utilizado con mayor frecuencia, y dependiendo de las distancias a recorrer, lo que también determina sus costos habituales. Asimismo, optan por priorizar sus gastos, y usan otras alternativas de transporte. Un entrevistado señaló lo siguiente:

*“Ellos (la población migrante venezolana) caminan o usan buses por un tema de recursos. Ellos piensan: ‘compro algo de comer o 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).

- Otro aspecto que puede considerarse una amenaza está relacionado con la calidad del

transporte público local en Perú, que tiene aún diversos puntos de mejora para proveer un servicio que salvaguarde la accesibilidad, integridad y salud de las personas, principalmente quienes tienen alguna condición de especial vulnerabilidad.

### 5.2 OPORTUNIDADES EN EL TRÁNSITO POR VÍAS LOCALES

- Menor riesgo para la libre movilidad por su condición migratoria irregular, por lo que el acceso al transporte público puede estar garantizado sin diferenciaciones; ni en accesibilidad ni en costo.
- La calidad del servicio es homogénea tanto para peruanos como para la población migrante, por tanto, como se había señalado antes, también los aspectos negativos sobre la calidad del transporte público los terminaría afectando.
- Un aspecto positivo, que se vuelve a evidenciar, pero ahora en el tránsito por vías locales, se refiere a la reunificación familiar y redes de amigos o conocidos. Estas redes brindan soporte y acompañamiento, y en el caso de transporte local brinda también información y servicios 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 reparto a domicilio en motos lineales en la ciudad de Lima.
- Existe normativa para prevenir y sancionar la no inclusión de población discapacitada en el transporte local. Las empresas de transporte urbano formales están obligadas a brindar un servicio accesible para esta población, como es la designación de asientos reservados de uso exclusivo, y están prohibidas de discriminar o no prestar el servicio a personas con este tipo de condiciones.

## 6. PERFILES DIFERENCIADOS PARA LA ASISTENCIA AL DESPLAZAMIENTO



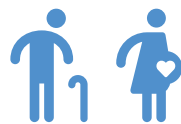
Perfil: Grupo 1

El primer grupo incluye a niños, niñas y adolescentes (NNA) en situación de desprotección familiar, sobrevivientes/víctimas de violencia basada en género (VBG) y víctimas de trata de personas, que se encuentran dentro de los sistemas de protección estatal. 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. Existen grandes dificultades, así como riesgos a la seguridad e integridad, en brindar la asistencia al transporte a quienes no se encuentren dentro de este flujo de protección estatal, tanto para los refugiados y migrantes como para los actores humanitarios.



Perfil: Grupo 2

El segundo grupo está conformado por población vulnerable que cuenta con una calidad migratoria regular, es decir, con un Carné de Extranjería o CPP. El grupo está compuesto por mujeres, NNA acompañados/as y población LGTBIQ+. Otro perfil incluido en este grupo son personas con discapacidad, las cuales tienen más dificultades para movilizarse, dependiendo de su discapacidad y sus reducidas posibilidades de encontrar entornos seguros y adecuados de movilidad a pesar de contar con una calidad migratoria regular. Personas en situación de pobreza y pobreza extrema pueden también ser incluidas en este grupo, al igual que personas de la tercera edad y personas con enfermedades crónicas.



Perfil: Grupo 3

El tercer grupo está compuesto por personas en situación de vulnerabilidad, no comprendidas en el grupo 1, pero sin una calidad migratoria. Los perfiles reconocidos por el estado como personas en situación de vulnerabilidad son los siguientes: personas con grave enfermedad, personas en situación de pobreza y extrema pobreza, adultos mayores, niñas, niños y adolescentes acompañados, mujeres embarazadas, personas con discapacidad, personas pertenecientes a pueblos indígenas y tribales, desplazados forzados, personas que sufren discriminación, población LGTBIQ+ y otros que requieren protección en atención a una afectación o grave amenaza a sus derechos fundamentales.



Perfil: Grupo 4

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

## 7. REQUISITOS PARA MOVILIZACIÓN EN EL PERÚ

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. Se exige que los extranjeros presenten su Carné de Extranjería, Carné de Permiso Temporal de Permanencia o su Pasaporte para poder acceder a los servicios de transporte entre ciudades. Los menores de 18 años tienen que viajar acompañados de sus padres o cuidadores, y se exige del Documento Nacional de Identidad (en caso cuenten con este), partida de nacimiento, y permiso notarial en caso viajen con cuidadores

Se debe recordar que el ingreso de nacionales venezolanos sin pasaporte ni visado por razones humanitarias es permitido en caso se tratase de: (i) menores de 18 años 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 18 años en tránsito hacia el Perú para reunirse con su núcleo familiar residente en Perú, (iii) mayores de 18 años 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. Es necesario incidir en la regularización y la obtención de calidades migratorias por parte de este grupo.

Las organizaciones humanitarias deberán articular con las entidades públicas competentes para asistir al traslado y el acompañamiento de NNAs con necesidad de acceso a salud, educación o protección (en virtud de su interés superior); personas vulnerables que se encuentran dentro de los sistemas de protección estatal (como las víctimas de VBG, de trata de personas, NNAs en desprotección) sin regularización migratoria. Estos movimientos deben estar amparados en la normativa nacional vigente, y estar sustentados y documentados.



## 8. RUTAS DE PROTECCIÓN PARA POBLACIÓN MIGRANTE EN SITUACIÓN DE EXTREMA VULNERABILIDAD

### 8.1. 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 realiza también un trabajo coordinado con la Superintendencia Nacional de Migraciones (Migraciones) para evaluar el otorgamiento de la calidad migratoria especial para los NNA. 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). De no existir una UPE en el territorio, este rol es asumido por los Juzgados de Familia.

### 8.2. SOBREVIVIENTES/VÍCTIMAS DE VIOLENCIA BASADA EN GÉNERO (VBG), VIOLENCIA FAMILIAR Y/O SEXUAL

Un segundo perfil que cuenta con una ruta de protección vigente son mujeres o integrantes de un grupo familiar (hijos, hijas, abuelos, etcétera) que se vean afectadas por algún hecho de violencia física, psicológica, sexual, económica o patrimonial. En caso de que 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).

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, Carné de Permiso Temporal de Permanencia (CPP), 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, aunque no exista posesión de documentos, esto no constituye una barrera para su atención integral (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 su recuperación.
- Formato decadactilar de la persona extranjera, cuando el sistema de Migraciones no lo tenga.
- 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).

### 8.3. VÍCTIMAS DE TRATA DE PERSONAS

Un tercer y último perfil con rutas definidas de protección está compuesto por víctimas de trata de personas, los/as cuales fueron transportados, acogidos, recibidos o retenidos por fines diversos, dentro del territorio nacional. Algunos de los indicios de que una persona se encuentra frente a un posible caso de trata, son: niños, niñas y adolescentes acompañados por adultos que no pueden demostrar filiación; 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. 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 Policía Nacional del Perú (PNP) (OIM & Migraciones, 2021b). 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).

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. En caso de ser necesario, Migraciones le otorgará la “Calidad Migratoria Especial Residente” tras la presentación de:

- Un documento de identidad o documento de viaje. En caso de que la persona no cuente con documento de identidad, deberá tramitar su “Registro Consultar” ante el consulado correspondiente.

Documento de inicio del proceso de la Fiscalía por el delito de trata, donde consignen a la persona como presunta víctima

## 9. GESTIÓN DE TRANSPORTE HUMANITARIO

Según la plataforma R4V, existen distintas modalidades para la provisión de un transporte digno y seguro en favor de la población refugiada y migrante. En la siguiente tabla puede visualizar algunas de ellas:

<p><b>Transferencias monetarias</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Las transferencias monetarias permiten agilizar procesos y que las personas migrantes tengan la autonomía de gestionar sus recursos.</li> <li>• Sin embargo, puede resultar riesgoso, 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.</li> <li>• Esta herramienta se podría implementar si se socializa la información de uso adecuado, cumplimiento de normas y se realizara una declaración jurada sobre la utilización del dinero.</li> </ul>
<p><b>Cupón cerrado</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se realiza mediante la entrega de un cupón canjeable con un pasaje.</li> <li>• Ayuda a controlar que los recursos de la organización sean destinados específicamente en la provisión del transporte</li> <li>• Se pueden generar mecanismos para asegurar que las empresas de transporte legales se comprometan a minimizar riesgos a la seguridad y dignidad de las personas, informar de manera adecuada sobre sus servicios a los usuarios y asegurarse de que las personas correctas utilicen el transporte.</li> <li>• Se puede realizar un seguimiento a la empresa de transporte por parte de la organización, para que se cumpla el convenio.</li> <li>• Puede entregarse a la par de un pocket money que sirva para otros gastos asociados al viaje.</li> </ul>
<p><b>Boletos de viaje</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Este mecanismo es una opción atractiva y viable, ya que afianza precios, rutas, servicio de calidad, seguridad, conocimiento de rutas. Además, permite un mejor control de gastos internos.</li> <li>• Se pueden generar mecanismos para asegurar que las empresas de transporte legales se comprometan a minimizar riesgos a la seguridad y dignidad de las personas, informar de manera adecuada sobre sus servicios a los usuarios y asegurarse de que las personas correctas utilicen el transporte.</li> <li>• Se puede realizar un seguimiento a la empresa de transporte por parte de la organización, para que se cumpla el convenio.</li> <li>• Puede entregarse a la par de un pocket money que sirva para otros gastos asociados al viaje.</li> </ul>
<p><b>Transporte humanitario mediante flota propia o alquilada</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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 aseguraría el cumplimiento de la norma y de los servicios durante el traslado.</li> <li>• Podría significar más seguridad para las personas que hayan sido víctimas de algún tipo de violencia o afectación.</li> <li>• Debería tener un acompañamiento constante para que funcione de manera adecuada.</li> <li>• Se debe analizar su viabilidad en cuanto a costos y disponibilidad de recursos para su sostenibilidad.</li> </ul>

De optar por cupones de viaje restringido o boletos de viaje, se sugiere que las organizaciones humanitarias tomen en cuenta la “Guía de evaluación: estándares mínimos para la contratación de proveedores de servicios para la ejecución de actividades de transporte humanitario”, publicado por el R4V a finales del 2022: <https://www.r4v.info/es/document/guia-de-evaluacion-estandares-minimos-para-la-contratacion-de-proveedores-de-servicios>. Es necesario contar con criterios de selección que tomen en cuenta la dignidad y los derechos humanos de los beneficiarios, y la transparencia de la empresa proveedora; para minimizar riesgos a la seguridad física y emocional y a la protección de los grupos vulnerables, así como aquellos relacionados a las operaciones de la propia organización.

### 9.1. GESTIÓN DEL TRANSPORTE HUMANITARIO PARA POBLACIÓN MIGRANTE CON CONDICIÓN MIGRATORIA REGULAR EN SITUACIÓN DE VULNERABILIDAD

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, como: Carné de Extranjería, CPP, u otros permisos. Las organizaciones humanitarias interesadas en proveer transporte humanitario de impacto y en línea con el principio de acción sin daño, pueden optar por cualquiera de las tres diferentes opciones/mecanismos de asistencia al desplazamiento del grupo 1 y 2. Cada modalidad tiene aspectos positivos y negativos que deberán ser cuidadosamente evaluados por los encargados de la gestión de caso.

### 9.2. GESTIÓN DEL TRANSPORTE HUMANITARIO PARA POBLACIÓN MIGRANTE EN CONDICIÓN MIGRATORIA IRREGULAR EN SITUACIÓN DE EXTREMA VULNERABILIDAD

La asistencia al desplazamiento y provisión de transporte humanitario para el grupo 3 debe ser articulada con la SUTRAN y otras entidades competentes, como: Ministerio de Salud (MINSA), Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables (MIMP), PNP, entre otros. Es necesario establecer canales de derivación de

casos, seguimiento a necesidades de reunificación familiar, entre otras acciones de soporte. 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 infante, y los dispositivos diseñados para la protección de grupos específicos de población vulnerable como población LGTBQ+, personas con discapacidad, entre otros.

Para casos de personas vulnerables que se encuentran dentro de las rutas de protección estatal, será necesario una coordinación estrecha con los funcionarios y operadores encargados de hacer seguimiento al caso, y brindar la asistencia siempre que exista una documentación o comunicación formal de respaldo. De requerirse, los actores humanitarios también deben velar por la presencia de una escolta que su conformación sea sensible según el tipo de caso que se está asistiendo. Idealmente, este grupo de compañía debe ser liderado por operadores de entidades públicas encargadas de la protección. Las organizaciones humanitarias también deben brindar las facilidades para el traslado de estos funcionarios de escolta.

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 formal. Así, es necesario recordar que la migración requiere de un tratamiento focalizado y acorde a las limitaciones de las diferentes instancias gubernamentales de los países de procedencia. Por otro lado, hace falta también poder generar abogacía para que se otorgue algún tipo de constancia de ingreso regular, así como vías ágiles de obtención de regularización migratoria 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.



Servicios y necesidades en torno al transporte. | © OIM Perú 2023

### 9.3. GESTIÓN DEL TRANSPORTE HUMANITARIO PARA POBLACIÓN MIGRANTE EN CONDICIÓN MIGRATORIA IRREGULAR

Las personas sin una calidad migratoria regular y que no se encuentran en una situación de vulnerabilidad más allá de su condición de migrante ven dificultado su acceso a la compra de boleto de viaje en empresas de transporte formales. Sus opciones para acceder a servicios preferenciales para su regularización migratoria son reducidas, viéndose afectados por requisitos documentarios estrictos y multas por exceso de permanencia. 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.

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. Es necesario generar alianzas con la SUTRAN y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, para diseñar mecanismos que permitan el acceso de este grupo al uso del 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.

## 10. PRINCIPIOS TRANSVERSALES

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. 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. Por todo lo mencionado con anterioridad, 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

# 11. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

## CONCLUSIONES

- Se puede observar en el estudio que la población que no ha logrado regularizar su condición migratoria está expuesta a riesgos donde su integridad está afectada seriamente y son pocos los que acuden a entes de control para recibir asesoría y ayuda sobre el tránsito de larga distancia, por el temor a ser deportados al no contar con la documentación en regla.
- La alternativa más utilizada por la población migrante venezolana en condición migratoria irregular para el tránsito por vías de larga distancia es la informal, que muchas veces está asociada con actos ilícitos que derivan en robo, maltrato y abusos.
- Por la falta de exigencia respecto a la portación de visa o pasaporte de grupos vulnerables, como niños y niñas, adultos mayores, personas con discapacidad y mujeres en periodo de gestación (Resolución de Superintendencia N°000177-2019), estos grupos suelen estar más expuestos a los riesgos antes mencionados.
- Acceso igualitario tanto para migrantes regulares como irregulares en situación de vulnerabilidad en servicio de transporte público de tránsito por vías locales.
- El uso de diferentes alternativas de transporte por vías locales está condicionado por los recursos económicos de los que dispone la población migrante.
- Formación de redes de apoyo entre migrantes venezolanos que facilitan la comprensión del uso del transporte local.

## RECOMENDACIONES

- Poner a disposición sistemas de información respecto a los procesos de migración para mejorar el tránsito de larga distancia, aprovechando las redes y canales de comunicación que existen dentro de la población en movilidad.
- Informar sobre las alternativas legales para cruzar frontera dependiendo de la legislación del país receptor.
- Alertar sobre el riesgo al que se exponen las personas pertenecientes a grupos vulnerables, generando campañas que socialicen y den cuenta de las consecuencias de optar por el transporte informal.
- Fortalecer las redes de apoyo entre la población migrante, brindándoles espacios para que generen información dentro de su comunidad.

## 12. FUTUROS PASOS

1. Recopilar y difundir información actualizada, confiable y clara sobre opciones de transporte y rutas de larga distancia y locales.
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.
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.
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).
5. Promover procesos de sensibilización en género, atención especial a personas con discapacidad y personas de la tercera edad a operadores en terreno del sector público y actores humanitarios.



## 13. REFERENCIAS

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>.

International Organization for Migration (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](https://peru.iom.int/sites/g/files/tmzbdl951/files/documents/diagnostico-tacna-publicar_0.pdf).

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. pp. 47-79.

Migraciones

2021 Regularización migratoria. Disponible en [www.gob.pe/14190-regularizacion-migratoria-regularizar-situacion-migratoria-para-extranjeros-mayores-de-edad](http://www.gob.pe/14190-regularizacion-migratoria-regularizar-situacion-migratoria-para-extranjeros-mayores-de-edad).

MIMP

n.d. Unidad de Protección Especial (UPE). Ventana virtual para la Integración Migratoria. Disponible en <https://www.mimp.gob.pe/direcciones/dgna/contenidos/articulos.php?codigo=15>.

MIMP

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](http://www.gob.pe/institucion/conadis/informes-publicaciones/223512-ley-general-de-la-persona-con-discapacidad-y-su-reglamento).

MIMP

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](http://www.mimp.gob.pe/webs/mimp/pnaia/pdf/Ley-30466-que-establece-parametros.pdf).

OIM & Migraciones

2021 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>.

OIM & Migraciones

2021b 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>.

R4V

2022 Guía de evaluación: estándares mínimos para la contratación de proveedores de servicios para la ejecución de actividades de transporte humanitario. Disponible en <https://www.r4v.info/es/document/guia-de-evaluacion-estandares-minimos-para-la-contratacion-de-proveedores-de-servicios>.

R4V

2022 Regional refugee and migrant response plan (RMRP) 2023-2024. Disponible en <https://rmp.r4v.info>.

# Los riesgos y las oportunidades para el transporte digno y seguro 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° 2023-02627

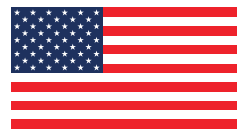
Primera edición: marzo 2023

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](http://peru.iom.int)