



**El Colegio
de la Frontera
Norte**

Retos asociados a la prevención del tráfico ilícito de migrantes
en México

Tesis presentada por

Tania Estefanhy López Domínguez

para obtener el grado de

**MAESTRA EN ESTUDIOS DE MIGRACIÓN
INTERNACIONAL**

Tijuana, B. C., México
2024

CONSTANCIA DE APROBACIÓN

Director de Tesis: Dr. Jesús Javier Peña Muñoz

Aprobada por el Jurado Examinador:

1. Dra. Gabriella Sánchez, lectora
2. Mtro. Mario Cordero Vejar, lector

AGRADECIMIENTOS

Agradezco al Doctor Jesús Peña por su guía y apoyo en esta investigación, a Gabriela Sanchez por compartir todo su conocimiento, por su inspiración y por su amistad, y a Mario Cordero por su confianza, por su liderazgo y por siempre motivarme a crecer.

A mi madre, María Félix con quien estaré eternamente agradecida y porque gracias a ella soy y seré siempre una mejor persona.

A mi padre y mis hermanos Alma, Karina, Andrés, Nancy y Joselin por la vida y el amor compartidos.

A mi novio Anestis, por su amor, compañía y apoyo incondicional en mi camino personal y profesional.

A mis amigos, Loany, Mildred, Marissa, María Luisa y Oscar por todo su apoyo, escucha, por su amor y por el camino que seguimos recorriendo juntos.

RESUMEN

Ante la carencia de modalidades para migrar de manera segura y regular, las personas migrantes recurren a redes tráfico o grupos delictivos organizados que ofrecen servicios para facilitar los cruces fronterizos a un alto costo y enfrentado grandes peligros. En este contexto, México, como principal país de origen, tránsito y destino de los flujos migratorios hacia Estados Unidos, enfrenta una serie de retos para identificar, prevenir, investigar y judicializar el delito de tráfico ilícito de migrantes, así como para atender y brindar protección a las personas migrantes objeto de este delito y posibles víctimas de delitos conexos. Con base en entrevistas a informantes clave y la aplicación de un cuestionario a actores involucrados en la atención de casos de tráfico ilícito, se identificaron una serie de retos en tres niveles: conocimientos, capacidades institucionales y coordinación interinstitucional. Lo cual explica el hecho de que en México no exista una adecuada identificación de delito por parte las autoridades que fungen como primeros respondientes; que no sean claros los procedimientos que las diferentes instancias y autoridades deben llevar a cabo para investigar y legislar el delito, asistir y proteger a personas objeto de tráfico ilícito de migrantes; y finalmente, que no exista una adecuada coordinación para asistir y proteger a personas objeto de tráfico ilícito de migrantes víctimas de delitos conexos.

Palabras Clave: tráfico ilícito de migrantes, migrantes objeto de tráfico, retos para la prevención, negocio de la migración, México.

ABSTRACT

In the absence of ways to migrate in a safe and regular manner, migrants resort to smuggling networks or organized criminal groups that offer services to facilitate border crossings at a high cost and great danger. In this context, Mexico, as the main country of origin, transit, and destination of migratory flows to the United States, faces a series of challenges to identify, prevent, investigate and prosecute the crime of smuggling of migrants, as well as to attend to and provide protection to migrants who are the target of this crime and possible victims of related crimes. Based on interviews with key informants and the application of a questionnaire to actors involved in dealing with smuggling cases, a series of challenges were identified at three levels: knowledge, institutional capacities, and inter-institutional coordination. This explains the fact that in Mexico there is no adequate identification of the crime by the authorities that act as first responders; that the procedures that the different agencies and authorities must carry out to investigate and prosecute the crime, assist and protect smuggled migrants are not clear; and finally, that there is no adequate coordination to assist and protect smuggled migrants who are victims of related crimes.

Key words: smuggling of migrants, smuggled migrants, prevention challenges networks, business of migration, México.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	2
Justificación	4
CAPÍTULO 1. ESTADO DEL ARTE - CONTEXTO DEL TRÁFICO ILÍCITO DE MIGRANTES EN MÉXICO	8
1.1 Definición y elementos constitutivos del tráfico ilícito de migrantes	9
1.2 Flujos migratorios	13
1.3 Modus Operandi	20
1.4 Actores y roles involucrados en las operaciones de tráfico	27
1.5 Modalidades del tráfico ilícito de migrantes	32
1.6 Rutas Migratorias	35
1.6 Dimensión Financiera del delito de tráfico ilícito de migrantes	42
1.7 Circunstancias agravantes	45
CAPÍTULO 2. MARCO TEORÍCO Y CONCEPTUAL	48
2.1 Antecedentes teóricos sobre el estudio de la migración internacional	50
2.1.1 La Teoría Neoclásica	50
2.1.2 La Nueva Teoría Económica de la Migración	51
2.1.3 La Teoría de los Mercados de Trabajo Duales	51
2.1.4 La Teoría del Sistema Mundial	52
2.1.5 La Teoría de las Redes Migratorias	53
2.1.6 La Teoría de la Causalidad Acumulativa	54
2.2 Enfoque teórico de la industria de la migración	56
2.3 Teoría de las redes migratorias	62
2.4 Perspectiva teórica de la agencia migrante	64
CAPÍTULO 3. METODOLOGÍA, ANÁLISIS Y PRESENTACIÓN DE RESULTADOS	66
3.1 Estrategia Metodológica	66
3.2 Análisis de resultados	71
3.2.1 Conocimientos en materia de tráfico ilícito de migrantes y su correlación con delitos conexos en México	72

3.2.2 Capacidades institucionales para la identificación y atención de casos de tráfico ilícito de personas migrantes.....	78
3.2.3 Coordinación interinstitucional para identificar, prevenir, investigar y judicializar el delito	89
CAPITULO 4. CONCLUSIONES	97
REFERENCIAS.....	104
ANEXOS.....	116

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1.1 Elementos constitutivos y conductas afines al tráfico ilícito de migrantes	11
Tabla 1.2 Paquetes ofrecidos para operaciones de tráfico ilícito de migrantes	26
Tabla 1.3 Paquetes y costos de servicios de tráfico ilícito de migrantes.....	44
Tabla 2.1 Modelo de tráfico de migrantes propuesto por John Salt y Jeremy Stein	57
Tabla 3.1 Caracterización de la muestra.....	70
Tabla 3.2 Asignación de códigos para informantes clave	71
Tabla 3.3 Identificación de marco normativo en materia de TIM por personal de FGR, SEMAR e INAMI.....	81
Tabla 3.4 Temas que se consideran deben ser reforzados en materia de tráfico ilícito de migrantes	84

ÍNDICE DE GRÁFICAS

Gráfica 1.1 Personas migrantes en situación migratoria irregular presentadas ante la autoridad migratoria en México.....	19
Gráfica 1. 2 Número de encuentros y detenciones registrados en la frontera sur de Estados Unidos.....	20
Gráfica 3.1 Definición con la que las y los funcionarios identifican el tráfico ilícito de migrantes	73
Gráfica 3.2 Elementos del tráfico ilícito de migrantes que identifican las y los funcionarios ..	74
Gráfica 3.3 Número de funcionarios que identifican un área o unidad en materia de TIM dentro de su institución.....	82
Gráfica 3.4 Nivel de conocimiento que las y los funcionarios dicen tener en materia de tráfico ilícito de migrantes	85
Gráfica 3.5 Retos identificados a nivel institucional en materia de tráfico ilícito de migrantes	87
Gráfica 3.6 Instituciones con las que existe mayor coordinación interinstitucional para la atención del tráfico ilícito de migrantes	92

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1.1 Modelo de Modus Operandi del Tráfico Ilícito de Migrantes propuesto por Salt, J. and Stein, J. en 1997.....	21
Figura 1.2 Estructura operativa de las personas y redes de tráfico ilícito de migrantes.....	28
Figura 1.3 Principales roles dentro de la estructura operativa de las personas y redes de tráfico ilícito de migrantes	30
Figura 1.4 Principales rutas terrestres y marítimas a través del Tapón del Darién	36
Figura 1.5 Principales rutas de tráfico ilícito de migrantes por Centroamérica	37
Figura 1.6 Principales rutas terrestres de tráfico ilícito de migrantes desde México hacia Estados Unidos	39
Figura 1.7 Principales rutas marítimas de tráfico ilícito de migrantes para internarse en México y en Estados Unidos	41

INTRODUCCIÓN

En el contexto actual de la migración global, el tráfico ilícito de migrantes se ha consolidado como un delito de carácter transnacional que afecta a todas las regiones de mundo, atentando contra la soberanía de los Estados y poniendo en riesgo la vida, seguridad y bienestar de las personas migrantes. México, dado su rol histórico como país de origen, tránsito y destino ha visto un incremento en la demanda de servicios de tráfico por parte de las personas migrantes. Las redes de tráfico ilícito de migrantes que ofrecen estos servicios atraviesan su territorio y se conectan a nivel regional y global con dos de los principales corredores migratorios de mayor incidencia delictiva, el de América Central y América del Norte.

La migración entre México y Estados Unidos, así como la contratación de personas traficantes por parte de las personas migrantes no son un fenómeno nuevo. No obstante, durante la última década las dinámicas de la migración en México y hacia Estados Unidos han sufrido importantes transformaciones, caracterizadas por el incremento en los flujos migratorios, la implementación de políticas migratorias restrictivas y de control fronterizo, así como las restricciones impuestas para el cruce de fronteras debido a la Covid-19. En este contexto, como una forma de evadir y hacer frente a estas restricciones las personas migrantes han optado por contratar los servicios de personas traficantes para hacer cruces fronterizos de manera irregular. De ahí que el tráfico ilícito de migrantes como negocio haya ido en aumento.

Consecuencia de lo anterior, en México son cada vez más comunes los eventos y tragedias que involucran a personas migrantes y que evidencian la inadecuada gestión migratoria, la cual se manifiesta en el incremento de la migración irregular sin precedentes, y en el auge de lo que Mármora denomina del “negocio migratorio” en donde se encuentra el tráfico ilícito de migrantes (Mármora, 2010). Ante la carencia de modalidades para migrar de manera segura y regular, las personas migrantes recurren a redes tráfico o grupos delictivos organizados que ofrecen servicios para facilitar los cruces fronterizos a un alto costo y enfrentado grandes peligros. Desde 2018 no solo se ha registrado un importante incremento en los flujos migratorios irregulares entre la frontera de México y Estados Unidos, sino también una multiplicación en las rutas de tráfico ilícito de migrantes por tierra, mar y aire. Estas rutas

son cada vez son más peligrosas, implican altos riesgos de exposición a condiciones de viaje inseguras, peligrosas y de abandono, así como a diversas formas de criminalidad y violencia a manos de grupos armados y del crimen organizado (United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC), 2022).

Dada la naturaleza clandestina de la migración irregular no existen cifras específicas sobre cuántas personas transitaron por las redes de tráfico ilícito en sus procesos migratorios. Sin embargo, se estima que una proporción importante de las personas migrantes depende de éstas, ya sea con el fin de viajar por México, y/o de entrar a los Estados Unidos de manera irregular (UNODC, 2018). Ahora bien, aunque a lo largo del tiempo las redes de tráfico siempre han sabido adaptarse, la implementación de políticas restrictivas y el aumento en los controles fronterizos ha dado lugar a una profesionalización de los servicios de tráfico. Las redes de migración se estructuran y comienzan a involucrar a una gran variedad de actores que participan en distintas actividades de manera permanente u ocasional (Brachet, 2018) con el fin de facilitar el movimiento ilícito de personas, dentro del continente y fuera de él. Aunque en su mayoría estas redes suelen estar fragmentas y descoordinadas (Brachet, 2018), en algunos casos, estas redes pueden llegar a desarrollar nuevos métodos de contrabando y alianzas con el crimen organizado, incluidas las organizaciones de tráfico de drogas, redes de trata de personas, redes de secuestro y otros grupos criminales (Correa, 2022).

En este contexto México, como principal país de origen, tránsito y destino de los flujos migratorios hacia Estados Unidos, enfrenta una serie de retos para identificar, prevenir y judicializar delitos relacionados con la presencia de personas en situación de movilidad como lo es tráfico ilícito de migrantes, así como para atender y brindar protección a las personas migrantes en tránsito objeto de este delito y posibles víctimas de delitos conexos. En primer lugar, no existe una adecuada identificación de delito por parte las autoridades que fungen como primeros respondientes. En segundo lugar, no son claros los procedimientos que las diferentes instancias y autoridades deben llevar a cabo para identificar, asistir y proteger a personas migrantes objeto de tráfico ilícito; y finalmente, no existe una persecución coordinada del delito que culmine en un juicio y con una sentencia para las personas traficantes.

En este sentido, la presente investigación tuvo por objetivo general identificar y analizar cuáles son los principales retos a los que se enfrenta México como país de origen, tránsito y destino en la identificación, prevención, persecución y judicialización del delito de tráfico ilícito de migrantes, así como en la protección de los derechos de las personas migrantes objeto de dicho delito, en particular aquéllas que sean víctimas de delitos conexos.

Derivado de lo anterior, la presente investigación buscó comprender en primer lugar, cuál es el contexto en que se desarrolla y cuáles son las dinámicas de este delito, para luego analizar cómo se identifica el tráfico ilícito de migrantes en México desde una perspectiva institucional, identificando y analizando las capacidades institucionales con las que cuentan de las autoridades que tiene atribuciones para hacer frente a este delito y cómo se coordinan para su atención. Se propusieron las siguientes preguntas de investigación:

- ¿Qué es lo que se conoce del tráfico ilícito de migrantes y con qué información teórica y empírica se cuenta para el estudio de este fenómeno en la actualidad?
- ¿Cuáles son los retos que ha enfrentado el gobierno mexicano para identificar, prevenir, investigar y judicializar de manera oportuna el delito de tráfico ilícito de migrantes en México y cómo esto ha impactado los derechos de las personas migrantes objeto de este delito durante este sexenio y dado el contexto de la migración actual?
- ¿Por qué el estado mexicano durante los últimos seis años no ha logrado dar cumplimiento a las obligaciones contraídas a través del Protocolo contra el tráfico ilícito de migrantes por tierra, mar y aire, el cual complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional?

La hipótesis que se plantea es que, durante los últimos seis años (2018 a 2023) en México la falta de conocimiento de los elementos constitutivos del delito de tráfico ilícito de migrantes por parte de las autoridades que fungen como primeros respondientes, así como la falta de capacidades institucionales y de coordinación institucional dificulta la correcta identificación, prevención e investigación de este delito. En consecuencia, son pocas las carpetas de investigación que inician por este delito y son pocos los casos que se judicializan. Por lo tanto,

a las personas migrantes objeto de este delito y víctimas de delitos conexos no se les garantiza el pleno respeto a sus derechos humanos durante su tránsito por el territorio mexicano.

Justificación

A nivel internacional el tráfico ilícito de migrantes es un delito en auge. En México, aunque no es un fenómeno nuevo, desde 2018 y hasta 2023 los cambios en el contexto migratorio han dado lugar a lo que Lelio Mármora denomina como desgobernabilidad o crisis migratoria (Mármora 2002). Una manifestación concreta de esta crisis ha sido el aumento en la demanda de los servicios de tráfico ilícito por parte de las personas migrantes, para ingresar o transitar por México, y/o de entrar a Estados Unidos de manera irregular. Durante este periodo, han sido cada vez más comunes los eventos e incidentes que involucran la muerte, desaparición y violación a los derechos humanos de personas migrantes (UNODC, 2021). Sin embargo, escasamente se profundiza o se relacionan estos hechos con el delito de tráfico ilícito de migrantes.

Teniendo en cuenta este contexto, la presente investigación abarcó una temporalidad que va desde octubre del 2018 y hasta diciembre de 2023, pues el aumento de los casos de tráfico ilícito de migrantes en México está relacionado a tres factores que tuvieron lugar durante este sexenio. El primero fue el cambio en la política migratoria con la administración de Andrés Manuel López Obrador, que pasó de una política de protección a una de contención. Si bien, al inicio de su mandato Obrador abogó por un enfoque humanitario y de respeto a los derechos humanos, este no fue sostenible ante la llegada de las caravanas migrantes y el aumento de los flujos migratorios. En 2019, y como resultado de la intensa presión por parte de Estados Unidos la actual administración cambió en la práctica su política migratoria a una basada en la detección, detención y deportación de las personas migrantes en situación irregular (Hernández, 2021).

El segundo factor fue el cambio en el perfil y la dinámica de los flujos migratorios en tránsito por México. Desde 2018, con la llegada de las caravanas migrantes compuestas hasta por aproximadamente 10,000 migrantes, y miles de menores no acompañados, se ha producido un aumento significativo de los flujos migratorios irregulares a través de la frontera entre

Estados Unidos y México por tierra, mar y aire. Este se tradujo en la aparición nuevas rutas migratorias cada vez más costosas y peligrosas, la concentración de personas migrantes en las fronteras sur y norte del país, así como la violación a derechos humanos y el aumento de la discriminación hacia las personas migrantes. Cabe mencionar que, desde la irrupción de las caravanas de migrantes en México, las presiones de Estados Unidos fueron constantes, tanto en el sentido de la contención, como en el de que México firmase un acuerdo de tercer país seguro¹. Estas transformaciones conllevan distintos efectos y necesidades en cuanto a la atención de las personas migrantes, incluso respecto de las estrategias de contención de los flujos migratorios.

Finalmente, el tercer factor está relacionado con las políticas migratorias restrictivas implementadas por el gobierno de Estados Unidos: los Protocolos de Protección al Migrante (MPP, por sus siglas en inglés), también conocido como “Quédate en México” y la aplicación del Título 42 en el contexto de la pandemia por Covid-19. Como consecuencia de estas políticas, el sistema de asilo en México se vio rebasado dando lugar a una concentración de aproximadamente 13,000 personas migrantes en ciudades de cruce fronterizo como El Paso, Tijuana, Reynosa, Matamoros, Nuevo Laredo y Piedras Negras (Santos, 2023). Asimismo, ocasionó la sobrepoblación de personas en refugios que proveen de asistencia y protección, y evidenció la falta de capacidades del gobierno para atender de manera integral a las personas migrantes que son más propensas de convertirse en objeto de tráfico ilícito.

Ahora bien, a pesar de que México ha adoptado y adquirido compromisos a nivel internacional para hacer frente al tráfico ilícito de migrantes a través de su incorporación en el diseño e implementación de su política migratoria, hasta ahora no se han obtenido los resultados esperados. Esto se debe a que la política migratoria si bien es explícita a nivel del discurso y en cuanto al marco normativo, en la gestión migratoria cotidiana se ha vuelto cerrada y restrictiva y ha adoptado una modalidad pragmática y coyuntural (Mármora, 2002). Las políticas restrictivas y de control fronterizo mediante las cuales Estados ejercen su soberanía no han

¹ Un acuerdo de este tipo implicaría que las personas solicitantes de asilo ante las autoridades estadounidenses que hubieran pasado antes por el territorio mexicano, serían automáticamente rechazadas, pues considerarían que México es un lugar seguro en el que pudieron haber solicitado protección en primer lugar.

resuelto el problema, solo han generado un aumento de la migración irregular, y por ende más casos de tráfico.

Teniendo en cuenta lo anterior, la presente investigación buscó comprender en primer lugar, cómo se da y cuáles son las dinámicas de este delito, para luego analizar cómo se identifica el tráfico ilícito de migrantes en México desde una perspectiva institucional, identificando y analizando las capacidades institucionales con las que cuentan de las autoridades que fungen como primeros respondientes para hacer frente a este delito.

Si bien existen fuentes de información, estudios y datos que abordan desde diferentes perspectivas el análisis de los fenómenos relacionados con la migración, actualmente son limitadas las investigaciones y los estudios de carácter empírico en materia de tráfico ilícito de migrantes. Del mismo modo son pocas las fuentes de información y los datos existentes que dan cuenta de la complejidad del fenómeno del tráfico ilícito de migrantes a nivel regional y más concretamente en México.

Actualmente la construcción de conocimiento teórico y conceptual sobre el tráfico ilícito de migrantes se enfrenta a lo que Baird y Van Liempt denominaron como una “doble desventaja” (Baird & Van Liempt, 2015). Por un lado, no existe una cohesión a nivel teórico y conceptual respecto a tráfico ilícito de migrantes pues, aunque existe una amplia bibliografía aún no se han logrado explicar y verificar todos los aspectos de este fenómeno (Salt y Hogarth, 2000; citado en Baird & Van Liempt, 2015). Esto se debe a la dificultad para obtener datos, que en su mayoría provienen de fuentes secundarias y no desde la experiencia de las personas traficantes y migrantes, lo cual dificulta la generación de conceptos. En consecuencia, el conocimiento y percepción sobre el tráfico ilícito de migrantes construido a partir de conceptos y datos carentes de evidencia empírica ha dado lugar a interpretaciones equivocadas y sesgadas sobre este fenómeno (Baird & Van Liempt, 2015).

Ahora bien, a partir de las experiencias, del rol y las atribuciones de las autoridades competentes, esta propuesta buscó aportar un análisis de las dinámicas, actores y modalidades que ha adoptado el delito de tráfico ilícito de migrantes en México durante la última década. Por

otro lado, dado que el tráfico ilícito de personas migrantes está todavía invisibilizado y poco documentado, no existe suficiente trabajo empírico que explique cómo es que tiene lugar este fenómeno en México. El presente proyecto pretende identificar y analizar cuáles son los retos que enfrentan las autoridades mexicanas para identificar y judicializar este delito. Del mismo modo, aspira ofrecer un estudio sistemático que sirva como punto de partida para desarrollar propuestas encaminadas al fortalecimiento de capacidades institucionales en el futuro.

A nivel teórico, no son muchos los enfoques que analizan este fenómeno. Comúnmente es visto desde la perspectiva criminológica, pero puede ser estudiado como negocio, como delito, se explica a través de redes o desde la perspectiva de los derechos humanos (Baird & Van Liempt, 2015). En este sentido, esta investigación propone abordar el estudio del tráfico ilícito de migrantes a partir a tres enfoques teóricos principales: a) enfoque teórico de la industria de la migración, b) la teoría de las redes migratorias, c) la perspectiva teórica de la agencia migrante. De cada uno de estos enfoques teóricos se retomará un marco analítico y conceptual que ayude a explicar algún ámbito o dimensión de la complejidad del delito de tráfico ilícito de migrantes.

Finalmente, esta propuesta resulta relevante ya que pretende dar visibilidad a un delito muy complejo cómo es el tráfico dentro del fenómeno de la migración actual, además abona al reconocimiento de la gravedad de este delito a partir de la identificación de los retos que supone en México. Este ejercicio de investigación permitirá comprender que no es suficiente perseguir los delitos relacionados a la migración proporcionando alternativas a corto plazo, sino que es necesario que como parte de una respuesta integral en el combate al tráfico ilícito de migrantes se implementen estrategias para hacer frente a las causas que originan la migración irregular en la región, de lo contrario la demanda de servicios de tráfico ilícito de migrantes solo seguirá en aumento.

CAPÍTULO 1. ESTADO DEL ARTE - CONTEXTO DEL TRÁFICO ILÍCITO DE MIGRANTES EN MÉXICO

En el contexto actual de la migración internacional, en el que las políticas migratorias restrictivas han transformado a la migración irregular en clandestina (Brachet, 2018), el tráfico ilícito de migrantes se ha convertido en un fenómeno multifacético de carácter transnacional que no solo pone riesgo la vida y seguridad de las personas migrantes, sino que representa un reto para los Estados y que requiere una respuesta integral y coordinada a nivel local, nacional e internacional. En años recientes, México dado su rol histórico como país de origen, tránsito y destino, no solo ha experimentado un aumento respecto a los flujos migratorios irregulares, sino también un incremento en la demanda de servicios de tráfico por parte de las personas migrantes para transitar por nuevas rutas hacia Estados Unidos.

La persistencia de los factores que impulsan la migración, aunado al aumento de las restricciones para el cruce de fronteras luego de la pandemia por la COVID-19 y el endurecimiento de las políticas migratorias y de control fronterizo, no sólo han orillado a las personas migrantes a recurrir a los servicios de personas traficantes, sino que han provocado que las redes que se dedican al tráfico ilícito de migrantes se transformen y profesionalicen su *modus operandi* para facilitar los cruces fronterizos a través de nuevas rutas con el fin de obtener mayores ganancias. Para las personas migrantes, en la mayoría de los casos estos cruces implican altos riesgos, la exposición a condiciones de viaje inseguras, peligrosas y de abandono, así como a diversas formas de criminalidad y violencia a manos de grupos armados y del crimen organizado (UNODC, 2022).

En consecuencia, durante la última década en México ha ido en incremento el número de casos que involucran a personas migrantes objeto de tráfico, siendo en 2022 el segundo delito más denunciado luego de que las autoridades encuentren a las personas migrantes en situaciones deplorables tras haber sido abandonadas o estafadas por sus guías, y que han sido víctimas de delitos conexos (Unidad de Política Migratoria, Registro e Identidad de Personas (UPMRIP, 2023).

En este contexto, pese a los esfuerzos por parte de las autoridades, éstas continúan enfrentando una serie de retos para combatir de manera efectiva el tráfico ilícito de migrantes en México. Destacan principalmente la falta de acceso a información precisa y actualizada para la identificación y prevención del delito, la falta de un marco normativo especializado que facilite su persecución y judicialización, así como la ausencia de procedimientos estandarizados para que las diferentes instancias puedan identificar, asistir y proteger a personas objeto de tráfico ilícito.

A través de un análisis de las dinámicas y dimensiones del tráfico ilícito de migrantes en México, esta propuesta busca, por un lado, conocer qué se ha investigado, desde que enfoques y qué es lo que falta por investigar, y dar visibilidad a un delito muy complejo como es el tráfico dentro del fenómeno de la migración actual, y abonar al reconocimiento de su gravedad a partir de la identificación de los retos que supone para las autoridades en México.

Al respecto, la presente revisión bibliográfica buscó ofrecer una visión general del estado de los conocimientos existentes sobre el tráfico ilícito de migrantes considerando las siguientes dimensiones del delito: a) elementos constitutivos del delito; b) flujos migratorios; c) modus operandi; d) actores y roles, f) modalidades de tráfico; g) rutas migratorias; h) dimensión financiera; y i) circunstancias agravantes. Esta revisión tuvo en cuenta estudios, informes, aproximaciones teóricas y empíricas, así como datos y análisis cualitativos y cuantitativos con el propósito de aclarar y comprender la diversidad de enfoques a través de los cuales se aborda este fenómeno.

1.1 Definición y elementos constitutivos del tráfico ilícito de migrantes

El tráfico ilícito de migrantes se define como “la facilitación de la entrada ilegal de una persona en un Estado parte del cual dicha persona no sea nacional o residente permanente con el fin de obtener, directa o indirectamente, un beneficio financiero u otro beneficio de orden material” de acuerdo con el artículo 3 del Protocolo contra el Tráfico Ilícito de Migrantes por Tierra, Mar y Aire (Organización de las Naciones Unidas ONU, 2010a).

Para una mejor comprensión de qué es el delito de tráfico ilícito de migrantes la Oficina de Naciones Unidas Contra la Droga y el Delito UNODC por sus siglas en inglés, publicó en 2011 el *Manual Sobre la Lucha Contra el Tráfico Ilícito de Personas Migrantes*, y en 2012 el *Marco de Acción Internacional para la Aplicación del Protocolo Contra el Tráfico Ilícito de Migrantes*. En ambos documentos a partir de la definición del artículo 3 del Protocolo se reconocen tres elementos constitutivos del delito:

- La facilitación de la entrada ilegal o la residencia ilegal de una persona;
- En un Estado Parte del cual dicha persona no sea nacional o residente permanente;
- Con el fin de obtener un beneficio económico u otro beneficio de orden material.

Aunado a la definición y la identificación de los elementos constitutivos del tráfico ilícito de migrantes, el artículo 6 del Protocolo exige a los Estados señalar como delito la siguiente conducta: “la habilitación de una persona que no sea nacional o residente permanente para permanecer en el Estado interesado sin haber cumplido los requisitos para permanecer legalmente en ese Estado, recurriendo a medios ilegales” (ONU, 2000a). De ahí que, se tipifique como delito además, la creación, la facilitación, el suministro o la posesión de documentos de viaje o de identidad falsos con el propósito de posibilitar el tráfico ilícito de personas migrantes. Por lo tanto, se entenderá por tráfico ilícito de migrantes la combinación de sus elementos constitutivos conforme a la definición del artículo 3 (ver tabla 1.1) y las conductas afines conforme a lo señalado el artículo 6 del Protocolo:

Tabla 1.1 Elementos constitutivos y conductas afines al tráfico ilícito de migrantes

La facilitación de la entrada ilegal	+	de una persona en un Estado Parte del cual dicha persona no sea nacional	+	con el fin de obtener, directa o indirectamente, un beneficio económico u otro beneficio de orden material.
La habilitación de una persona para permanecer en un país	+	del cual la persona no sea nacional o residente permanente sin haber cumplido los requisitos para permanecer legalmente en él	+	con el fin de obtener, directa o indirectamente, un beneficio económico u otro beneficio de orden material.

Fuente: Elaboración propia con base en *Manual sobre la lucha contra el tráfico ilícito de migrantes*.

UNODC, 2011.

Esta definición ha sido acordada y adoptada internacionalmente por los 151 Estados firmantes de la Convención Contra la Delincuencia Organizada Transnacional (UNTOC), y es ampliamente utilizada por organismos internacionales en materia migratoria como la Organización Internacional para las Migraciones (OIM) y el Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR), así como organismos intergubernamentales encargados de la investigación y el control de fronteras como la Agencia de la Unión Europea para la Cooperación Policial (EUROPOL) o la Organización Internacional de Policía Criminal (INTERPOL).

No obstante, algunos autores (Salinero, 2019; Genovese, 2023; Casillas, 2018a) señalan que esta definición presenta algunas limitaciones de orden jurídico. La primera de ellas relacionada con la heterogeneidad en cuanto a la forma de redactar y estructurar el tipo penal, ya que algunas son limitadas y otras más exhaustivas (Casillas, 2018). Al respecto, Casillas realiza una comparativa de la construcción de los tipos penales de tráfico ilícito de migrantes en El Salvador, Guatemala y México y Estados Unidos para señalar estas divergencias:

- **El Salvador:** Integra no sólo la introducción de extranjeros al territorio sino también el intento, el albergue, el transporte o la guía; de igual manera penaliza la documentación falsa o fraudulenta para hacer o intentar salir a salvadoreños. Pero no considera el fin del beneficio de orden material (Casillas, 2018).

- **Guatemala:** Se apega más al Protocolo, pues introduce las acciones de promover o facilitar ingreso, transporte o tránsito, permanencia, salida de una o más personas nacionales o extranjeras con el afán de obtener, directa o indirectamente, un beneficio económico o material. De modo semejante, considera la creación o el suministro de un documento de viaje o identidad falso y en el caso de facilitación ilícita de trabajadores migrantes extranjeros penaliza a quienes favorecen a entidades privadas inmiscuidas en su contratación (Casillas, 2018).
- **Honduras:** Presenta la definición más limitada, pues señala el tráfico de población hondureña o de otra nacionalidad en términos de su traslado por el territorio nacional para llevarlos a otro Estado con cualquier propósito (no señala, en concreto, beneficio de orden material). No hace referencia al artículo 6 del Protocolo en cuanto a la habilitación de una persona para permanecer en un país de forma irregular. En cuanto a la penalización por documentación falsa, la incluye en su Código Penal (Casillas, 2018).
- **México:** Contempla la introducción al país o a otro Estado y la permanencia (entiéndase albergue y transporte) de población nacional o extranjera. En cuanto a la fabricación o falsificación de documentos para ingreso o estancia lo incluye en el Código Penal Federal. Con relación a los años de prisión es el país con las penas más largas de 8 a 16 años.
- **Estados Unidos.** Reconoce actos o intentos de ingresar (como conspirar) y la permanencia (albergar) con beneficios materiales o financieros; asimismo, remite al uso de documentos fraudulentos (Casillas, 2018).

Otra de las limitaciones de tipo jurídico está relacionada con la determinación del bien jurídico tutelado². Autores como Genovese (2023), señalan que en la definición de tráfico ilícito de migrantes el bien jurídico tutelado es la soberanía del Estado, pues el delito se consuma cuando el traficante facilita el ingreso o habilita la estancia de una persona migrante en un país

² El bien jurídico tutelado es un concepto fundamental en el derecho penal que se refiere a los intereses legítimos que están protegidos por la ley penal. Para determinar el bien jurídico tutelado en el caso del delito de tráfico ilícito de migrantes resulta fundamental identificar quién es el sujeto pasivo y el sujeto activo. En este caso, se identifica como el sujeto pasivo es al Estado y como sujeto activo a la persona o las personas que realizan la conducta típica del delito, es decir, las personas traficantes. Véase (Genovese, 2023).

determinado. Sin embargo, partiendo del supuesto de que la norma jurídica también busca proteger la dignidad y los derechos humanos de las personas migrantes, entonces las personas objeto de tráfico también deberían ser consideradas como bien jurídico tutelado (Genovese, 2023).

De manera similar, Casillas (2018) argumenta que, si se considera como bien jurídico tutelado la dignidad humana, el tráfico ilícito de migrantes se consuma cuando el bien jurídico (la persona migrante) es puesto en peligro o se ve materialmente afectado, lo que puede ocurrir en cualquiera de las fases o modalidades del tráfico ilícito de migrantes (Casillas, 2018). En consecuencia, el reto para los Estados consiste en incluir en su marco jurídico nacional leyes y políticas que garanticen los derechos humanos y la protección de las personas migrantes objeto de tráfico.

Finalmente, resulta importante señalar que la adopción y tipificación (sea limitada o exhaustiva) a partir de la definición establecida por Naciones Unidas sobre tráfico ilícito de migrantes va a depender del instrumento en que cada Estado decida incorporarla. Actualmente los estados firmantes del Protocolo se encuentran en alguno de los siguientes tres supuestos: a) ya contaba con un marco normativo específico en materia de tráfico antes de hacer parte de la UNTOC; b) ha creado una ley especializada en materia de TIM; o bien, c) ha incorporado el tipo penal en sus leyes en materia migratoria ya existentes.

1.2 Flujos migratorios

La migración como fenómeno internacional se ha desarrollado durante la última década bajo dinámicas y tendencias nunca antes vistas. Para 2020, de acuerdo con el último informe de la Organización Internacional para las Migraciones (OIM) publicado en 2022, el número de migrantes internacionales había aumentado en 60 millones, alcanzando los 281 millones de personas, lo que representa el 3.6% de la población mundial (OIM, 2022a). Si bien la tendencia de los movimientos migratorios en el mundo ha sido al alza, el impacto de la pandemia por la COVID-19 implicó una reducción del número de personas migrantes internacionales en alrededor de dos millones. En este sentido, de no ser por los efectos de la COVID 19, el número

de migrantes internacionales en 2020 se habría situado probablemente en torno a 283 millones (Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de las Naciones Unidas (DAES), 2021).

A nivel regional, la migración en las Américas siempre ha sido muy dinámica y ha estado caracterizada por la emigración de quienes buscan oportunidades laborales en los países desarrollados, por la inestabilidad política, por la inseguridad y violencia, por crisis económicas y pobreza, por cuestiones de persecución, por desplazamiento a causa de desastres naturales, entre otras (IDB, 2021 y ODCE, 2021). Sin embargo, durante la última década los flujos migratorios en América Central y América del Norte han experimentado un aumento y una transformación significativa. De acuerdo con datos del Migration Policy Institute, ninguna región en el mundo ha experimentado un mayor aumento relativo de la migración internacional como América Latina y el Caribe, pues paso de 8.3 millones en 2010 a 16.3 millones de personas migrantes en 2022 (Selee *et al.*, 2023).

Y si bien el número de personas migrantes ha mostrado ir en aumento constante, la migración hacia América del Norte ha sido otro rasgo fundamental en la región. De acuerdo con la OIM, en 2020 la segunda proporción más alta de migrantes internacionales corresponde a América del Norte, pues fue el destino de 59 millones de migrantes internacionales, lo que representa el 20,9% del total de migrantes en el mundo (OIM, 2022a). Tal como ha ocurrido desde hace 50 años, los Estados Unidos de América ocupan el primer lugar entre los principales países de destino, con más de 51 millones de migrantes internacionales (OIM, 2022a).

Desde 2018, los flujos migratorios hacia América del Norte han aumentado considerablemente debido a que el corredor migratorio (bilateral) de México a los Estados Unidos de América continúa siendo el más grande del mundo, con cerca de 11 millones de personas (OIM, 2022a). En este contexto, México se ha posicionado como un país referente en los procesos de tránsito de la migración irregular hacia Estados Unidos. De acuerdo con datos de Naciones Unidas, hasta agosto de 2023, los flujos migratorios en México aumentaron en un 62 % en comparación con el mismo periodo en 2022 (OIM, 2022a). La inestabilidad en muchos países de América Latina, el Caribe y otros lugares del mundo está empujando a muchos migrantes a intentar entrar ilegalmente en Estados Unidos, a menudo transitando por México.

Este aumento es resultado de cambios tanto en los factores de expulsión, como de atracción. Históricamente los factores de expulsión en los países de las Américas han estado asociados a condiciones de pobreza, desigualdad, lento crecimiento económico, falta de oportunidades de empleo y a condiciones de violencia e inseguridad (IDB y ODCE, 2021). Actualmente, a estos factores se suman desastres naturales, degradación ambiental, cambio climático, violencia generalizada, violaciones de derechos humanos, inseguridad y lazos familiares, lo cuales continúan empujando a las personas a migrar (OIM, 2022b).

Como resultado de todo lo anterior, a principios de la década de 2010, las crisis políticas y económicas sumadas con los desastres naturales en la región provocaron el desplazamiento de millones de personas. En primer lugar, la oleada de personas migrantes haitianas que tras el terremoto de 2010 han llegado y transitado por México. De acuerdo con datos de la Unidad de Política Migratoria Registro e Identidad de Personas (UPMRIP), en México la presencia de personas de nacionalidad haitiana ha ido en aumento, y durante el periodo de enero a septiembre de 2023 se registraron 21 mil 464 eventos de personas en situación migratoria irregular, lo que representa 377% más que en el mismo periodo de 2022 (UPMRIP, 2023a).

En segundo lugar, se encuentra la crisis en Venezuela, que desde 2015 ha desplazado a aproximadamente 7.4 millones de venezolanos, (Selee *et al.*, 2023) y que ha constituido una de las mayores crisis de desplazamiento y migración del mundo. Por otro lado, en 2020 fenómenos meteorológicos como los huracanes Laura, Eta y Iota provocaron desplazamientos a gran escala desde el norte de Centroamérica (OIM, 2022a). El deterioro de las condiciones socioeconómicas y políticas en Nicaragua y Cuba también ha llevado a un aumento en la cantidad de personas que han dejado estos países, con casi 36,000 eventos de personas nicaragüenses y más de 38.000 eventos de personas cubanas en situación migratoria irregular registrados por la autoridad migratoria mexicana durante de 2022 (UPMRIP, 2022).

Como resultado de la combinación de factores de empuje y atracción, incluida la pandemia de COVID-19 un gran número de personas migrantes ha continuado desplazándose por México y hacia el norte desde 2020, con la esperanza de llegar a los Estados Unidos. Aunado a esto, desde

2018, México ha experimentado un aumento sin precedentes y un cambio en la composición de los flujos migratorios en lo que respecta a los países de procedencia y a sus características personales:

- Los flujos migratorios son más heterogéneos, han dejado de estar caracterizados por personas migrantes provenientes solo de los países del Triángulo Norte de Centro América. Actualmente, tienen mayor presencia de personas migrantes provenientes no solo de países de Sudamérica y el Caribe, sino de países extracontinentales (es decir, de Asia y África). En 2023, se registraron personas migrantes de 144 países³ en situación migratoria irregular en México durante los primeros 8 meses (OIM, 2023).
- Son flujos migratorios mixtos, incluyen migrantes económicos, migrantes ambientales, migración forzada o involuntaria, solicitantes de asilo, refugiados, migrantes en situación irregular, personas traficadas, víctimas de trata y migrantes varados, niños, niñas y adolescentes no acompañados, entre otros. La principal característica de estos movimientos mixtos es la condición de vulnerabilidad de muchas de las personas involucradas.
- Son flujos integrados en su mayoría por hombres, pero hay cada vez más registro de mujeres (incluidas mujeres embarazadas y lactantes), niñas, niños, y adolescentes (NNA), incluidos NNAs separados/as y no acompañados/as, personas indígenas, personas con algún tipo de discapacidad y enfermedades crónicas, personas lesbianas, gay, bisexuales, transexuales, queer, y más (LGBTQ+), y otras poblaciones que a menudo enfrentan situaciones de vulnerabilidad (OIM, 2022a).
- Son flujos migratorios más grandes, tan sólo en 2022, 444,439 migrantes entraron a México (BBVA y CONAPO, 2023) lo que representa un aumento del 59% en comparación con 2018. Este aumento se debe a las caravanas de migrantes compuestas de grupos de 10,00 y 15,000 migrantes a la vez (CNDH, 2022a), miles de niños, niñas y adolescentes no acompañados, junto con 2,3 millones de migrantes devueltos de los Estados Unidos bajo el Título 42, alrededor de 136,338 migrantes deportados de los

³ Las principales ocho nacionalidades son: Venezuela, Honduras, Guatemala, Ecuador, Haití, Colombia, El Salvador, y Brasil.

Estados Unidos (Rojas, 2023), y los solicitantes de asilo que en México han superado ya los 500,000, lo que representa un aumento anual del 80% (COMAR, 2023).

Este cambio en la composición de los flujos migratorios, el surgimiento de nuevas modalidades y rutas migratorias, la crisis derivada de la pandemia por la COVID-19 que a nivel mundial implicó más 108.000 restricciones de viajes internacionales (OIM, 2022a), así como la implementación de políticas de control fronterizo más estrictas por parte de Estados Unidos como el Título 42, no sólo han intensificado los flujos migratorios en tránsito por México, sino que han dado lugar a un contexto migratorio más complejo.

En este contexto se pueden identificar tres fenómenos. Primero, el incremento en la demanda de servicios de tráfico por parte de las personas migrantes para cruzar la frontera por nuevas rutas; segundo, aumentó la migración de grandes grupos de personas denominadas “caravanas migrantes”, formadas por personas migrantes que buscaban protegerse entre sí durante el tránsito y pasar las fronteras sin pagar a personas traficantes (OIM, 2023); finalmente, que México se ha convertido en un país de destino de cientos de migrantes que no lograron cruzar la frontera hacia Estados Unidos (IRC y FCDO, 2022).

Ahora bien, es importante señalar que históricamente los flujos migratorios que transitan por México siempre han existido y han sido significativos, pero durante la última década se han vuelto más visibles. Lo mismo ocurre con la migración que no es un fenómeno nuevo, y que siempre ha estado compuesta por prácticas lícitas e ilícitas (Sánchez, 2017). La diferencia en la actualidad es que, a través del discurso político, académico y en los medios de comunicación se ha convertido a la migración irregular en un problema que requiere ser atendido mediante reforzamiento de controles fronterizos y la implementación de políticas restrictivas (Brachet, 2018).

Mediante un discurso basado en cuestiones de seguridad, la migración pasó de ser sólo irregular a ser clandestina. Si bien, anteriormente las personas migrantes recurrían a prácticas irregulares pero que eran socialmente reguladas para llevar a cabo cruces entre fronteras, ahora

son reemplazadas por medios de transporte que son a la vez irregulares y clandestinos, y que son ofrecidos por personas traficantes (Brachet, 2018).

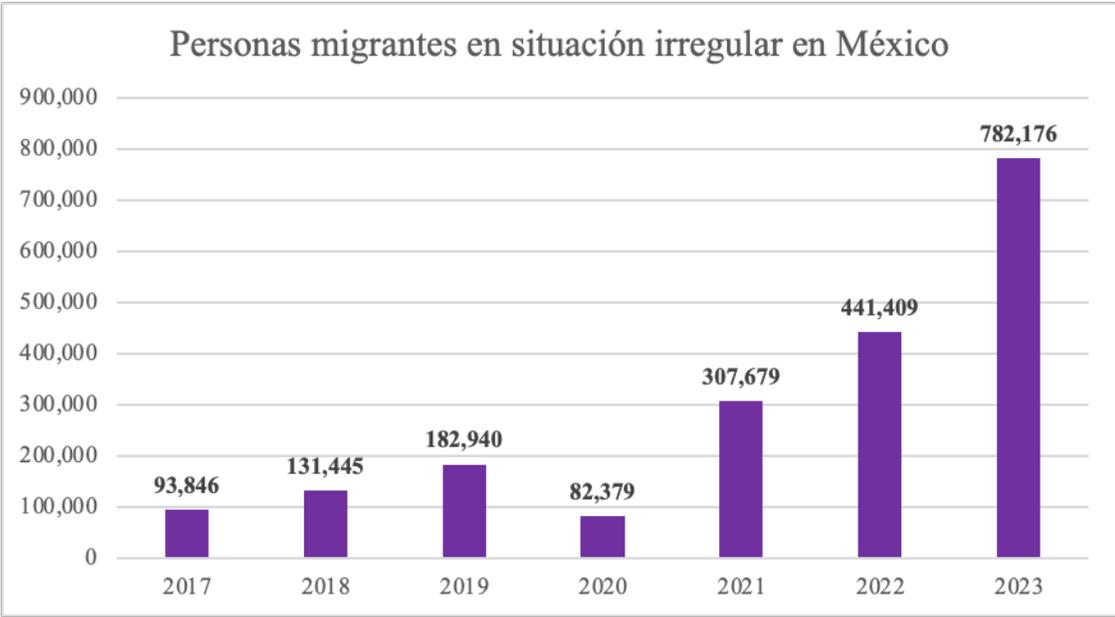
Derivado de esta naturaleza clandestina que se ha construido alrededor de la migración irregular, no existen cifras específicas sobre cuántas personas transitan por las redes de tráfico ilícito en sus procesos migratorios. Sin embargo, se estima que antes y durante la pandemia por Covid-19 una proporción importante de las personas migrantes depende de éstas, ya sea con el fin de viajar por México, y/o de entrar a los Estados Unidos de manera irregular.

Algunos datos que sugieren que las personas traficantes están detrás de una proporción sustancial de los procesos de la migración irregular. Por ejemplo, el *Global Study on Smuggling of Migrants 2018* de UNODC, en 2016 se estimó que al menos 2,5 millones de personas migrantes fueron objeto de tráfico en el mundo, y que cada año se producen aproximadamente 3 millones de entradas irregulares a Estados Unidos, la mayoría de las cuales están relacionadas con el tráfico ilícito de migrantes (UNODC, 2018). De acuerdo con los datos de la Encuesta sobre Migración en la Frontera Norte (Emif Norte) y Sur (Emif Sur) en 2020 estimaron que, en el flujo de migrantes mexicanos devueltos de Estados Unidos a México, el 51,9% de ellos habían empleado los servicios de un “coyote” para cruzar de manera irregular (EMIF, 2023).

Por otro lado, un estudio reciente realizado por el Mixed Migration Centre a 3,019 migrantes de América Latina y el Caribe entre mayo de 2022 y septiembre de 2023, identificó que el uso de traficantes por parte de las personas migrantes en América Latina y el Caribe está actualmente lejos de ser la norma, pues sólo dos de cada cinco personas migrantes encuestadas dijeron haber contratado a personas traficantes en su viaje al norte (Mixed Migration Centre, 2024). Actualmente, los datos y estadísticas oficiales sobre el tráfico ilícito de migrantes son limitadas, y la mayoría del análisis se basa fuentes secundarias como datos proporcionados por fuentes oficiales, bases legales, carpetas de investigación o informes policiales, casi todos emitidos por instituciones gubernamentales (Baird & Van Liempt, 2015). No obstante, dentro de los datos que permiten estimar la magnitud de este fenómeno se encuentran el número de ingresos por país y el número de migrantes detenidos en una frontera concreta (Migration Portal Data, 2021). En el caso de México, en 2021 las autoridades migratorias estadounidenses

identificaron a 59 mil personas migrantes en promedio al mes, queriendo cruzar manera irregular la frontera entre México y Estados Unidos. Para 2022 este número aumentó a 72 mil (BBVA y CONAPO 2022).

Gráfica 1.1 Personas migrantes en situación migratoria irregular⁴ presentadas ante la autoridad migratoria en México

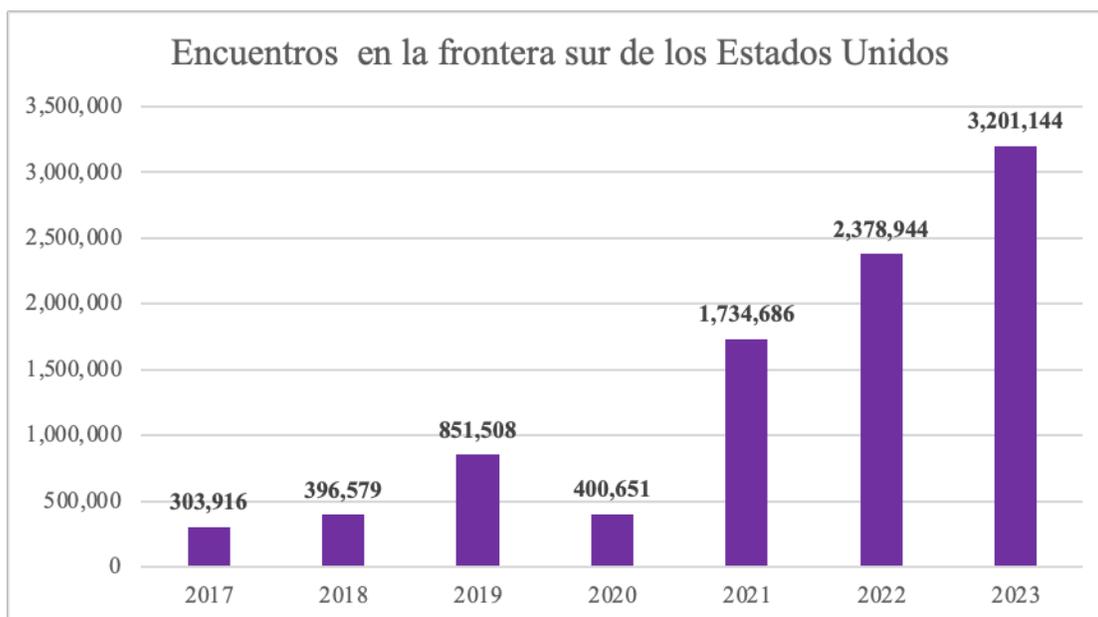


Fuente: Elaboración propia con datos de UPMRIP. *Boletines Estadísticos Anuales*.

Por otro lado, de acuerdo con datos del Instituto Nacional de Migración los eventos de detención de personas migrantes han registrado una tendencia de crecimiento anual (ver gráfica 1.1). Desde 2017 hasta 2023 se han registrado 2,021,874 personas migrantes en situación irregular (UPMRIP, 2023). Mientras que por parte la de Oficina de Aduanas y Control Fronterizo se han reportado un total de 9,267,428 detenciones y encuentros durante el mismo periodo (ver gráfica 1.2) (CBP, 2024), la mayoría resultado de la implementación del Título 8 y el Título 42, alcanzado así el nivel más alto de ingresos irregulares jamás registrado en la última década.

4 El INM adoptó como concepto general "personas en situación migratoria irregular", lo que permite la construcción de un estadísticas independientemente de los cambios normativos, por lo que los datos incluyen eventos de extranjeros en situación migratoria irregular a los que el Instituto Nacional de Migración (INM) les inició un procedimiento administrativo de aseguramiento mientras transitaban por territorio mexicano.

Gráfica 1. 2 Número de encuentros y detenciones registrados en la frontera sur de Estados Unidos



Fuente: Elaboración propia con datos de "U.S. Border Patrol Nationwide Apprehensions by Citizenship and Sector" y CBP, "Southwest Land Border Encounters"

Ahora bien, aunque ha habido importantes avances para generar información detallada y confiable en torno a los movimientos migratorios en México, aún resulta complicado mostrar una fotografía completa que brinde un panorama de la situación, dada la complejidad del fenómeno. No obstante, los flujos migratorios irregulares funcionan como un importante indicador indirecto dado que suelen conllevar actividades relacionadas con este (OIM, 2021). El uso de estos datos para entender tendencias sobre el TIM conlleva limitaciones relativas al hecho de que, si bien todas las personas que son objeto de este fenómeno son migrantes irregulares al menos en el momento de cruzar la frontera, no todas las personas migrantes con condición migratoria irregular son objeto de tráfico (OIM y UNODC, 2024).

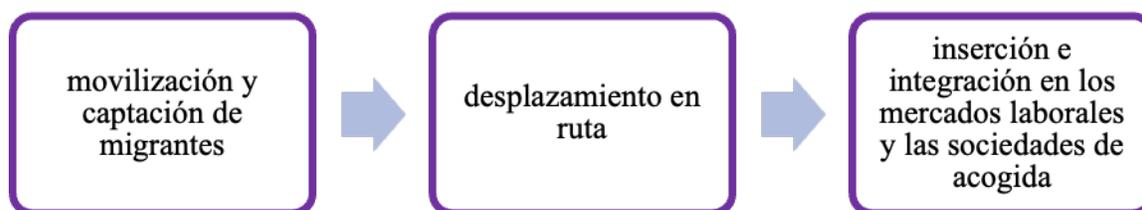
1.3 Modus Operandi

Dentro de las dimensiones sobre el tráfico ilícito de personas migrantes la relacionada con el *modus operandi* es la que actualmente cuenta con más información y análisis producto de investigaciones teóricas y empíricas. Incluso antes de la creación de la UNTOC y del Protocolo contra el tráfico ilícito de migrantes diversos teóricos y expertos en el tema habían desarrollado

análisis y modelos sobre cómo tiene lugar el delito y cómo operan las redes dedicadas al tráfico y las personas que llevan a cabo actividades relacionadas al mismo.

En 1997 los británicos Salt, J. and Stein, J. desarrollaron un modelo que describe el tráfico ilícito de migrantes como parte del negocio global de la migración compuesto de mercados lícitos e ilícitos que facilita el movimiento de personas entre los países de origen y de destino (ver figura 1.1). Además, intenta comprender cómo operan las organizaciones dedicadas al tráfico tanto a gran escala como a pequeña escala. Este modelo se divide en tres etapas:

Figura 1.1 Modelo de Modus Operandi del Tráfico Ilícito de Migrantes propuesto por Salt, J. and Stein, J. en 1997



Fuente: Elaboración propia con datos de *Migration as a Business*, Salt, J. and Stein, J. (1997).

En cada etapa del modelo se describe el negocio del tráfico, su organización sistemática y sus métodos de funcionamiento: sus entradas y salidas; su uso de un conjunto de rutas geográficas comunes; sus métodos de tráfico ilícito de migrantes; sus sistemas de planificación y recopilación de información; y su división en un conjunto de tareas técnicas y organizativas. Salt y Stein, también señalan que algunas grandes organizaciones de traficantes pueden abarcar todos los aspectos del modelo; en tanto que otras más pequeñas, pueden operar sólo en una parte del modelo descrito (Salt y Stein, 1997).

Si bien este modelo describe cómo se lleva a cabo el delito del tráfico ilícito de migrantes de manera general considerando la perspectiva del país de origen, tránsito y destino, y

distinguiendo entre los diversos servicios que ofrecen las personas traficantes en las distintas fases del proceso (Baird & Van Liempt, 2015), es importante señalar que no existe una alguna operación de tráfico “típica” ni “única”, dado que es un delito que está en constante evolución y puede cambiar rápidamente con el tiempo (Koser, 2008). Actualmente, el *modus operandi* de los individuos y grupos de traficantes es diverso, fluido y dinámico, ya que varía según el origen de los contrabandistas, el grupo de clientes y la ruta de tráfico (Achilli, 2028) y se adapta constantemente al contexto cambiante de la migración irregular.

Aunado a lo anterior, de acuerdo con Koser, resulta fundamental tener en cuenta que el *modus operandi* asociado al tráfico ilícito de migrantes puede funcionar de forma muy diferente en distintos contextos, por ejemplo, en términos de su escala, de las motivaciones de los migrantes y los detalles precisos del negocio incluidos los costos para las personas migrantes y para los traficantes (Koser, 2008). Por esta razón es importante tener en cuenta el lugar y el contexto, pue no es lo mismo un cruce en la frontera sur de México que un cruce en frontera norte hacia Estados Unidos, ya que el *modus operandi* puede variar desde operaciones simples hasta servicios preplanificados y altamente sofisticados (Koser, 2008).

No obstante, es posible identificar actores, actividades y elementos que siempre estarán presentes en la realización del delito. En cuanto a los actores involucrados en una operación de tráfico, de acuerdo con un estudio reciente realizado por UNODC en Centro América y México, así como con trabajos teóricos y empíricos, en el tráfico ilícito de migrantes siempre van a intervenir:

- Países de origen, destino y tránsito;
- Personas migrantes, quienes se ven orilladas a arriesgar sus vidas en busca de mejores oportunidades, escapando de la pobreza, los desastres naturales, la violencia o la persecución;
- Personas “facilitadoras de la migración”, “traficantes profesionales” (Aziani, 2021) e “intermediarios” (Lindquist et al., 2012; Sánchez, 2017; Koser, 2010) que ofrecen sus servicios a las personas migrantes que no puede emigrar por vías legales.

En cuanto a las actividades que implican las operaciones de tráfico ilícito de migrantes, EUROPOL señala dos principales que siempre están presentes: la captación y el traslado de migrantes irregulares (EUROPOL, 2023). Sin embargo, estas actividades pueden variar con respecto a cómo se establecen comunicaciones con las personas migrantes, los servicios que se ofrecen y sus respectivos costos, las formas de pago y los medios de transporte utilizados (OIM y UNODC, 2024).

La actividad inicial consiste en la captación y reclutamiento de inmigrantes irregulares, y esta suele ocurrir en los principales centros de tráfico ilícito de migrantes, donde hay grandes concentraciones de migrantes irregulares como en centros de acogida y campamentos improvisados (EUROPOL, 2023). Esto también puede ocurrir en el país de origen o de tránsito, mientras las personas migrantes deciden si contratar o no algún servicio de tráfico. UNODC y la OIM en una publicación reciente sobre los *Perfiles y Modos de Operación de las Personas Facilitadoras del Tráfico Ilícito de Migrantes en América Central y México*, señalan que dentro de las actividades de captación se encuentran la publicación y la difusión de los servicios de tráfico ilícito de migrantes, e identifican tres modalidades: a) de manera presencial; b) mediante referencia de familiares y conocidos; c) y mediante las tecnologías de información y comunicación, incluyendo redes sociales⁵ (OIM y UNODC, 2024).

Si bien, el uso de redes sociales y aplicaciones móviles antes y mayormente durante la pandemia por COVID-19 ha sido una herramienta importante en los procesos de tráfico ilícito de migrantes, esto no determina la decisión de las personas migrantes de viajar con personas traficantes o intermediarios (Sánchez, et al, 2018a). Actualmente existe evidencia empírica que señala que, a pesar del uso de tecnologías de la comunicación, redes sociales y aplicaciones móviles, la captación y reclutamiento de migrantes a menudo se lleva a cabo cara a cara o a través de amigos, familiares o conocidos que conocen a un facilitador, traficante o intermediario que ofrece alguna garantía de servicio (Sánchez, et al, 2018a).

⁵ Actualmente, la mayor parte de la promoción de servicios se da a través de redes sociales. Esto se debe a que facilitan la captación de clientela sin requerir la presencia física de las personas traficantes y permiten un mayor alcance (OIM, 2023). En los países de destino, las personas migrantes objeto de TIM también utilizan estas redes para publicar información sobre las personas traficantes, sus servicios y sus experiencias (OIM y UNODC, 2024).

Contrario a lo que se piensa, en su mayoría las personas migrantes, usan las redes sociales como Facebook, TikTok e Instagram y aplicaciones de mensajería como WhatsApp para mantenerse conectados con sus familiares y amigos, algunos las usan para encontrar información sobre la ruta que están viajando o para buscar noticias sobre temas migratorios en los países de tránsito y destino (Mixed Migration Centre, 2023). También son utilizadas para ampliar la red de contactos, para compartir y registrar su día a día en los trayectos con el fin de hacer notar los riesgos durante el de cruce de fronteras, e incluso para compartir su arribo al país destino (Sánchez, et al, 2018a). Por otro lado, para las personas traficantes o intermediarias el uso de redes sociales y el acceso a teléfonos inteligentes les ha permitido compartir videos de cruces exitosos para promover sus servicios, intercambiar y recibir pagos desde cualquier país, así como planear rutas y dirigir sus operaciones sin tener contacto directo con las personas migrantes.

Una vez establecido el contacto entre las personas traficantes y las personas migrantes, las operaciones de tráfico ilícito de migrantes puede llevarse a cabo a través de de diversas técnicas y estrategias las cuales dependen en gran medida de los controles fronterizos y que determinarán el tipo de servicio y los costos. Por ejemplo, dentro de las estrategias que emplean las personas traficantes para trasladar a las personas migrantes a través de la frontera entre México y Estados Unidos está el ocultamiento (evitar ser detectados), diferente a lo que ocurre en el Mediterráneo, en donde las personas traficantes generalmente instruyen a los migrantes a buscar ser detectados o rescatados (Achilli, 2018).

Ahora bien, estas técnicas y estrategias pueden implicar desde acciones realizadas por personas traficantes de forma independiente o grupos pequeños que ofrecen servicios de tráfico mucho más simples, como guiar a los migrantes a través de una frontera o gestionar viajes y rutas simples y de corta duración negociados *ad hoc* entre los migrantes y los traficantes. Es importante resaltar que estos grupos pequeños, personas traficantes o facilitadoras a menudo operan a nivel local y no tienen vínculos con los países de origen de los migrantes (Achilli, 2018). Por otro lado, existen organizaciones complejas que operan rutas terrestres, aéreas o marítimas y ofrecen a las personas migrantes una variedad de servicios que van desde cruces fronterizos hasta liberaciones de centros de detención (Achilli, 2018), involucran operaciones

altamente sofisticadas y utilizan diferentes métodos, muchos actores con roles diferentes así, como traslados y rutas más complejas. Además son de mayor alcance, pues tienen ramificaciones en los países de origen de los migrantes.

En el caso de las personas migrantes objeto de tráfico, durante el traslado pueden viajar de forma independiente, comprando servicios de tráfico (como como hospedaje, alimentación, alquiler de duchas, interpretación, cambio de divisas y alquiler de redes de wifi), solo para ciertos tramos de la ruta o para algunos cruces fronterizos (OIM y UNODC 2024). Las personas migrantes también pueden detenerse a lo largo de la ruta, la mayoría de las ocasiones a trabajar para ganar dinero y financiar el resto del traslado, como es el caso de muchos migrantes que se encuentran varados en las fronteras sur y norte de México. Otros compran el viaje completo antes de la salida y dejan la mayoría de las decisiones de la ruta a los traficantes (UNODC, 2018).

Considerando estos factores, como parte del *modus operandi* del tráfico ilícito de migrantes se identifica el uso de paquetes. Estos pueden suelen ser de dos tipos “paquete completo” y el de “pago por uso” o “etapa por etapa (Achilli, 2018). Tienen distintos niveles de costo y riesgo para cruzar la frontera entre México y Estados Unidos. Los precios y servicios que incluyen estos paquetes varían considerablemente según el tipo de cruce, el grado de protección que ofrecen y el trayecto. Debido a que el acceso a estos paquetes puede variar según el poder adquisitivo de las personas migrantes, la gran mayoría utilizan el paquete de pago por uso. Con este modelo, el trayecto se hace en etapas, a menudo en distancias más cortas, y se contratan contrabandistas para ayudar a los migrantes a superar obstáculos específicos, etapa por etapa (Reitano, y Tinti, 2015; en Koser, 2010).

Por otro lado, recientemente se ha identificado la creación de nuevos paquetes que pueden incluir actividades lícitas e ilícitas y una serie de servicios incorporados que suelen ser manejados por redes grandes y medianas de TIM vinculadas al crimen organizado (ver tabla 1.2). UNODC y OIM en su último estudio identifican tres:

Tabla 1.2 Paquetes ofrecidos para operaciones de tráfico ilícito de migrantes

Paquete VIP	Paquete intermedio	Paquete económico
Puede incluir pasajes aéreos, transporte terrestre (generalmente automóviles), hospedaje (en hoteles) y alimentación durante todo el trayecto hacia la frontera sur de los Estados Unidos. En algunos casos este servicio también incluye la falsificación de documentos.	Puede incluir transporte terrestre a través de distancias medias (autobús) y paso de frontera por puntos informales.	Puede incluir el cruce por puntos informales en motocicleta, lancha, camión de carga o caminando.

Fuente: Elaboración propia con datos de *Perfiles y Modos de Operación de las Personas Facilitadoras del Tráfico Ilícito de Migrantes en América Central y México* OIM y UNODC, 2024.

Estos paquetes son contratados por personas migrantes y pueden incluir tramos de viaje, desde Sudamérica, pasando por el Tapón del Darien hasta llegar a la frontera sur de México. Una vez ahí pueden hacer uso de servicios de facilitadores o personas traficantes para dirigirse por distintas rutas (tierra o mar principalmente) hacia la frontera con Estados Unidos. Una vez finalizada la contratación, tiene lugar la actividad principal del tráfico ilícito de migrantes, el traslado de las personas migrantes (irregulares) al país destino.

Como parte de las actividades de traslado los traficantes pueden organizar un itinerario de viaje largo y complicado o simplemente un cruce fronterizo cerca del lugar de residencia del migrante, o cualquier proceso intermedio. También pueden ofrecer servicios adicionales a las personas migrantes, como el alojamiento en diversas etapas del viaje o la entrega de documentos fraudulentos (Danurand, 2020). Además, los traficantes pueden estar activos al principio del proceso, en medio o hacia el final de un proceso de tráfico ilícito.

Por otro lado, se ha constatado que durante el traslado, algunas las personas traficantes o redes hacen uso de marcas físicas como pulseras, brazaletes o tobilleras de diversos colores⁶.

⁶ Este modo de operación también se ha reportado en la frontera norte de México, donde se ha presenciado el uso de brazaletes de plástico por parte de las personas migrantes, con los colores rojo, azul, verde y blanco, y con etiquetas que indican “llegadas” o “entradas”, estos suelen ser retirados posterior al cruce por el Río Bravo (Latif, Gottesdiener y Rosenberg, 2021; Guzmán, 2022). Esta zona se destaca también por la presencia de grupos de crimen organizado como El Cartel de Sinaloa, Los Zetas y El Cartel Jalisco Nueva Generación, quienes cobran

Estas marcas también les permiten ser distinguidas por las otras organizaciones criminales y pueden representar varios datos que utilizan las redes de tráfico, como el tipo de paquete, el estado de pago, la afiliación a una red y el pago del derecho a cruce por territorios controlados por el crimen organizado (Latif, Gottesdiener y Rosenberg, 2021; Radwin, 2022, en OIM y UNODC 2024).

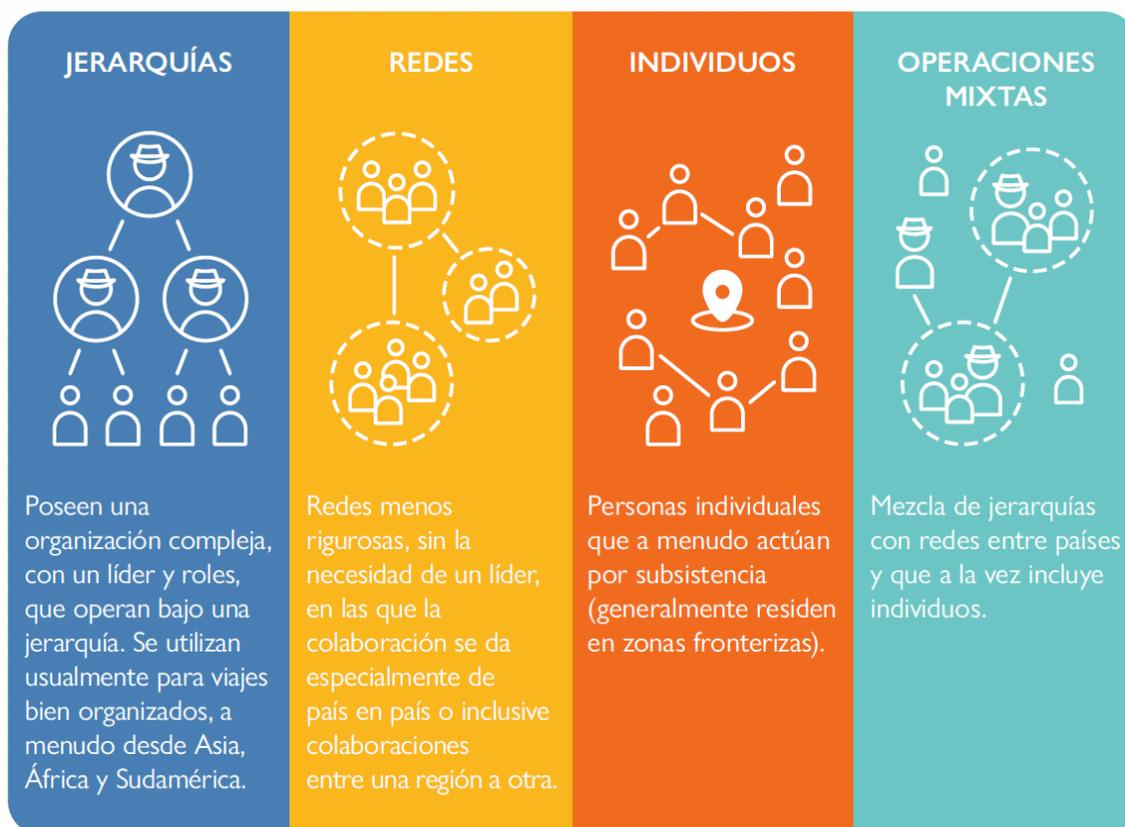
1.4 Actores y roles involucrados en las operaciones de tráfico

En el proceso del tráfico ilícito de migrantes pueden intervenir una serie de actores que cumplen distintas funciones y roles. El número de participantes, la estructura organizativa y los roles en una operación de tráfico ilícito de migrantes pueden variar considerablemente y tomar diferentes formas dependiendo del contexto migratorio. Puede adoptar la forma de redes transnacionales estructuradas o, más a menudo, de organizaciones informales o individuos que fungen como facilitadores o intermediarios más o menos conectados.

La capacidad organizativa, la organización y el tamaño de las operaciones de tráfico ilícito de migrantes se han categorizado en: a) jerarquías, b) redes, c) individuos y d) redes u operaciones mixtas (UNODC, 2018), tal como lo muestra la siguiente figura (ver figura 1.2). Estas se caracterizan a partir de factores como la geografía del terreno, la cantidad de flujos migratorios, la capacidad económica y la nacionalidad de las personas migrantes, la presencia de otros grupos delictivos, la eficacia en los controles fronterizos, la aplicación de las leyes de migración, pero sobre todo de la implementación de controles fronterizos más estrictos.

derechos de cruce en la zona (Obando, 2023). Jalisco Nueva Generación, quienes cobran derechos de cruce en la zona (Obando, 2023).

Figura 1.2 Estructura operativa de las personas y redes de tráfico ilícito de migrantes



Fuente: *Perfiles y Modos de Operación de las Personas Facilitadoras del Tráfico Ilícito de Migrantes en América Central y México*, OIM y UNODC, 2024.

Resulta importante destacar que actualmente existe evidencia empírica que argumenta que la mayoría de las veces las operaciones de tráfico son más bien fragmentadas y descoordinadas (Brachet, 2018), presentan niveles bajos de complejidad organizacional (Achilli, 2018) y tienden a estar constituidas principalmente por grupos de amigos y familiares que trabajan de forma independiente, confiando en sus recursos personales y contactos sociales (Campana, 2016; Sanchez, 2017, 2018). Aunque en muchas ocasiones se explica el tráfico ilícito de migrantes a partir de estructuras jerárquicas, existen estudios que indican que no es un negocio monopolizado (Aziani, 2021), pues en muchos casos no existe un único poder centralizado que proporcione apoyo operativo o logístico a las personas migrantes a lo largo de toda una ruta desde un país de origen hasta un país de destino (Campana, 2020 en Aziani, 2021).

Dentro de estos tipos de estructuras operativas, sean jerárquicas, individuales o mixtas, los procesos de facilitación del tráfico ilícito de migrantes sean a pequeña o gran escala suelen contar con la participación de diversos actores quienes cuentan con roles bien definidos y diferenciados. Como actores principales, tenemos a las personas traficantes, que si bien siempre han existido, son agentes sociales que han cobrado mucha relevancia en los procesos migratorios actuales (Casillas, 2023). El término "traficante" puede referirse tanto a las personas que ayudan a las personas migrantes a entrar en un país del que no son nacionales, como a los grupos u organizaciones que prestan servicios de migración de forma más estructurada a cientos de migrantes (Aziani, 2021).

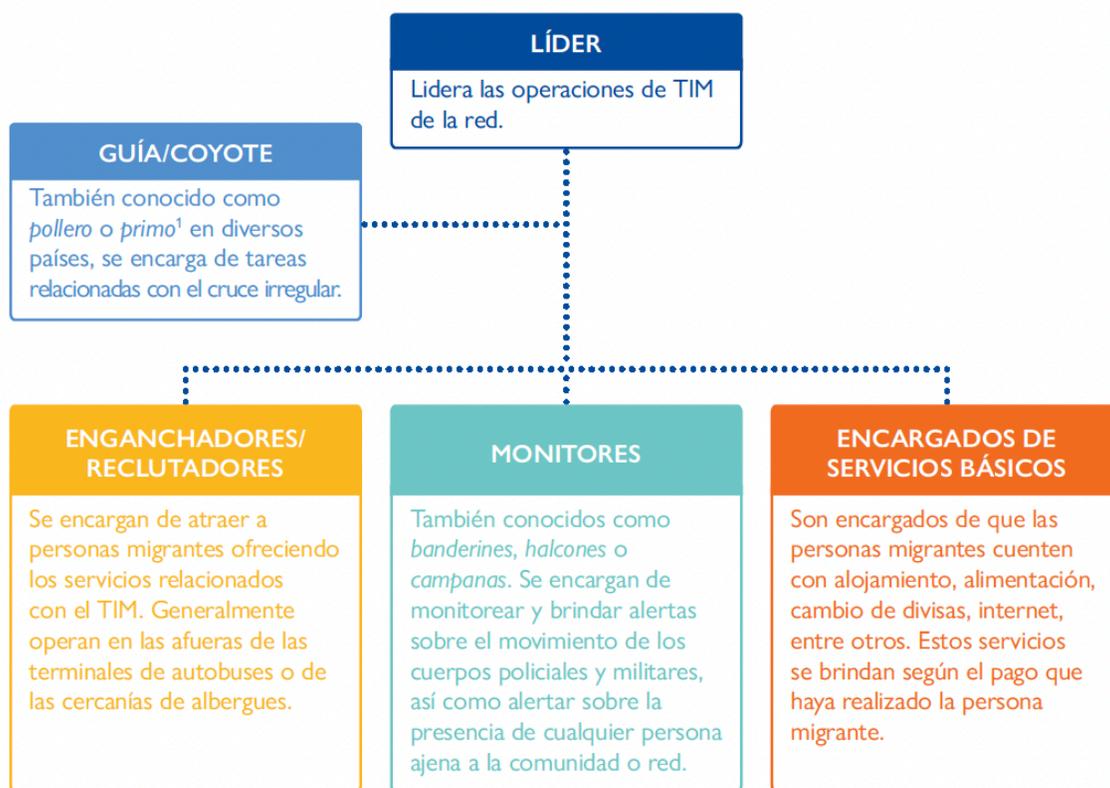
En la actualidad, en el estudio del tráfico ilícito de migrantes como negocio y como delito, el foco de atención se centra en la figura del traficante. Entonces, el tráfico se ve desde una perspectiva dual (Sanchez, 2017), en donde los traficantes suelen ser vistos como criminales crueles motivados solo por el lucro (Achilli, 2015), mientras que las personas migrantes son vistas como víctimas, aunque muchas veces no lo sean. Bajo esta lógica, autores como Brachet argumentan que la figura del traficante se ha construido a partir de la criminalización de actividades que históricamente han implicado el cruce irregular de fronteras (Brachet, 2018), pero que en sí mismas no implicaban la existencia de traficantes.

Teniendo en cuenta lo anterior, es importante reconocer la existencia de dos figuras: el "facilitador de la migración" y el "traficante profesional", (Izcara, 2014; Aziani, 2021; Sánchez, 2017). La primera es aquella persona que realiza servicios de tráfico ilícito de migrantes a pequeña escala, a un nivel más local de forma ocasional, y motivada, al menos parcialmente, por la empatía y las relaciones entre amigos y familiares. Tal es el caso de los llamados "polleros" y/o "coyotes" en la frontera entre México y Estados Unidos.

La segunda figura se refiere a grupos más estables y pequeños que coordinados llevan a cabo operaciones de tráfico más grandes y que abarcan zonas geográficas más amplias, cuyo único objetivo es el beneficio económico (Aziani, 2021). Aquí se encuentran aquellas redes u organizaciones de tráfico más extensas, dentro de las cuales existe una división clara del trabajo

entre los actores que intervienen (UNODC, 2010d). A continuación se muestran los principales roles dentro de este tipo de operaciones de tráfico (ver figura 1.3):

Figura 1.3 Principales roles dentro de la estructura operativa de las personas y redes de tráfico ilícito de migrantes



Fuente: *Perfiles y Modos de Operación de las Personas Facilitadoras del Tráfico Ilícito de Migrantes en América Central y México*, OIM y UNODC, 2024.

Ahora bien, es importante señalar que las personas que adoptan estos roles en las operaciones de tráfico ilícito de migrantes no presentan un perfil demográfico único (Sánchez, 2017), sino que poseen perfiles diversos y heterogéneos (OIM, 2020). Hombres, mujeres y niños de todas las edades participan en la prestación de servicios de tráfico. A menudo, los facilitadores y traficantes son del mismo origen nacional o étnico que las personas que son objeto de tráfico ilícito, o proceden de las regiones por las que pasan las rutas de tráfico. (UNODC, 2021). En cuanto a su estatus migratorio pueden ser migrantes irregulares o solicitantes de asilo, y en

algunos casos residentes permanentes y ciudadanos de países de origen o destino (Achilli 2015). En su mayoría, tienden a ser miembros de comunidades altamente marginadas: clase trabajadora, trabajadores de bajos ingresos, que residen o viajan a través de áreas de altos flujos migratorios (Sánchez, 2017).

Si bien a lo largo del tiempo los estudios sobre el tráfico ilícito de migrantes en el corredor migratorio entre México y Estados Unidos han identificado la prevalencia de hombres en la facilitación de los cruces fronterizos (UNODC, 2021), actualmente es cada vez más común la participación de mujeres y niños, niñas y adolescentes en estas actividades y ejerciendo estos roles. En su mayoría estos roles están diferenciados por género (Sánchez, 2017). Los hombres participan con mayor frecuencia en grupos de guía y conducción, actuando como vigías, reclutadores y guardias (Spener 2009).

Los roles de las mujeres dentro de las redes de tráfico de migrantes están relacionados con tareas como la proporción de cobijo en sus viviendas, la provisión y preparación de alimentos, limpieza y cuidado de los niños, pero también con la realización de transacciones financieras, como cobrar cheques y asegurarse de que se hayan realizado o transferido los pagos (Sánchez, 2016). En ocasiones el rol de las mujeres no sólo se reduce a posiciones subalternas (Andrade, et al, 2021). Por ejemplo, hay evidencia de que las mujeres han tomado roles como guías, facilitadoras, coordinadoras y proveedoras de alojamiento y comida, entre otras actividades; son actores fundamentales, aunque a menudo invisibles, de los mercados de tráfico de migrantes y a lo largo de las rutas migratorias en todo el mundo (UNODC, 2021).

En cuanto a la participación de niños, niñas y adolescentes, son denominados “NNAs en migración de circuito”⁷ y en su mayoría son adolescentes reclutados por amistades o familiares para ejercer roles como guías, enganchadores, monitores y transportistas (Sánchez, 2023 citado en OIM y UNODC, 2024). Se habla con frecuencia de que al ser menores de edad no pueden ser arrestados por las autoridades migratorias. A falta de mecanismos legales que los

7 Los niños de circuito suelen tener edades entre los siete y doce años, y presentan altos índices de consumo de drogas y deserción escolar. Además, sus actividades están estrechamente relacionadas con grupos del crimen organizado y, en muchos casos, su primer contacto con las redes de TIM se establece a través de vínculos familiares. Véase Peña y García Mendoza, 2019. Niños, niñas y adolescentes de circuito: entre la precariedad y la frontera, México.

contemplan, los grupos que los reclutan se apoyan de la falta de criminalización (Izcara, 2012, citado en Morín, 2023). De acuerdo con datos del INM, de 2020 a 2022 un total de 581 de NNAs entre 12 y 17 años fueron identificados como involucrados en actividades de tráfico ilícito de migrantes (Blancas, 2024).

Ahora bien, es importante señalar que en una operación de tráfico ilícito, es poco probable que las personas migrantes sepan mucho sobre las personas traficantes y sus respectivos roles en la operación, ya que los traficantes y las redes normalmente hacen todo lo posible para ocultar su identidad, su papel exacto o la naturaleza de su conexión con otros miembros de la red (Dandurand, 2020). Aunado a esto, resulta fundamental considerar que el *modus operandi* y los roles de las personas facilitadores, traficantes y de las redes de tráfico ilícito de migrantes están en constante evolución en respuesta no sólo a los flujos migratorios sino en gran medida a las políticas de control de la migración (Aziani, 2021, Brachet, 2018)).

1.5 Modalidades del tráfico ilícito de migrantes

El tráfico ilícito de migrantes puede implicar la organización del cruce de desiertos, montañas, selvas, mar abierto, ríos y lagos. También puede ocurrir a través de los pasos fronterizos oficiales terrestres o aéreos, haciendo uso de documentación fraudulenta (UNODC, 2018). Cada ruta y destino requiere ciertos métodos y tipos de transporte para el cruce de fronteras. Por lo tanto, tal como lo señala el Protocolo Contra el Tráfico Ilícito de Migrantes los procesos de facilitación y traslado para el cruce de fronteras pueden llevarse a cabo en tres modalidades: a) tierra, b) mar y c) aire (ONU, 2000).

La mayoría de las rutas de tráfico involucran el cruce de varias fronteras internacionales, y los traficantes utilizan diferentes modalidades o una combinación de estas para introducir ilegalmente a una persona en el país de destino deseado. No obstante, cada modalidad tiene sus características específicas en términos de servicios y costos, así como el grado de riesgo que implica para las personas migrantes objeto de tráfico tal y como se describe a continuación:

El tráfico ilícito de migrantes en su modalidad por tierra: es el más común, puede darse en medios de transporte como trenes, autobuses o vehículos particulares. Puede incluir

tramos de la ruta a pie bajo la guía de un “pollero”, “coyote” o traficante, o la combinación de ambos. Aunque esta modalidad no requiere actividades muy sofisticadas por parte de las personas traficantes y las redes de tráfico, siempre va a requerir de sus servicios para su la facilitación de los cruces fronterizos (UNODC, 2018).

En esta modalidad, los guías (coyotes o polleros) y los transportistas juegan un papel muy importante pues están a cargo de la parte operativa del tráfico guiando, acompañando a las personas migrantes en su ruta a través de uno o más países y supervisando los cruces fronterizos (UNODC,2010c).

El tráfico ilícito de migrantes en su modalidad por mar: es una de las modalidades más peligrosas y representa sólo una pequeña porción de migrantes objeto de tráfico en todo el mundo, y aunque no es un fenómeno nuevo, recientemente ha tenido un auge en México producto de endurecimiento de políticas de control fronterizo en la frontera entre México y Estados Unidos. Esta modalidad utiliza dos estrategias para lograr el cruce de fronteras: el primero, tiene como objetivo llegar a tierra evadiendo la detección de las autoridades; mientras que el segundo, busca que haya una detección para luego ser interceptado o rescatado por las autoridades en aguas territoriales de los países costeros de destino (Achilli, 2018).

El tráfico por mar requiere una mejor planificación y organización, en comparación con las modalidades por tierra y aire (UNODC, 2010b). Las personas traficantes y las redes de tráfico deben poder obtener y gestionar embarcaciones, embarque y desembarque y a veces el regreso. Además, las personas involucradas en la facilitación del tráfico ilícito por mar también pueden necesitar acceso o lugares para albergar a un gran número de personas migrantes durante semanas antes de partir. Una característica de esta modalidad es que requiere una logística específica, acceso a herramientas e infraestructura, y un mayor esfuerzo para garantizar que el embarque y la salida sean relativamente seguros (UNODC, 2018).

El tipo y tamaño de embarcación utilizada para el tráfico ilícito de migrantes por mar depende del momento, el lugar y la capacidad financiera de los migrantes que emprenden el viaje de tráfico ilícito. En algunos países, las autoridades suelen interceptar embarcaciones con

sólo un puñado de pasajeros, mientras que en otros se han utilizado embarcaciones con varios cientos de personas. Si bien los viajes pueden ser cómodos cuando las condiciones en el mar son templadas y el barco está equipado con alimentos, agua y servicios sanitarios adecuados, el viaje es desgarrador para la mayoría de los migrantes que informan de condiciones difíciles, un frío terrible y escasez de alimentos y agua (UNODC, 2010b).

El tráfico ilícito de migrantes en su modalidad por aire: es una de las modalidades más complejas y costosas que llevan a cabo las personas y redes de tráfico, y al mismo tiempo implica traslados mucho más seguros que en las modalidades por tierra o por mar. No obstante, en muchas ocasiones se utiliza a menudo en combinación con estas modalidades de viaje. Por ejemplo, un migrante objeto de tráfico ilícito puede trasladarse en avión durante parte de su viaje, pero transitar a través de países o entre ellos por tierra o mar.

Un elemento central del tráfico ilícito de migrantes por aire es el uso de documentos falsos o que son obtenidos por métodos fraudulentos, la suplantación de identidad y la corrupción (UNODC, 2010d). El abuso de documentos puede implicar la alteración de documentos genuinos (incluidos pasaportes, visas u otros documentos para respaldar las solicitudes de visa) o documentos falsificados, así como el suministro de pasaportes de personas con parecido físico para que los utilicen los migrantes que se parecen a la persona cuya fotografía figura en el pasaporte. La corrupción puede involucrar a actores de bajo nivel, como el personal de limpieza en los aeropuertos, o actores de alto nivel, incluidos los representantes de inmigración o consulares (UNODC, 2010a).

Como en las demás modalidades, el tráfico por aire ofrece cierto grado de flexibilidad a las personas traficantes y a las redes de tráfico, ya que pueden probar y adaptar rutas. Además, es relativamente libre de riesgos para los traficantes de alto nivel, dado que rara vez viajan con las personas que trafican; tal vez solo tienen contacto con ellas en las zonas de tránsito de los grandes aeropuertos internacionales (UNODC, 2010a). Esto hace que la modalidad de tráfico de migrantes por aire sea difícil de analizar, dado que en algunas regiones los viajes a menudo comienzan con viajes aéreos, pero el resto del proceso empleará rutas terrestres y/o marítimas. Debido a que el tráfico de migrantes por vía aérea es relativamente seguro y exitoso en

comparación con otros medios de viaje, los traficantes pueden cobrar más por sus servicios. Los viajes aéreos también son significativamente más rápidos que otros medios de transporte, lo que los convierte en un medio de contrabando muy solicitado.

1.6 Rutas Migratorias

El incremento de flujos migratorios regionales y transcontinentales ha trastocado la dinámica migratoria en las Américas en múltiples sentidos, dando a luz a nuevas formaciones y conexiones espaciales a través de nuevas rutas afluentes que alimentan corredores migratorios de larga data, tal es caso del corredor Centroamérica-México-Estados Unidos (Velasco, Pedone y Miranda, 2021).

Durante la última década, un mayor control fronterizo significa que se necesitan más recursos para eludir las fronteras. A medida que se fortalece la lucha contra la migración irregular y las redes de contrabandistas, el transporte ilegal de migrantes se vuelve cada vez más profesional y clandestino. Señalan que mientras se formulan nuevas políticas para abatir el problema, se desencadenan nuevos métodos y rutas para el tráfico. Es decir, se hace hincapié en la relación entre el desarrollo de nuevas políticas contra el tráfico de migrantes y el desarrollo de nuevos mecanismos, rutas y procesos del fenómeno. Se trata de textos con una mirada externa al proceso del tráfico (Izcara, 2012; Katsiaficas y Ruiz, 2016; Mora, 2017; París-Pombo, 2016; Sánchez, 2017).

De acuerdo con la OIM, las rutas que van desde América del Sur a Norte América son actualmente las más transitadas por personas migrantes provenientes de Latinoamérica, Centroamérica, Asia y África (OIM, 2022). Actualmente son tres las principales rutas de tránsito para la migración irregular que se pueden identificar:

➤ Ruta Parque Nacional Darién entre Colombia y Panamá

Se ha convertido en los últimos años en una de las principales rutas para la migración irregular pues conecta vía terrestre a Sudamérica con Centroamérica a través de 26 mil kilómetros de selva (Yates y Pappier, 2023). A pesar de los peligros de la selva y de sus inmensos obstáculos (entre ellos la presencia del crimen organizado), en 2023 un total de 520,085 migrantes y

solicitantes de asilo cruzaron esta ruta con el fin de llegar a México, Estados Unidos y Canadá (Deutsche Welle, 2024). Para cruzar la selva del Darién las personas migrantes hacen uso de rutas terrestres y marítimas. Primero, deben tomar un ferry que cruza el golfo de Urabá desde la ciudad colombiana de Necoclí hasta una de las dos pequeñas poblaciones de las afueras del Darién: Acandí o Capurganá. Luego pueden utilizar múltiples rutas terrestres para cruzar, a menudo ayudados por personas o redes de tráfico ilícito de migrantes conocidos localmente como “guías” (ver figura 1.4) (Yates y Pappier, 2023).

Figura 1.4 Principales rutas terrestres y marítimas a través del Tapón del Darién



Fuente: *How the Treacherous Darien Gap Became a Migration Crossroads of the Americas*, Migration Policy Institute, 2024.

➤ Ruta Centroamericana

Esta ruta es uno de los corredores migratorios de paso casi obligatorio para las personas migrantes provenientes de Sudamérica que se dirigen a México y Estados Unidos. Atraviesa siete países: Belice, Guatemala, Honduras, El Salvador, Nicaragua, Costa Rica y Panamá. Las personas migrantes ingresan a Panamá a través del Parque Nacional Darién, posteriormente llegan a San José, Costa Rica por Paso Canoas y viajan a través de La Costanera hacia Los

Chiles (OIM y UNODC, 2024). La ruta también puede incluir el paso por Nicaragua, través de Danlí y Trojes en el Departamento de El Paraíso antes de descender a Choluteca en Honduras (Gil, 2021), y donde estas rutas suelen unificarse en la capital, Tegucigalpa (ver figura 1.5).

De acuerdo con datos de la UNODC (2024), en El Salvador si bien los flujos migratorios han disminuido, se identifican dos rutas utilizadas por personas traficantes que se unifican en San Salvador: una que ingresa por Amatillo desde Honduras, otra que llega vía aérea mayormente desde la República Dominicana y es parte de la ruta conocida como la “Vuelta por México” (OIM y UNODC, 2024). A Guatemala se ingresa desde Honduras por Esquipulas a través de la ruta conocida como la “Ruta de los Hondureños”, y desde El Salvador, se ingresa por Chiquimula y Jutiapa. Finalmente, el paso por Belice se da a través de Benque Viejo del Carmen en Guatemala, y por vía marítima desde Cuba (OIM y UNODC, 2024).

Figura 1.5 Principales rutas de tráfico ilícito de migrantes por Centroamérica



Fuente: *Perfiles y Modos de Operación de las Personas Facilitadoras del Tráfico Ilícito de Migrantes en América Central y México*, OIM y UNODC, 2024.

➤ Ruta México-Estados Unidos

Se ha convertido en una de las rutas terrestre más peligrosas del mundo (UN, 2023), aunque existen rutas por tierra, mar y aire desde México hacia Estados Unidos. De acuerdo con un informe confidencial de la Secretaría de la Defensa Nacional, se identifican 11 rutas terrestres y marítimas de tráfico ilícito de migrantes (Camacho, 2023). En cuanto a las rutas terrestres, los procesos de tráfico ilícito de migrantes inician en el sureste de México desde dos puntos: Ciudad Hidalgo, Chiapas y Mérida, Yucatán (que pasa por Campeche, Campeche; Tenosique, Tabasco; Palenque, Chiapas, y Coatzacoalcos y Veracruz). Ambos trayectos confluyen en Veracruz y se hacen una sola ruta hasta llegar al Estado de México (Camacho, 2023).

En el centro del país convergen tres rutas principales: la primera hacia Guadalajara, Jalisco, y sigue al Norte por el corredor del Pacífico. Los puntos de ascenso y descenso de migrantes están marcados en Mazatlán, Culiacán y Los Mochis, Sinaloa, y Ciudad Obregón y Hermosillo, Sonora. Ahí esta ruta del Pacífico se divide en dos ramales: uno sube por Puerto Peñasco, en el mismo estado de Sonora y llega a Mexicali, Baja California, frontera con Estados Unidos; y el segundo llega directamente a la también fronteriza Nogales, Sonora (Montesinos, 2023). La segunda ruta, sale del Estado de México, tiene como destino Ciudad Juárez, Chihuahua. Pasa por las “estaciones” de Irapuato, Guanajuato; Aguascalientes, Aguascalientes; Zacatecas, Zacatecas, y Chihuahua (Camacho, 2023).

La tercera ruta se divide a su vez en dos que comparten el recorrido desde el Estado de México a San Luis Potosí, luego de pasar por Querétaro, Querétaro. Una de las rutas sigue a Saltillo, Coahuila, y de ahí va a Piedras Negras. La otra avanza hacia Monterrey, Nuevo León, donde se bifurca en otros dos ramales: uno tiene como destino Nuevo Laredo, Tamaulipas, y el otro Reynosa y Matamoros (ver figura 1.6) (Montesinos, 2023).

Una vez estando en la frontera norte del México, de acuerdo con UNODC, se identifican al menos tres importantes puntos de cruce terrestre hacia Estados Unidos:

- Desde Baja California saliendo de Tijuana y Mexicali.
- Desde Chihuahua saliendo de Ciudad Juárez.
- Desde Tamaulipas, saliendo de Matamoros y desde Nuevo León, cerca del Río Bravo.

Figura 1.6 Principales rutas terrestres de tráfico ilícito de migrantes desde México hacia Estados Unidos



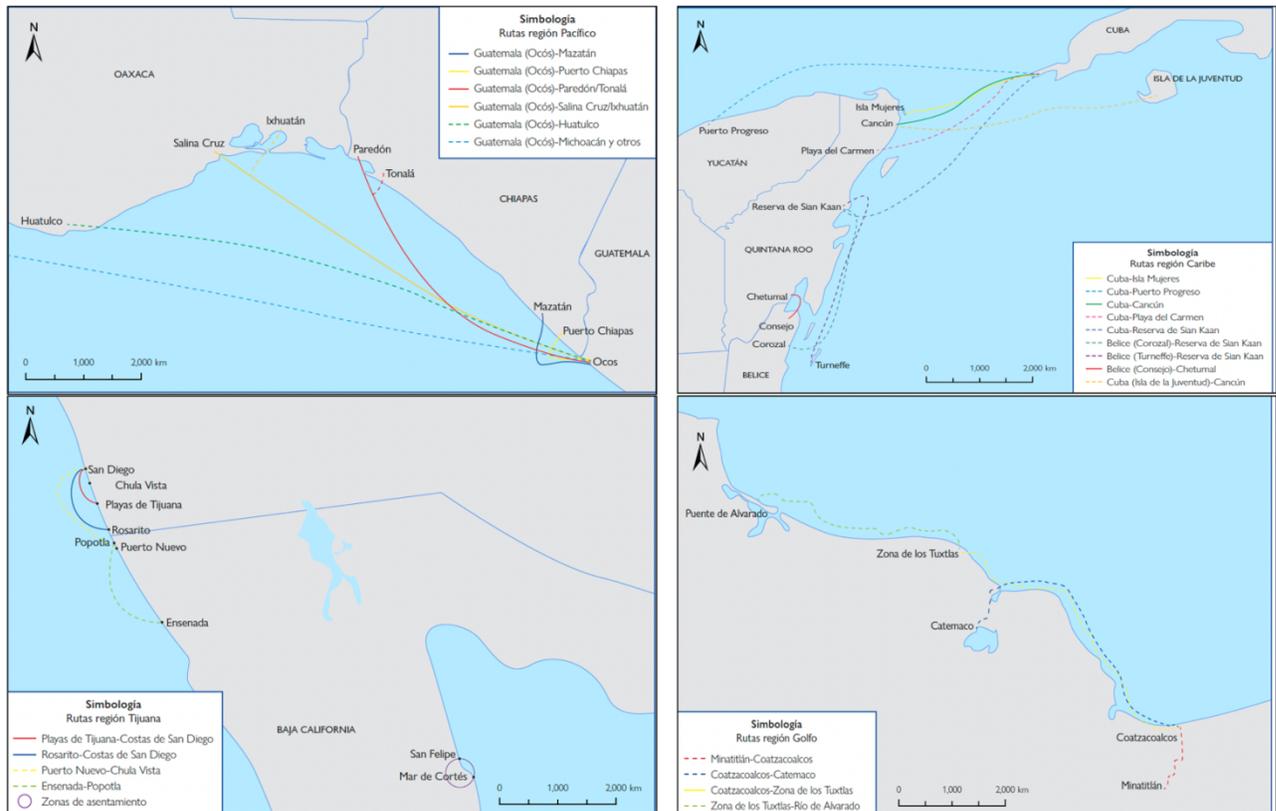
Fuente: *Perfiles y Modos de Operación de las Personas Facilitadoras del Tráfico Ilícito de Migrantes en América Central y México*, OIM y UNODC, 2024.

En cuanto a las rutas marítimas estas se han convertido en una alternativa para los traficantes y redes de tráfico derivado del aumento de los controles fronterizos para ingresar a México y para los cruces entre México y Estados Unidos. De acuerdo con OIM (2021), son cuatro las rutas marítimas que se identifican (ver figura 1.7):

- **Ruta por el Océano Pacífico:** las embarcaciones de Guatemala provienen de puerto Ocós y los principales destinos son Paredón y Mazatán en Chiapas (en menor medida Barra de Simón y Tonalá), y Salina Cruz, Oaxaca (en menor medida Huatulco). Esta última ruta es concurrida por las personas provenientes de Cuba (OIM, 2021).

- **Ruta por el Mar Caribe:** el principal flujo migratorio proviene de Cuba, sin embargo, otros países de origen son las Antillas menores y Centroamérica. Los principales puntos de acceso a México son Isla Mujeres y Cancún en Quintana Roo. Existe un flujo migratorio que ingresa por Belice hacia el estado de Quintana Roo con puntos de desembarque en Puerto Progreso, Isla Mujeres, Isla Holbox, Cancún, Playa del Carmen y la reserva de Sian Ka'an en Yucatán y Chetumal, en Quintana Roo, México (OIM, 2021 mar).
- **Ruta desde Baja California:** en la región de la frontera norte hay evidencia de la existencia de dos rutas principales de migración irregular y tráfico ilícito de personas por mar: las que van de Playas de Tijuana hasta costas de San Diego, y la de Playas de Rosarito, donde la modalidad es tomar la opción de los yates de pesca deportiva y jetskis, hasta Costas de San Diego (OIM, 2021).
- **Ruta del sur del Golfo de México:** la ruta más identificada parte del río Coatzacoalcos hasta su desembocadura, continuando por mar abierto hasta llegar a La Perla del Golfo y se detiene en Sontecomapan, dentro del municipio de Catemaco y llega a la zona de los Tuxtlas. Otra ruta, es posterior a la de Zonas de los Tuxtlas donde según evidencia de OIM se acorta la distancia de tres a una hora, hasta llegar a zona de Alvarado (OIM, 2021).

Figura 1.7 Principales rutas marítimas de tráfico ilícito de migrantes para internarse en México y en Estados Unidos



Fuente: *Mar adentro: migrante y náufragos en el mar*, OIM, 2021.

Las rutas al igual que las operaciones de tráfico ilícito de migrantes están sujetas a frecuentes variaciones que corresponden a cambios en los factores que determinan su disponibilidad y los riesgos involucrados. Para las personas traficantes y las redes de tráfico la selección de los puntos de salida y llegada implica una consideración de aspectos geográficos, de seguridad y protección, la naturaleza y la fuerza de los controles fronterizos, y la disponibilidad de facilitadores y proveedores de servicios locales confiables, el número de personas migrantes trasladadas, el medio de transporte, entre otras (Petros, 2025, en Koser, 2008).

Por ejemplo, las medidas para aumentar o disminuir el control fronterizo conducen al desplazamiento de rutas o cambios en los métodos utilizados por las personas traficantes y las redes de tráfico. Además, varias consideraciones de política, migratoria como los

procedimientos de asilo y las prácticas de deportación, tienen un impacto en la selección de los puntos de llegada e internación. Como resultado, los puntos de llegada tienden a cambiar según las rutas, las personas traficantes y los servicios que acuerdan brindar a las personas migrantes. También es importante señalar que luego de la pandemia por la COVID-19 las personas traficantes y las redes de tráfico se han visto obligados a utilizar rutas nuevas, menos exploradas y con más riesgos, como consecuencia del cierre de las fronteras, lo que a menudo pone en peligro la vida de los migrantes. (UNODC, 2021).

1.6 Dimensión Financiera del delito de tráfico ilícito de migrantes

El tráfico ilícito de migrantes es un delito que genera grandes ganancias para las personas traficantes y las redes de tráfico. De acuerdo con UNODC, en 2016 al menos 2.5 millones de personas migrantes fueron objeto de tráfico en el mundo generando una ganancia económica de entre 5.7 a 7 billones de dólares (UNODC, 2018). No obstante, esta es una cifra aproximada y un tanto desactualizada, pues no existe suficientes estudios empíricos que investiguen en profundidad cuánto y cómo se ganan el dinero las personas facilitadoras, traficantes y las redes por los servicios de tráfico, ni cómo y de dónde las personas migrantes financian sus viajes (Koser, 2008).

Hoy en día, ante el aumento exponencial del número de migrantes se ha traducido en un incremento de la demanda de servicios de tráfico ilícito de migrantes, y se calcula que los ingresos procedentes de este delito van desde los 10,000 millones de dólares (FATF, 2022), o que se han disparado, pasando de los 500 millones de dólares en 2018 a más de 13,000 millones de dólares para el crimen organizado en 2022 (Jordan, 2022).

Ahora bien, aunque las ganancias derivadas del tráfico ilícito de migrantes pueden variar considerablemente y dependen de varios factores como las rutas migratorias utilizadas, la modalidad, la cantidad de personas traficadas, los servicios proporcionados y los riesgos involucrados, a partir de 2020 y con el inicio de la pandemia por la COVID-19 los honorarios de los traficantes han ido al alza en muchas partes del mundo (UNODC, 2021). Esto se debe principalmente a que las redes de tráfico ilícito han sabido adaptar sus modelos de negocio, así

como los tipos de servicios que ofrecen para hacer frente a las restricciones a la movilidad y el aumento de los riesgos a los que se enfrentan en los cruces fronterizos. En el caso específico de la frontera entre México y Estados Unidos, la UNODC detectó que, desde el comienzo de la pandemia en 2020, los honorarios de los traficantes se habían cuadruplicado (UNODC, 2021).

Respecto a las ganancias derivadas del tráfico ilícito de migrantes, Koser señala que estas se pueden calcular analizando cómo es que los facilitadores, traficantes e intermediarios ganan dinero, de ahí que proponga "seguir el dinero" a través del proceso de tráfico para entender por qué el tráfico de migrantes es rentable (Koser, 2008). Además reconoce que para que el tráfico como negocio sea rentable, las personas traficantes y las redes también deben invertir, es decir, asumir gastos y riesgos financieros durante el proceso.

En cuanto a las tarifas que pagan las personas migrantes al contratar servicios de tráfico, estas van a variar dependiendo de factores como: la distancia hasta el país destino, el país de origen, los puntos y rutas de cruce, las condiciones geográficas y de seguridad de la ruta, la modalidad de tráfico, los métodos de transporte, el perfil de la persona migrante y si el viaje es individual o en grupo familiar. Otros factores para considerar son los controles fronterizos, la duración del viaje, el grado de perfección que deben tener los documentos falsos y el riesgo general de detección, así como sobornos a autoridades, el pago por "derecho de piso"⁸ y/o la facilitación de documentos.

Al respecto, la Unidad de Política Migratoria Registro e Identidad de Personas (UPMRIP) publicó en 2020, un estudio sobre la *Caracterización de los flujos financieros asociados al tráfico ilícito de personas migrantes*, en el cual identificó que los precios que los traficantes cobraban a las personas migrantes diferían sustancialmente según el punto de origen

⁸ El denominado "derecho de piso", "jale" o "derecho de tránsito" hace referencia al cobro por parte de grupos criminales, como carteles de droga y pandillas, para permitir el cruce por territorios controlados. Las redes de TIM y las personas traficantes individuales suelen verse obligadas a pagar estas sumas, las cuales suelen transferir a las personas migrantes (Nixon, 2018; Obando, 2023). La falta de pago de este, tanto por parte de redes y personas traficantes como de las personas migrantes, puede tener graves consecuencias, como el reclutamiento forzoso, la trata de personas e incluso la muerte. Durante muchos años, los coyotes independientes pagaban a los cárteles un impuesto por trasladar a los migrantes a través del territorio que controlaban a lo largo de la frontera, y los sindicatos criminales se aferraban a su línea de negocio tradicional, el contrabando de drogas, que era mucho más rentable. Esto empezó a cambiar en torno a 2019, cuando el gran número de personas que intentaban cruzar la frontera estadounidense convirtió el tráfico de migrantes en una irresistible fuente de ingresos para los cárteles.

y el tipo de servicio. Las redes de tráfico ilícito ofrecen principalmente dos tipos de servicios: a) cruce o b) tránsito y cruce. El pago promedio total para que una persona migrante transite por México y cruce hacia Estados Unidos es de \$4,559 dólares. El pago por solo el cruce de la frontera con Estados Unidos es en promedio de \$2,330 dólares, mientras que las personas migrantes procedentes de fuera de México pueden pagar hasta \$10,000 dólares (UPMRIP, 2020).

Por otro lado, recientemente la UNODC ha llevado a cabo un estudio sobre los *Perfiles y Modos de Operación de Personas Facilitadoras de TIM*, en el cual identificó tres tipos de paquetes de tráfico ilícito de migrantes, así como sus respectivos costos (ver tabla 1.3). Estos paquetes pueden incluir diversos tipos de servicios y pueden estar manejados por redes grandes y medianas de tráfico vinculadas al crimen organizado (OIM y UNODC, 2024) como se muestra en la siguiente tabla:

Tabla 1.3 Paquetes y costos de servicios de tráfico ilícito de migrantes

Paquete VIP	En este paquete el costo por persona va desde los 15 mil dólares para quienes van desde la frontera sur de México, hasta los 60 mil y 80 mil dólares para personas migrantes provenientes de Asia y África.
Paquete intermedio	Para las personas migrantes provenientes de Centroamérica y que van a la frontera norte de México el costo puede ir desde los 12 mil a los 15 mil dólares.
Paquete económico	Considera dos cruces, el primero para la internación a México en la frontera sur desde Guatemala cuyo costo va desde los 25 hasta los 250 dólares; el segundo, para el cruce desde México hacia Estados Unidos por Sonora y Tamaulipas, cuyos costos son de 5,200 y 2,500 dólares respectivamente.

Fuente: Elaboración propia con datos de *Perfiles y Modos de Operación de las Personas Facilitadoras del Tráfico Ilícito de Migrantes en América Central y México*, OIM y UNODC, 2024.

Según las Encuestas sobre Migración en las Fronteras Norte y Sur de México del 2023, en el caso de las mujeres migrantes, estas tienden a pagar hasta un 19.39% más que los hombres por servicios relacionados con el tráfico ilícito de migrantes (EMIF, 2023).

Ahora bien, es importante señalar que los costos y las ganancias derivadas del tráfico ilícito de migrantes son difíciles de determinar de manera precisa por diversos motivos. Primero, por la naturaleza clandestina del delito; segundo porque habitualmente existe una cantidad importante de personas involucradas las cuales pueden llevar a cabo actividades muy específicas relacionadas al tráfico que les generan un beneficio económico y que pasan desapercibidas; y tercero, por el uso predominante de dinero en efectivo y más recientemente por el uso de tecnología para llevar a cabo transferencias interbancarias difíciles de rastrear. Otra dificultad para seguir los flujos financieros asociados a este delito es que en muchas ocasiones está relacionado con otros delitos de carácter transnacional. Estos otros delitos incluyen actos de corrupción, lavado de activos, hurto, hostigamiento, abuso sexual, secuestro, trata de personas, robo, asesinato, así como tráfico de drogas y armas de fuego (Financial Action Task Force (FATF, 2022).

1.7 Circunstancias agravantes

En los procesos de tráfico ilícito de migrantes, aunque las personas migrantes han dado su consentimiento, es decir, han contratado por voluntad un servicio de tráfico, esto no los exenta de volverse sumamente vulnerables de sufrir abusos, ser víctimas de delitos conexos y violaciones graves a sus derechos humanos durante su tránsito al país destino. A raíz de las medidas de contención por la COVID-19, las personas migrantes han tenido que hacer frente a mayores dificultades y problemas en el tránsito, las fronteras, los centros de acogida, los países de destino y el retorno, y se han visto en situaciones de mayor vulnerabilidad y expuestos a un mayor riesgo a caer en formas agravadas de tráfico ilícito. (UNODC, 2021).

Dentro de los factores que colocan a las personas migrantes en contextos de vulnerabilidad y en situaciones de tráfico ilícito de migrantes agravado se encuentran el hecho de que están fuera de su país de origen y en un país de destino o tránsito, ante rutas nuevas y cada vez más peligrosas en donde nunca han estado, sin poder hablar el idioma, sin conocer la cultura, con escasos recursos económicos y pocas posibilidades para negociar con los traficantes, así como la poca o nula información respecto a los procesos y alternativas migratorias con las que cuentan. De acuerdo con UNODC, las mujeres y los niños, niñas y

adolescentes están especialmente expuestos a condiciones de explotación, violencia sexual, de género y maltrato (UNODC, 2021), mientras que los hombres están más expuestos a ser víctimas de trabajo forzoso, violencia física y tratos inhumanos y degradantes durante el tránsito (UNODC, 2021).

Ante este contexto, durante la última década en el corredor migratorio de América del Norte cada año miles de personas migrantes mueren o desaparecen. De acuerdo con OIM desde 2014 y hasta 2022 se han documentado más de 6,900 muertes de personas migrantes, la mayoría en el cruce fronterizo entre Estados Unidos y México (OIM, 2022). Aunado a la pérdida de vidas, es importante señalar que rara vez el tráfico ilícito de migrantes constituye un delito aislado. Es muy probable que junto a este o en su curso se hayan cometido otros delitos. Las personas migrantes que son objeto de tráfico suelen con mucha frecuencia ser víctimas de diversos delitos, como la violencia sexual y de género, el robo, el secuestro para exigir un rescate, la extorsión, la trata de personas, entre otros. En reacción a estos riesgos, a partir de 2018, grupos de personas migrantes provenientes de Centroamérica empezaron a confiar en las “caravanas” como una forma de protección colectiva para viajar hacia Estados Unidos (UNODC, 2021).

En México, de inicios de 2018 a noviembre de 2023, un total de 4,699 personas migrantes en situación irregular denunciaron haber sido víctimas de algún delito, y dentro de los delitos con mayor número de denuncias se encontraron el robo, el tráfico ilícito de migrantes y el secuestro. (UPMRIP, 2023b). Sin embargo, son cada vez más comunes los eventos y tragedias que involucran a personas migrantes en su intento por llegar a Estados Unidos y que evidencian el uso de servicios de tráfico y la falta de denuncias. Tal es el caso del accidente de tráiler sucedido en Chiapas en 2021, donde fallecieron 56 personas migrantes y más de 100 resultaron heridas (OIM; 2024); o las 50 personas migrantes que perdieron la vida dentro de un remolque de un camión en San Antonio, Texas en 2022, el cual fue abandonado por traficantes; así como las más de 58 de personas migrantes que durante 2023 han muerto ahogadas en su intento por cruzar el Río Bravo.

Si bien, durante 2023, el tráfico ilícito de migrantes fue el delito más denunciado por las personas migrantes en tránsito por México con un total de 245 denuncias (UPMRIP, 2023b), contrario a esto, son pocos los casos que se identifican y se judicializan. Por ejemplo, durante 2021 el Instituto Nacional de Migración identificó 990 personas migrantes relacionadas con el delito de tráfico, la Fiscalía General de la República reportó 494 carpetas de investigación en donde se ejerció acción penal por este delito, mientras que la Comisión Ejecutiva de Atención a Víctimas sólo inscribió a 26 víctimas de delitos conexos y que fueron objeto de tráfico ilícito (CNDH, 2022).

Pese a la gravedad de la violencia infligida a los migrantes objeto de tráfico ilícito, sigue siendo pequeño el número de casos que consideraron los abusos contra los migrantes al enjuiciar a los traficantes y a otros involucrados en el delito, configurándose así el tráfico ilícito de migrantes en su forma agravada. De acuerdo con UNODC (2021), dentro de los factores que pueden explicar esta situación se encuentran:

- a) el hecho de que los delitos de violación, la agresión sexual o el asesinato que estén tipificados en la mayoría de los sistemas nacionales, estos suelen enjuiciarse como delitos independientes, al margen de los cargos de tráfico ilícito;
- b) falta de denuncias por parte de las personas migrantes objeto de tráfico debido a la falta de información sobre la asistencia y los servicios disponibles, incluso en un idioma que los migrantes entiendan, así como la falta de instituciones legales donde los migrantes puedan denunciar de manera segura;
- c) dada la naturaleza del delito, el modus operandi de los traficantes y la velocidad a la que se mueven los migrantes, estos no denuncian, influenciados por una percepción generalizada de impunidad y falta de confianza en las autoridades, además de la situación irregular de los migrantes que podría exponerlos a la detención y deportación, y las posibles demoras en su viaje (UNODC, 2021).

CAPÍTULO 2. MARCO TEORÍCO Y CONCEPTUAL

El presente capítulo identifica a partir de una revisión bibliográfica aquellas perspectivas teóricas que sirvan de marco para analizar y comprender ¿qué es el tráfico ilícito de migrantes?, ¿cómo han evolucionado sus dinámicas y modus operandi a lo largo de la última década? y ¿cómo han evolucionado los perfiles de actores que intervienen en su realización: migrantes, traficantes y países de origen, destino y tránsito?

En la actualidad, el tráfico ilícito de migrantes es considerado como un fenómeno que va en auge en el contexto de la migración internacional. De ahí que desde el año 2000, con el fin de hacer frente a este delito, la Organización de las Naciones Unidas en el artículo 3 párrafo a) del *Protocolo contra el tráfico ilícito de migrantes* define el tráfico ilícito de migrantes para que los Estados parte señalen como delito la siguiente conducta:

“La facilitación de la entrada ilegal de una persona en un Estado Parte del cual dicha persona que no sea nacional o residente permanente con el fin de obtener, directa o indirectamente, un beneficio financiero u otro beneficio de orden material” (ONU, 2000)

Si bien, a partir de la definición de tráfico por parte de las Naciones Unidas esta ha tenido éxito en las esferas jurídica e institucional (İçduygu, 2020) en Aziani, 2021) pues la gran mayoría de los países a nivel mundial la han adoptado y la han incluido en sus marcos jurídicos respectivos, el delito de tráfico ilícito de migrantes, así como sus dinámicas y actores involucrados, no han logrado ser comprendidas del todo debido a una “doble desventaja”, pues no existe una cohesión conceptual, aunado a que existen las dificultades para observar, medir y recopilar datos confiables sobre los proceso de tráfico (Bair y Van Liempt, 2015; Bair, 2013).

Por otro lado, esta definición del tráfico ilícito de migrantes supone algunos inconvenientes. Por ejemplo, la definición vincula el delito de tráfico ilícito de migrantes al objetivo del lucro a partir de la entrada y/o permanencia ilegal de una persona en un Estado. De acuerdo con Aziani, este énfasis en el lucro como actividad delictiva es crucial para orientar el diseño de las leyes nacionales en materia de tráfico, pero limita el uso de esta definición para

conceptualizarlo como fenómeno y/o proceso. (Aziani, 2021). En segundo lugar, esta definición es limitada en términos de especificidad; permite que una "amplia variedad de actividades clandestinas de facilitación de la migración" sean etiquetadas como tráfico ilícito de migrantes cuando no lo son (İçduygu, 2020, en Anziani, 2021).

Si bien la mayoría de los expertos e investigadores toman como referencia la definición del Protocolo contra el tráfico ilícito de migrantes, algunos autores han observado que esta definición debería ser más amplia y acorde al contexto actual, ya que no es de gran ayuda para la comprensión conceptual de todos los procesos que implica el tráfico ilícito de migrantes. Autores como Van Liempt señalan que es necesario considerar una definición del tráfico ilícito de migrantes que pueda reflejar adecuadamente el carácter cambiante de las estructuras intermediarias en los procesos de migración internacional y arrojar luz sobre el posible carácter criminal del tráfico (Van Liempt, 2006). Con esto hace referencia, por un lado, a todos los actores que intervienen en los niveles más bajos del tráfico de personas y que no precisamente actúan en busca del beneficio económico, y por el otro, busca incluir todos aquellos actos que se encuentran en un continuo entre el altruismo y el crimen organizado (Van Liempt, 2003, en UNODC, 2010f).

Desde una perspectiva sociológica, se propone dejar considerar a las personas migrantes como un actor pasivo en los procesos de tráfico, con esto busca incluir no solo a los migrantes irregulares que buscan mejores oportunidades fuera de su país, sino que toma en cuenta el poder de decisión de las personas que con otros motivos recurren a servicios de traficantes, tal es el caso de las personas solicitantes de asilo y refugiados (Van Liempt, 2006). Bajo esta lógica, autores como Doomernik señalan que el tráfico ilícito de migrantes también puede definirse como: "todo acto mediante el cual se ayuda a un inmigrante a cruzar fronteras internacionales y cuyo cruce no cuenta con el respaldo del gobierno de Estado receptor, ni implícita ni explícitamente" (Doomernik, 2001; en Van Liempt, 2006).

Con la finalidad de dar respuesta a estas preguntas, el marco teórico que se presenta a continuación consta, por un lado, de los antecedentes teóricos sobre el estudio de la migración internacional y, por otro lado, retoma tres enfoques teóricos principales: a) enfoque teórico de la industria de la migración, b) la teoría de las redes migratorias, c) la perspectiva teórica de la

agencia migrante. De cada uno de estos enfoques teóricos se retomará un marco analítico y conceptual que ayude a explicar algún ámbito o dimensión de la complejidad del delito de tráfico ilícito de migrantes.

2.1 Antecedentes teóricos sobre el estudio de la migración internacional

Actualmente existen diversas teorías y enfoques que se han desarrollado para estudiar y comprender el fenómeno de la migración internacional en distintos momentos en el tiempo y en diferentes contextos políticos, económicos, sociales y culturales. Algunos de ellos han buscado identificar las circunstancias por las que se da la migración o a qué factores responden los movimientos migratorios; otros buscan comprender por qué y de qué manera las personas toman la decisión de migrar, o cómo impacta la migración en los países de origen y de destino; y algunos otros pretenden conocer cuáles son las formas de migrar o los tipos de migración que han existido a lo largo del tiempo.

Si bien, a partir de la última década del siglo XX, la reflexión teórica sobre la migración ha crecido buscando explicarla y complejizarla en un nuevo contexto a nivel internacional. De acuerdo con Douglas Massey y con Joaquín Arango (2000) actualmente podemos identificar seis teorías que han sido de relevancia al momento de explicar y comprender el fenómeno de la migración internacional: la teoría de la economía neoclásica, la teoría de la nueva economía, la teoría de los mercados duales de trabajo, la teoría del sistema mundial, la teoría de las redes migratorias y la teoría de la causalidad acumulativa.

2.1.1 La Teoría Neoclásica

Este enfoque sentó las bases en cuanto a la reflexión teórica sobre las migraciones a mediados del siglo XX, planteando que la migración responde a una decisión individual por parte de los actores en la que se calculan los costos y los beneficios de esta a partir de dos factores: por un lado, debido a las diferencias geográficas y por el otro, la oferta y demanda de la fuerza de trabajo (Massey, *et al.*, 2000). Esta teoría considera las perspectivas macro (determinantes estructurales) y micro (toma de decisiones) en su análisis. En el nivel marco explica la raíz de las migraciones a partir de las disparidades entre los niveles salariales de los distintos países, que a su vez reflejan diferencias en niveles de ingresos y de bienestar (Arango, 2003). En cuanto

al nivel micro, analiza las razones por las cuales los individuos responden a las diferencias estructurales entre países o regiones, emprendiendo la migración (Todaro, 1969 citado en Arango, 2003). En esta teoría la toma de decisión racional es a nivel individual, es una elección basada en la “racionalidad económica”, la cual busca una mejora del bienestar individual (Todaro, 1969, citado en Gómez, 2010)

2.1.2 La Nueva Teoría Económica de la Migración

De acuerdo con este enfoque, al igual que en la teoría neoclásica, la decisión de migrar está dada por una decisión racional, pero no de carácter individual, si no que traslada la toma de decisiones a una nueva unidad: la familia. Entiende a la migración como una estrategia familiar de diversificación de ingresos (Izcara, 2013). Esta teoría explica el origen de los flujos migratorios debido a los fallos en los mercados laborales que ponen barreras al bienestar y progreso de los individuos en los lugares de origen de las personas migrantes (González, 2011). En este sentido, la decisión de migrar responde a una estrategia familiar orientada no tanto a maximizar los ingresos como a diversificar sus fuentes, con el fin de reducir riesgos (Massey, *et al.*, 2000). Cuanto más desigual sea la distribución de ingresos en una comunidad determinada, más se sentirá la privación relativa y mayores serán los incentivos de la unidad familiar para que uno de sus miembros migre (Arango, 2003).

Las personas migrantes, tendrán cada vez más incentivos para tomar la decisión de migrar en la medida en la que exista una “comparación” en cuanto a los ingresos y las condiciones de bienestar de otros hogares dentro de su misma comunidad. Esta teoría parte de tres conceptos: “privación” que mide la capacidad de un individuo de adquirir bienes en relación con el estándar de su grupo de referencia, y aparece definido por la ausencia que es no tener aquello que es común dentro del grupo de referencia; y “satisfacción”, que mide la capacidad de un individuo para adquirir bienes y servicios de lo que había sido privado inicialmente (Izcara, 2013).

2.1.3 La Teoría de los Mercados de Trabajo Duales

Esta teoría deja de lado el factor de la toma de decisión ya sea individual o colectiva y argumenta que la migración es provocada debido a la demanda de mano de obra en los países desarrollados,

poniendo el foco de atención en los factores de atracción y no de expulsión. Según Massey, este enfoque liga la inmigración a las necesidades estructurales de las economías modernas (Massey, et al., 2000), en las cuales se produce una fragmentación del mercado de trabajo en dos sectores: primario y secundario (Piore, 1979 citado en Arango, 2003). El sector primario, es estable e intensivo en capital y las condiciones sociolaborales y salariales son ventajosas. Por el contrario, el sector secundario, es flexible, inestable e intensivo en mano de obra, y puede estar relacionado con un ambiente laboral desagradable. Los trabajadores empleados en este segmento (los grupos marginales: mujeres, jóvenes, minorías y migrantes) son descritos por Piore como un factor residual de producción ajustable a la evolución de la demanda (Piore, 1978 citado en Izcara, 2013).

La fragmentación de los mercados de trabajo tiene lugar en economías desarrolladas que necesitan trabajadores extranjeros para ocupar los trabajos que los trabajadores nativos se niegan a realizar, lo que incentiva la migración (Arango, 2003). Sin embargo, resulta fundamental señalar que esta teoría considera como única causa de la migración internacional la demanda estructural de mano de obra ignorando por completo a los factores de expulsión que tiene lugar en las sociedades de origen, en este sentido sólo puede explicar parte de la realidad, puesto que la sola demanda de mano de obra en los sectores secundarios del mercado laboral como factor de atracción no desencadena por si solo los flujos migratorios a nivel internacional.

2.1.4 La Teoría del Sistema Mundial

Esta teoría surge para explicar la migración en un nuevo contexto internacional hacia finales del siglo XX. Parte de la existencia de un sistema mundial conformado por economías desarrolladas (centro) y economías menos desarrolladas (periferia). Bajo esta lógica “[...] la migración es un resultado natural de las disrupciones y dislocamientos que inevitablemente ocurren en el proceso de desarrollo capitalista” (Massey, et al., 2000) y en donde la dinámica de la economía mundial se centra en canalizar recursos (tierra, trabajo y materias primas) de la periferia hacia el centro. Parte de un análisis a nivel marco, en el que entiende a las migraciones ya no como una decisión de carácter individual, sino como una consecuencia estructural de la expansión del mercado más allá de los límites nacionales bajo una lógica de globalización económica (Massey, et al., 2000).

La forma de operar de las economías capitalistas genera migración en los países

periféricos, y al mismo tiempo atrae migración a los países del centro más desarrollados (Massey, et al., 2000). De acuerdo con Saskia Sassen, bajo este enfoque, las migraciones funcionan como un sistema de oferta de mano de obra a nivel mundial (Sassen, 1988 citado en Arango, 2003). Bajo esta perspectiva las migraciones operan como un sistema mundial de oferta de trabajo, en el que las economías del centro (que actualmente se encuentran representados por empresas multinacionales) llegan a los países pobres de la periferia en búsqueda de tierra, materias primas, trabajo y nuevos mercados de consumo, que les permitan incrementar sus riquezas y ganancias.

Este flujo internacional de mano de obra sigue a los flujos de circulación de bienes y capital, pero en dirección opuesta (Sassen, 1988 citado en Arango, 2003). La inversión capitalista en economías desarrolladas fomenta cambios que producen desarraigo, una población móvil en países periféricos que al mismo tiempo forja fuertes lazos y conexiones materiales y culturales con los países ricos del núcleo capitalista, conduciendo a los desplazamientos internacionales (Massey, *et al.*, 2000). A través de la penetración de las relaciones económicas capitalistas en las sociedades periféricas no capitalistas se crea una población móvil que es propensa a la migración internacional (Massey, et al., 2000).

Con la expansión del capitalismo, tierra, materias primas y trabajo en la periferia pasan a ser consideradas como mercancías y quedan sometidas al control de los mercados, así se generan flujos migratorios (Massey, *et al.*, 2000). De acuerdo con esta teoría, la dinámica de las relaciones económicas capitalistas en los países de la periferia altera y modifica las economías tradicionales, dejando en desventaja a la población local y que en consecuencia es atraída hacia el centro. Los flujos migratorios creados bajo esta dinámica por lo general se topan con las restricciones de movilidad de personas entre países, dando apertura a la creación de un sistema migratorio con un componente ilícito.

2.1.5 La Teoría de las Redes Migratorias

La migración, desde esta perspectiva teórica, es producto de las redes migratorias (generadas por la migración) a través del efecto de acumulación y reproducción de capital social. La creación y expansión de redes de migrantes juega un papel fundamental en la migración, es

decir, muchas personas deciden migrar porque otros relacionados a ellos lo han hecho con anterioridad y con éxito (Arango, 2003). Este conjunto de lazos interpersonales entre migrantes, primeros migrantes y no-inmigrantes (que vincula a familiares, amigos o paisanos), proporciona ayuda, conocimiento, información, vivienda, trabajo, recursos materiales, y ejemplos, con lo cual incrementan la probabilidad del traslado internacional porque reduce los costos y riesgos del movimiento, al mismo tiempo que incrementa los rendimientos netos esperados de la migración (Massey, et al., 2000).

Del mismo modo, estas redes de migrantes constituyen una especie de capital social que los nuevos inmigrantes usan para acceder a empleos en los países de destino, y este acceso al empleo convierte a la migración en un recurso confiable y seguro, y bajo esta dinámica la progresiva reducción de los costos tiene como consecuencia una reducción de riesgos, lo que incrementa la probabilidad de que otros decidan migrar. (Massey, et al., 2000) Finalmente, este capital social creado a través de los movimientos migratorios en red juega un papel importante en la perpetuación de la migración.

2.1.6 La Teoría de la Causalidad Acumulativa

Esta teoría señala que con el tiempo la migración tiende a sostenerse a sí misma provocando que cada nueva migración sea más fácil que la siguiente. El acto de migrar en sí mismo modifica los contextos sociales hasta el punto en el que tienen lugar migraciones sucesivas; a esto Gunnar Myrdal lo llamo “*causación acumulativa*” (Myrdal citado en Arango, 2003). Esta causalidad acumulativa se da a través de los cambios y alteraciones que produce la migración en un contexto social dentro del cual se toman subsecuentemente otras decisiones para migrar y que tienden a perpetuarse, y los elementos a través de los cuales se explica pueden ser cambios sociales, económicos y culturales: la expansión de las redes, la privación relativa, la distribución del ingreso, la distribución de la tierra, la organización de la agricultura, la cultura, la distribución regional del capital humano y el significado social de trabajo (Arango, 2003).

Hoy en día, esta diversidad de enfoques teóricos ha contribuido de manera importante al análisis y comprensión de la migración internacional. No obstante, muchas de las teorías y de los enfoques sólo se centran en el análisis de algún elemento, característica o nivel particular

del fenómeno migratorio, sin llegar a ofrecer una explicación que abarque la totalidad de elementos que convergen en él. Por ejemplo, teorías como la neoclásica, de la nueva economía, del mercado dual o del sistema mundial ofrecen explicaciones de por qué se origina la migración y por qué esta es atraída hacia economías desarrolladas, con alta demanda de mano de obra y salarios competitivos; la teoría de las redes migratorias y del sistema mundial abordan los vínculos estructurales e interpersonales que genera la migración y conectan los países de origen con los de destino; la teoría neoclásica y de redes migratorias analizan las toma de decisiones de los actores que eligen migrar a nivel individual y colectivo, mientras que la teoría de la causalidad acumulativa describe cómo la migración internacional promueve cambios a nivel de las motivaciones personales tanto en el países de origen como en el destino.

Ahora bien, para el análisis del tráfico ilícito de migrantes cada una de estas teorías aporta elementos que ayudan a explicar este fenómeno. En el caso del enfoque neoclásico, de la economía de migración y del mercado dual de trabajo, que explican el origen de los flujos migratorios a partir de las expectativas que genera, como son la posibilidad de obtener empleo, mayores ingresos, mayores ganancias a nivel individual y de la familia, para muchos migrantes que recurren a los servicios de tráfico ilícito de migrantes, estos beneficios son mayores que el costo de migrar. De ahí que, desde esta perspectiva, el pago a traficantes o redes de tráfico sea visto como una especie de inversión. Además, estas teorías han servido para explicar la migración en contextos como el Centro América, en donde las personas migrantes toman la decisión de migrar atraídos por la demanda de mano de obra y los mejores salarios en países como Estados Unidos, y en donde muchas de las personas migrantes recurren a servicios de tráfico.

Por otro lado, de enfoques como el de sistemas que analiza la migración como producto de interacciones de los elementos del sistema, se retoma la idea de que los flujos migratorios son producto de la lógica del mercado. Por lo tanto, bajo esta idea, las personas migrantes son consideradas como mercancías. Este supuesto, posteriormente sería retomado para explicar el delito de tráfico ilícito de migrantes como un fenómeno dentro de la migración vista como un negocio, y en el que los migrantes son tratados como mercancías que se trafican de un país a otro. Finalmente, de las teorías de redes migratorias y causalidad acumulativa, podemos retomar

la importancia que tienen la creación y permanencia de lazos sociales, que a lo largo del tiempo han definido y dado continuidad a los procesos de tráfico ilícito de migrantes.

2.2 Enfoque teórico de la industria de la migración

A partir de la década de los noventa, tuvo lugar un cambio en el contexto internacional en el que han ocurrido las migraciones internacionales. Este nuevo contexto ha estado caracterizado por la globalización y la diversificación y la restricción de los flujos migratorios (Castles y Miller, 2004). Ante este escenario, se desarrolla el enfoque teórico de la industria de la migración con la finalidad de explicar cómo es que estos flujos migratorios se sostienen frente a la intensificación de los esfuerzos de los Estados por controlar y restringir los movimientos a través de sus fronteras territoriales. A partir de ahí, varios autores han desarrollado conceptos como el de “negocio de la migración”, “comercio de la migración”, “mercados de la migración” o “empresas de la migración” para explicar cómo en el fenómeno de la migración internacional existen instituciones, agentes e individuos que buscan obtener un beneficio económico derivado de los procesos migratorios (Spener, 2010).

Dos de los exponentes más importantes del enfoque de la industria de la migración son John Salt y Jeremy Stein, quienes en 1997 publicaron su artículo *Migration as a Business: The Case of Trafficking*, en el que argumentan que el fenómeno de la migración internacional puede considerarse como un negocio internacional al que denominan como “negocio de la migración”. Desde su perspectiva, este negocio es “[...] diverso y cuenta con un vasto presupuesto, que proporciona cientos de miles de puestos de trabajo en todo el mundo y está gestionado por un conjunto de individuos e instituciones, cada uno de los cuales tiene un interés en cómo se desarrolla el negocio” (Spener, 2010). Este negocio está conformado y operado por “redes institucionalizadas con complejas cuentas de pérdidas y ganancias, que incluyen un conjunto de instituciones, agentes e individuos, cada uno de los cuales tiene interés en obtener un beneficio comercial” (Salt y Stein, 1997).

Además de ofrecer una visión de la migración internacional más allá de sólo una cuestión de meros desplazamientos entre países de origen y destino, este enfoque divide el negocio de la migración internacional en dos componentes: uno legítimo (legal/regular) y otro ilegítimo

(ilegal/irregular). En el componente ilegítimo de este “negocio de la migración” se encuentra el tráfico de migrantes. Esta perspectiva no sólo ayuda a explicar por qué el tráfico ilícito de migrantes es delito en auge, sino por qué en el intervienen diversos actores que han desarrollado estructuras bien organizadas para establecer un negocio tan rentable con ganancias que superan los 10 millones de dólares anuales (FAFT, 2022). En este sentido, para Salt y Stein, el tráfico de migrantes es “[...] un negocio internacional, que implica el comercio y el movimiento sistemático de personas como “mercancías” por diversos medios y en el que pueden intervenir diversos agentes, instituciones e intermediarios” (Salt y Stein, 1997).

A partir de esta definición, estos autores desarrollan un modelo en el que explican, por un lado, cómo opera el tráfico de migrantes en el negocio de la migración internacional, y por el otro cuáles son los actores que participan en él facilitando el movimiento de personas entre los países de origen y de destino. Este modelo de tráfico considera la operación de las organizaciones grandes o pequeñas en tres etapas: a) la movilización y captación de migrantes; b) su desplazamiento en ruta; y c) su inserción e integración en los mercados laborales y las sociedades de acogida de los países de destino (Salt y Stein, 1997).

Como se muestra a continuación en la tabla 2.1, en cada etapa del modelo de Salt y Stein se explica cómo opera el negocio del tráfico, cuál es su organización y sus métodos de funcionamiento: sus entradas y salidas; su uso de un conjunto de rutas geográficas comunes; sus métodos de tráfico ilícito de migrantes; sus sistemas de planificación y recopilación de información; y su división en un conjunto de tareas técnicas y organizativas. Esta división de funciones se considera fundamental para la supervivencia del tráfico de migrantes como negocio de la migración (Salt y Stein, 1997).

Tabla 2.1 Modelo de tráfico de migrantes propuesto por John Salt y Jeremy Stein

Etapa 1 Movilización	Etapa 2 En ruta	Etapa 3 Inserción e Integración
Implica la captación de migrantes potenciales y la organización de los medios necesarios para su viaje.	Conlleva funciones organizativas para la gestión y organización de los	Considera la búsqueda de alojamiento y empleo para los migrantes a su llegada a los países de tránsito y

<p>Requiere de planeación y una división de funciones entre los traficantes para llevar a cabo las siguientes actividades:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Captación, como cualquier negocio legítimo las organizaciones de tráfico implementan la estrategia "promoción de ventas" que consiste en contactar y reclutar migrantes. -Recabar información sobre las mejores épocas para viajar, las rutas, las condiciones meteorológicas, el personal y los medios de transporte disponibles, los procedimientos de asilo y sobre qué países y puntos fronterizos son puntos débiles en los sistemas existentes de control de la migración. -Conocer los métodos y estudiar las rutas que deben ser variados y flexibles como para cambiar en respuesta a las medidas de control de las autoridades migratorias. -Proveer transporte, los traficantes contratan a proveedores y operadores para tener a su disposición una gran variedad de medios 	<p>migrantes mientras se dirigen a sus destinos.</p> <ul style="list-style-type: none"> -Identificación y estudio de las rutas elegidas, estas pueden ser simples y directas o complejas y peligrosas. -Cálculo del tiempo y distancia entre la salida de los países de origen y la llegada a los países de destino. -Vigilancia de los puestos fronterizos y de los funcionarios de migración para detectar signos de mayor seguridad. -Localización de puntos débiles en los sistemas de control de la inmigración. -Posible soborno a los funcionarios de inmigración. -Búsqueda de personas que funjan como solucionadores de problemas, con conocimientos locales, para resolver los problemas imprevistos. -Organización de grupos de migrantes para el cruce fronterizo. -Gestión y uso de medios para ocultar a los migrantes que cruzan las fronteras clandestinamente como 	<p>destino, lo que les permite establecerse e insertarse en los mercados de trabajo locales.</p> <p>Estas actividades son gestionadas por de agentes locales, y ejecutores, que garantizan que los migrantes hacen lo que se les dice.</p> <p>Algunos traficantes pueden seguir beneficiándose de los migrantes a través de la "servidumbre por deudas", o a través de la comisión de otros delitos en su contra.</p> <p>Los migrantes pueden ser reclutados como mano de obra por encargo por empleadores en coordinación con los traficantes o sus agentes.</p> <p>Los traficantes o "facilitadores" también pueden acompañar a los migrantes a sus destinos con el fin de recoger documentos falsos para su recirculación.</p>
--	--	---

<p>de transporte y equipos, como camiones, autobuses, embarcaciones, lanchas rápidas, autos particulares, y comunicaciones de alta frecuencia.</p> <p>-Producción de documentos falsos, por ejemplo, pasaportes, visados, permisos de trabajo y tarjetas de identidad, certificados de matrimonio, permisos de residencia, etc.</p> <p>-Financiamiento, existen sistemas para financiar gestionar los pagos recibidos de los inmigrantes y hacerlos circular por toda la empresa. Esto puede implicar grandes cantidades de dinero en efectivo y también sistemas de crédito.</p>	<p>camiones de carga, vehículos refrigerados, autobuses con doble techo o falsos compartimentos de equipaje en los trenes (OIM, 1997).</p> <p>-Control de lugares de alojamiento ("abrevaderos") para migrantes en ruta antes de embarcar en la siguiente etapa de su viaje.</p> <p>-Acceso a sistemas de comunicación bien organizados y quizás centralizados que utilicen tecnología punta entre traficantes.</p>	
---	---	--

Fuente: Elaboración propia con datos de *Migration as a Business*, Salt y Stein, 1997.

Como podemos observar, este modelo además de describir paso a paso la forma de operar de las organizaciones de tráfico también concede importancia a la identificación de tareas y actividades, así como a la división de estas tareas entre los traficantes. De ahí que ambos autores reconozcan que estas dos características permiten la subsistencia de la organización, así como su protección mediante el establecimiento de rutas comunes y la generación de redes de contactos, con lo cual consiguen traficar cada vez a más migrantes y determinar la geografía de estos desplazamientos (Salt y Stein, 1997).

Por otro lado, resulta importante señalar que bajo este modelo no sólo se reconoce la figura del “traficante”, sino que se identifican otros actores principales tales como: organizaciones de traficantes, personas migrantes (reales y potenciales), países de origen y destino, gobiernos, empleadores, instituciones, así como sociedades de acogida (Salt y Stein, 1997). La ventaja de considerar a todos estos actores es que el modelo puede ser aplicado para el análisis de organizaciones de distintos tamaños y estructuras que están creciendo gracias al negocio del tráfico de personas pues representa una gran fuente de ganancias económicas.

Ahora bien, esta descripción del tráfico como parte del negocio de la migración internacional, no concede ningún papel activo y participativo en el proceso migratorio a los propios migrantes. Desde esta visión, los migrantes sólo son entendidos de dos formas: como parte de los "flujos" y como “mercancías”. Por un lado, los flujos son gestionados por una serie de organizaciones intermedias (traficantes) que se sitúan fuera del flujo y no son reconocidas como "de" la comunidad migrante de ninguna manera significativa. Por otro lado, con los migrantes vistos como "mercancías", estos sólo se transportan y se comercia con ellos. (Spener, 2010). Lo más cerca que estos autores están de conceder algún tipo de agencia a los propios migrantes es cuando señalan que "los inmigrantes a veces buscan deliberadamente los servicios de los traficantes" (Salt y Stein, 1997).

Finalmente es necesario rescatar que esta aportación, aunque fue desarrollada a finales de la década de 1990, desde entonces ambos autores ya reconocían que este delito debía ser visto como "un problema internacional de primer orden" (casi tan rentable como el tráfico de drogas) y de creciente preocupación política, pues nos sólo socava los esfuerzos de los gobiernos a nivel internacional para gestionar flujos migratorios en crecimiento (Salt y Stein, 1997), sino que viola los derechos humanos y pone en riesgo la vida de las personas migrantes.

A este esfuerzo por explicar y analizar el fenómeno de la migración como un negocio, Stephen Castles y Mark Miller en su libro *Age of Migration* publicado en 1993, analizan el concepto de industria de la migración bajo un enfoque teórico de los sistemas de migratorios. Desde esta perspectiva, la migración es resultado de macroestructuras y microestructuras que interactúan (Spener, 2010). En este marco, las macroestructuras se referían a "factores

institucionales a gran escala", incluida "la economía política del mercado mundial, las relaciones interestatales y las leyes, estructuras y prácticas establecidas por los Estados de los países emisores y receptores para controlar el asentamiento de los migrantes". Las microestructuras, por otro lado, son todas las "redes, prácticas y creencias de los propios emigrantes", especialmente aquellas "redes sociales informales" que contribuían a la "ayuda mutua en asuntos económicos y sociales". Por lo tanto, partir de este enfoque, podemos argumentar que la industria de la migración es una mesoestructura, es decir, uno de los "diversos mecanismos intermedios" que relacionaban las macroestructuras con las microestructuras de la migración. Este aspecto del planteamiento de Castles y Miller también era coherente con la formulación de Salt y Stein de que el negocio de la migración implicaba la gestión de los flujos migratorios por parte de una "serie de instituciones intermedias" (Salt y Stein, 1997).

El desarrollo de la industria de la migración es un aspecto inevitable de las redes sociales y de los vínculos transnacionales que forman parte del proceso migratorio. Bajo esta perspectiva, no importa cuales son las causas iniciales de los movimientos migratorios, pues una vez que se dan surge una variedad de necesidades que requieren servicios especiales. (Castles y Miller, 2004). De acuerdo con estos autores, los movimientos migratorios de carácter ilegal generan mayor necesidad de agentes intermediarios ofreciendo una gama muy amplia de oportunidades empresariales a los migrantes y no migrantes. Por esta razón reconocen que el papel de los agentes en el negocio de la migración es vital, pues sin ellos pocos migrantes tendrían la información o los contactos necesarios para una migración exitosa (Castles y Miller, 2004).

Castles y Miller al igual que Salt y Stein, reconocen que la industria de la migración puede convertirse en la principal fuerza motivadora del movimiento migratorio, es decir, desde esta perspectiva, el tráfico ilícito de migrantes contribuiría a sostener los flujos migratorios. Esto se debe al interés de los agentes de la migración por generar ganancias, por lo que hacen que esta continúe organizándola y cambiándola de forma cuantas veces sea necesario para adaptarse a los nuevos contextos (Castles y Miller, 2004).

En esta misma línea, el concepto de "comercio migración" introducido por David J. Kyle, reconoce la participación de intermediarios o facilitadores en alguna de las etapas de los

procesos migratorios, que a su vez participan en redes formales y clandestinas más amplias de comerciantes de la migración, exportando personas migrantes como si fueran mercancías (Spener, 2010). Finalmente, de acuerdo con Rubén Hernández-León, el concepto de “industria migratoria” describe a un "conjunto de empresarios que, motivados por la búsqueda de beneficios económicos, prestan una serie de servicios que facilitan la movilidad humana a través de las fronteras internacionales" (Hernández, 2008). Desde este enfoque, se entiende que las “empresas migratorias” funcionan como proveedores de servicios tales como organización de viajes y transporte, servicios jurídicos y contratación de mano de obra, así como servicios clandestinos, como el contrabando y el envío de documentos falsos (Spener, 2010).

2.3 Teoría de las redes migratorias

Actualmente resulta evidente que el delito de tráfico ilícito de migrantes es una actividad cada vez más compleja y lucrativa que requiere la operación de redes extensas y nexos con el crimen organizado (Izacara, 2014). Derivado de este supuesto, la teoría de redes migratorias no sólo representa el principal marco explicativo de la migración en el caso la frontera entre México y los Estados Unidos, sino que da cuenta de cómo una vez iniciado el proceso migratorio se forman redes que autoperpetúan los flujos migratorios y forman un nicho para la expansión del tráfico y/o coyotaje (Izcara, 2022).

Esta perspectiva ayuda a explicar cómo ha sido la evolución de las redes de tráfico simples basadas en conexiones entre individuos a partir del parentesco, el paisanaje o la amistad, hacia redes con estructuras más complejas de carácter comercial o empresarial y fuertemente ligadas al crimen organizado. Para explicar el cambio en las dinámicas de las redes de tráfico, esta teoría parte del análisis de tres modelos de movilidad: a) modelo de cruce clandestino, basado en la relación no violenta e incluso solidaria de los traficantes hacia los migrantes en el proceso de cruce; b) modelo de intermediación laboral, que parte de la relación de subordinación entre traficantes y migrantes a partir de la dinámica de enganche con fines laborales; y c) modelo de evasión burocrática, que resalta la cantidad de actores que lucran con el negocio del paso de fronteras (Izcara, 2022).

A partir de estos tres modelos, se identifica cómo a lo largo del tiempo los perfiles y las relaciones entre los migrantes y traficantes o “coyotes” ha ido evolucionando. En el primer modelo, los traficantes aparecen unidos a los migrantes por lazos de paisanaje, amistad y consanguinidad. En el segundo, la lealtad de los traficantes está volcada hacia los empleadores; y en el tercero, la lealtad de los primeros es consigo mismos, motivados por el beneficio económico (Izcara, 2022).

Por otro lado, este enfoque analiza cómo las relaciones sociales y los vínculos familiares en red han sido fundamentales para entender la migración a través de sus dinámicas y su interacción con las redes de tráfico (Staring, 2004, citado en Bair, 2013). En la actualidad, los modelos de redes se centran en las relaciones sociales entre individuos (migrantes) y en las limitaciones estructurales de la cooperación entre agentes que contribuyen a la migración (traficantes). Parten del supuesto de que la existencia de vínculos sociales de alta calidad y una red personal sólida marca la diferencia en la relación con las redes de tráfico, ya que tener familia, amigos y parientes en el país de destino puede mermar el poder de los traficantes y reducir su capacidad de obtener beneficios fácilmente en sus servicios de tráfico (Bair, 2013).

Del mismo modo, este enfoque teórico retoma la tipología de coyotaje desarrollada por Spener, para analizar las redes de tráfico de migrantes a partir del grado de autonomía de los migrantes. Esta tipología distingue tres tipos de “coyotaje”: a) los agentes laborales, intermediarios laborales, enganchistas o contratistas; b) el coyotaje de evasión burocrática; y c) el cruce clandestino. El primer tipo es caracterizado por la falta de autonomía de los migrantes, que dependen de las necesidades de los empleadores, mientras que los dos últimos tipos subrayan su autonomía (Spener, 2010). Bajo este esquema, Spener explica cómo se pasa de un predominio del primer tipo de coyotaje a una preponderancia del último (Izcara, 2022). Finalmente, la importancia de esta perspectiva teórica es que resalta la importancia de la “agencia de los migrantes” y resta responsabilidad a los traficantes, que son considerados como una parte o extensión de las redes sociales de los migrantes.

2.4 Perspectiva teórica de la agencia migrante

Esta perspectiva, si bien forma parte del marco analítico de la teoría de las redes migratorias, su importancia para el análisis del tráfico ilícito de migrantes radica en se que sitúa a las personas migrantes como actores fundamentales del proceso migratorio. Da respuesta a dos cuestiones fundamentales: la primera sobre ¿hasta qué punto los traficantes dictan el rumbo de los procesos migratorios? tal y como lo plantea el enfoque de la industria de la migración, y la segunda, sobre ¿cuánta autonomía tienen las personas migrantes respecto a la decisión de migrar?.

Visto el tráfico ilícito de migrantes como un negocio de la migración, en el que los traficantes definen el rumbo de la migración, autores como Salt y Stein otorgan a la personas migrante un papel pasivo en el que esta sólo recurre al traficante con el propósito de lograr el cruce de fronteras, pero dejando de lado sus experiencias, motivaciones e impacto en las decisiones tomadas durante el proceso de tráfico. (Van Liempt, 2006). En este sentido, comprender los motivos tanto del traficante como de la persona migrante resulta fundamental para responder a la pregunta sobre cuánta autonomía tienen los migrantes traficados para decidir a dónde quieren viajar. Al centrarse en las perspectivas de los migrantes objeto de tráfico ilícito y en las diferentes motivaciones que ellos tienen para utilizar los servicios de las redes de tráfico, se puede comprender mejor la dinámica del proceso de tráfico ilícito.

Partiendo de la importancia del consentimiento que existe por parte de las personas migrantes para migrar y contratar servicios de tráfico, mediante el concepto de “agencia migrante” los migrantes comienzan a ser concebidos como sujetos activos con proyectos propios, que despliegan diversas estrategias, luchas y resistencias contribuyendo así a crear procesos de transformación social en diversos ámbitos: social, económico, político, y cultural (Lacomba Vázquez, & Moraes, 2020). Un ejemplo muy claro de esto son las caravanas migrantes, que se constituyeron como una forma de autoprotección de las personas migrantes centroamericanas ante los peligros de la migración hacia Estados Unidos.

El concepto de “autonomía del migrante”, explica cómo es que la decisión de migrar puede funcionar con cierto grado de autonomía respecto de las causas estructurales y también de las vinculadas con los cálculos basados solo en la racionalidad económica. Destaca también

la necesidad de “observar los movimientos y conflictos migratorios desde una perspectiva que priorice las prácticas subjetivas, los deseos, las expectativas y los comportamientos de los propios migrantes” (Lacomba Vázquez, & Moraes, 2020). De ahí que este concepto permitirá entender por qué las personas deciden migrar, bajo qué dinámicas y cómo estas se relacionan con las estructuras y las características del contexto migratorio actual.

Para este enfoque, la iniciativa de las personas migrantes constituye una forma de acción concreta, además de que considera a los migrantes como sujetos con capacidad de transformación social. Da suma importancia a las decisiones que toman las personas migrantes. La migración es concebida como un movimiento social, y no sólo como algo motivado por el malestar económico o social (Mezzadra, 2012). La migración comienza a presentarse y a ser entendida como un componente más de la dinámica social (Lacomba Vázquez, & Moraes, 2020).

CAPÍTULO 3. METODOLOGÍA, ANÁLISIS Y PRESENTACIÓN DE RESULTADOS

3.1 Estrategia Metodológica

La presente investigación tuvo por objetivo general identificar y analizar los retos a los que se enfrenta México como país de origen, tránsito y destino en la identificación, prevención, persecución y judicialización del delito de tráfico ilícito de migrantes, así como en la protección de los derechos de las personas migrantes objeto de dicho delito. La hipótesis que se planteó es que, durante los últimos cinco años (2018 a 2023) en México la falta de conocimiento de los elementos constitutivos del delito de tráfico ilícito de migrantes por parte de las autoridades que tienen atribuciones en materia de atención a este delito, así como la falta de capacidades institucionales y de coordinación institucional dificulta su correcta identificación, prevención e investigación. En consecuencia, son pocas las carpetas de investigación que inician por este delito y son pocos los casos que se judicializan. Por lo tanto, a las personas migrantes objeto de tráfico y víctimas de delitos conexos no se les garantiza el pleno acceso a sus derechos humanos durante su tránsito por el territorio mexicano.

En este sentido, con el fin de probar la hipótesis de investigación, la estrategia metodológica aplicada para su estudio fue de carácter cualitativo, con el fin de obtener una mejor descripción y explicación de los tipos, orígenes, evolución y dinámicas del tráfico ilícito de migrantes que suponen un reto para las autoridades encargadas de su atención en México. Dentro de los elementos más relevantes que aporta el enfoque cualitativo a los fines de esta investigación se encuentran:

- a) permite analizar la realidad compleja y cambiante del delito de tráfico ilícito de migrantes dentro del fenómeno de la migración internacional considerando una multiplicidad de factores, así como perspectivas interdisciplinarias;
- b) dado su lógica inductiva, se analiza el delito de tráfico ilícito de migrantes como un fenómeno desde lo particular (conocimientos y experiencias de las y los funcionarios) a lo general en un contexto determinado y con actores determinados;

- c) busca profundidad en la investigación de un fenómeno antes que extensión;
- d) debido a su carácter flexible permitió ajustar la estrategia metodológica en el curso de la investigación.

Del mismo modo, el método cualitativo por sus características resulta idóneo cuando el fenómeno de interés es muy difícil de medir o no se ha medido anteriormente (Hernández, Fernández-Collado y Baptista, 2014). Tal es el caso del delito de tráfico ilícito de migrantes que, por su naturaleza clandestina, por el número de actores que involucra, así como por su constante evolución es un fenómeno difícil de medir y de investigar. Por esta razón, la aproximación de carácter cualitativo permitió construir un “plan de exploración” a través del acercamiento y la interacción con funcionarios y funcionarias de las instituciones que hacen frente al tráfico ilícito de migrantes en México. El fin fue obtener una perspectiva cercana de los participantes, la cual resulta apropiada debido a que parte del análisis de las experiencias y los valores humanos, el punto de vista interno e individual de las personas y el ambiente natural en que ocurre el fenómeno estudiado (Hernández, *et al*, 2014).

La estrategia metodológica se desarrolló en tres momentos. En un primer momento, se llevó a cabo una búsqueda, revisión y recolección de información, consistente en reportes, artículos, diagnósticos, estudios e informes sobre las tendencias de la migración así como el impacto y evolución del tráfico ilícito de migrantes a nivel internacional y regional con énfasis en el América Central, América del Norte y México. Este proceso incluyó la consulta de varias fuentes como son libros, revistas especializadas, informes científicos, notas periodísticas, análisis de centros de investigación, informes y diagnósticos de organismos internacionales, instituciones gubernamentales así como organizaciones de la sociedad civil.

A nivel teórico-metodológico, la presente investigación consideró la revisión y análisis de la literatura especializada sobre tres enfoques teóricos principales a partir de los cuales se construyó un marco teórico para analizar el tráfico ilícito de migrantes: a) enfoque teórico de la industria de la migración, b) la teoría de las redes migratorias, y c) la perspectiva teórica de la agencia migrante. De cada uno de estos enfoques teóricos se retomó un marco analítico y

conceptual que ayudó a explicar un ámbito o dimensión de la complejidad del delito de tráfico ilícito de migrantes.

En un segundo momento, con el fin de obtener información que pudiera corroborar la hipótesis planteada inicialmente se hizo uso de dos métodos para la recolección de información y datos: el primero, fue un instrumento de levantamiento de información en forma de cuestionario estructurado (Anexo 1), y el segundo, consistió en la aplicación de entrevistas a informantes clave (Anexo 2), para el cual se desarrolló un guion de entrevista semiestructurada.

El cuestionario estructurado fue diseñado a partir de 22 preguntas de opción múltiple, divididas en tres unidades de análisis: 1) conocimientos sobre el delito de tráfico ilícito de migrantes; 2) capacidades institucionales; y 3) coordinación interinstitucional. Su objetivo consistió en recabar los datos específicos para identificar y comprender cuáles son retos a nivel institucional relacionados con el delito de tráfico ilícito de migrantes en México a partir del conocimiento y la percepción de las y los funcionarios públicos con atribuciones en la materia.

Por otro lado, el guion para la entrevista semiestructurada quedó conformado por un total de diez preguntas, divididas igualmente en tres categorías de análisis, y tuvo como finalidad obtener una mejor descripción respecto al nivel de conocimiento, capacidades institucionales y la coordinación interinstitucional a partir de la exploración de un caso de tráfico ilícito de migrantes que haya sido atendido por las y los funcionarios que participaron como informantes clave⁹.

Es importante señalar que inicialmente se había considerado como método de investigación cualitativa la organización de grupos de enfoque constituidos por las y los funcionarios de SEMAR, INM y FGR encargados de atender casos de tráfico ilícito de migrantes. El objetivo

⁹ La figura de informante clave se refiere persona que habla del fenómeno en relación a todo, que tiene amplio conocimiento en relación a todo. Son aquellas personas que por sus vivencias, capacidad de empatizar y relaciones que tienen en el campo pueden apadrinar al investigador convirtiéndose en una fuente importante de información a la vez que le va abriendo el acceso a otras personas y a nuevos escenarios. Los informantes son seleccionados porque conocen los hechos, están involucrados en ellos y tienen la experiencia. El éxito en la selección de informantes clave radica en la diversidad de los actores porque de esta manera se garantizan diferentes percepciones e interpretaciones acerca de un mismo fenómeno. En este sentido, pueden suministrar información muy valiosa, desde un portero hasta el más alto directivo de una organización. Véase Robledo, 2009.

era aplicar el instrumento de recolección de información durante el desarrollo de los grupos de enfoque. Sin embargo, luego de solicitar manera oficial la participación de las y los funcionarios de las tres instituciones de interés (INAMI, SEMAR y FGR), debido a las dificultades para contar con la autorización se optó descartar este método, robustecer el instrumento y convertirlo en un cuestionario estructurado para ser aplicado de manera intencional.

Ahora bien, dado que los grupos de enfoque no lograron concretarse como método de recolección de datos, se optó por el desarrollo y aplicación de una entrevista semiestructurada. Para el objetivo de esta investigación, las entrevistas permitieron, por un lado, recabar información sobre casos específicos de tráfico ilícito de migrantes a través de la experiencia y vivencias de los informantes clave, y posterior a eso, identificar y relacionar diferentes elementos en cada uno de los tres ejes temáticos planteados inicialmente y que permitieron corroborar o refutar la hipótesis planteada.

Para la aplicación de estos métodos de recolección de información se seleccionó una muestra de carácter intencional y que por su tamaño no es representativa estadísticamente. Los sujetos de estudio fueron las y los funcionarios públicos de la SEMAR, el INM y la FGR con atribuciones en materia de tráfico ilícito de migrantes. No obstante, se decidió utilizar la figura de informante clave para esta investigación por dos motivos fundamentales, el primero, fue por cuestiones de confidencialidad; y el segundo, tiene que ver con que estos informantes poseen un alto nivel de comprensión de los contextos y dinámicas de la migración en tránsito por México, así como experiencia en la identificación y atención de casos de tráfico ilícito de migrantes. Por lo tanto, este método sirvió para analizar y examinar la forma en la que los individuos perciben y experimentan los fenómenos que los rodean, profundizando en sus puntos de vista, interpretaciones y significados (Hernández, *et al*, 2014).

El primer paso fue la selección de los informantes clave, para ello se partió de una lista de contactos con los que la investigadora ha establecido relación previa a nivel profesional y laboral en los últimos nueve años de experiencia trabajando con temas migratorios. Para la aplicación de cuestionario estructurado, se seleccionaron de entre los contactos a seis funcionarios del INM, tres de la SEMAR y cuatro de la FGR, y se aplicó un muestreo de “bola de nieve”, en el

que los funcionarios contactados de cada institución compartieron a otros colegas el cuestionario (ver tabla 3.1). A continuación se muestra el total de contactos referidos por institución:

Tabla 3.1 Caracterización de la muestra

Institución	Número de contactos iniciales	Número de contactos referidos	Total de funcionarios
Instituto Nacional de Migración	6	15	21
Secretaría de Marina	3	5	8
Fiscalía General de la República	4	20	24

Fuente: Elaboración propia con información obtenida en el cuestionario semiestructurado.

Dado que la mayoría de los contactos se encontraban en otros estados de la República Mexicana como Baja California, Nuevo León, Sonora, Querétaro, Estado de México, Ciudad de México, Veracruz y Chiapas, este cuestionario fue aplicado a un total de 53 funcionarios través de la plataforma *Microsoft Forms* utilizando un código QR, que permitiera concentrar los datos en una base de manera automática. Del total de funcionarios se identificó que hay mayor presencia de hombres que mujeres en funciones de atención a casos de tráfico ilícito de migrantes en las tres instituciones.

Para realizar las entrevistas semiestructuradas, se consideró igualmente hacer una selección de la lista inicial de contactos y se preguntó a las y los funcionarios acerca de su disposición y disponibilidad para ser informantes clave, de ahí que se logrará entrevistar a seis informantes clave. Si bien inicialmente se habían pactado 13 entrevistas, debido a la falta de tiempo por las múltiples actividades de los informantes solo se llevaron a cabo seis de estas. De enero a marzo de 2024 se entrevistó de manera virtual a los informantes clave, y dado que se encontraban en distintos estados de la república, las entrevistas fueron realizadas a través de la plataforma *Microsoft Teams* y el audio fue grabado en la misma plataforma con el consentimiento previo de cada informante clave.

Para el análisis y presentación de la información recabada durante las entrevistas se determinó asignar un código para identificar a cada informante de manera anónima indicando únicamente la institución a la que pertenece, así como un número consecutivo (ver tabla 3.2).

Tabla 3.2 Asignación de códigos para informantes clave

Institución	Número consecutivo	Código de Identificación
FGR-Tapachula, Chiapas, 11 años de experiencia	1	Informante FGR-1
FGR- Córdoba, Veracruz, 5 años de experiencia	2	Informante FGR-2
FGR- Ciudad de México, 3 años de experiencia	3	Informante FGR-3
INAMI-Ciudad de México, 4 años de experiencia	1	Informante INAMI-1
INAMI-Tijuana, Baja California, 7 años de experiencia	2	Informante INAMI-2
SEMAR- Ciudad de México, 4 años de experiencia	1	Informante SEMAR-1

Fuente: Elaboración propia con información obtenida en las entrevistas.

El perfil de estos informantes clave cumple con tres características fundamentales: a) trabajar o haber trabajado de manera directa con personas migrantes; b) trabajar o haber trabajado en alguna de las instituciones que tiene facultades para atender casos de tráfico ilícito de migrantes (INM, SEMAR; FGR); y c) tener al menos 3 años de experiencia en el tema.

3.2 Análisis de resultados

La presentación de resultados se llevó a cabo a partir de tres unidades de análisis. En cada una de ellas se buscó vincular, por un lado, los hallazgos obtenidos a través del cuestionario y la información recabada durante las entrevistas, y por otro, complementarla con los datos y con el conocimiento disponible actualmente con el fin de identificar los retos asociados al tráfico ilícito de migrantes en México. Las unidades de análisis fueron determinadas a partir de la hipótesis planteada inicialmente para el desarrollo de esta investigación, y son las siguientes:

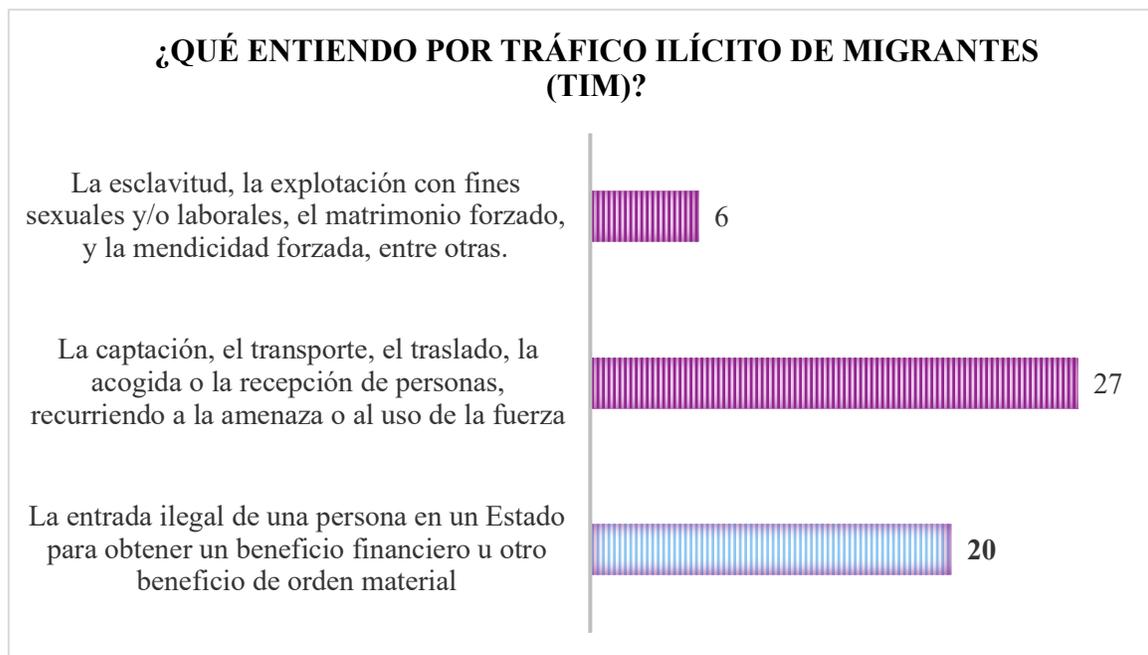
- Conocimientos en materia de tráfico ilícito de migrantes y su correlación con delitos conexos en México.
- Capacidades institucionales para la identificación y atención de casos de tráfico ilícito de personas migrantes.
- Coordinación interinstitucional para identificar, prevenir, investigar y judicializar el delito.

3.2.1 Conocimientos en materia de tráfico ilícito de migrantes y su correlación con delitos conexos en México

Al inicio de esta investigación se consideró como un reto para la identificación, prevención, investigación y judicialización del delito de tráfico ilícito de migrantes la falta de conocimientos sobre el delito y sus elementos constitutivos. A partir de la aplicación del cuestionario estructurado podemos constatar que no sólo no se conoce con exactitud en qué consiste el delito de tráfico ilícito de migrantes, es decir, su definición, sino que además en la práctica este se confunde con el delito de trata de personas.

Por lo que respecta a la definición del delito, de los 53 funcionarios y funcionarias, 20 entendieron por tráfico ilícito de migrantes “La entrada ilegal de una persona en un Estado para obtener un beneficio financiero u otro beneficio de orden material”. Más de la mitad (27 respuestas), manifestó entender por tráfico ilícito de migrantes “La captación, el transporte, el traslado, la acogida o la recepción de personas, recurriendo a la amenaza o al uso de la fuerza”, mientras que los seis restantes entienden el delito de tráfico como “La esclavitud, la explotación con fines sexuales y/o laborales, el matrimonio forzado, y la mendicidad forzada, entre otras” (ver gráfica 3.1).

Gráfica 3.1 Definición con la que las y los funcionarios identifican el tráfico ilícito de migrantes

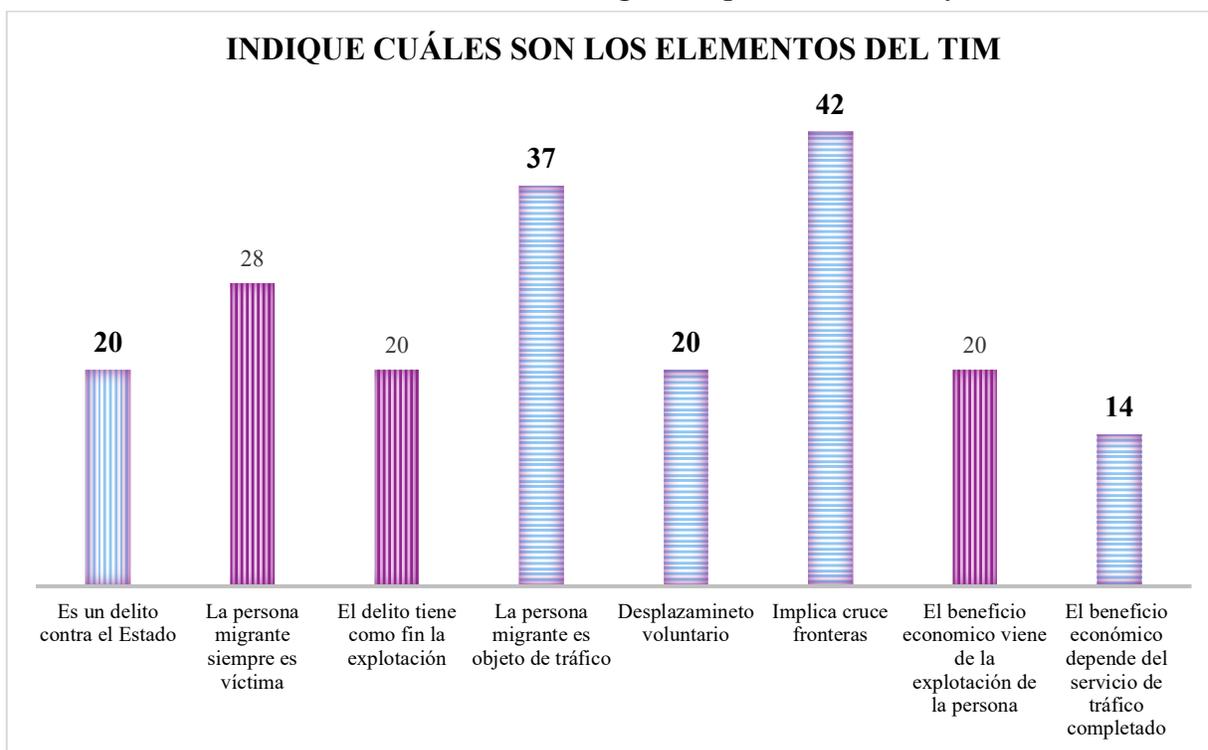


Fuente: Elaboración propia con información obtenida en el cuestionario estructurado.

De las 53 respuestas obtenidas 33 de ellas corresponden a dos de los elementos constitutivos de la definición del delito de trata de personas, lo que corrobora, por un lado, que no se conoce con exactitud la definición dada en el artículo 3 del Protocolo de Palermo, ni en el artículo 159 de la Ley de Migración, en donde se tipifica el tráfico ilícito de migrantes; y por el otro, que es muy común que se confunda con el delito de trata de personas.

Lo mismo ocurre en cuanto a las características del delito de tráfico ilícito de migrantes. Como podemos observar en la Gráfica 3.2, las dos características del tráfico ilícito de migrantes más identificadas por las y los funcionarios son: a) que la persona migrante es objeto del delito, y b) que implica un cruce de fronteras. Sin embargo, también señalaron mayoritariamente características y/o elementos del delito de trata de personas, como que la persona migrante siempre es víctima del delito, y que es un delito cuyo fin es la explotación de la persona.

Gráfica 3.2 Elementos del tráfico ilícito de migrantes que identifican las y los funcionarios



Fuente: Elaboración propia con información obtenida en el cuestionario estructurado.

Conforme a estos resultados, podemos deducir que, en la práctica, en muchas ocasiones las y los funcionarios suelen identificar hechos relacionados con el delito de trata de personas, como tráfico ilícito de personas migrantes. Si bien, la trata de personas y el tráfico ilícito de migrantes son delitos que ocurren como parte del fenómeno migratorio y que pueden presentarse de manera conjunta, es importante destacar que son distintos. No obstante, esta distinción no es clara para las y los funcionarios al momento de identificar y prevenir el delito mientras realizan sus labores cotidianas, y es muy común que identifiquen primero elementos de otros delitos antes que el tráfico ilícito de migrantes. Tal y como lo señaló el informante INAMI-2:

“[...] cuando nos encontramos con migrantes mientras hacemos los operativos casi siempre son víctimas de muchos delitos, en el camino ya les pasaron un montón de cosas, ya les robaron, ya los extorsionaron, porque eso de la extorsión cada vez está más fuerte, sobre todo aquí en la frontera, a las mujeres ya les abusaron [...]

entonces por todas esas cosas que uno ve, yo creo que por eso mis compañeros siempre piensan que es un caso de trata, porque los migrantes son víctimas [...]”

También se identificó que existe la idea de que los delitos de trata de personas y de tráfico ilícito de migrantes son delitos siempre relacionados, así lo expresó el el informante INAMI-1:

“[...] el tráfico y la trata están íntimamente relacionados [...], porque yo creo que antes de trata fueron traficados, fueron sujetos de tráfico antes de caer en trata, pero también hay tráfico de menores, sustracción de menores, o sea hay muchos delitos conexos y muchas situaciones conexas pero que llevan a una cosa, la trata y el tráfico [...]”

Por otro lado, aunado a la falta de conocimiento preciso sobre la definición del tráfico y sus elementos, derivado de las entrevistas realizadas, se identificó que dado debido a la naturaleza clandestina del delito de tráfico ilícito de migrantes, resulta muy difícil para las autoridades identificarlo de manera inmediata, pues no se pueden corroborar todos los elementos del delito, tal y como indicó el informante SEMAR-1:

“[...] nosotros hacemos labores de patrullaje en aguas, y para nosotros es bien difícil probar que es tráfico, nosotros lo que vemos son inmigrantes y hasta niños que vienen en muy malas situaciones y que pusieron en riesgo su vida en el mar, si me entiende, porque de seguro los abandonaron, no, que es lo que pasa normalmente, son víctimas de los coyotes y polleros que los dejan ahí abandonados en el mar, y pues uno los rescata y los pone a disposición, pero no sabemos con exactitud si es tráfico [...]”

Siguiendo esta lógica, aunque en algunas ocasiones las y los funcionarios puedan advertir un posible caso de tráfico ilícito de migrantes, no siempre cuentan con toda la información, con todas las pruebas y con la declaración de las personas migrantes para acreditar todos los elementos del delito, así lo expresó el informante FGR-1:

“[...] las personas [migrantes] vienen coaccionadas, dada naturaleza de ese grupo de personas la vulnerabilidad en el que se encuentran en ese momento no quieren

señalar a quienes son los guías o quiénes son los que están siendo responsables del traslado desde Guatemala o desde la frontera sur de México hasta los Estados Unidos de Norteamérica, entonces generalmente esos guías [...] se hacen pasar como migrantes, incluso en sus declaraciones ellos dicen que van hacia Estados Unidos que van a tratando de obtener el sueño americano etcétera, sin embargo después de que algunos migrantes, ya cuando quedan solos con nosotros, ya confiesan, ahí ya nos dicen la verdad, que determinadas personas vienen guiándolas por el territorio nacional, y es allí donde se les cambia la situación jurídica, pero te reitero, generalmente no podemos dar con esas personas [los traficantes] porque el grupo de migrantes son coaccionados a decir alguna situación que sea contraria a las pretensiones de el transportador [...]"

Del mismo modo, el informante FGR-3, señaló la importancia de contar con las pruebas para la acreditación del delito:

[...] en un posible caso de tráfico, al chofer sí, tú tienes que abordarlo también, a ver este, por qué hay personas, de dónde las trae, por qué, este, son de diferentes nacionalidades, este, a dónde las llevaba y también desde ahí, y tú lo pones así ante la autoridad, en este caso ante el ministerio público no, o sea tú tienes que acreditarlo, ¿cómo? pues con la detención, con fotografías, con videos ,todo lo que tengas y así se acredita el delito, ya con un testimonio de unas personas que llevas, ya es mucho mejor [...]

Se identificó también, que uno de los elementos más difíciles de identificar y de acreditar por parte de las autoridades es el beneficio económico o el lucro. Esto se debe a dos cuestiones, la primera está relacionada con la poca o nula cooperación por parte de las personas migrantes al momento del primer contacto con autoridades que fungen como primeros respondientes, y la segunda, tiene que ver con las facultades con las que cuentan o no las instituciones para llevar a cabo actos de investigación, así lo señaló el informante FGR-2:

“[...] necesitamos forzosamente tener de dónde agarrarnos de dónde sacar el hilo [para acreditar el lucro], si no tenemos nosotros bouchers o tickets de depósitos o

números telefónicos que nos proporcionen las víctimas serían muy difícil, por qué, porque si ellos nos dijeran sabes qué, mi familiar que está en Estados Unidos de nombre tal hizo una transferencia y su número telefónico es este, este, o me dijo que me comunicara a este número que está aquí en Chiapas, para nosotros sería bastante fácil, este, ir tratando de descubrir o alimentar nuestras líneas de investigación, pero si no tenemos esos datos se nos complica y es que los los extranjeros que están declarando ante nosotros aún se sienten miedosos, se sienten con temor, se sienten a veces confundidos, y lo que evidentemente, lo que siempre este pasa es de que no nos dan datos de sus familiares, no nos dan nombres, o incompletos, nos dan números incompletos o aducen no recordar los números telefónicos ni nombre de sus familiares que están en Estados Unidos por el temor a que vayan a de ser deportados [...]”

Del mismo modo, los informantes SEMAR-1 e INAMI-2, indicaron lo difícil que es acreditar el elemento del lucro sin pruebas o la declaración de las personas migrantes:

“[...] cuando nosotros encontramos en aguas una lancha, con personas migrantes, porque casi siempre así son verdad, pues este, pensamos son migrantes, quieren llegar a territorio, ahí nosotros hacemos el acercamiento y pues este, ellos nos ven llegar y empiezan a aventar todas sus pertenencias al mar, y pues llegamos y luego luego nos dicen, somos náufragos, en ese caso ya nos amolamos, no tenemos ninguna prueba de nada, ni sabemos si pagaron, cuanto y a quien, si son ilegales, de donde son, nada nada, yo no sé si es un delito verdad [...]”(informante SEMAR-1)

“[...] es que lo que pasa es que la gente que se dedica al tráfico de personas a los migrantes les dicen mira, en caso que nos agarren ustedes nos digan nada, nada, porque tienen, les dan como 3 oportunidades para pasar sí, hasta los van ya los llevan condicionados sí, es por eso que los migrantes nomás dicen no pues yo soy fulano de tal, vengo de tal lugar y pues pagué para que me lleven Estados Unidos y a la persona que le pagué, (porque el trato se hizo o vía telefónica a través de mi familiar de Guatemala a Estados Unidos,) yo no conozco al pollero y los guías pues

solamente sé que les dicen que alfa uno o alfa dos, o sea ponen sobrenombres, pero no lo ubico, no sé quién es [...]” (informante INAMI-2)

Finalmente, conforme a la información recabada en las entrevistas y en el cuestionario, podemos identificar como retos en materia de conocimientos para la identificación y prevención del delito de tráfico ilícito de migrantes lo siguiente:

- No existe una correcta identificación de los elementos constitutivos del delito de tráfico ilícito de migrantes conforme a la definición del artículo 3 del protocolo de Palermo, ni a los artículos 159 y 160 de la Ley de Migración por parte de las y los funcionarios públicos con facultades en el tema.
- Persiste una confusión entre los hechos relacionados con el delito de trata de personas y tráfico ilícito de migrantes al momento de la identificación de posibles casos de tráfico.
- Existe dificultad para acreditar el delito de tráfico ilícito de migrantes por parte de las autoridades competentes, dado que no siempre se pueden acreditar todos los elementos del delito, especialmente el que tiene que ver con el beneficio económico o material y el lucro.

3.2.2 Capacidades institucionales para la identificación y atención de casos de tráfico ilícito de personas migrantes.

Las capacidades institucionales están relacionadas con la manera de dar respuesta en términos de las atribuciones, aprovechamiento de recursos materiales y humanos disponibles, así como legal, administrativamente, y financieramente. Todas estas capacidades institucionales deben verse reflejadas tanto en el cumplimiento de las disposiciones legales que le atribuye facultades a las distintas instituciones (en este caso a INAMI, SEMAR y FGR), como en los resultados que se obtienen en beneficio de la población migrante y conforme a los objetivos planteados en materia de política migratoria.

Al respecto, la actual administración ha basado su política migratoria en dos aspectos fundamentales: una nueva perspectiva sobre la migración centrada en los derechos humanos y el desarrollo social y económico (UPMRIP, 2019). Del mismo modo, se planteó dentro de sus objetivos: establecer una migración segura, ordenada y regular, abordar la migración irregular,

y el fortalecimiento de las instituciones de migración (UPMRIP, 2019). Aunque actualmente la Secretaría de Gobernación es la encargada de formular y dirigir esta política migratoria, todas las instituciones que intervienen en la atención a personas migrantes tienen la responsabilidad de actuar en consecuencia y dentro del marco de sus atribuciones.

Por otro lado, a pesar de que México es parte de varios foros como el Pacto Mundial para la Migración Segura, Ordenada y Regular y la Conferencia Regional Sobre Migración, y ha adquirido compromisos a nivel internacional tras la firma de la UNTOC y sus Protocolos para hacer frente al tráfico ilícito de migrantes a través de su incorporación en el diseño e implementación de su política migratoria, hasta ahora no se han obtenido los resultados esperados. Esto se debe a que la política migratoria si bien es explícita a nivel del discurso y en cuanto al marco normativo, en la gestión migratoria las distintas instituciones que están involucradas en la atención del fenómeno migratorio no cuentan con un marco jurídico específico ni capacidades suficientes para la atención del delito de tráfico ilícito de migrantes.

Actualmente, el gobierno mexicano cuenta con una ley federal en materia de trata de personas, pero no cuenta con una ley a nivel federal que persiga y castigue el tráfico ilícito de migrantes. No obstante, resultado de los esfuerzos conjuntos entre la Secretaría de Gobernación, (SEGOB) y la Organización Internacional para las Migraciones (OIM), se desarrolló la Estrategia Nacional Contra el Tráfico Ilícito de Migrantes con Perspectiva de Género (2023-2025). Mediante este instrumento el Gobierno de México busca brindar orientación y lograr una respuesta articulada por parte de todas las instituciones con atribuciones en materia de tráfico ilícito de personas migrantes desde un enfoque integral¹⁰. Lo anterior aunque representa un avance no quiere decir que no sea necesaria una ley especializada de la cual se desprendan planes de acción específicos, mecanismos institucionales de articulación y coordinación en el marco de su política migratoria para dar respuesta a los problemas que este delito representa.

En este sentido, como resultado de la aplicación del cuestionario y las entrevistas a las y los funcionarios con atribuciones en materia de tráfico ilícito de migrantes, se identificaron

10 Véase Organización Internacional para las Migraciones (OIM). (2023). Estrategia Nacional del Combate al Tráfico Ilícito de Personas Migrantes con Perspectiva de Género 2023-2025. México. Recuperado de: <https://mexico.iom.int/sites/g/files/tmzbd11686/files/documents/2023-09/estrategia-nacional-digital.pdf>

tres retos fundamentales en cuanto a las capacidades institucionales con las que se cuenta para hacer frente a este delito:

- No se conocen los procedimientos ni los protocolos existentes por parte de las autoridades con facultades para brindar atención a casos de tráfico ilícito de migrantes.
- Las instituciones con atribuciones en materia de tráfico ilícito de migrantes no cuentan con los recursos humanos y materiales para la adecuada identificación e investigación de este delito.
- Actualmente son muchos los actos de corrupción que se registran en los procedimientos que llevan a cabo las distintas instituciones para atender casos de tráfico ilícito de migrantes.

En cuanto al desconocimiento de los procedimientos y protocolos para la atención de casos de tráfico ilícito de migrantes tenemos que, si bien en México el tráfico ilícito de migrantes se encuentra tipificado en los artículos 159 y 160 de la Ley de Migración, son muy pocos los funcionarios con atribuciones en materia de tráfico que identifican este marco normativo y que lo aplican. Por ejemplo, de un total de 53 funcionarios encuestados, 32 identifican algún marco normativo para la atención de casos de tráfico, el resto señala no saber o no contar con uno. Sin embargo, resulta fundamental señalar que sólo 3 de ellos pertenecientes al INAMI identificaron la Ley de Migración de manera específica. En el caso del personal de FGR y de SEMAR ambos hacen alusión a sus propios marcos normativos como son el Código Penal Federal, el Código Nacional de Procedimientos Penales, y Protocolo de Actuación del Personal Naval en Funciones de Guardia Costera, sin embargo, estos no son especializados en tráfico ilícito de migrantes (ver tabla 3.3).

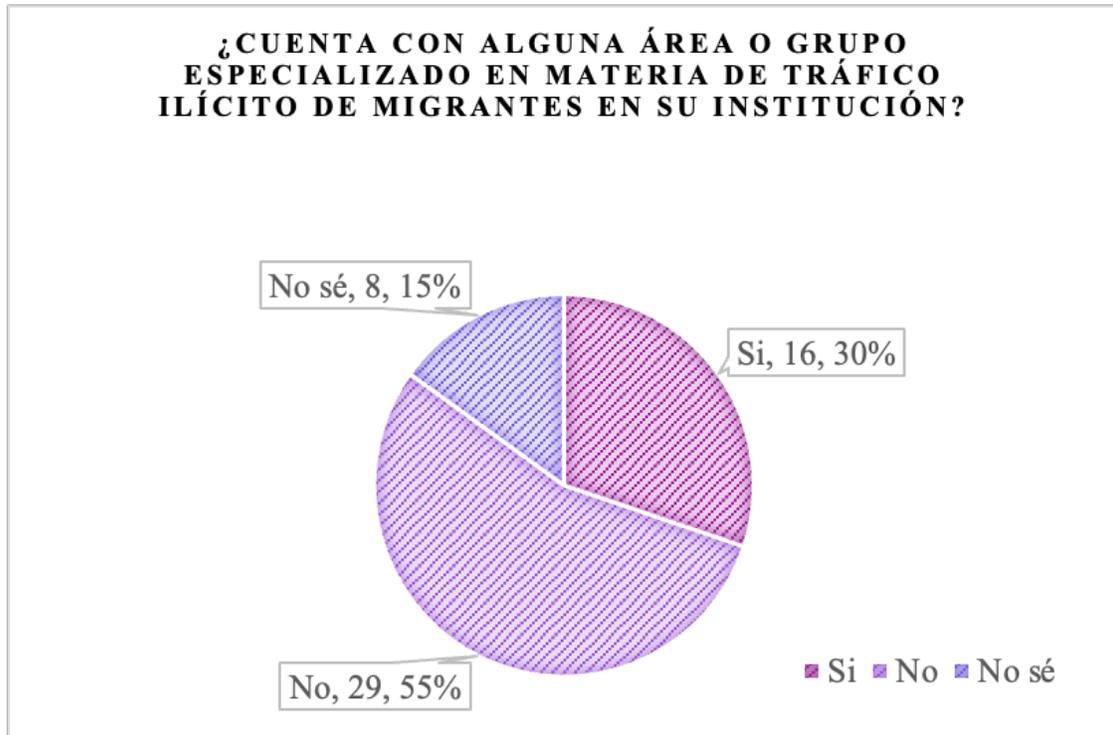
Tabla 3.3 Identificación de marco normativo en materia de TIM por personal de FGR, SEMAR e INAMI

Identificación del marco normativo establecido en materia de tráfico ilícito de migrantes	
32 funcionarios respondieron que Sí cuentan con un marco normativo	9 funcionarios de la FGR indicaron como marco normativo el Código Penal Federal y el Código Nacional de Procedimientos Penales
	3 funcionarios del INAMI indicaron como marco normativo la Ley de Migración
	4 funcionarios de SEMAR indicaron como marco normativo el Protocolo de Actuación del Personal Naval en Funciones de Guardia Costera
12 funcionarios respondieron que No cuentan con un marco normativo	9 funcionarios de la FGR
	16 funcionarios del INAMI
	3 funcionarios de la SEMAR
9 funcionarios respondieron No saber si cuentan con un marco normativo	6 funcionarios de la FGR
	2 funcionarios del INAMI
	Ninguno de SEMAR

Fuente: Elaboración propia con información obtenida en el cuestionario estructurado

Ahora bien, este desconocimiento del marco normativo existente en materia de tráfico ilícito de migrantes tiene como consecuencia no sólo que no se apliquen sus disposiciones, sino que no se incorpore la atención de este delito como parte de los planes de capacitación de las y los funcionarios y que no existan áreas especializadas al interior de cada institución encargadas de la atención de este. Por ejemplo, se identificó que la única institución con un área especializada en la que atienden casos de tráfico es la FGR, que cuenta con la Unidad de Investigación de Delitos para Personas Migrantes, así lo señalaron 16 de los 53 funcionarios encuestados, tal y como la muestra la gráfica 3.3. Cabe señalar, que esta unidad solo tiene atribuciones en materia de investigación, por lo tanto, esto representa un reto para las y los funcionarios con atribuciones de identificación y prevención del tráfico ilícito de migrantes.

Gráfica 3.3 Número de funcionarios que identifican un área o unidad en materia de TIM dentro de su institución



Fuente: Elaboración propia con información obtenida en el cuestionario estructurado

Aunado a lo anterior, otro de los retos identificados fue la falta de capacitación y de *expertise* con la que cuentan las y los funcionarios en materia de tráfico ilícito de migrantes. Así se señaló el informante FGR-3:

“[...] muchos compañeros [...] ahora sí que ellos van aprendiendo sobre la marcha se podría decir no, verdad, pero sí es lo que yo considero que falta la profesionalización, y los cursos de tráfico de migrantes deben de ser constantes [...] sí, constantes en cuanto a la cuestión de leyes, en aplicar los protocolos, y no están difíciles porque con puros ejercicios aprendes y lo implementas [...]”

Del mismo modo, el informante SEMAR-1, indicó que, si bien ellos reciben capacitación para la identificación de varios delitos, el tráfico ilícito de migrantes es un tema que no se ha abordado lo suficiente en su institución:

“[...] claro que nosotros si recibimos capacitación, por ejemplo, tenemos un curso con la guardia costera de Estados Unidos verdad, ahí nos enseñan a prevenir y disuadir muchos delitos en la zona económica exclusiva, sobre todo a interceptar embarcaciones sospechosas, porque pues advertimos que pueden estar trasportando cosas ilegales, no, pero el asunto es que no nos han ensañado como tal un curso específico sobre tráfico de personas, y nos hace falta, pienso yo [...]”

El informante FGR-2, señaló no sólo la falta de especialización sino también la necesidad de capacitación al personal de otras instituciones que pueden fungir como primeros respondientes en un caso de tráfico ilícito de migrantes:

“[...] lo que falta es que [los funcionarios] se especialicen digamos, en los delitos comunes que hay en el país no, que es el tráfico de personas, este, drogas, armas, órganos, sí, que sepan cómo tienen que actuar, obviamente es muy diferente trabajar en Sinaloa que trabajar en Ciudad de México, igual Tamaulipas sí, o sea todo eso es lo que hace falta ,no se especializa a las policías o a la institución, incluso al ejército, SEDENA si hacen funciones de policía y no se especializa, no, no se capacitan en estos digamos delitos comunes, como el tráfico de personas digamos, delitos comunes que son del fuero federal, no se especializan [...]”

Lo mismo apuntó el informante INAMI-2:

“[...] yo le aseguro que estamos en un 40% del 100% del conocimiento de las leyes y los protocolos, y por ejemplo SEDENA, SEMAR, Guardia Nacional que hacen funciones de policía, deben de apegarse a lo que dice el protocolo no, y no solamente las policías también ellos, y es donde ellos les falla [...]”

Conforme lo anterior, y teniendo en cuenta que existe la necesidad de contar con capacitación y mayor experiencia en la atención de casos de tráfico, en el cuestionario se preguntó a las y los funcionarios cuales son los temas que ellos consideran más relevantes para reforzar en materia de tráfico (ver tabla 3.4).

Tabla 3.4 Temas que se consideran deben ser reforzados en materia de tráfico ilícito de migrantes

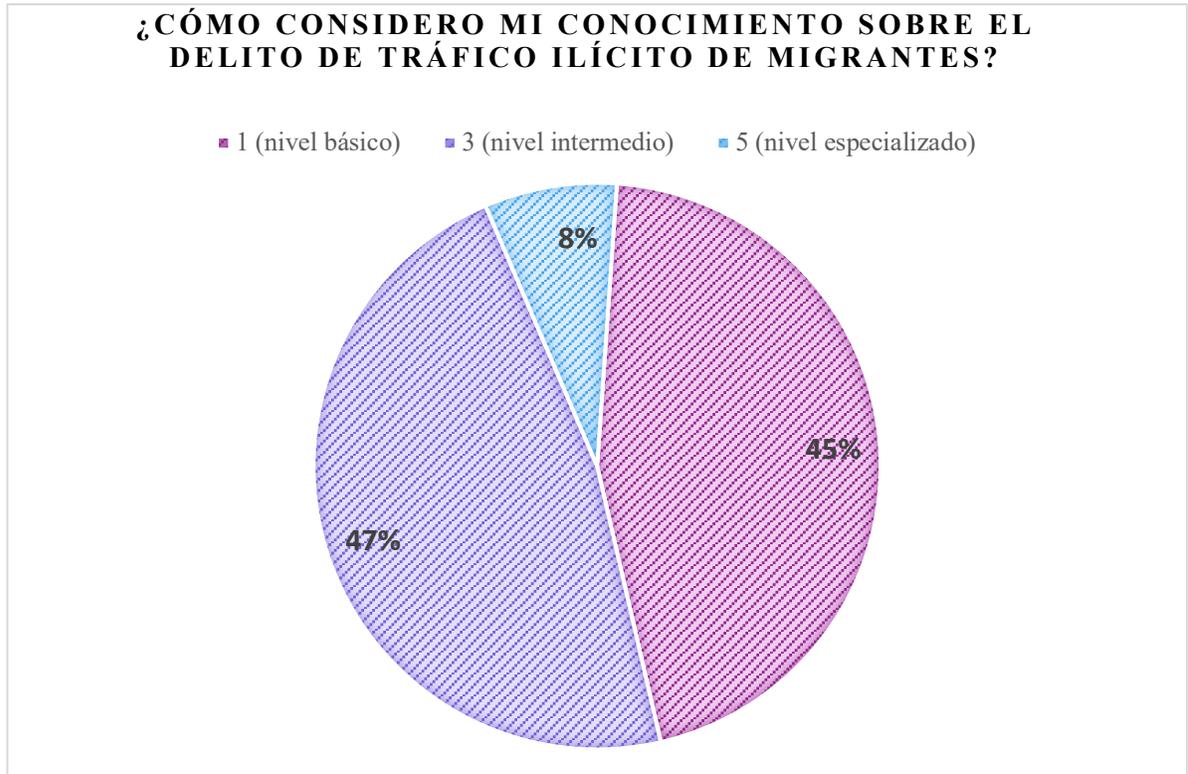
Más relevantes	Menos relevantes
Modus operandi	Roles de autoridades
Características del delito	Delitos conexos
Modalidades del delito	Derechos humanos de las personas migrantes
Marco Normativo Internacional	Indicadores/ Señales del delito
Actores y roles	Enfoques con atención diferenciada

Fuente: Elaboración propia con información obtenida en el cuestionario estructurado

Como podemos observar, los temas más relevantes están relacionados con todas las características del delito y el marco normativo, por lo que las necesidades de capacitación al interior de la SEMAR, el INMAI y la FGR tendrían que estar centradas en comprender primero qué es el tráfico ilícito de migrantes y sus dinámicas en el contexto actual de la migración, para luego identificarlo y prevenirlo a partir de las atribuciones que cada institución tiene conforme a su marco normativo correspondiente.

Otra explicación que podemos encontrar respecto a la necesidad de capacitación sobre el delito de tráfico ilícito de migrantes y sus características, tiene que ver por un lado, con el hecho de que el 65% de las y los funcionarios que respondieron el cuestionario estructurado dijeron contar con menos de cinco años de experiencia en la atención de personas migrantes; y por otro lado, con el hecho de que sólo el 8% del total de los funcionarios argumentó tener un nivel especializado de conocimiento del delito tal y como la muestra la Gráfica 3.4. Esto responde a dos razones, la primera es que la mayoría de las y los funcionarios son recién contratados, y la segunda, es que duran en funciones antes de cumplir cinco años, por lo que no es tiempo suficiente para adquirir experiencia sobre tráfico ilícito de migrantes.

Gráfica 3.4 Nivel de conocimiento que las y los funcionarios dicen tener en materia de tráfico ilícito de migrantes



Fuente: Elaboración propia con información obtenida en el cuestionario estructurado.

Ahora bien, esta falta de conocimientos respecto al tráfico ilícito de migrantes forma parte del segundo reto identificado en cuanto a capacidades institucionales, aunado a la insuficiencia de recursos asignados y la escases de recursos humanos al interior de cada institución. Así lo señalaron las y los funcionarios durante las entrevistas:

Informante INAMI-1:

“[...]desde mi punto de vista [...] hay que dimensionar la superficie del territorio [mexicano] la superficie de la zona económica exclusiva que es dos y medio veces el territorio nacional [...] entonces qué fuerza humana se requiere para efectivamente atender esas situaciones, no sólo de la procuración de la justicia sino para capturar a los traficantes o de inhibir esa actividad, el tráfico de migrantes, o sea ,se hacen grandes esfuerzos pero de qué tamaño necesita hacer el aparato de

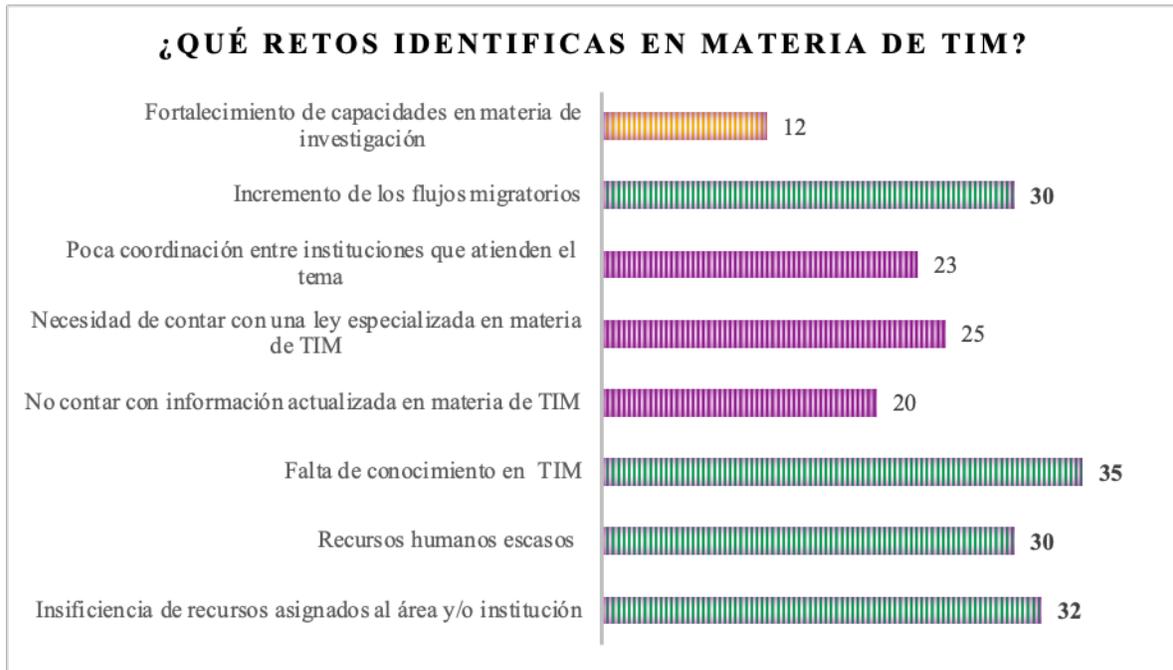
medios [...] y de recursos humanos, por supuesto y financieros, para que se pueda decir estamos cumpliendo al 100% ni los americanos eh, son malas las comparaciones pero ni los americanos, ellos también tiene carencia de personal [...]"

Informante FGR-3:

"[...] es que de hecho pues aquí lo que también hace falta es personal no, somos muy pocos, muy pocos, y por más que quiera uno abarcar no se puede, [...] imagínese, en mi unidad somos 11 para toda la república, y en promedio cada uno traemos entre 20 y 30 carpetas destinadas y más las que se van generando [...]"

También identificaron como reto el incremento de los flujos migratorios, y si bien esta no es una cuestión meramente de carácter institucional, si es importante señalar que ha impactado de manera directa por un lado, a las y los funcionarios en su capacidad de respuesta, y por el otro, a las personas migrantes, quienes se ven afectados por los largos tiempos de espera, la desinformación respecto a los trámites migratorios, y las limitantes de idioma debido a la falta de intérpretes y traductores que les acompañen en sus procesos (ver gráfica 3.5).

Gráfica 3.5 Retos identificados a nivel institucional en materia de tráfico ilícito de migrantes



Fuente: Elaboración propia con información obtenida en el cuestionario estructurado

Aunado a lo todo lo anterior, el tercer reto en materia de capacidades institucionales está relacionado con el incremento de los actos de corrupción que se registran en los procedimientos que llevan a cabo las distintas instituciones para atender casos de tráfico ilícito de migrantes. Lo importante a rescatar es que los propios funcionarios reconocen que este tipo de actos ocurren en el día a día cuando se encuentran con posibles casos de tráfico ilícito de migrantes:

Informante FGR-1:

“[...] hablamos con personas que pues movían migrantes, pero cómo como era su modus operandi, los movían a través de una agencia de viajes sí, el agente de viajes les dice que hay un viaje hasta piedras negras, porque los mueven a piedras negras, porque dicen que por ahí es más fácil de cruzar porque todavía no hay muro, lo más fácil de cruzar pero es más arriesgado no, que les cobraban tanto por viaje y a la persona que los llevaba, la agencia de viajes le daba un papel como que los estuviera contratando, para a él deslindarlo de responsabilidad, y él nos decía [el

traficante], no pues yo llevo un viaje, me los quitan [a los migrantes] y regreso por más y así, y sí ya paso pues ya la hice, y ya llevo el dinero que tengo que ir repartiendo a ciertas autoridades, porque también hay corruptos la verdad sí, y de todos los niveles [...]"

Informante INMAI-1:

"[...] sí, [los traficantes] ya saben a qué autoridad le tienen que dar tanto, incluso ellos mismos dicen: yo cuando llego a Tamaulipas o a Monterrey a mí la delincuencia o las autoridades me dicen a mi nomas dame en mi parte y pásale eh, así, y así se manejan, ahora sí que el que mejor pague lo dejan pasar [...]"

Informante FGR-3:

"[...] los compañeros en muchos de los casos cuando tienen oportunidad de estar frente a un hecho con apariencia de delito como es el caso de transporte de personas migrantes, lo primero que tienen evidentemente es contacto con el infractor [posible traficante], deberían cuestionarlo, a dónde vas, por qué vas, pero no lo hacen, lamentablemente no lo hacen para mitigar el delito, lo hace para encontrarlo y en ese momento negociar el hecho [...] a ver ya te agarré ajá, ya vi estás transportando, así es que si nos ponemos de acuerdo te dejo libre [...]"

Informante FGR-2:

"[...] entonces estas personas que se dedican al transporte de personas migrantes, encuentran un aliado en el ltramo carretero que es la autoridad, y entonces ya saben que para la próxima, porque se intercambian teléfonos y todo, ya la próxima que mejor te aviso y mejor paso a reportarme con mi cuota [...]"

Estos ejemplos son una de las muchas formas que puede tomar la corrupción en relación al tráfico ilícito de migrantes. Pero también se ve como funcionarios de migración que facilitan el cruce y la permanencia ilegal de personas migrantes; el pago de sobornos para la expedición de documentos falsos con el fin de traficar personas migrantes o facilitar su permanencia; los sobornos a los funcionarios encargados de las solicitudes de refugiados, funcionarios que autorizan la permanencia de una persona migrante en el país o que ejecutan órdenes de deportación; extorsiones de los cuerpos de seguridad, entre otros.

De acuerdo con un estudio del Instituto para las Mujeres en la Migración (IMUMI), del total de personas migrantes que fue víctima de extorsión en nuestro país, 40% fue extorsionado por alguna autoridad mexicana. Incluso, algunos actores que trabajan con personas migrantes aseguran que la corrupción no impacta a todos por igual. Por ejemplo, las mujeres y las personas trans son mayormente víctimas de sextorsión para evitar ser deportadas o separadas de sus familias (IMUMI, 2023). En este sentido, podemos decir que la existencia de la corrupción es hasta ahora el reto que más afecta la capacidad institucional para prevenir y contrarrestar el delito de tráfico ilícito de migrantes, ya que no sólo impacta a las instituciones, sino que vulnera los derechos de las personas migrantes.

3.2.3 Coordinación interinstitucional para identificar, prevenir, investigar y judicializar el delito

Teniendo en cuenta la complejidad del fenómeno migratorio actual y la evolución de las redes de tráfico ilícito de migrantes en la región y en México concretamente, resulta fundamental que las instituciones que cuentan con atribuciones en la materia sean partícipes de mecanismos de coordinación interinstitucional y de acuerdos de cooperación a nivel regional para la prevención y atención de este delito. En este sentido, luego de la aplicación del cuestionario y de la realización de las entrevistas pudimos identificar tres retos en materia de coordinación interinstitucional:

- Falta de una legislación especializada en materia de tráfico ilícito de migrantes que especifique las atribuciones de cada institución que participa en la atención de estos casos para una adecuada coordinación.
- No existe el mismo nivel de coordinación entre todas las instituciones y no todas las instituciones que participan en la atención de casos de tráfico ilícito de migrantes se coordinan.
- No se reconoce el papel que tienen las distintas instituciones a nivel federal, estatal y local conforme a sus atribuciones para prevenir, identificar, investigar y judicializar casos de tráfico ilícito de migrantes de manera coordinada.

Así como ocurre con las capacidades institucionales, la falta de una ley especializada en materia de tráfico ilícito de migrantes se ha convertido en un reto para la coordinación, ya que la falta de conocimiento por parte de las distintas instituciones de cuáles son sus atribuciones específicas y las de otras instituciones en materia de tráfico dificulta la coordinación y la colaboración entre estas para la atención de este delito. Así lo manifestaron tres de los informantes clave:

Informante SEMAR-1:

“[...] yo, por ejemplo, y mis compañeros, claro que sabemos cuál es nuestro trabajo porque pues tenemos nuestros protocolos verdad, cuando andamos en aguas cada uno actúa conforme a la ley, sí, pero pues está difícil la situación porque en nuestros marcos legales, me refiero a los de marina, no viene especificado qué debemos hacer con un caso de traslado de migrantes, o sea, no sé si me explico, no dice como tal que protocolos seguir en un caso de tráfico de personas [...] pienso que si nos hace falta una ley [...]”

Informante INAMI-2:

“[...] yo creo que, desde el punto de vista muy personal, que el tema [de la coordinación interinstitucional] debe ser atendido primero en la frontera sur eh, o sea, yo creo que controlando la frontera sur se controla el tráfico muchísimo,

nosotros tenemos muchas autoridades que coadyuvan con nosotros la Guardia Nacional, la armada, el ejército, algunos policías estatales [...], pero sí es complejo, o sea, no es cosa menor, o sea, no es tan fácil, o sea cuántos dentro de la migración irregular, cuántos delincuentes [posibles traficantes] pueden ir ahí, y todo porque no siempre estos elementos [otras instituciones] saben cómo actuar, como usted bien lo decía, no hay una ley y eso repercute mucho en los resultados [...]"

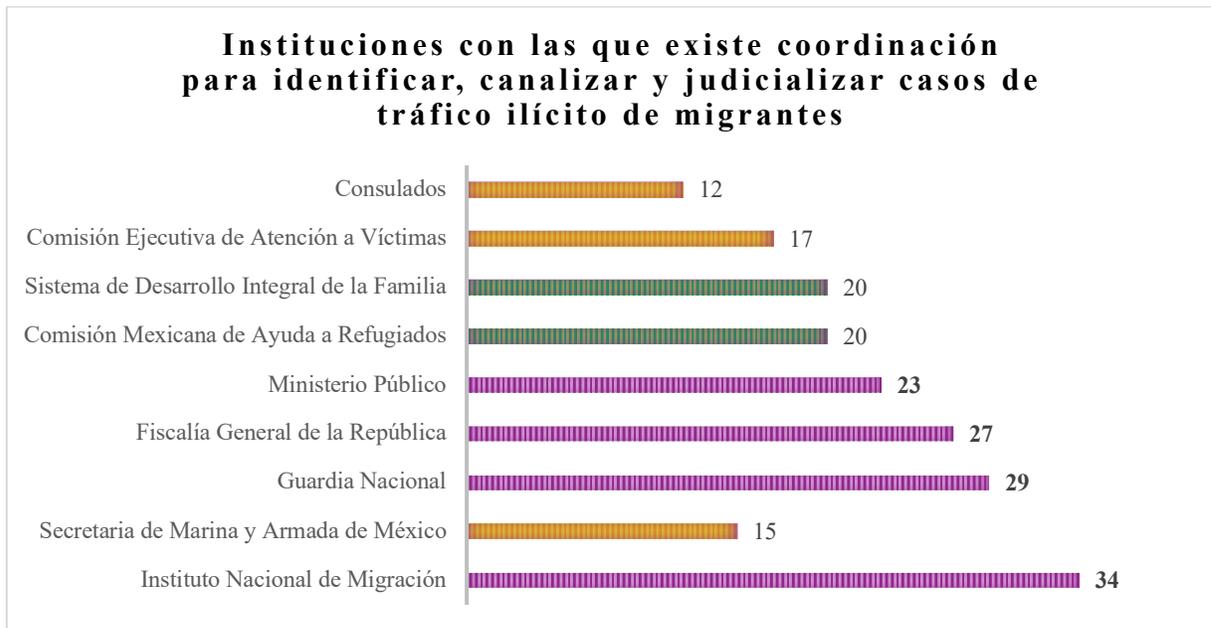
Por otro lado, aunque sólo uno de los informantes (INAMI-1) reconoce que ha habido avances en materia de coordinación interinstitucional durante este sexenio, no deja de ser claro que la existencia de una ley en materia de tráfico beneficiaría el trabajo en conjunto, pues dejaría sentado qué atribuciones específicas tendría cada institución en la atención de un caso de tráfico.

Informante INAMI-1:

"[...] actualmente funciona bien, la coordinación entre instituciones yo digo que está bien, o sea nuestras 32 oficinas de representación incluyendo la Ciudad de México están constantemente en comunicación con todas las autoridades, asisten los titulares a las mesas de seguridad, probablemente como nunca eh, usted misma dimensionó la magnitud del problema [del tráfico ilícito de migrantes] pues yo creo que en base a esa magnitud el gobierno ha mejorado mucho su interacción entre todas las autoridades, es muy buena eh [...] pero con una ley probablemente si se haría más visible el tema y se le daría un marco jurídico más robusto [...]"

Aunado a esto, como segundo reto también se pudo identificar que no todas las instituciones se coordinan de la misma forma ni en el mismo nivel. Por ejemplo, la institución con la que más colaboración se tiene en materia de tráfico ilícito de migrantes es el Instituto Nacional de Migración, seguido de la Guardia Nacional y la Fiscalía General de la República, tal y como podemos observar en la gráfica 3.6.

Gráfica 3.6 Instituciones con las que existe mayor coordinación interinstitucional para la atención del tráfico ilícito de migrantes



Fuente: Elaboración propia con información obtenida en el cuestionario estructurado

Esto puede explicarse por el hecho de que el INAMI es la única institución que cuenta con un marco normativo en el que se tipifica este delito la Ley de Migración, por lo tanto, las y los funcionarios identifican claramente cuáles son sus atribuciones en la materia y cómo deben actuar para prevenir, identificar este delito en coordinación con otras instituciones. Además, se pudo constatar que el INAMI juega un papel fundamental al momento de coordinarse con instituciones como la FGR para los procesos de investigación y judicialización del delito de tráfico. Así lo expresaron los tres informantes de la FGR que fueron entrevistados:

Informante FGR-1:

“[...] hay otras áreas que sí nos ayudan muchísimo, que sí tienen apertura, tienen flexibilidad por ejemplo, el Instituto Nacional de Migración a nosotros nos ha ayudado muchísimo, porque nos rinden el informe de manera ágil y en los términos que nosotros deseamos, de igual manera aquí nosotros nos auxiliamos de servicios periciales no, dictámenes de fotografías, dictámenes de vehículos, de tránsito de vehículos, dictámenes de evaluación, de criminalística, esos dictámenes

generalmente nos rinden en las primeras 24 horas, igual migración dentro de las primeras 24 horas, INTERPOL un poquito más, pero sí tenemos la respuesta dentro de las 48 horas [...]”

Informante FGR-3:

“[...] en este tipo de delitos, nos auxiliamos también con el instituto nacional de migración, este ese instituto nos dota de determinada información [...] porque cuando ellos este, digamos detienen, bueno digámoslo así, tienen la facultad para detener, detienen a un autobús con migrantes ellos tienen que hacerle de conocimiento obviamente a la primera autoridad, entonces la primera autoridad que siempre está con ellos o es GN [Guardia Nacional] o es SEDENA, ellos, ahora si que entre ellos se coordinan y hacen la puesta a disposición obviamente, hacen todo lo que tienen que hacer de documentación y ya hacen la puesta a disposición en la fiscalía, esta no es otra cosa que el IPH que se llama el informe policial homologado, donde pues la persona casi siempre de migración dice, no pues este tal día a tal hora este, estando en el punto de revisión tal, en tal coordenada este, detuvimos a un trailer o a un autobús de la tal marca tal tal tal tal tal donde venían digamos tantas personas, de esas eran tantas mujeres, tantos hombres,. tantos niños, tantas niñas, tantos bebés de diferentes nacionalidades a las cuales las abordamos, obviamente pues tienen que poner su actuar no, los detuvimos, los identificamos y todo eso y pues preguntamos si traían documentos para seguir viajando, y dejaron que no y entonces los bajamos, entonces al chofer igual, lo abordamos, le preguntamos y todo esto así, entonces todo eso lo narran y ya se hace la puesta a disposición [...]” FGR-3

Informante FGR-2:

“[...] nos ayuda migración, INAMI, nos ayuda a verificar el estatus migratorio de cada persona para ver si las personas [migrantes] ingresaron al país [...] cumpliendo con los lineamientos [...] también nos pueden informar que la situación

de estos [las personas migrantes] es irregular, y con ello también pues obviamente este es un elemento del delito de tráfico [...] entonces toda esa información sí nos sirve para que a la postre se judicialice el asunto, y el juez tenga elementos de convicción para dictar un en primer término un auto de vinculación a proceso [...]"

FGR-2

Contario a esto, instituciones como la SEMAR, Guardia Nacional o SEDENA que juegan un papel importante en los procesos de identificación e investigación de posibles casos de tráfico, son con las que se dificulta más establecer una coordinación. Así lo manifestó el informante FGR-1:

"[...] cuando se trata de trabajar con instituciones del orden castrense es bastante difícil, porque hay temas jurídicos que ellos no lo entienden o sus jefes no quieren entenderlos, nosotros tratamos de ayudar en todo para que las cosas salgan bien no, desde luego cuando las cosas vienen de manera correcta cuando no hay transgresión a derechos humanos y el acto de molestia de los elementos estuvo apegado a legalidad, nosotros tratamos de ayudarles en todo lo jurídico, pero hay ocasiones que las instituciones castrenses se cierran no, se cierran y no dejan ayudarse todo por indicaciones de sus superiores [...]"

Del mismo modo lo indicó el informante FGR-3:

"[...] entonces solamente cuando vamos, digamos, a intervenir en cuestión que pues dicen que hay gente vamos [personas migrantes], pero nunca se pide colaboración digamos de SEDENA, Guardia Nacional o Marina, quizá solo para que te den seguridad, porque no saben mucho del tema [tráfico ilícito de migrantes], pero el trabajo en sí lo hacemos nosotros, obviamente migración pues ellos son los que te ayudan, pero ya digamos una intervención directa para un cateo, una bodega, una casa la hacemos nosotros, ellos casi no se involucran, ellos tiene otras funciones [...]"

De lo anterior también se identificó que el área en la que más se requiere fortalecer la coordinación interinstitucional es en los procesos de investigación del delito de tráfico ilícito de migrantes. Sobre todo en lo que respecta a las fiscalías estatales y la Fiscalía General de la República. Cuando una fiscalía estatal o una autoridad local detecta un caso de tráfico ilícito de migrantes, por ejemplo, en operativos de revisión de vehículos o rescate de migrantes en tierra o mar, se debe informar de inmediato a la Fiscalía General de la República, pues este es un delito del fuero federal.

Aunque la FGR abra una carpeta de investigación y asuma la dirección del posible caso de tráfico, las fiscalías estatales deben apoyar en la investigación inicial y en la recolección de pruebas sobre los implicados, las rutas de tráfico, vehículos y domicilios asociados, así como redes de tráfico identificadas en las entidades involucradas. No obstante, en muchos casos esto no ocurre. Este nivel de coordinación es clave, pues de ello depende que el caso se presente ante un juez, de ser así, las fiscalías estatales pueden seguir colaborando, especialmente en la presentación de pruebas y testigos o en su caso las personas migrantes objeto de tráfico, a fin de poder sustentar el caso.

Resulta importante señalar que, al mismo tiempo, la investigación es el área en la que más coordinación existe con otras instituciones, por ejemplo a nivel regional con consulados en Centroamérica y la Red Iberoamericana de Fiscales Especializados en Trata de Personas y Tráfico Ilícito de Migrantes (REDTRAM), mientras que a nivel internacional esto sucede con organizaciones como INTERPOL.

Finalmente, el tercer reto identificado fue la dificultad para la coordinación entre instituciones a nivel federal, estatal y municipal. Dado que el tráfico ilícito de migrantes es un delito que puede ocurrir en muchas entidades dentro del territorio mexicano, son muchas las autoridades que se ven involucradas en los procesos de identificación, canalización y investigación de este delito. Sin embargo, actualmente no existen mecanismos para que todas estas instituciones puedan intercambiar información sobre posibles casos de tráfico, así como brindar atención de manera integral a las personas migrantes que sean identificadas como víctimas de delitos conexos.

Es importante señalar que aunque el tema de la coordinación en estos niveles no fue previamente considerado al momento de plantear la hipótesis y que no fue incluido en el cuestionario y el guion de entrevista. Luego del análisis de las diversas entrevistas realizadas a los informantes claves se identificó este reto. A nivel estatal, municipal y local los funcionarios cuentan con conocimientos y capacidades institucionales distintas, por lo tanto su forma de responder ante posibles casos de tráfico ilícito de migrantes también es diferente.

CAPITULO 4. CONCLUSIONES

A lo largo de esta investigación se ha buscado plantear el tráfico ilícito de migrantes como uno de los fenómenos que ocurren dentro de las dinámicas de la migración internacional desde una perspectiva amplia e integral, reconociendo la complejidad del contexto migratorio mexicano y dando visibilidad a los retos que enfrentan las autoridades que dan respuesta a este delito. A partir de este análisis se logró corroborar la hipótesis planteada inicialmente identificando y analizando cuáles son los principales retos que ha enfrentado el gobierno mexicano a partir de 2018 y hasta 2023 para la identificación, prevención, investigación y judicialización del delito de tráfico ilícito de migrantes.

Si bien son muchos los retos que pueden existir para hacer frente a las distintas dimensiones del delito de tráfico ilícito de personas migrantes, luego del análisis de resultados se identificaron retos a los que se enfrentan las instituciones que hacen frente a este delito en tres rubros principales: a) conocimientos, b) capacidades institucionales y c) coordinación interinstitucional.

La falta de conocimientos sobre el tráfico ilícito de migrantes identificada en el 65% de las y los funcionarios encuestados, aunado a la poca identificación de los elementos constitutivos del delito y su confusión con el delito de trata de personas, constituyen el primer reto al que se enfrenta el gobierno mexicano. Pudimos corroborar que esto ocurre por varias razones. Una de ellas tiene que ver con el hecho de que no existe información ni datos actualizados basados en evidencia sobre este delito, y a los cuales tengan acceso las y los funcionarios. En el caso concreto de México, esto tiene que ver con la dificultad para contar con evidencia sólida y basada en estudios empíricos que provengan de fuentes primarias, como son las personas migrantes y las personas facilitadores y traficantes.

Además de ser un fenómeno poco estudiado, no se identificó alguna institución que genere estadísticas que permitan comprender el tráfico ilícito de migrantes desde sus distintas dimensiones. Aunque el INAMI genera datos sobre el número de detenciones de personas migrantes en situación irregular, la UPMRIP sobre los flujos financieros provenientes del

tráfico, y la FGR datos sobre el número de carpetas abiertas con motivo de este delito, estos datos y esta información que además, no es actualizada, resulta insuficiente para que las y los funcionarios de las distintas instituciones conozcan y comprendan qué es el tráfico ilícito de migrantes, cuáles son sus elementos, sus dinámicas, sus actores, su modus operandi, etc.

En segundo lugar, a pesar de que México ha cumplido con los compromisos internacionales adquiridos tras la firma de la UNTOC y de sus Protocolos de trata y tráfico, tipificando el delito de tráfico ilícito de migrantes en el artículo 159 y 160 de la Ley de Migración, se identificó que sólo el 37% de las y los funcionarios encuestados conocen la definición y por lo tanto los elementos constitutivos del delito. Contrario a como ocurre con el delito de trata de personas, de ahí que suelen identificar hechos constitutivos de la trata como tráfico ilícito de migrantes.

Lo anterior, tiene tres consecuencias fundamentales, la primera de ellas es que el delito no se identifica, y además se confunde con el delito de trata de personas. Más del 50% de las y los funcionarios encuestados no cuenta con los conocimientos y con los indicadores para identificar en su día a día un posible caso de tráfico, además de que al confundirlo con trata de personas se considera a las personas migrantes como víctimas. La segunda consecuencia es que, al no identificar el delito, esto se traduce en pocas denuncias, pocas carpetas de investigación y en pocos casos de tráfico judicializados.

Finalmente, la tercera consecuencia impacta en los procesos de investigación, ya que la falta de conocimiento de los elementos constitutivos por parte de las autoridades dificulta la acreditación del delito, por lo tanto, muchos casos no llegan a ser judicializados. De acuerdo con el sexto informe de gobierno de Andrés Manuel López Obrador, entre 2023 y el primer semestre de 2024 sólo tres de cada diez carpetas de investigación abiertas por el delito tráfico de migrantes llegaron a juicio. La FGR informó que se iniciaron 1,399 carpetas de investigación a nivel nacional, de las cuales sólo 502 fueron judicializadas (Gobierno de México, 2024, p. 87).

Ahora bien, en lo referente a las capacidades institucionales también se identificaron tres retos. El primero es que las y los funcionarios desconocen muchos de los procedimientos que se

deben seguir para atender casos de tráfico ilícito de migrantes, aunado a que cuentan con poca experiencia en la materia. Esto puede ser resultado de la falta de una ley especializada en materia de tráfico, pues se identificó que el 61% de las y los funcionarios encuestados ubicaron el marco jurídico existente sobre este delito, es decir, la Ley de Migración. A demás las y los funcionarios señalaron que en sus propias leyes y reglamentos no se especifican aquellas acciones que deban llevar a cabo para identificar, prevenir e investigar un posible caso del tráfico.

Este desconocimiento del marco normativo existente en materia de tráfico ilícito de migrantes tiene como consecuencia no sólo que no se apliquen sus disposiciones, sino que no se incorpore la atención de este delito como parte de los planes de capacitación de las y los funcionarios y que no existan áreas especializadas al interior de cada institución encargadas de la atención de este.

Lo anterior es muy evidente en funcionarios que trabajan en instituciones cuyas atribuciones principales no están relacionadas exclusivamente con la migración y más especialmente con el delito de tráfico ilícito de migrantes. Tal es el caso de la SEMAR y fiscalías estatales con quienes se pudo corroborar esto, pero también ocurre con instituciones como Guardia Nacional y SEDENA que también tienen atribuciones como primeros respondientes.

El segundo reto en materia de capacidades instituciones está relacionado con la falta de recursos humanos y materiales en las instituciones consideradas en esta investigación, INAMI, SEMAR y FGR. Aunque es muy probable que esto también ocurra con otras instituciones que participan en la atención de casos de tráfico. Esto impacta de manera significativa en los procesos de identificación e investigación, ya que son los que requieren mayor despliegue de personal, así como infraestructura, equipo y tecnología para hacer frente al incremento de los flujos migratorios, al cambio en las dinámicas de las redes tráfico en las que se ve cada más el uso de tecnología y redes sociales, así como la multiplicación de las rutas por tierra, mar y aire, entre otras.

Resulta importante señalar que como resultado de la revisión documental se identificó que las dinámicas y los actores que participan en el tráfico ilícito de migrantes se han adaptado

casi siempre en respuesta al reforzamiento de los controles migratorios, sino a situaciones como lo fue la pandemia por la Covid-19.

Esta adaptación en cuanto a las nuevas formas que las personas están encontrando para migrar representa uno de los mayores retos para las y los funcionarios. Ya que no sólo implica la identificación de las nuevas dinámicas en el delito de tráfico ilícito de migrantes, sino que requiere de un mayor nivel de especialización y capacitación en el uso de nuevas tecnologías para identificación y prevención del delito, para rastrear los flujos financieros asociados al mismo, pero sobre todo para la investigación de casos, pues la información obtenida y compartida a través de estas plataformas podría servir de evidencia para la identificación de posibles redes de tráfico y de rutas que pudieran representar mayores riesgos para las personas migrantes.

Aunado a esto el uso de nuevas tecnologías y de plataformas de redes sociales por parte de redes de tráfico de personas, traficantes y hasta de las propias personas migrantes resultan un ejemplo perfecto de la migración como negocio a nivel internacional. Pues no sólo las personas traficantes y las redes de tráfico obtienen ganancias por ofertar sus servicios a través de las redes sociales. Existe evidencia de que las personas migrantes han encontrado redituable el compartir con otras personas migrantes sus experiencias de viaje para llegar hasta Estados Unidos a través de plataformas y redes sociales mediante las cuales obtienen ganancias debido al número de reproducciones que estos vídeos alcanzan entre las comunidades de personas migrantes, las cuales buscan información y guía para iniciar sus propios procesos migratorios.

Ahora bien, el tercer reto es la corrupción y aunque no estaba considerado inicialmente como uno de los retos en la hipótesis, no sólo constituye uno de los retos más desafiantes para el gobierno mexicano, lo es también para las personas migrantes. Por un lado, debido a lo redituable que se ha vuelto este delito como negocio de la migración, los actos de corrupción socavan los esfuerzos a nivel institucional para combatir el tráfico ilícito de migrantes. Facilita el control de las fronteras y puntos de entrada, la expedición y falsificación de documentos, así como la participación de grupos delictivos para la comisión de otros delitos como el tráfico de armas, drogas y la trata de personas. Por otro lado, para las personas migrantes la corrupción es

un reto ya que agrava la situación de vulnerabilidad a la que están expuestos, porque sufren violaciones de sus derechos humanos por parte de las y los funcionarios encargados de garantizarlos.

En último lugar, en cuanto a los retos en materia de coordinación institucional podemos argumentar que estos podrían tener su origen en la falta de un marco normativo especializado en materia de tráfico. Dado que el tráfico ilícito de migrantes es un delito del fuero federal, se constató que en los niveles estatales y locales las instituciones con atribuciones en materia de prevención e identificación se coordinan poco. Mientras que aquellas con atribuciones persecución en muchos casos se declaran incompetentes y no participan en los procesos de investigación, y de judicialización de casos de tráfico, así como de atención las personas migrantes objeto de tráfico. Un ejemplo claro de esto es la coordinación entre las fiscalías estatales y la FGR al momento investigar casos de tráfico ilícito de migrantes. Este es un proceso clave, ya que en las etapas de investigación y judicialización de este delito resulta fundamental que existe una articulación adecuada para que exista una correcta integración de la carpeta de investigación, así como un intercambio de información fluido y constante hasta llegar a la presentación de los casos ante un juez federal.

En este sentido, resulta necesario que las y los funcionarios de instituciones como INAMI, SEMAR y FGR, y otras como Guardia Nacional, SEDENA, Policías Ministeriales, COMAR, DIF, SIPINNA, entre otras, cuenten instrumentos que guíen y articulen las distintas acciones que estas realizan con el fin de prevenir, identificar, investigar y judicializar casos de tráfico ilícito de migrantes de manera coordinada en todos los niveles de su competencia.

Considerando que tráfico ilícito de migrantes es un delito transnacional en auge que compromete la vida y la seguridad de las personas migrantes al tiempo que socava los esfuerzos del gobierno mexicano, requiere de una respuesta integral a partir de un enfoque coordinado y armonizado a nivel nacional en sus niveles federal, estatal, y local; y a nivel regional e internacional entre los países a lo largo de los corredores migratorios de América Central y América del Norte.

Finalmente, la atención puntal a cada uno de los retos identificados en esta investigación contribuiría al cumplimiento de los compromisos adquiridos por el gobierno mexicano a nivel internacional en materia de tráfico ilícito de migrantes, pues considera todos los ámbitos para la atención de este delito y a la diversidad de actores clave que actualmente se encuentran poco coordinados. Por ejemplo, para la atención de los retos en materia de conocimiento sobre el tráfico ilícito de migrantes, resulta necesario que el gobierno mexicano reconozca este delito como uno de los temas a atender dentro de la agenda y/o política migratoria, con el fin de darle mayor visibilidad no sólo a nivel institucional sino social. Por otro lado, es también importante que las instituciones que cuentan con atribuciones en materia de tráfico ilícito de migrantes puedan allegarse de información proveniente de investigaciones académicas en la materia. En este sentido, una alianza con el sector académico permitiría generar información cuantitativa y cualitativa confiable, que sirva a las y los funcionarios no sólo para conocer el delito, sino para generar datos desde sus diferentes instituciones que sirvan para identificar, investigar y prevenir posibles casos en el futuro.

En cuanto a los retos en materia de capacidades institucionales, resulta importante en primer lugar, que las y los funcionarios de las distintas instituciones que participan en la identificación, investigación y judicialización de casos de tráfico conozcan cuáles son las dinámicas actuales de este delito, cuáles son los nuevos actores que participan, y cuáles son las herramientas tecnológicas y digitales que las personas traficantes y las redes de tráfico utilizan. En segundo lugar, es importante que las instituciones desarrollen e impartan planes de capacitación y especialización, los cuales consideren la identificación, prevención y la investigación del delito de tráfico ilícito de migrantes mediante el uso de nuevas tecnologías, la incorporación de análisis financiero y el intercambio de información no sólo a nivel estatal o municipal sino también internacional.

Por lo que hace a los retos identificados en materia de coordinación interinstitucional, la solución más efectiva sería contar con una ley especializada en materia de tráfico ilícito de migrantes, la cual identifique y señale cuáles son las atribuciones correspondientes en cada institución y cuáles son las acciones que las y los funcionarios deberían llevar a cabo para la identificación prevención investigación y judicialización de este delito. Sin embargo, dado que esta solución no resulta viable a corto plazo, otra de las soluciones para la mejora de la

coordinación interinstitucional es que el gobierno busque desarrollar protocolos conjuntos. Estos servirían para que se identifiquen las distintas instituciones que participan en la atención de casos de tráfico y que se señale cuáles son las acciones que en el marco de sus atribuciones las y los funcionarios pueden llevar a cabo de manera coordinada para la atención de casos de tráfico ilícito de migrantes.

Finalmente, el reconocimiento de estos retos a partir de las experiencias de las y los funcionarios encargados de atender casos de tráfico, así como las propuestas para superarlos, podría contribuir a posicionar el delito de tráfico ilícito de migrantes como un tema fundamental en el marco de la política migratoria en México, la cual busque pasar de una gestión migratoria reactiva con soluciones a corto plazo, a una gestión proactiva y que sienta las bases de una respuesta coordinada a largo plazo en beneficio de las personas migrantes en tránsito.

REFERENCIAS

- Achilli, L. (2015). The Smuggler: Hero or Felon?. *Migration Policy Center, Policy Briefs, Robert Schuman Centre for Advanced Studies*. Florence: European University Institute. Recuperado de: <https://cadmus.eui.eu/handle/1814/36296>
- Achilli, L. (2018). The human smuggling industry: nuances and complexities, The University of Texas at El Paso, BTI Institute DHS Symposium Series, 2018/14, *Migration Policy Centre*. Recuperado de: <https://cadmus.eui.eu/handle/1814/60087>
- Andrade, K.; Trejo Guzmán, N. & Mora Vásquez, A. (2022). El tráfico de migrantes en la frontera México-Estados Unidos. *Revista Guillermo de Ockham*. 20(1), pp. 175-189. <http://www.scielo.org.co/pdf/rgdo/v20n1/2256-3202-rgdo-20-01-175.pdf>
- Arango, J. (2000). Enfoques conceptuales y teóricos para explicar la migración. *Revista Internacional de Ciencias Sociales*, No. 165, septiembre, p. 33-47. Recuperado de: <http://rimd.reduaz.mx/revista/rev1/JoaquinArango.pdf>
- Ariza, M, y Velazco L. (2012). Métodos cualitativos y su aplicación empírica: Por los caminos de la investigación sobre migración internacional. *Migraciones internacionales*, México, Instituto de Investigaciones Sociales-UNAM, El Colegio de la Frontera Norte, 546 pp. Recuperado de: http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1665-89062013000200010&lng=es&tlng=es.
- Aziani, A. (2021). The heterogeneity of human smugglers: a reflection on the use of concepts in studies on the smuggling of migrants. *Trends Organized Crime* 26, pp. 80–106. Recuperado de: https://www.researchgate.net/publication/356693504_The_heterogeneity_of_human_s_mugglers_a_reflection_on_the_use_of_concepts_in_studies_on_the_smuggling_of_migrants
- Bair, T. (2013). Theoretical Approaches to Human Smuggling, *Danish Institute for International Studies (DIIS) and Roskilde University (RUC)*. Paper No. 2013:10. Recuperado de: <https://www.econstor.eu/bitstream/10419/122263/1/771271093.pdf>
- BBVA y Consejo Nacional de Población (CONAPO). (2022a). *México: Anuario de Migración y Remesas 2022*. Recuperado de: <https://www.gob.mx/conapo/documentos/anuario-de-migracion-y-remesas-mexico-2022-yearbook-of-migration-and-remittances-mexico-2022>
- BBVA y Consejo Nacional de Población. (2023). *México: Anuario de Migración y Remesas 2023*. Recuperado de: <https://www.bbvaresearch.com/publicaciones/mexico-anuario-de-migracion-y-remesas-2023/>
- Black, J. and Z. Sigman, (2022). 50,000 lives lost during migration: analysis of Missing Migrants Project data 2014–2022. *Global Migration Data Analysis Centre (GMDAC)*, International Organization for Migration (IOM). Recuperado de:

<https://missingmigrants.iom.int/sites/g/files/tmzbd1601/files/publication/file/2022%200k%20deaths.pdf>

Blancas Madrigal, D. (2024). Se dispara 140% uso de menores para tráfico ilegal de migrantes. En *La Crónica*. 12 de febrero de 2024. Recuperado de: <https://www.cronica.com.mx/nacional/dispara-140-menores-trafico-ilegal-migrantes.html>

Camacho, Z. (2023). Tráfico de personas: 11 rutas terrestres, marítimas y ferroviarias. En *Contra Línea*. 30 de enero de 2023. Recuperado de: <https://contralinea.com.mx/interno/semana/trafico-de-personas-11-rutas-terrestres-maritimas-y-ferroviarias/>

Carballo de la Riva, M., Echart Muñoz, E., & Villarreal Villamar, M. del C. (2019). El enfoque de sistemas migratorios revisitado. Una propuesta teórica para el estudio del sistema migratorio de América Latina y el Caribe. *REMHU: Revista Interdisciplinaria Da Mobilidade Humana*, 27(57), octubre 2019, 79–100. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=407062159007>

Carballo M., Muñoz E. y Villarreal M. (2019). El enfoque de sistemas migratorios revisitado. Una propuesta teórica para el estudio del sistema migratorio de América Latina y el Caribe. *REMHU, Rev. Interdiscip. Mobil. Hum., Brasilia*, Vol. 27, No. 57, octubre 2019, p. 79-100. Recuperado de: <https://www.scielo.br/j/remhu/a/PDtzCvKjWPpGPMjS6RdR5VP/>

Casillas R. (2018). Convergencias y divergencias en los marcos jurídicos de los países del norte centroamericano, México y Estados Unidos, en materia de tráfico de migrantes. *Migración y desarrollo*, 16(30), 95-121. Recuperado de: http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1870-75992018000100095&lng=es&tlng=es.

Casillas R. (2023). El tráfico de migrantes internacionales en México: diferencias entre pollero, coyote y traficante de migrantes. *Región y sociedad*, Vol. 35, Recuperado de: <https://regionysociedad.colson.edu.mx:8086/index.php/rys/article/view/1699>

Castles, S. y Miller, M. J. (2003). *The Age of Migration. International Population Movements in the Modern World*, Nueva York, Palgrave MacMillan.

Comisión Mexicana de Ayuda Refugiados, (2022), *La COMAR en números*. Recuperado de https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/792337/Cierre_Diciembre-2022_31-Dic_1.pdf

Comisión Nacional de Derechos Humanos (CNDH), (2021). *Informe Especial de la CNDH sobre el estado que guarda el tráfico y el secuestro en perjuicio de personas migrantes en México 2011-2020*. Recuperado de: https://www.cndh.org.mx/sites/default/files/documentos/2022-12/Informe_Especial_Trafico_Secuestro_Migrantes.pdf

- Comisión Nacional de Derechos Humanos (CNDH), (2022). Segundo *Informe Especial de la CNDH sobre el estado que guarda el tráfico y el secuestro en perjuicio de personas migrantes en México 2021*. Recuperado de https://www.cndh.org.mx/sites/default/files/documentos/2022-12/Informe_Especial_Trafico_Secuestro_Migrantes.pdf
- Comisión Nacional de Derechos Humanos, (2022a). *Informe Especial Caravanas 2021, Nuevos Retos para las Movilidades en México*. Recuperado de: https://www.cndh.org.mx/sites/default/files/documentos/2022-06/Informe_Especial_Caravanas_2021_CNDH.pdf
- Comité Internacional de Rescate (IRC) y Embajada del Reino Unido en México (FCDO). (2022). *Corrupción a través de las rutas migratorias en México*. Recuperado de: <https://www.gov.uk/government/news/the-british-embassy-in-mexico-presents-a-report-about-corruption-and-migration.es-419>
- Correa Cabrera, G. (2022). Dismantling Migrant Smuggling Networks in the Americas, *Belfer Center for Science and International Affairs*, Junio, 2022. Recuperado de: https://www.belfercenter.org/sites/default/files/files/publication/Paper13_Cabrera_DismantlingMigrantSmuggling_V2.pdf
- Correa-Cabrera, G., & Koizumi, N. (2021). Explicando las caravanas migrantes: ¿hipótesis de trabajo, activismo académico o teorías conspirativas? *Revista internacional de fronteras, territorios y regiones*. Colegio de la Frontera Norte, Vol.33. Enero-diciembre 2021. Recuperado de: <https://fronteranorte.colef.mx/index.php/fronteranorte/article/view/2197/1850>
- Dandurand, Y. (2020). “Migrant Smuggling Patterns and Challenges for Law Enforcement”, *International Centre for Criminal Law Reform*, Vancouver, February. Recuperado de: <https://icclr.org/publications/migrant-smuggling-patterns-and-challenges-for-law-enforcement/>
- Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de las Naciones Unidas (DAES). (2021). *International Migrant Stock 2020*. Nueva York. Recuperado de: www.un.org/development/desa/pd/content/international-migrant-stock
- Deutsche Welle. (02 de enero de 2024). 120.000 menores cruzaron peligrosa selva del Darién en 2023. Recuperado de: <https://www.dw.com/es/120000-menores-cruzaron-peligrosa-selva-del-darién-en-2023/a-67871693>
- El Colegio de la Frontera Norte y Unidad de Política Migratoria Registro e Identidad de Personas. (2023). Encuesta sobre Migración en la Frontera Norte de México, Indicadores Históricos (1995-2020). Recuperado de: https://portales.segob.gob.mx/work/models/PoliticaMigratoria/CEM/encuentro_mov_hum/eimh_doc/rep_Emif_Norte_ISBN_web_VF2.pdf
- European Union Agency for Law Enforcement Cooperation (Europol). (2023). *Criminal networks in migrant smuggling*, Europol Spotlight Report series, Publications Office of

- the European Union, Luxembourg. Recuperado de: <https://www.europol.europa.eu/cms/sites/default/files/documents/Europol%20Spotlight%20Report%20-%20Criminal%20networks%20in%20migrant%20smuggling.pdf>
- Financial Action Task Force (FATF). (2022), *Money Laundering and Terrorist Financing Risks Arising from Migrant Smuggling*. Paris, France. Recuperado de: <https://www.fatf-gafi.org/publications/methodsandtrends/documents/migrant-smuggling.html>
- Friebel, Guido and, Guriev Sergei. (2012). Human Smuggling, *Institute for the Study of Labor*. No. 65. Recuperado de: <https://d-nb.info/1021936510/34>
- Genovese, R. (2023). Tráfico Ilícito de Migrantes diferencia con la Trata de Personas. *Revista Pensamiento Penal*, noviembre de 2023, No. 489. Recuperado de: <https://www.pensamientopenal.com.ar/system/files/geno.pdf>
- Gil, A. (2021). El mapa migratorio de Centroamérica. *El Orden Mundial*. 25 de noviembre de 2021. Recuperado de: <https://elordenmundial.com/mapas-y-graficos/mapa-migratorio-centroamerica/>
- Gómez, Walteros, J. A. (2010). La migración internacional: teorías y enfoques, una mirada actual. *Semestre Económico*, Vol. 13, No. 26, Universidad de Medellín. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/pdf/1650/165014341004.pdf>
- González, Santos, M. T. (2011). “Los efectos de las migraciones internacionales en el contexto de la globalización. Globalización”. En F. J. García Castaño y N. Kressova. (Coords.). *Actas del I Congreso Internacional sobre Migraciones en Andalucía* (pp. 2033-2040). Instituto de Migraciones. Universidad de Granada. Recuperado de: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4050052>
- Hernández León, R. (2008). Frontera sobre ruedas. Las camionetas y la industria de la migración. *Trayectorias*, Vol. 10 No. 26, enero-junio, 2008, pp. 31-40. Universidad Autónoma de Nuevo León. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/pdf/607/60715119005.pdf>
- Hernández R., Fernández- Collado C., Baptista P. (2006). *Metodología de la investigación*, Editorial Mc Graw Hill. Capítulos 12 al 14. Recuperado de: <https://campusvirtual.colef.mx/posgrados/course/view.php?id=237§ion=8>
- Hernández, R., Fernández- Collado, C., y Baptista P. (2014). “El proceso de la investigación cualitativa” en, *Metodología de la investigación*, Editorial Mc Graw Hill. Capítulo 10, págs. 508-530.
- Instituto para las Mujeres en la Migración (INMUMI). (2023). Informe alternativo sobre la situación de las mujeres y las niñas en contextos de movilidad 2023 ante el Comité para la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra las Mujeres (CEDAW). Recuperado de: <https://imumi.org/wp-content/uploads/2023/10/Informe-alternativo-sobre-la-situacion-de-las-mujeres-y-las-ninas-en-contextos-de-movilidad-2023.pdf>

- Inter-American Development Bank (IDB) and Organization for Economic Cooperation Development (OECD). (2021). *Migration Flows in Latin America and the Caribbean: Statistics on Permits for Migrants*. Recuperado de: <https://publications.iadb.org/en/migration-flows-latin-america-and-caribbean-statistics-permits-migrants>
- International Center for Migration Policy Development (ICMPD). (2024). *Migration Outlook 2024. Ten migration issues to look out for in 2024*. Recuperado de: <https://www.icmpd.org/file/download/60599/file/ICMPD%2520Migration%2520Outlook%25202024.pdf>
- International Organization for Migration (IOM). (2016). *Migrant Smuggling Data and Research: A global review of the emerging evidence base*. Geneva, Switzerland. Recuperado de: <https://publications.iom.int/books/migrant-smuggling-data-and-research-global-review-emerging-evidence-base>
- Izcara Palacios, S.P. (2013). Aproximación teórica al estudio de los procesos migratorios permanentes. *Estudios Sociales*, Vol.21, No. 42. Hermosillo, Sonora. Recuperado de: <https://www.scielo.org.mx/pdf/estsoc/v21n42/v21n42a2.pdf>
- Izcara Palacios, S.P. (2014). La contracción de las redes de contrabando de migrantes en México. *Revista De Estudios Sociales*, Vol. 1, No.48, pp. 84–99. Recuperado de: <https://doi.org/10.7440/res48.2014.07>
- Izcara Palacios, S.P. (2022). *Tipología de las redes mexicanas de tráfico de migrantes*. *Revista Internacional de Sociología*. Vol. 80, No. 3. Recuperado de: <https://doi.org/10.3989/ris.2022.80.3.21.69>
- Izcara-Palacios, S. P. (2013a). Corrupción y Contrabando de Migrantes en Estados Unidos. *Política y Gobierno*, Número 1, 1er semestre de 2013, pp. :79-106. Recuperado de: <http://repositorio-digital.cide.edu/handle/11651/1614>
- Jordan, M. (2022). Smuggling Migrants at the Border Now a Billion-Dollar Business. *En The New York Times*. 25 de julio de 2022. Recuperado de: https://www.nytimes.com/2022/07/25/us/migrant-smuggling-evolution.html?ugrp=c&unlocked_article_code=1.eU0.eZPm.aeh2pRqNYpAo&smid=url-share
- Koser, K. (2008). Why migrant smuggling pays. *International Migration*, Volume 46. No. 2, pp. 3-26. Recuperado de: <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1111/j.1468-2435.2008.00442.x>
- Lacomba Vázquez, J., & Moraes Mena, N. (2020). La activación de la inmigración: Capacidades y agencia de los migrantes. *Migraciones. Revista Del Instituto Universitario De Estudios Sobre Migraciones*. No. 48, pp. 1–20. Recuperado de: <https://doi.org/10.14422/mig.i48y2020.001>

- Lindquist, J.; Xiang, B.; and S.A. Yeoh, B. (2012). Opening the Black Box of Migration: Brokers, the Organization of Transnational Mobility and the Changing Political Economy in Asia. *Pacific Affairs*, Volume 85, No,1 pp.7-19. Recuperado de: <https://pacificaffairs.ubc.ca/articles/introduction-opening-the-black-box-of-migration-brokers-the-organization-of-transnational-mobility-and-the-changing-political-economy-in-asia/>
- Llanos Reynoso, L. F. (2023). Los caminos de migrantes que pasan por México: análisis desde la Teoría de Grafos. *Migraciones Internacionales*, Colegio del a Frontera Norte. Vol. 14. Enero-diciembre 2023. Recuperado de: <https://migracionesinternacionales.colef.mx/index.php/migracionesinternacionales/article/view/2581>
- López-Sala, A. (2020). La(s) industria(s) de la migración. ¿Un nuevo enfoque en el análisis de la movilidad internacional? *EMPIRIA: Revista de Metodología de Ciencias Sociales*. Vol.46, pp. 45–64. Recuperado de: <https://doi.org/10.5944/empiria.46.2020.26966>
- Mármora, L. (2002). Las políticas de migraciones internacionales. Buenos Aires: Editorial
- Mármora, L. (2010). Modelos de gobernabilidad migratoria. *Revista Interdisciplinar de Movilidad Humana*, Vol. 18, No. 35, pp. 71-92. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/pdf/4070/407042012004.pdf>
- Martínez. R. (2023). Aumento de migrantes en México: 2023 podría romper las cifras récord. *En Infobae*, 21 de octubre de 2023. Recuperado de: <https://www.infobae.com/mexico/2023/10/21/aumento-de-migrantes-en-mexico-2023-podria-romper-las-cifras-record/?outputType=amp-type>
- Massey, D., Arango J., Graeme H., Kowaouci A., Pelegrino, y Taylor J.E. (2000). Teorías sobre la Migración Internacional: Una reseña y una evaluación, en *Revista Trabajo* Año 2, No. 3, Migraciones y Mercados de Trabajo. pp. 5-34. Recuperado de: <http://www2.izt.uam.mx/sotraem/Documentos/Trabaja2n32000.pdf>
- Mezzadra, S. (2012). Capitalismo, migraciones y luchas sociales. Una mirada desde la autonomía. *Revista Nueva Sociedad*. No. 237. Enero-febrero. 2012. Recuperado de: <https://nuso.org/articulo/capitalismo-migraciones-y-luchas-sociales-la-mirada-de-la-autonomia/>
- Mixed Migration Centre. (2023). Digital lifelines: The use of social media networks among Venezuelan refugees and migrants heading north. Recuperado de: <https://mixedmigration.org/resource/digital-lifelines-social-media-venezuelan/>
- Mixed Migration Centre. (2024). Secondary actors: the role of smugglers in mixed migration through the Americas. Recuperado de: <https://reliefweb.int/report/venezuela-bolivarian-republic/secondary-actors-role-smugglers-mixed-migration-through-americas>
- Montesinos Leon, M. (2023). SEDENA identifica once rutas de tráfico de personas por el crimen organizado, señalando a activistas de DDHH. *En Los Ángeles Press*, 27 de marzo

de 2023. Recuperado de: <https://losangelespress.org/mexico-violento/sedena-identifican-11-rutas-de-trafico-de-personas-por-el-crimen-organizado-senalando-a-activistas-de-ddhh-20230327-5145.html>

Morín Saldívar, H. G. (2023). De gringos, frijoleros y coyotes: El tráfico de migrantes entre México-Estados Unidos durante las dos primeras décadas del siglo XXI (2000-2022). Posición. *Revista Del Instituto De Investigaciones Geográficas*, Vol. 9, pp. 1–13. Recuperado de: <https://posicion-inigeo.unlu.edu.ar/posicion/article/view/156>

Organización de las Naciones Unidas, (2000). *Protocolo Contra el Tráfico Ilícito de Migrantes por Tierra, Mar y Aire*, que Complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional. Nueva York, Estados Unidos. Recuperado de: <https://www.refworld.org/es/leg/resol/agonu/2000/es/128416>

Organización Internacional para las Migraciones (OIM) y Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC). (2024). *Perfiles de personas involucradas en la facilitación del tráfico ilícito de migrantes en Centroamérica, México y la República Dominicana*. San José, Costa Rica. Recuperado de: https://rosanjose.iom.int/sites/g/files/tmzbd11446/files/documents/2024-02/oim_estudio_perfiles_240221-final-1.pdf

Organización Internacional para las Migraciones (OIM). (2006), “Glosario sobre migración, Derecho internacional sobre migración N° 7”, OIM, Ginebra. Recuperado de: <https://publications.iom.int/system/files/pdf/iml-34-glossary-es.pdf>

Organización Internacional para las Migraciones (OIM). (2020). *El tráfico ilícito de migrantes en América Central y México en el contexto de la COVID-19*. Recuperado de: https://kmhub.iom.int/sites/default/files/publicaciones/informe_tim_abr.pdf

Organización Internacional para las Migraciones (OIM). (2021). *Mar adentro: migrante y naufragos en el mar*. Recuperado de: https://mexico.un.org/sites/default/files/2021-12/2-MAR%20ADENTRO_301121_DIGITAL_MED-2.pdf

Organización Internacional para las Migraciones (OIM). (2022a). *Informe sobre las Migraciones en el mundo*. Recuperado de: <https://publications.iom.int/books/informe-sobre-las-migraciones-en-el-mundo-2022>

Organización Internacional para las Migraciones (OIM). (2022b). *Tendencias Recientes de la Migración en las Américas*. OIM, Buenos Aires y San José. Recuperado de: https://rosanjose.iom.int/sites/g/files/tmzbd11446/files/documents/tendencias-recientes-de-la-migracion-en-las-americas_sp.pdf

Organización Internacional para las Migraciones (OIM). (2023). *Estrategia Nacional del Combate al Tráfico Ilícito de Personas Migrantes con Perspectiva de Género 2023-2025*. México. Recuperado de: <https://mexico.iom.int/sites/g/files/tmzbd11686/files/documents/2023-09/estrategia-nacional-digital.pdf>

- Organización Internacional para las Migraciones (OIM). (2023a). Tendencias Migratorias en las Américas. OIM, San José, Costa Rica. Recuperado de: <https://robuenosaires.iom.int/sites/g/files/tmzbdl626/files/documents/2023-04/Tendencias-Migratorias-en-las-Americas-ESP-Feb-2023.pdf>
- Organización Internacional para las Migraciones (OIM). (2023b). Boletín de Estadísticas Migratorias. Segundo Trimestre 2023. México. Recuperado de: <https://mexico.iom.int/sites/g/files/tmzbdl1686/files/documents/2023-11/sp-oim-estadisticas-migratorias-t2-2023-light.pdf>
- Paidós y Organización Internacional para las Migraciones. Recuperado de: https://books.google.com.mx/books/about/Las_pol%C3%ADticas_de_migraciones_internacio.html?id=vUJHAQAAIAAJ&redir_esc=y
- Peña, J. y García Mendoza E. Niños, niñas y adolescentes de circuito: entre la precariedad y la frontera, México. *Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales, Niñez y Juventud*, 17(2), 240-261. Recuperado de: http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1692-715X2019000200240
- Robledo, J. (2009). Observación Participante: informantes claves y rol del investigador. *Nure Investigación*, No. 42, pp.1-4. Recuperado de: <https://www.nureinvestigacion.es/OJS/index.php/nure/article/view/461>
- Rojas, A. (2023). Estados Unidos expulsa a México a 181 migrantes por día. En *El Economista*. 24 de septiembre de 2023. Recuperado de: <https://www.economista.com.mx/politica/Estados-Unidos-expulsa-a-Mexico-a-181-migrantes-al-dia-20230924-0080.html#>
- Ruiz Soto, A. G. (2022). The record number of encounters with migrants on the Mexico-United States border covers the most important story. *Migration Policy Institute*. Octubre 2022. Recuperado de: <https://www.migrationpolicy.org/news/encuentros-migrantes-frontera-estados-unidos-mexico>
- Salinero Echeverría, S. (2019). El delito de tráfico de migrantes. Un análisis comparado a los tipos penales español y chileno. *Boletín mexicano de derecho comparado*, Vol. 52, No. 155. Recuperado de: [2021.https://doi.org/10.22201/ijj.24484873e.2019.155.14955](https://doi.org/10.22201/ijj.24484873e.2019.155.14955)
- Salt, J. y J. Stein. (1997). “Migration as a business: the case of trafficking”. *International migration* 35(4): 467-494. Recuperado de: <https://doi.org/10.1111/1468-2435.00023>
- Sánchez, G. (2016). Women’s participation in the facilitation of human smuggling: The Case of the US Southwest. *Geopolitics*. Vol. 21, N°. 2, 2016, pp. 387-406. Recuperado de: https://www.researchgate.net/publication/299373499_Women's_Participation_in_the_Facilitation_of_Human_Smuggling_The_Case_of_the_US_Southwest
- Sanchez, G. (2017). Critical Perspectives on Clandestine Migration Facilitation: *An Overview of Migrant Smuggling Research*. New York: Journal on Migration and Human

Security. Recuperado de:
<https://journals.sagepub.com/doi/10.1177/233150241700500102>

Sanchez, G. (2018). Five Misconceptions About Migrant Smuggling. Policy Briefs, 2018/07, Migration Policy Centre. Recuperado de:
https://cadmus.eui.eu/bitstream/handle/1814/54964/RSCAS_PB_2018_07.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Sánchez, G. (2023). "What the Experiences of Women Tell Us about the Facilitation of Irregular Migration" en Achilli, L. and Kyle, D. *Global Human Smuggling: Buying Freedom in a Retreating World*. (2023). Estados Unidos: Johns Hopkins University Press, pp.308-324

Sánchez, G.; Hoxhaj, R.; Nardin, S.; Geddes, A.; Achilli, L.; Kalantaryan, S. (2018a). Study of the communication channels used by migrants and asylum seekers in Italy, with a particular focus on online and social media. European Commission, European University Institute Directorate-General for Migration and Home Affairs, Robert Schuman Centre for Advanced Studies. Recuperado de:
<https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/2af2973d-48fc-11e8-be1d-01aa75ed71a1/language-en>

Selee A.; Lacarte V.; Ruiz Soto, A. G.; Chaves-González, D.; Mora, M. J.; y Tanco, A. (2023). The Change of Migration Patterns and Policies in the Americas. *Migration Policy Institute*. Recuperado de: <https://www.migrationpolicy.org/article/el-cambio-de-los-patrones-y-politicas-migratorias-en-las-americas>

Spener, D. (2010). Some *Critical Reflections on the Migration Industry Concept*, Migration in the Pacific Rim Workshop. Recuperado de:
<http://faculty.trinity.edu/dspener/clandestinecrossings/related%20articles/migration%20industry.pdf>

Szablewska, N. (2022). "Modern Slavery And The Illicit Trafficking Of Migrants: A Perspective From Sustainable Development." *Cuadernos Europeos De Deusto*, n. ° 06 (December), 189-209. Recuperado de: <https://doi.org/10.18543/ced.2589>

U.S. Customs and Border Protection, *CBP Enforcement Statistics Fiscal Year 2022*. Recuperado de: <https://www.cbp.gov/newsroom/stats/cbp-enforcement-statistics>

Unidad de Política Migratoria Registro e Identidad de Personas (UPMRIP). (2023a). Migración de personas haitianas en México: datos y tendencias. Año 1, Núm.4, noviembre 2023. Recuperado de:
http://portales.segob.gob.mx/work/models/PoliticaMigratoria/CEM/Publicaciones/Campañas/Mov_en_corto/mc_num_4/Mig_personas_hait_mex.pdf

Unidad de Política Migratoria, Registro e Identidad de Personas (UPMRIP). (2022). Boletín Mensual de Estadísticas Migratorias. Diciembre 2022. Recuperado de:
<http://www.politicamigratoria.gob.mx/es/PoliticaMigratoria/CuadrosBOLETIN?Anual=2022>

- Unidad de Política Migratoria, Registro e Identidad de Personas (UPMRIP). (2023). Boletín Mensual de Estadísticas Migratorias. Diciembre 2023. Recuperado de: <http://www.politicamigratoria.gob.mx/es/PoliticaMigratoria/CuadrosBOLETIN?Anual=2023>
- Unidad de Política Migratoria, Registro e Identidad de Personas (UPMRIP). (2023b) Boletín de Estadísticas sobre Delitos perpetrados en contra de personas migrantes irregulares en México, 2023. Recuperado de: https://portales.segob.gob.mx/work/models/PoliticaMigratoria/CEM/Estadisticas/DelitosMigIrreg/2023/BMigIrregDelitos_2023.pdf
- Unidad de Política Migratoria, Registro e Identidad de Personas (UPMRIP). (2020), “Caracterización de los flujos financieros asociados al tráfico ilícito de personas migrantes provenientes del Triángulo Norte de Centroamérica”, en *Contextos. Investigaciones sobre movilidad humana*, año 1, número 2, noviembre de 2020. Recuperado de: <http://www.politicamigratoria.gob.mx/work/models/PoliticaMigratoria/CEM/Publicaciones/Revistas/Contextos/Contextos02.pdf>
- Unidad de Política Migratoria, Registro e Identidad de Personas (UPMRIP) (2019). *Nueva Política Migratoria del Gobierno de México 2018-2024*. Recuperado de: <http://politicamigratoria.gob.mx/work/models/PoliticaMigratoria/Documentos/NPM/npm2018-2024.pdf>
- United Nations Network of Migration. (2023). *Mapping the Landscape of the Smuggling of Migrants: An Overview of Key Concepts, Trends, Challenges and Areas for Action*. Policy Brief. Recuperado de: https://migrationnetwork.un.org/system/files/resources_files/Mapping%20the%20Landscape%20of%20the%20Smuggling%20of%20Migrants_Final.pdf
- United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC). (2010a). *Issue Paper Migrants Smuggling by air*. Viena, Austria. Recuperado de: https://www.unodc.org/documents/human-trafficking/Migrant-Smuggling/Issue-Papers/Issue_Paper_-_Migrant_Smuggling_by_Air.pdf
- United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC). (2010b). *Issue Paper Migrants Smuggling by sea*. Viena, Austria. Recuperado de: https://www.unodc.org/documents/human-trafficking/Migrant-Smuggling/Issue-Papers/Issue_Paper_-_Smuggling_of_Migrants_by_Sea.pdf
- United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC). (2010c). *Issue Paper a Short Introduction to Migrants Smuggling*. Viena, Austria. Recuperado de: https://www.unodc.org/documents/human-trafficking/Migrant-Smuggling/Issue-Papers/Issue_Paper_-_A_short_introduction_to_migrant_smuggling.pdf

- United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC). (2010d). *Toolkit to Combat Smuggling of Migrants*. UNODC. Recuperado de: https://www.unodc.org/documents/human-trafficking/SOM_Toolkit_E-book_english_Combined.pdf
- United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC). (2010f). *Smuggling of migrants. A global review*. Vienna, Austria. Recuperado de: https://imumi.org/attachments/article/97/UNODC_Smuggled_Migrants_2010.pdf
- United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC). (2018). *Global Study on Smuggling of Migrants 2018*. Recuperado de: https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/glosom/GLOSOM_2018_web_small.pdf
- United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC). (2021). *COVID-19 y el tráfico ilícito de migrantes*. Recuperado de: https://www.unodc.org/documents/human-trafficking/2021/UNODC_COVID-19_and_SOM_ES.pdf
- United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC). (2021a). *UNODC TOOLKIT For mainstreaming Human Rights and Gender Equality into criminal justice interventions to address trafficking in persons and smuggling of migrants*. Recuperado de: https://www.unodc.org/documents/human-trafficking/GLO-ACTII/UNODC_Toolkit_for_mainstreaming_Human_Rights_and_Gender_Equality_February_2021.pdf
- United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC). (2022). *Abuso y Abandono. Una perspectiva de género sobre los delitos agravados del tráfico ilícito de migrantes y su respuesta*. Recuperado de: https://www.unodc.org/documents/ropan/2022/ESP_Abuso_y_Abandono.pdf
- United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC). *Observatory on Smuggling of Migrants*. Recuperado de: <https://www.unodc.org/res/som/about.html>
- United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC). *SHERLOC (Sharing Electronic Resources and Laws on Crime)*. Recuperado de: <https://sherloc.unodc.org/cld/en/st/about-us/about-us.html>
- United Nations, (UN). (2023). La frontera entre Estados Unidos y México es la ruta migratoria terrestre más peligrosa del mundo. *Noticias ONU*, 12 de septiembre de 2023. Recuperado de: <https://news.un.org/es/story/2023/09/1524012>
- Van Liempt, I., & Doomernik, J. (2006). Migrant's agency in the smuggling process: the perspectives of smuggled migrants in the Netherlands. *International Migration*, 44(4), 165- 190. Recuperado de: https://pure.uva.nl/ws/files/2143249/45951_IM_article.pdf
- Velasco, S.; Pedone, C.; y Miranda, B. (2021). “Movilidades, control y disputa espacial. La formación y transformación de corredores migratorios en las Américas”. *Revista de Investigación sobre Migraciones*. Volumen 5 - Número 1, pp. 4-27. Recuperado de: https://ri.conicet.gov.ar/bitstream/handle/11336/165130/CONICET_Digital_Nro.9d318aac-0ad1-4dc8-9451-ebae3ef4c188_B.pdf?sequence=2&isAllowed=y

Yates, K. y Pappier, J. (2023). “How the Treacherous Darien Gap Became a Migration Crossroads of the Americas”. *Migration Policy Institute*, September 20, 2023. Recuperado de: <https://www.migrationpolicy.org/article/darien-gap-migration-crossroads>

ANEXOS

I. Instrumento de recolección de información sobre retos asociados al tráfico ilícito de migrantes en México

INSTRUCCIONES: El presente instrumento tiene una duración aproximada de 10 minutos.	
Sección 1. Datos generales	
1. Indique la institución a la que pertenece:	
a) Instituto Nacional de Migración	
b) Secretaría de Marina y Armada de México	
c) Fiscalía General de la República	
d) Otra	
2. Me identificó cómo	
a) Mujer	
b) Hombre	
c) Otro	
3. Años de experiencia en la atención de personas migrantes:	
a) 1 a 5	
b) 6 a 10	
c) Más de 10	
Categoría 1. Conocimientos sobre el delito de Tráfico Ilícito de Migrantes	
4. ¿Qué entiendo por tráfico ilícito de personas migrantes (TIM)?	
a) La esclavitud, la explotación con fines sexuales y/o laborales, el matrimonio forzado, y la mendicidad forzada, entre otras.	
b) La entrada ilegal de una persona en un Estado para obtener un beneficio financiero u otro beneficio de orden material	
c) La captación, el transporte, el traslado, la acogida o la recepción de personas, recurriendo a la amenaza o al uso de la fuerza	
5. ¿Cómo considero mis conocimientos sobre tráfico ilícito de personas migrantes?	
Básico	
() 1	
() 2	
() 3	
() 4	
() 5	
Especializado	
6. Indique cuáles considera que son elementos del TIM	
() Es un delito contra el Estado	
() La persona es víctima	
() El delito tiene como fin la explotación	
() La persona migrante es objeto de tráfico	
() Desplazamiento voluntario	

- Implica cruce de fronteras
- El beneficio económico viene de la explotación a la persona
- El beneficio económico depende del servicio completado
- Otro: _____

7. ¿Cuáles considera que son circunstancias agravantes del delito de tráfico ilícito de migrantes?

Seleccione las más relevantes para usted:

- Actos que pueden poner en peligro la vida o la seguridad del migrante.
- Actos que conlleven tratos inhumanos o degradantes.
- Actos que hayan provocado lesiones graves o impliquen el uso o la amenaza de uso de violencia.
- Violencia física
- Violencia sexual y de género
- Secuestro
- Extorsión
- Riesgos relacionados con la exposición y el abandono durante el tránsito
- Otras: _____

8. ¿Qué temas considera deben ser reforzados para la identificación, investigación y judicialización del delito de tráfico ilícito de migrantes? Seleccione las más relevantes para usted:

- Características del delito
- Actores y roles en el delito
- Roles de las autoridades en el abordaje del delito
- Modus operandi
- Modalidades del delito
- Delitos conexos
- Enfoques de atención diferenciada
- Derechos humanos de las personas migrantes
- Indicadores/Señales del delito
- Marco normativo internacional
- Otros: _____

9. ¿Considera que dentro de sus funciones se garantizan los derechos humanos de las personas migrantes?

- a) No es necesario hacerlo ya que los derechos humanos aplican para todos(as) de igual manera.
- b) Fue necesario hacerlo por un tiempo, pero actualmente las personas migrantes reciben entera protección de sus derechos humanos
- c) Sí, por qué existen factores de desigualdad que generan situaciones de vulnerabilidad para las personas migrantes, afectando el pleno goce de sus derechos humanos
- d) No estoy seguro, desconozco la situación actual acerca de los derechos humanos de las personas migrantes

10. Favor de seleccionar aquellos de los enfoques de atención con los que se encuentre más familiarizado:

- Enfoque psicosocial
- Enfoque centrado a la víctima
- Enfoque de trauma informado
- Enfoque de perspectiva género
- Enfoque de derechos humanos

- Enfoque basado en los derechos de la niñez
- Enfoque en asistencia y asesoría legal
- Otros: _____

Categoría 2. Capacidades Institucionales

11. De los enfoques que mencionaste en la pregunta anterior, ¿Con qué tipo de población los aplicas y qué tipo de problemas resuelves?

Respuesta:

12. ¿Cuenta con alguna área o grupo especializado en materia de tráfico ilícito de migrantes en su institución?

- a) Sí
- b) No
- c) No sé
- d) En caso de responder "Sí", por favor indique el nombre:

13. ¿Cuenta con algún marco normativo establecido (Ley, Reglamento, Protocolo, etc.) que indique el actuar de su institución en materia de tráfico ilícito de migrantes?

- a) Sí
- b) No
- c) No sé
- d) En caso de responder "Sí", por favor indique el nombre:

14. Por favor, indique las áreas de competencia/responsabilidad y funciones que desarrolla usted en su institución, en materia de tráfico ilícito de personas migrantes:

- a) Prevención del delito
- b) Asistencia, protección, atención inmediata, atención integral a personas migrantes
- c) Investigación, persecución, judicialización del delito
- d) Otros: _____

15. ¿Cuáles de las siguientes acciones se implementan en su institución en materia de de prevención del delito del tráfico ilícito de personas migrantes? Seleccione todas aquellas que identifique:

- Campañas informativas sobre el tráfico ilícito de migrantes y las circunstancias agravantes del delito
- Fortalecimiento de capacidades del funcionariado público para la detección oportuna
- Conocimiento de perfiles y rutas migratorias
- Implementación de políticas, planes u acciones concretas atinentes al combate del () tráfico ilícito de migrantes
- Identificación de causas estructurales relacionadas con el contexto migratorio en países de origen
- Generación/ Registro de Datos sobre TIM
- Análisis estadístico
- Otros: _____

16. ¿Cuáles de las siguientes acciones se implementan en su institución en materia de atención/asistencia de personas migrantes en relación con el tráfico ilícito de personas migrantes? Seleccione todas aquellas que identifique:

- Atención médica y psicológica
- Atención legal
- Servicios consulares
- Repatriación
- Servicios educativos
- Reparación integral del daño
- Medidas de protección
- Principio de no criminalización
- Otros: _____

17. ¿Cuáles de las siguientes acciones se implementan en su institución en materia de investigación del delito del tráfico ilícito de personas migrantes? Seleccione todas aquellas que identifique:

- Acciones de investigación del delito de TIM y delitos conexos
- Técnicas de entrevistas
- Técnicas de desarticulación
- Protección a víctimas y testigos
- Estrategias de investigación policial
- Procesos de justicia penal
- Investigación financiera
- Técnicas de investigación encubierta
- Técnicas de Inteligencia
- Otros: _____

18. De las siguientes opciones seleccione aquellas que representan retos para identificar, canalizar y judicializar casos de tráfico ilícito de migrantes:

- Insuficiencia de recursos asignados a la institución y/o área
- Recursos humanos escasos
- Falta de conocimiento en materia de tráfico ilícito de migrantes
- No contar de información actualizada en materia de tráfico ilícito de migrantes
- Necesidad de contar con una Ley especializada en materia de tráfico ilícito de migrantes
- Poca coordinación entre instituciones que atienden el tema
- El incremento de los flujos migratorios

Categoría 3. Coordinación Interinstitucional

19. ¿Cuáles de las siguientes acciones se implementan en su institución en materia de coordinación interinstitucional para abordar el delito del tráfico ilícito de personas migrantes? Seleccione todas aquellas que identifique:

- Mesas de trabajo especializadas
- Mecanismos de coordinación y cooperación entre instituciones nacionales
- Conferencias regionales
- Capacitaciones especializadas
- Cooperación con organismos internacionales
- Cooperación con organismos no gubernamentales
- Mecanismos de coordinación y cooperación entre instituciones internacionales
- Otros: _____

20. Con que otras instituciones existe colaboración para identificar, canalizar y judicializar casos de tráfico ilícito de migrantes:

- Instituto Nacional de Migración
- Secretaria de Marina y Armada de México
- Guardia Nacional
- Fiscalía General de la República
- Ministerio Público
- Comisión Mexicana de Ayuda a Refugiados
- Sistema de *Desarrollo Integral de la Familia*
- Comisión Ejecutiva de Atención a Víctimas
- Consulados
- Organizaciones de la Sociedad Civil
- Unidad de Inteligencia Financiera

21. ¿Tu institución forma parte de algún mecanismo de coordinación interinstitucional en materia de tráfico ilícito de migrantes?

- a) Sí
- b) No
- c) No sé
- d) En caso de responder "Sí", por favor indique el nombre:

22. Respecto al tema de tráfico ilícito de migrantes, ¿cómo se siente, qué haría diferente en sus actividades diarias y qué le gustaría aprender sobre este tema?

Respuesta:

Fuente: Elaboración propia

II. Guion de entrevista

Guion de entrevista sobre casos de tráfico ilícito de migrantes

Antecedentes de la historia (un caso de tráfico atendido en el periodo de 2018 a 2023)

1. En la entrevista previa usted ha mencionado que tiene XX años de experiencia trabajando con personas migrantes, ¿en este tiempo recuerda haber atendido y/o identificado algún caso de tráfico ilícito de migrantes?
2. ¿Podría contarme cómo fue?
3. ¿Podría usted decirme en qué fecha fue y dónde fue este caso?

Conocimientos (identificar si la persona o funcionario identificaba algunos de los elementos del delito de tráfico ilícito de migrantes)

4. En esta historia que usted me cuenta, ¿Qué le hizo sospechar/saber que era un caso de tráfico ilícito de migrantes?
5. ¿Cómo lo identificó (a través de cosas, personas o comportamientos)? ¿Podría mencionar algunos?
6. ¿En qué cosas consideraría que se debería prestar atención al momento de tener contacto con posibles casos de tráfico ilícito de migrantes?

Capacidades institucionales

7. Cuando se dio este caso, ¿Cuáles fueron las acciones que usted y/o su equipo llevo a cabo para darle atención?
8. ¿Siente usted que estaba preparado y capacitado para poder dar respuesta a un caso como el que me cuenta?
9. ¿Qué si pudo hacer y qué no?
10. ¿Qué es lo que le habría gustado saber y/o tener para dar una mejor atención a este tipo de casos?

Coordinación Institucional

11. ¿Cuándo identificaron este caso que usted me comparte, recuerda si participaron algunas otras personas, actores o instituciones para poder atenderlo?
12. ¿Podría mencionar que autoridades, personas o instituciones eran?
13. ¿Recuerda usted qué fue lo que hicieron estas personas, actores o instituciones?
14. ¿Trabajaron juntos, o cada uno hizo su labor por separado?
15. ¿Qué cree usted que se podría haber hecho mejor en ese caso en particular?

Fuente: Elaboración propia