



Observatorio de Investigaciones Sociales en Frontera

Informe de movilidad humana venezolana XVII:

Análisis mixto de riesgos y vulnerabilidades en la ruta
(MOVILIDAD DE SALIDA Y RETORNO EN 2025).



Coordinadora

Rina Mazuera-Arias

Autores

Carmen Zenaida Vivas-Franco

Isbeth Daniela Baptista-Mendoza

Fidel Ricardo Galvis-Duque

Rina Mazuera-Arias

Afiliación institucional de los autores

Carmen Zenaida Vivas Franco. Observatorio de Investigaciones Sociales en Frontera (ODISEF), Universidad de Los Andes, Núcleo Universitario del Táchira "Dr. Pedro Rincón Gutiérrez" y Universidad Nacional Experimental del Táchira.

Isbeth Daniela Baptista Mendoza. Observatorio de Investigaciones Sociales en Frontera (ODISEF).

Fidel Ricardo Galvis Duque. Observatorio de Investigaciones Sociales en Frontera (ODISEF).

Rina Mazuera Arias. Observatorio de Investigaciones Sociales en Frontera (ODISEF), Investigadora asociada del OVM-UCAB, Venezuela.

Recolección de los datos

Eliana Karina Guerrero Castellano

Juan José Molina Urbina

María Paola Zapata Morales

Apoyo en investigación

Deisy Carolina Ramírez Conde

Dayana Maritza Rivas Hidalgo

Apoyo estadístico

Jesús Orlando Mantilla Chico

Diseño y diagramación

Abril Ávila Pérez

Foto portada

Grupo de personas en movilidad de salida, constituido por dos mujeres, un hombre y 4 NNA, quienes caminan por la carretera trasandina o Troncal N° 7 que conduce de Capacho, municipio Libertad a San Antonio del Táchira ambos pertenecientes al estado Táchira.

Corrección de estilo

Careli Isabel Vivas Franco

Fotografías

María Alejandra Román Riccioli

Fidel Ricardo Galvis Duque



Informe de movilidad humana venezolana XVII:

Análisis mixto de riesgos y vulnerabilidades en la ruta
(movilidad de salida y retorno en 2025).

ENERO 2026

Depósito legal

TA2025000140

ISBN

978-980-7906-43-2

Contacto

publicaciones@odisef.org

Cita sugerida

Vivas-Franco, C., Baptista-Mendoza, D., Galvis-Duque, F. y Mazuera-Arias, R. (2025). Informe de movilidad humana venezolana XVII: análisis mixto de riesgos y vulnerabilidades en la ruta (movilidad de salida y retorno en 2025). San Cristóbal, Venezuela: Observatorio de Investigaciones Sociales en Frontera (ODISEF).

Agradecimiento

Parroquia San José Obrero, San Josecito, estado Táchira. Presbítero José Alexis Guerrero Moreno.

El contenido y los puntos de vista son responsabilidad exclusiva de los autores y en ningún caso debe considerarse que reflejan los puntos de vista de las entidades financiadoras y/o colaboradoras.

Índice

- **La memoria del frío en una ruta peligrosa y desasistida: el costo de buscar una vida digna (pág. 5)**
- **Introducción (pág. 6)**
- **Personas en movilidad: grupo poblacional vulnerable (pág. 7)**
- **Protección y atención a personas en movilidad (pág. 8)**
- **Metodología (pág. 9)**
- **Resultados (pág. 11)**
 - **Personas retornadas (pág. 11)**
 - **Personas en movilidad de salida (pág. 15)**
- **Conclusiones (pág. 18)**
- **Recomendaciones (pág. 19)**
- **Referencias (pág. 21)**

La memoria del frío en una ruta peligrosa y desasistida: el costo de buscar una vida digna

Luis y su pareja sabían lo difícil que era caminar la ruta que los regresaría a Venezuela porque ya la habían recorrido para llegar a Perú -donde aún viven más de 1.650.000 venezolanos- esta vez la empezaron a transitar con sus dos hijos de 5 años y de 10 meses, luego de no haber logrado su objetivo: una vida digna; pero, a decir verdad, no recordaban la dificultad de respirar a 3.200 metros sobre el nivel del mar y el frío que sentían en sus huesos, porque el Páramo de Berlín en el departamento de Santander en Colombia puede abrazarlos con temperaturas de hasta de -15 grados centígrados que, sumadas a la baja ingesta calórica se ha llevado la vida de cientos de venezolanos que pretendieron atravesarlo. El Páramo es tan natural como mortal, solo en un par de días puede cobrar, cual peaje, 17 muertos entre quienes lo caminan para adentrarse en el corazón de Colombia o salir de él.

Luis y su familia habían olvidado la aspereza y dureza de las aceras donde se acostaron tantas noches sin poder conciliar el sueño, así como el acecho de los carros a alta velocidad en rutas no peatonales, y el temor de que les arrebataran a sus hijos en la penumbra, conforme se rendían ante el cansancio acumulado por haber caminado cerca de 40 días.

Lo que sí mantenían vívido en su ánimo era el miedo que podía significar encontrarse con piratas de carretera mal llamados hinchas, son sus camisetas deportivas las que los identifican y un código común al delinquir: no roban ni matan compatriotas. Los hinchas con machetes logran hacer de las suyas: atracar, violar y lanzar de los camiones de carga a quienes arañan fuerzas para seguir avanzando por las carreteras de Antioquia, Santander y Norte de Santander en Colombia. Luis, ya había visto cómo algunos de sus paisanos no sobrevivieron a ese encuentro. Por eso, cuando los hinchas subieron al camión de carga, en el que Luis y familia iban de polizones, le exigieron envalentonados el bolso que tenía, no dudó en preferir la vida a la ropa y los documentos de su pequeña hija.

El destino de Luis y su familia será Maracay, estado Aragua, para llegar allá les esperan aún 689 kilómetros. La historia de Luis es única y a la vez es la historia de miles. Caminó de regreso, como tantos otros, más de 3.300 kilómetros a merced del peligro, la violencia y el hambre; expuesto junto a su familia a toda clase de riesgos que les dejaron traumas físicos y psicológicos. Luis no tiene garantía de que llegará a buen puerto, pero sí la voluntad intacta para volver a empezar...



Informe de movilidad humana venezolana XVII:

Análisis mixto de riesgos y vulnerabilidades en la ruta
(movilidad de salida y retorno en 2025).



Hombres retornados de 42 y 18 años; procedían de Cúcuta, departamento Norte de Santander, Colombia y se dirigían hacia San Felipe, estado Yaracuy, Venezuela.

■ Introducción

La tendencia de la movilidad humana venezolana en el 2025 fue el retorno, representó el 80 % respecto de la movilidad de salida.

La movilidad humana venezolana constituye un fenómeno multidimensional caracterizado por desplazamientos activos y flujos que superan la unidireccionalidad tradicionalmente descrita en la literatura. Durante el 2025, junto a la movilidad de salida persistente, se registró un incremento crítico y sostenido del retorno, además se verificaron desplazamientos múltiples. En este escenario, las personas retornadas enfrentaron barreras estructurales y riesgos de protección específicos, exacerbados por el uso de rutas marítimas peligrosas ante el cierre de pasos terrestres, o por caminar por rutas no aptas para peatones. Esta precariedad, sumada a la irregularidad migratoria, actuó como un catalizador de riesgos de protección como la trata de personas, la violencia basada en género, el robo y la separación forzada familiar y de la infancia.

En ese marco, el Observatorio de Investigaciones Sociales en Frontera examinó las dinámicas de movilidad de las personas que transitan el corredor fronterizo estado Táchira, Venezuela-departamento Norte de Santander, Colombia para salir o entrar a Venezuela. Para ello, se utilizó un enfoque mixto que identificó perfiles sociodemográficos de las personas en movilidad, riesgos de protección y necesidades insatisfechas en la ruta. El análisis ofrece un diagnóstico sobre las brechas de asistencia en la ruta transitada por personas en movilidad de salida y retornadas.

El estudio también reveló las distintas razones de movilidad que obligan a emprender desplazamientos a pie, a pesar de la hostilidad del entorno y la limitada o nula asistencia en el continuo de movilidad. De los datos

analizados se determinó que los hombres conforman la mayoría de la población en tránsito, y que las mujeres asumen la jefatura de los grupos y la responsabilidad del cuidado de niños, niñas y adolescentes en movilidad.

El Observatorio de Investigaciones Sociales en Frontera (ODISEF) asistió de enero a diciembre de 2025 a 12.050 personas en movilidad, de las cuales el 83,1 % correspondía a retorno y el 16,8 % a movilidad en salida. El enfoque mixto empleado en esta investigación se basó en un análisis cuantitativo de 1.825 encuestas aplicadas, cuyos datos se recolectaron durante el mismo período mediante *KoboToolbox* y procesadas mediante el programa *Statiscal Package for Social Science* (SPSS). Para el enfoque cualitativo se trabajó con un diseño fenomenológico basado en 23 entrevistas semiestructuradas analizadas en ATLAS.ti, cuyos relatos se obtuvieron entre julio y agosto de 2025. Ambas tomas de datos se realizaron en puntos de asistencia a personas en movilidad ubicados en La Pedrera, municipio Libertador y en la parroquia eclesiástica San José Obrero, municipio Torbes, ambos del estado Táchira.

■ Personas en movilidad: grupo poblacional vulnerable

La Organización Internacional para las Migraciones (OIM, 2019) explica que los migrantes en situación de vulnerabilidad “no pueden gozar de manera efectiva de sus derechos humanos, que corren un mayor riesgo de sufrir violaciones y abusos, y que, por consiguiente, tienen derecho a reclamar una mayor protección a los garantes de derechos” (OIM, 2019, p. 140). La vulnerabilidad humana es considerada un estado en el que el individuo enfrenta un mayor riesgo de experimentar impactos adversos o perjuicios, un fenómeno que trasciende las características personales y se entrelaza estrechamente con el contexto donde se desenvuelve la persona; esta condición no se limita exclusivamente a atributos individuales, sino que incorpora influencias del entorno que modulan la exposición a amenazas (Feito, 2007).

En este sentido, las poblaciones en movilidad representan un colectivo altamente vulnerable, influido por factores como la escasez de medios financieros, predominio de edades entre 20 y 39 años con aspiraciones laborales, y patrones de viaje en grupos familiares (Vivas-Franco *et al.*, 2025; Rivas-Hidalgo *et al.*, 2025). Durante el recorrido, las mujeres enfrentan mayores riesgos, incluida la violencia de género, el reclutamiento en actividades delictivas y estrategias de afrontamiento negativas por necesidad económica (Asociación Venezolana para una Educación Sexual Alternativa, 2023). La irregularidad migratoria en los países de acogida agrava esta exposición, al igual que los bajos niveles educativos (Mazuera-Arias *et al.*, 2024) materializados en adultos con estudios de primaria y falta de escolarización en niños, niñas y adolescentes (NNA), lo que propicia el trabajo infantil y ocupaciones informales en mayores de edad. La ausencia de regularización en países receptores intensifica las precariedades de los migrantes, combinada con la composición demográfica de los grupos (Ruiz *et al.*, 2023).

La vulnerabilidad individual en contextos migratorios surge de una combinación de elementos, que abarca a los procesos de movilidad, las condiciones en las que se vive en los países de acogida, pasando por el sexo y la salud de los migrantes. No obstante, estos no constituyen los únicos determinantes, pues las personas no poseen una fragilidad inherente; más bien, es la carencia de acceso adecuado a mecanismos de protección la que genera discriminación y violaciones de derechos (Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos, s.f.). La mayoría de las personas que se describen en este Informe emprenden el proceso migratorio sin pasaporte, circunstancia que les impide alcanzar un estatus migratorio regular en los países de acogida, lo que se traduce en barreras de acceso a derechos y servicios, esta dinámica resalta las vulnerabilidades inherentes a bajos niveles educativos y falta de regularización migratoria (Mazuera-Arias *et al.*, 2024). El sexo constituye también otro elemento que intensifica la exposición al riesgo entre los migrantes,

sobre todo en escenarios en los que emergen formas de discriminación y violencia para quienes hacen parte de un desplazamiento que no transcurre de manera ordenada ni protegida (OIM, s.f.).

Los NNA enfrentan una alta vulnerabilidad a riesgos como la trata de personas, la explotación laboral y sexual, agravados por su edad temprana y las consecuencias de la invisibilidad propia y de los adultos a su cargo, generada por la falta de documentos de identidad y el estatus migratorio irregular en los países de destino. En consecuencia, frecuentemente se ven compelidos a aceptar empleos precarios e inadecuados para su desarrollo. A mayor precariedad en las condiciones en las que se hace la movilidad humana, mayor es el nivel de exposición a peligros (Comisión Económica para América Latina y el Caribe, Banco Interamericano y de Desarrollo, Centro Latinoamericano y Caribeño de Demografía, 2003). La falta de acceso a la educación constituye un factor que expone mucho más a los NNA a amenazas: en otra investigación se evidencia que el 85,4 % de los NNA retornados no se encontraba escolarizado antes de empezar el proceso de retorno. Este contexto no solo limita el desarrollo integral de los NNA, sino que también podría debilitar los vínculos familiares, al aumentar la exposición a riesgos como el trabajo infantil, explotación y violencia (Mazuera-Arias *et al.*, 2025a).

La movilidad humana también incrementa la exposición de las personas a condiciones que elevan su vulnerabilidad, particularmente cuando implica desplazamientos por múltiples fronteras internacionales, aunado al hecho de la falta de pasaporte, lo que promueve el tránsito por rutas no autorizadas. En estos escenarios, las personas en movilidad enfrentan riesgos como la trata de personas, agravados por la escasez de recursos financieros y la incapacidad para cubrir requerimientos esenciales, tales como la alimentación adecuada; estos desplazamientos terrestres generan carencias que comprometen la seguridad personal, lo que evidencia que la ausencia de medios económicos actúa como catalizador principal para la explotación (Fuentes *et al.*, 2022).

■ Protección y atención a personas en movilidad

Todas las personas en movilidad merecen una protección integral, en virtud de su condición humana como titulares de derechos fundamentales, dada su exposición a riesgos y vulneraciones inminentes; esta protección se justifica esencialmente por la dignidad inherente a todo individuo, agravada en contextos de movilidad donde prevalecen amenazas como abusos y peligros imprevistos; todo ello demanda intervenciones para el respeto y promoción de los derechos universales sin excepciones (Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados [ACNUR], 2024). La dignidad humana constituye una cualidad intrínseca e inalienable que caracteriza al individuo por sus aptitudes en la adopción de decisiones y el cumplimiento de responsabilidades; esta inviolabilidad supone que ningún agente externo puede menoscabar dicha dignidad, y reconoce que los derechos inherentes a cada persona mantienen igual valor e importancia en relación con los de cualquier otro (Spaemann, 1988).

Por consiguiente, corresponde a los Estados asegurar el pleno ejercicio y disfrute de los derechos humanos, aun en escenarios de migración y movilidad humana, las autoridades deben velar porque todas las personas accedan a estos derechos sin vulnerarles ninguno de ellos; además, las políticas de protección e integración deben permitir que los individuos cubran sus necesidades básicas, libre de cualquier forma de discriminación (Comisión Interamericana de Derechos Humanos, 2023). Asimismo, el Pacto Mundial para la Migración Segura, Ordenada y Regular constituye un marco normativo internacional que refuerza el compromiso de los Estados para honrar sus responsabilidades internacionales y salvaguardar los derechos de las personas migrantes (United Nations, 2018).

Es una realidad, en el ámbito internacional, que los migrantes carecen de garantías efectivas de protección, dado que los países receptores implementan políticas migratorias estrictas, a menudo exclusivas y discriminatorias. En numerosos escenarios, la movilidad no se desarrolla de forma segura ni regulada, y obliga a las personas a transitar por vías irregulares y de alto riesgo que comprometen sus derechos básicos y las exponen a graves violaciones. Esta ausencia de soporte estatal intensifica la vulnerabilidad de los individuos ante amenazas significativas (Observatorio de Movilidad Humana del Darién, 2025).

Es vital que los Estados implementen estrategias de integración social destinadas a restaurar la protección de los derechos humanos de los migrantes, permitiéndoles acceder de forma segura a estos; para lograrlo, resulta imprescindible proporcionar vías efectivas de regularización migratoria, lo que a su vez fomenta comunidades más sólidas y con mayor capacidad de adaptarse a los cambios; estas medidas aseguran el restablecimiento de garantías fundamentales y fortalecen la cohesión social al promover entornos equitativos y sostenibles, la regularización accesible actúa como pilar para mitigar vulnerabilidades y potenciar la resiliencia colectiva en las sociedades receptoras (ACNUR, 2024).

De igual forma, salvaguardar a las personas migrantes las protege de vulnerabilidades como la trata de personas, ya que una cobertura adecuada les permite acceder a opciones laborales genuinas y seguras, exentas de discriminación, extorsión, sobornos o abusos físicos y psicológicos; esta medida mitiga riesgos inherentes a la movilidad humana y fomenta entornos propicios donde los migrantes pueden integrarse sin temor a vulneraciones de derechos (ProLAC, 2025a).

■ Metodología

Esta investigación tiene un enfoque mixto: combina el análisis de datos cuantitativos con la interpretación de relatos de personas en movilidad para comprender de forma integral las dinámicas a las que están expuestas durante el proceso migratorio, lo que comporta riesgos de protección, otros peligros y necesidades no atendidas que exacerban sus vulnerabilidades.

Para la recolección de los datos cuantitativos se aplicó una encuesta estructurada a personas en movilidad de salida y de retorno que se asisten en el punto de atención con sede en la parroquia eclesial San José Obrero de San Josecito, perteneciente a la Diócesis del Táchira, ubicada en el municipio Torbes del estado Táchira. Dicha recolección se realizó mediante la plataforma *KoboToolbox*, y se aplicaron cuestionarios estructurados a un total de 1.825 personas retornadas y 582 de salida, todas ellas mayores de edad y participantes voluntarias que otorgaron su consentimiento informado. El cuestionario aplicado incorporó preguntas adaptadas de la Encuesta sobre Migración en la Frontera Norte de México (EMIF Norte) diseñada por El Colegio de la Frontera Norte *et al.*, 2020. Entre otras variables se consideraron especialmente aquellas que estipulan características sociodemográficas, razones de salida y retorno; origen y destino; y expectativas respecto a su permanencia y eventual salida o retorno.

Para el tratamiento de los resultados de las encuestas se depuraron los datos de las diferentes preguntas para verificar su integridad y validez, mediante la revisión de consistencias internas de la validación de código, tipos y rango de datos, validación de restricción; y detección de valores atípicos y/o valores faltantes. Con el programa SPSS se logró el análisis con técnicas de estadística descriptiva bivariante para el proceso de variables como: razones de movilidad, nivel de escolaridad, países de procedencia/destino y situaciones de abuso reportadas. Se incluyó una muestra diversa que permitió la desagregación de algunos datos cuantitativos por sexo.

La investigación, en su fase cualitativa, se enmarcó en un diseño fenomenológico para explorar la perspectiva de las personas en movilidad sobre cómo perciben y hacen frente a los peligros propios de la ruta. Para el

Informe de movilidad humana venezolana XVII:

Análisis mixto de riesgos y vulnerabilidades en la ruta
(movilidad de salida y retorno en 2025).



Mujer retornada de 22 años, quien viajaba con su pareja, un hombre de 22 años y sus dos hijas de 15 días y 2 años; procedían de Ecuador y se dirigían hacia Maracay, estado Aragua, Venezuela

levantamiento de la data cualitativa se implementaron 23 entrevistas semiestructuradas, 14 de ellas a personas retornadas y 9 a personas en movilidad de salida. El modelo utilizado permitió, a quienes participaron, profundizar sus respuestas de manera detallada y espontánea. La flexibilidad del guion facilitó la adaptación de las preguntas según el flujo de la conversación, lo que elevó la calidad de los datos obtenidos.

Los sujetos de investigación estuvieron conformados por 14 personas retornadas (4 mujeres y 10 hombres) provenientes de Brasil, Colombia, Ecuador, México y Perú, con edades comprendidas entre los 18 y 61 años; y 9 fueron las personas en movilidad de salida (3 mujeres y 6 hombres) provenientes de las entidades federales: Bolívar, Cojedes, Portuguesa, Yaracuy y Distrito Capital en edades comprendidas entre los 21 y 49 años, quienes caminaron por el corredor fronterizo estado Táchira, Venezuela-departamento de Norte de Santander, Colombia para dirigirse a Colombia y Ecuador. Los criterios de selección empleados fueron: personas en movilidad y mayores de edad, que hubiesen experimentado riesgos en la ruta y hayan aceptado la entrevista semiestructurada, mediante un consentimiento informado.

La entrevista se realizó luego de recibir asistencia en los puntos de atención de La Pedrera, municipio Libertador y de la parroquia eclesiástica San José Obrero en el municipio Torbes, ambos del estado Táchira, desde el 29 de julio al 30 de agosto de 2025. Para el análisis de los datos se siguió un procedimiento deductivo-inductivo, a partir de teorías y documentación relacionada con los riesgos de protección de la ruta migratoria; cada una de las entrevistas grabadas fue transcrita y sus textos depurados. Se asignaron códigos alfanuméricos a fragmentos de dichas transcripciones para proteger la información recolectada y anonimizar a los sujetos, este método de codificación permite reseñar experiencias relacionadas con los 15 riesgos de protección descritos y detallados por el Clúster Global de Protección, a través del software ATLAS.ti.

Resultados

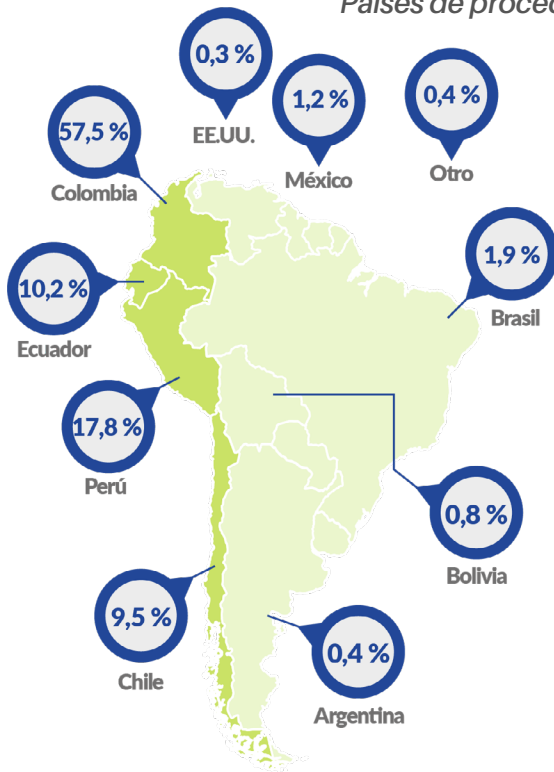
PERSONAS RETORNADAS

Las personas retornadas encuestadas fueron 1.825. Aunque el retorno fue sostenido todo el año y representó la tendencia de la movilidad humana venezolana en 2025, se registró con especial énfasis en los meses de febrero, mayo y noviembre.

Características sociodemográficas

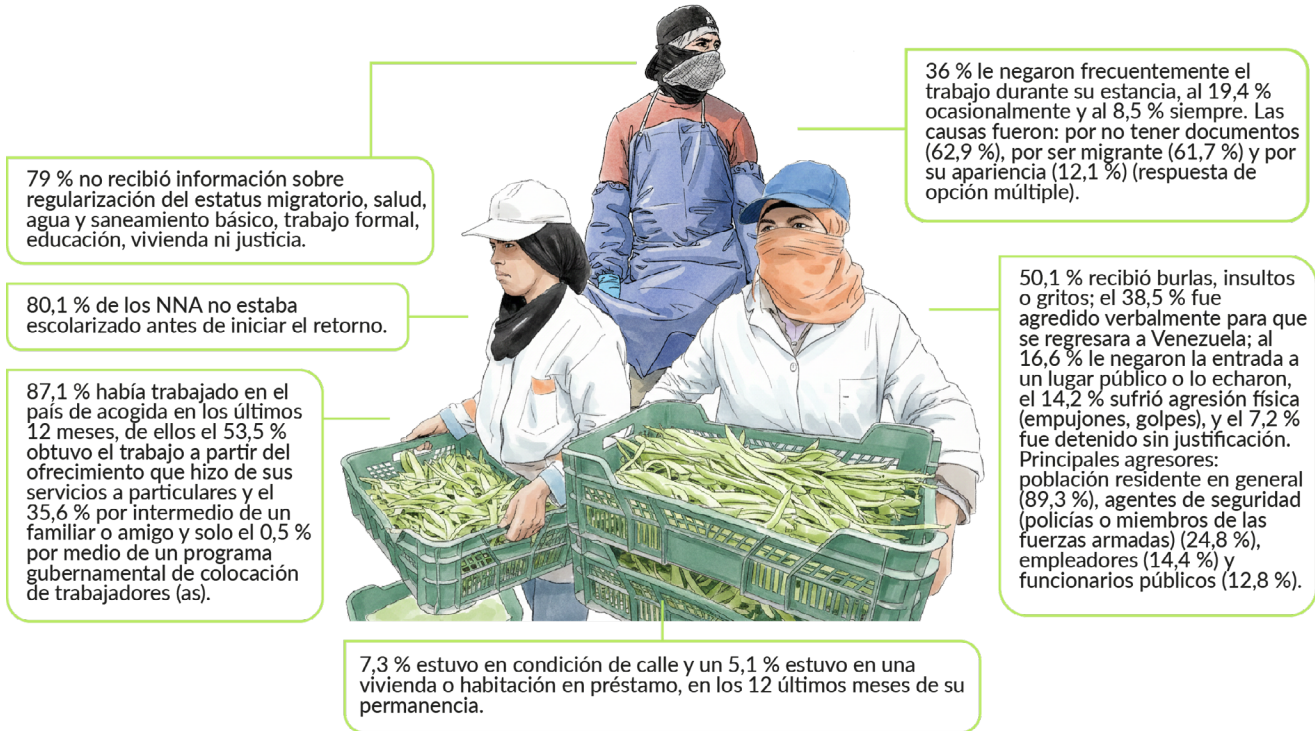


Países de procedencia de los retornados



Fuente: elaboración propia a partir de datos del ODISEF enero-diciembre 2025.

Experiencias en los países de acogida



Fuente: elaboración propia a partir de datos del ODISEF enero-diciembre 2025.

Documentos de identidad y situación legal

Sólo el 12,5 % de los retornados había aplicado al permiso por protección temporal, de ellos el 48,6 % lo hizo para cambiar de trabajo, el 27,6 % para mejorar sus ingresos y el 19 % para acceder a servicios de salud o educación; al 62,9 % de los solicitantes les fue aprobado. La baja tasa de solicitud de permisos refleja también las barreras informativas y administrativas que enfrentan las personas migrantes, especialmente aquellas con menores niveles de educación o en empleos informales (Mazuera-Arias *et al.*, 2023).

De manera similar, el 98,9 % de las personas no solicitó refugio o asilo en el extranjero, ello refuerza la existencia de un nivel limitado de información sobre mecanismos de protección internacional. Entre quienes sí realizaron solicitudes, predomina la ausencia de respuesta por parte de las autoridades competentes, lo que contribuye al desánimo y a la percepción de falta de acceso a protección efectiva. En conjunto, estos resultados muestran que la tendencia al retorno se desarrolla en un contexto de vulnerabilidad estructural y de escaso acceso a mecanismos formales de regularización y protección. Del 87,5 % de quienes no lo solicitaron el 42,3 % no cumplía los requisitos, el 31 % por desconocimiento y el 8,7 % por no contar con los recursos económicos para realizar los trámites y el 18 % no lo consideraba útil.

El 84,8 % de quienes retornaron desde Perú no obtuvo documentos de identidad durante su permanencia en ese país. Lo propio sucedió al 92,9 % de quienes regresaron de Chile.

En cuanto a la documentación, el 48 % solo tenía cédula de identidad al momento de ser encuestado, el 0,5 % pasaporte y el 42,1 % ningún documento de identidad. De este porcentaje, el 56,1 % señaló haberlos perdido y el 47,1 % que se los habían robado (respuesta de opción múltiple).

Informe de movilidad humana venezolana XVII:

Análisis mixto de riesgos y vulnerabilidades en la ruta
(movilidad de salida y retorno en 2025).

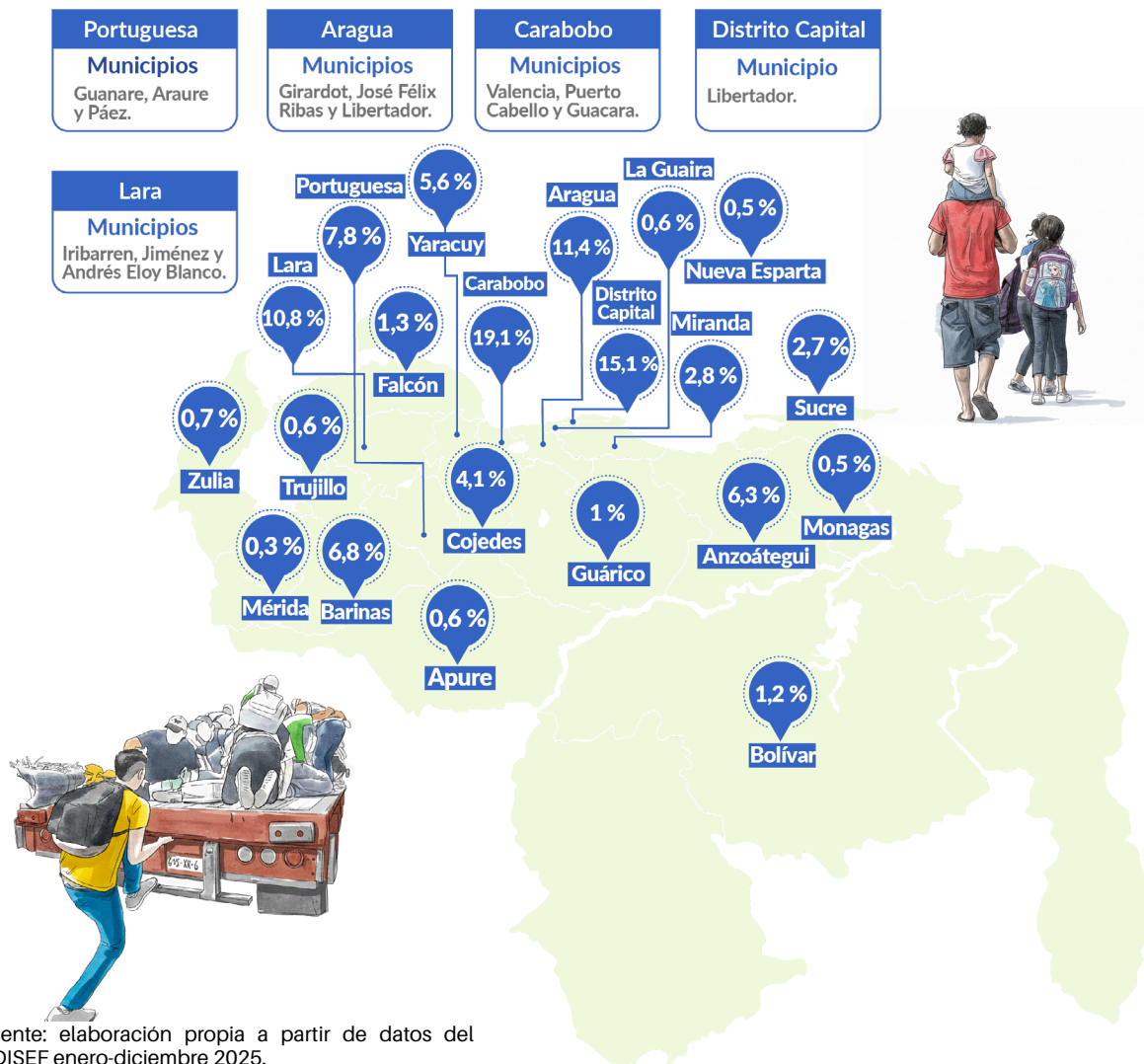
El 42,8 % había pasado por una situación de riesgo o abuso en la ruta. Principalmente, robo (54,6 %), peleas o riñas (20 %), y extorsión (8,9 %). Entre los agresores se señaló a grupos armados irregulares (23,2 %) y personas civiles (17,8 %). Los países en los que más ocurrieron estos abusos fueron Colombia (84 %), Venezuela (6,3 %), Ecuador (4,4 %), y Perú (3,2 %).

Razones de retorno

El 51,2 % retornó al país por reencuentro familiar, el 30,5 % por falta de trabajo o ingresos insuficientes, y el 7,3 % porque tuvo dificultades para integrarse a la sociedad de acogida. El 13,3 % de las personas encuestadas afirmó regresar a Venezuela por un período de 3 meses, de las cuales un 11,7 % retornaba para buscar familiares y volver a salir del país y un 5,6 % por la enfermedad o muerte de familiares.

Las principales razones por las cuales no se dirigieron hacia otro país y retornaron a Venezuela fueron: su familia está en el país (60,5 %), de pasar necesidades en otro país prefiere pasarlas en Venezuela (19 %). Otros datos importantes son que el 36,6 % de las personas retornadas señaló que en el país de acogida quedaron familiares, también que el 34 % de los retornados tenía intención de volver a salir del país.

Entidades federales de destino de las personas retornadas



Perfiles ocupacionales y necesidades de formación

Las personas retornadas se dirigían, principalmente, hacia: Carabobo (19,1 %), Distrito Capital (15,1 %), Aragua (11,4 %), Lara (10,8 % y Portuguesa (7,8 %). El 89,4 % contaba con redes de apoyo en el lugar de destino.

El 69,2 % no tendría trabajo en la entidad federal a la que llegaría, y de estos el 76,6 % tenía estimado buscarlo. El resto, es decir, el 11,2 % no lo haría porque no podía trabajar y el 1,3 % porque recibiría remesas.

El 51,7 % estimaba poder desempeñarse en ocupaciones elementales, el 19,2 % como trabajadores de los servicios y vendedores de comercios y mercados, el 12,7 % como oficiales, operarios y artesanos de artes mecánicas y de otros oficios y el 11,4 % como agricultores y trabajadores calificados agropecuarios, forestales y pesqueros. El 50 % aprendió en el país de acogida la habilidad que le sirvió para desempeñar la última ocupación antes de retornar.

El 29,9 % de los retornados necesitaba aprender un oficio para generar ingresos, específicamente en: comercio al por mayor y al por menor, reparación de vehículos automotores y motocicletas y en construcción.

Riesgos de protección en la ruta de retorno

Tanto hombres como mujeres aseguraron conocer los riesgos a los que están expuestos en la ruta (82,5 %); sin embargo, al preguntar específicamente sobre riesgos propios de la ruta se obtuvieron muy bajos registros. Por ejemplo: desapariciones de mujeres, niñas y adolescentes (10 %), trata de mujeres, niñas y adolescentes (7,4 %), tráfico ilícito de mujeres, niñas y adolescentes (3,8 %), y sexo transaccional o por supervivencia (1 %). Además, el 15,2 % de los migrantes identificó casos de explotación en la ruta, pero el 85,3 % no utilizó canales formales de denuncia.

El desconocimiento de estos y otros riesgos propios de la ruta, deriva en mayor exposición a las personas retornadas quienes por falta de discernimiento no pueden adoptar medidas para prevenirlos. Lo propio sucedió con la trata de personas, pues el 42,3 % no había oído hablar de ello, pero al 33 % de las personas retornadas le habían ofrecido trabajo, oportunidades de estudio con condiciones especialmente ventajosas. Los tratantes tienden a captar a los hombres a través de sus comunidades o círculos de amistad, mientras que en el caso de las mujeres recurren con mayor frecuencia a las redes sociales (Mazuera-Arias *et al.*, 2025b).

Las personas retornadas pueden enfrentar otro tipo de riesgos, como la posibilidad de detenciones o privaciones arbitrarias e ilícitas, separación forzada de la infancia y familiar, así como maltrato psicológico o emocional (Rivas-Hidalgo *et al.*, 2025). Muestra de ello, es lo relatado por YM12:

[Mi] mujer preñada, entonces y esa viene también así porque ella tiene una niña y la dejó con la mamá y esa viene triste, a cada rato está llorando... ella está llorando por la niña, entonces yo le dije que no la podíamos traer, porque mira cómo vamos, si estamos pasando trabajo nosotros, yo no voy a poner a pasar trabajo, no es hija mía, pero ¿sí me entiende?, tampoco va a sufrir la niña (YM12).

... por los lados de Río Negro llegando a Medellín y en una mula² se le quedaron montados los dos hijos a una señora que venía con su esposo y pues la señora nos paró llorando, yo le dije al parcerito³ mío que se orillara, se orilló y pues alcanzamos la mula y rescatamos a los niños, eran dos niños, pues no bebés, pero si más o menos 10, 11 años (HC21).

² Vehículo comercial de carga pesada utilizado para el transporte de mercancías, cuenta generalmente con una cabina y remolque.

³ Expresión coloquial para referirse a una persona amiga.

Informe de movilidad humana venezolana XVII:

Análisis mixto de riesgos y vulnerabilidades en la ruta
(movilidad de salida y retorno en 2025).

Tristeza, más que todo, porque dejé a mis hijos. Tengo tres hijos más. Bueno, tuve el problema con mi pareja, nos separamos, ahí en Bogotá. Me vine para acá sola. Sí pienso regresar a Bogotá, pero no para el sitio donde está él. Pero no todavía, quiero tener un tratamiento aquí primero [en Venezuela]... pura tristeza, tristeza, más que todo dolor... (YM16).

Hubo quienes sufrieron de discriminación, como lo admitió YM12:

Otros vienen, porque ven a uno así, sucio, que anda caminando, piensan que uno es un mendigo... a veces dan ganas de hasta llorar, claro, uno se siente... por ejemplo, aquí en, ¿cómo es que se llama? en Río, aquí en San Cristóbal, Río, para allá, ahí en Capacho, ahí varias veces nos han negado la comida y me han salido con patadas, la gente en las casas pues... es el mismo venezolano.

PERSONAS EN MOVILIDAD DE SALIDA

Características sociodemográficas



66,4 % de quienes salieron tenían edades comprendidas entre 18 y 29 años.

73,3 % era hombres y el **26,7 %** mujeres. El **10,9 %** de ellas estaba embarazada.

61,4 % estaba soltero y el **31,1 %** casado/a o unido/a.

El **48,2 %** viajaba con NNA.

64,6 % tenía sólo estudios de primaria.

97,5 % no tenía pasaporte y el **22 %** no portaba documento de identidad alguno (respuesta de opción múltiple). De éstas últimas personas el **77,6 %** explicó que no los tenía consigo por pérdida y el **18,9 %** por robo.

61,2 % no tenía trabajo antes de emprender el proceso de salida. Del **38,8 %** que sí estaba trabajando el **73,1 %** lo hacía en ocupaciones elementales.

Fuente: elaboración propia a partir de datos del ODISEF enero-diciembre 2025.

Las personas en movilidad de salida provenían principalmente de Carabobo (21,6 %), Distrito Capital (13,7 %), Portuguesa (13,3 %), Aragua (8,5 %) y Yaracuy (6,5 %). Y se dirigían hacia Colombia (72,7 %), Perú (13,2 %), Ecuador (8 %), y Chile (5,3 %). El 24,2 % no tendría dónde quedarse en esos países, el 43,4 % no tenía redes de apoyo, el 41,5 % tendría trabajo al llegar, pero de ellos, el 86,1 % lo tendría en el marco de la informalidad. El 33,6 % no tenía información sobre el procedimiento para regularizar su estatus migratorio en el país de destino. El 58,3 % estimaba permanecer en el país de acogida más de un año.

El 7,9 % había pasado por alguna situación de riesgo o abuso en la ruta, específicamente: robo (59,3 %), peleas o riñas (28,4 %) y extorsión (16 %). Los responsables fueron personas civiles (82,1 %), grupos armados irregulares (14,1 %) y fuerza pública (7,7 %).

El 28,9 % de quienes salían ya lo habían hecho en el último año. En aquel momento los países de destino fueron: Colombia (74 %), Perú (10,5 %), Ecuador (8,4 %) y Chile (4,1 %). Y regresaron por reencuentro familiar (64,9 %), porque no le alcanzaba el dinero (15,5 %) y por desempleo (4,7 %).

Peligros y necesidades de las personas en movilidad

Existen otros riesgos que acechan a las personas en ambos tipos de movilidad: caminar por vías no diseñadas para el tránsito de peatones, así lo explicó YM12: “venía en Barinas a plena madrugada como a las 10 de la noche también, camina y camina y me lanzaron un carro, me tuve que lanzar para el monte”. También EA14 detalló que: “... si va montado en una gandola⁴ y se puede quedar dormido cuando el cansancio le gane, se queda dormido, se puede caer. No se puede caminar de noche porque de repente no lo ven lo atropellan se va por un zanjón de esos no lo vuelven a ver más”.

Lo de ida es muy feo, eso sí es horrible y lo de venida también porque es por mar. El barco, eso hacía así [se mecía]. A veces teníamos que dormir en una isla, con miedo también. Porque a uno lo ponen, ahí no tiene nada para que uno se quede, sino a la orilla de mar. Por lo menos en Jaqué... pero eso se pone feo cuando las olas crecen. La última vez hicieron un asimilo [simulacro] de crecimiento mar (...) algo así y mandaron a sacar a toda la gente (...) una vez que empezó a llover el barco se movía y se quedó accidentado cinco días metido en el mar. Cinco días duramos metido ahí y con lluvia, tormentas, éramos 12 personas, cuando llegamos a Buenaventura nos agarró migración, de ahí bueno entramos... a Bogotá y de Bogotá ahorita ya me vine para acá [Venezuela]. Y que había una culebra, pero eso no era una culebra, yo ni siquiera vi que era eso, pero era bien feo y se puso a rodear el barco cuando estaba parado y ahí se quedó un rato, hasta que nos fuimos, también cuando íbamos llegando a Buenaventura nos dijeron que a veces mataban a la gente cuando no tenían nada para darle, los maracos o algo así, los paracos, los maracos, algo así. Que sí, que mataban a uno, robaban el barco (YM16).

En simultáneo, las personas en movilidad transitan en una precariedad marcada, entre otros factores, por necesidades no atendidas en la ruta, esa circunstancia también acentúa las vulnerabilidades ya existentes. Al respecto, se pudo precisar que esas necesidades son de diversa índole, la más notoria es la alimentación en el 80 % de todas las personas en movilidad: alimentación (80 %), transporte (77,3 %), hospedaje (54 %), documentación y salud (22 % cada una), puntos de comunicación (20,5 %) y ropa (15,4 %).

⁴ Vehículo de carga pesada que posee una cabina y un chasis al que se acopla un remolque.

Hasta el agua es negada en la ruta: “por lo menos que nos ayuden con una perolita⁵ de agua” (HC21). “A veces ni le dan el agua a uno. El agua sí, la niegan bastante. Eso ha sido en casas, puede ser negocio, ‘no tenemos agua’...” (YM16).

Porque hay veces que tú vas a pedir agua y te la niegan. Varias veces que... tienes que pedir comida porque no tienes en el camino... ‘No, no tengo’, te salen con patadas. Eso sí me ha pasado, pero ya uno no puede hacer nada ¿Qué puede hacer uno? seguir para adelante, pedirle a Dios, porque es lo único que puedo hacer. (YM12).

La falta de transporte es crítica y genera a su vez la necesidad de contar con hospedaje: “... como uno viene como en condición de calle, porque le toca dormir en la calle” (AG03). Se requieren “espacios para que las personas puedan descansar, porque no todos corren con la misma suerte de que le dan una cola⁶ de Valencia a San Cristóbal, hay muchos que sí les toca caminar” (JU09). Por su parte YM12 explicó: “si no consigo, carro, o una cola, me acuesto. Busco un lado, un techito y donde yo pueda acostarme y voy a pasar la noche... no dormir, pasar la noche...”.

Pues cuando me agarraba la noche, pues buscaba un sitio donde dormir y pues vuelvo y le repito como ya uno es un guerrerito de la calle más o menos, pues me defendía con lo que más o menos sabía, un par de cartones me acostaba en un sitio... llegando a Medellín, hubo una familia de venezolanos que estaban buscando en donde dormir y salieron los manes⁷ de la vuelta a decirles que ahí no, que esto y que aquello, a azararlos, le soltaron unos disparos (HC21).

Ante la falta de transporte algunas personas en movilidad despliegan varias estrategias de afrontamiento:

Mula y a veces me hago cualquier monedita por ahí con un paquete de chupeta, cualquier cosa para hacer para un pasaje. Mula y buses... el medio de transporte más en peligro son las mulas. Ese es el transporte más peligroso que pueda haber, se voltean, chocan, cualquier cosa y uno sale disparado de esa vaina, pero es el más utilizado por los venezolanos y por los colombianos también (AG03).

Ante la falta de alimentación también se aplican estrategias, pero no todas son fructíferas:

... a veces entramos a un sitio y pasamos todos casi todo el día sin comer hasta la noche, encontramos una mula todo el día hasta que el mulero se pare, para uno poder buscar cualquier manera de pedir a cualquier persona en un restaurante una sopa a la niña... hay unos que sí lo niegan... tú le dices: ¿madre puede darme un poquito de algo de comer? No, no tengo nada y las vitrinas llenas de pastelitos... (AG03).

⁵ Vasija de metal, de forma semejante a media esfera, que sirve para contener diferentes cosas.

⁶ Aventón.

⁷ Forma coloquial para referirse a los hombres.

■ Conclusiones

El perfil del retornado en 2025 se definió por una marcada juventud y predominancia de hombres (61,5 % entre 18 y 29 años; 76 % hombres), con una vulnerabilidad estructural derivada de un bajo capital escolar y una experiencia aboral precaria en los países de acogida. Además, el análisis cualitativo reveló que este flujo está condicionado por separación forzada de la infancia y familiar, además de riesgos de protección en la ruta, como una alta carga de maltrato psicológico y emocional. Los testimonios evidenciaron que el retorno ocurre bajo condiciones de supervivencia lo que genera cuadros de angustia y duelo migratorio. Esta realidad, sumada a que el 42,1 % carecía de documentos de identidad y el 80,1 % de los NNA estaba desescolarizado, sitúa el malestar psicológico y el rezago educativo como barreras para cualquier intento de reintegración. Para que la reintegración sea sostenible y se convierta en una acción programática efectiva, es imperativo abordar la dimensión psicosocial (Lobo-Contreras *et al.*, 2025). Aunque existe un potencial de inserción productiva (el 50 % adquirió habilidades técnicas en los países de acogida), hay que recordar que persiste el deseo de reemigración en un tercio de la población encuestada.

El perfil de las personas encuestadas que estaban en movilidad de salida en 2025 se caracteriza por su juventud y una baja calificación técnica: el 66,4 % de los emigrantes eran jóvenes de entre 18 y 29 años, predominantemente hombres (73,3 %). Pudiera existir una correlación entre el bajo nivel educativo (64,6 % solo con estudios de primaria), el hecho de que el 61,2 % no tuviera trabajo antes de emprender el proceso de emigración y la falta de pasaporte en el 97,5 % de los casos, lo que prefigura, desde el origen, un estatus migratorio irregular en los países de acogida. El flujo proviene principalmente del eje central (Carabobo y Distrito Capital) y se dirige mayoritariamente hacia Colombia (72,7 %). Desde una perspectiva programática, destaca la reemigración: el 28,9 % de quienes salen ya habían emigrado y retornado en el último año. La vulnerabilidad se agrava por la



Bicicleta conducida por un hombre retornado de 38 años, quien viajaba en ella con su pareja de 23 y su hijo de 6 años; provenían de Cúcuta, departamento Norte de Santander, Colombia y se dirigían hacia el estado La Guaira, Venezuela.

desprotección en el destino: el 43,4 % carecía de redes de apoyo y, entre quienes estimaban tener empleo, el 86,1 % proyectaba insertarse en la informalidad. El tránsito representa un riesgo físico latente, con incidentes de robo (59,3 %) y extorsión perpetrados mayoritariamente por civiles y grupos irregulares. Además, la presencia de un 48,2 % de grupos que viajan con NNA, sumado a un 10,9 % de mujeres embarazadas. El 33,6 % de quienes salían no tenían información sobre regularización.

Todas las personas en movilidad, tanto de retorno como de salida están expuestas a riesgos de protección ante la falta de documentos de identidad durante la ruta. Se generan obstáculos en el ejercicio de derechos fundamentales y en el acceso a servicios en los Estados de acogida y profundiza la situación de vulnerabilidad y desprotección de la población en tránsito.

Hay rutas migratorias consolidadas como espacios de alta peligrosidad. En las que se verifican incidentes de diversa naturaleza que atentan contra la integridad de las personas en movilidad y sumado a las necesidades no atendidas exacerbaban la vulnerabilidad de quienes las transitan.

La securitización no detiene la movilidad humana. Urge una visión integral para la atención de la movilidad humana venezolana desde el punto de vista de los Estados circunvecinos. Pensar y actuar como región en los procesos de integración y seguimiento es fundamental para humanizar las soluciones integrales. Sin un abordaje bajo parámetros regionales y multilaterales los esfuerzos aislados reducen la eficiencia y los impactos positivos.

Las mujeres en movilidad asumen una carga desproporcionada de vulnerabilidad al viajar como jefas de grupo y cuidadoras de NNA. Esto las expone a estrategias de afrontamiento negativas y las hace blanco de la hipersexualización y cosificación, riesgos que ellas mismas identifican como permanentes.

Existe una desconexión alarmante entre el riesgo inminente de trata y la percepción que tienen las personas en movilidad sobre ese riesgo en la ruta. Esta brecha de información técnica es el mayor activo de las redes de tratantes para captar víctimas que no reconocen el peligro.

El retorno no está siendo una solución duradera. La reintegración local es altamente frágil, porque los retornados no tienen garantía, entre otras, de emplearse en sus comunidades de acogida. Esto puede promover desplazamientos múltiples, lo que hace de la movilidad una estrategia de supervivencia y no una opción permanente.

■ Recomendaciones

Al Estado venezolano:

Diseñar y asignar recursos para desarrollar:

- **Programa de acompañamiento y asistencia a los retornados para promover su reintegración sostenible.** Entre otras dimensiones debe basarse en un sistema de referenciación que vincule a las personas retornadas con mecanismos para certificación de capacidades técnicas adquiridas en los países de acogida y medios de vida (empleo/emprendimiento).
- **Programa de respuesta de salud mental y atención psicosocial para el retorno.** Para que el personal de atención primaria en salud pueda identificar y gestionar el estrés postraumático y el estrés crónico por duelo migratorio. El programa debe operar bajo un enfoque de cuidado informado en el trauma, garantizar espacios seguros donde se prioricen la estabilización emocional y la desestigmatización

del retorno, que movilice la atención psicológica especializada para casos críticos y a las redes de apoyo comunitario para fortalecer la resiliencia y la cohesión social de las personas retornadas en las comunidades de acogida.

A los Estados de tránsito y acogida

- **Establecer y fortalecer los puntos de atención a personas en movilidad en zonas fronterizas porosas.** La presencia estatal debe ser tanto para control migratorio como para identificar perfiles vulnerables con inmediatez, de cara a su protección.
- **Consagrar mecanismos de regularización con enfoque de durabilidad.** Migrar de permisos temporales a esquemas que permitan la regularización a largo plazo. Esto incluye la simplificación de requisitos para títulos académicos y la flexibilización del pago de aranceles.
- **Diseñar e impulsar campañas de humanización de la migración.** Con el objetivo técnico de combatir la xenofobia como un riesgo de protección que segrega y empuja a los migrantes a la marginalidad y a ser captados por redes de trata. Debe promoverse la transición del rechazo a la empatía y a la cohesión social.

A organizaciones en articulación con el Estado venezolano

- Diseñar campañas de sensibilización sobre el riesgo de trata de personas. Las campañas deben ser específicas sobre el *modus operandi* de las redes de trata. Se deben usar canales análogos y digitales para lograr una mejor llegada.
- Sensibilizar sobre los riesgos, y precariedades en la ruta. Para reducir la dependencia de información informal y mitigar la exposición a redes de trata de personas y tráfico ilícito de migrantes.
- Visibilizar necesidades no atendidas. Evidenciar técnicamente que la ausencia de servicios básicos y puntos de asistencia para migrantes coloca a la persona en movilidad en una situación de riesgo crítico. La incidencia debe argumentar que la falta de infraestructura humanitaria empuja a la población vulnerable hacia rutas clandestinas y redes de explotación, aumentando su desprotección frente a grupos criminales. La respuesta integral es imperativa.

■ Referencias

A

Agencia Brasil (2018). Venezolanos mueren de frío tratando de cruzar la frontera de Colombia. Muchos intentan viajar a pie; se contabilizan al menos 17 muertos. <https://agenciabrasil.ebc.com.br/es/direitos-humanos/noticia/2018-09/venezolanos-mueren-de-frio-tratando-de-cruzar-la-frontera-con>

Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos (s.f.). Migrantes en situaciones vulnerables. <https://www.ohchr.org/es/migration/migrants-vulnerable-situations>

Alto Comisionado de Naciones Unidas para los Refugiados (2024). Una nueva estrategia para apoyar la estabilización e integración de refugiados y migrantes. <https://www.acnur.org/noticias/comunicados-de-prensa/una-nueva-estrategia-para-apoyar-la-estabilizacion-e-integracion-de-refugiados-y-migrantes>

Associated Press (2025a). Colombia identifica una ruta de retorno de migrantes por el océano Pacífico desde Panamá. <https://apnews.com/article/colombia-migracion-retorno-panama-pacifico-6ab5a9b53c08674869ac7c6039d08fb0>

Associated Press (2025b). Cruzaron la selva del Darién con rumbo a EEUU. Ahora los migrantes retornan a Sudamérica por mar AP News. <https://apnews.com/article/panama-venezuela-colombia-migrantes-retorno-e5bd8f892b2c79cd81ba8ba578582a4e>

C

Corporación Autónoma Regional para la Defensa de la Meseta de Bucaramanga (2024). Doc DMI Berlín PDF. https://cdmb.gov.co/images/documentos/institucional/areas_protegidas/Doc%20DMI%20P%20Berl%C3%ADn.pdf

Comisión Económica para América Latina y el Caribe, Banco Interamericano y de Desarrollo, Centro Latinoamericano y Caribeño de Demografía (2003). Migraciones, vulnerabilidad y políticas públicas: Impacto sobre los niños, sus familias y sus derechos (LC/L.1909-P). <https://www.cepal.org/es/publicaciones/7178-migraciones-vulnerabilidad-politicas-publicas-impacto-ninos-sus-familias-sus>

Comisión de las Defensorías del Pueblo de Costa Rica, Panamá y Colombia, y Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos (2025). Migración inversa en la ruta Costa Rica–Panamá–Colombia: Desafíos de protección y necesidad de una respuesta humanitaria regional. <https://www.oacnudh.org/informe-revela-desafios-humanitarios-entre-la-migracion-inversa-de-costa-rica-panama-y-colombia/>

Comisión Interamericana de Derechos Humanos (2023). CIDH: Estados deben reforzar mecanismos de cooperación para garantizar derechos de personas migrantes. <https://www.oas.org/es/cidh/prensa/comunicados/2023/294.asp>

El Colegio de la Frontera Norte, Unidad de Política Migratoria, Registro e Identidad de Personas, Consejo Nacional de Población, Consejo Nacional para Prevenir la Discriminación, Secretaría del Trabajo y Previsión Social, Secretaría de Relaciones Exteriores, Secretaría de Bienestar (BIENESTAR) (2020). Encuesta sobre Migración en la Frontera Norte de México. Procedentes de Estados Unidos (Terrestre). <https://www.colef.mx/emif/basescuestionarios.html>

Corporación Autónoma Regional para la Defensa de la Meseta de Bucaramanga (2024). Doc DMI Berlín PDF. https://cdmb.gov.co/images/documentos/institucional/areas_protegidas/Doc%20DMI%20P%20Berl%C3%ADn.pdf

F

Feito, L. (2007). "Vulnerabilidad". Anales del Sistema Sanitario de Navarra, 30. https://scielo.isciii.es/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1137-66272007000600002&lng=es&nrm=iso

Fuentes, M., Hernández, C., y Alcay, S. (2022). Situaciones de vulnerabilidad en personas en movilidad y personas locales frente a la trata de personas en el municipio de Tapachula en el contexto de las caravanas migrantes 2018-2019. Frontera Norte, 34(1), 104. https://www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S0187-73722022000100104&script=sci_arttext

L

Lobo-Contreras, D., Moreno-Contreras, O., Vivas-Franco, C. y Baptista-Mendoza, I. (2025). Sanar para reintegrarse: importancia del bienestar psicológico en las personas retornadas (mayo-agosto 2025). San Cristóbal, Venezuela. Observatorio de Investigaciones Sociales en Frontera (ODISEF). Venezuela. <https://odisef.org/download/3278/?tmstv=1761582328>

M

Mazuera-Arias, R., Vivas-Franco, C., Díaz, J., y Galvis-Duque, F. (2023). Informe de movilidad humana venezolana VIII. Caminar para emigrar: realidades y perspectivas (1º de septiembre al 30 de diciembre de 2022). Observatorio de Investigaciones Sociales en Frontera (ODISEF). <https://odisef.org/wp-content/uploads/2023/01/Informe-de-Movilidad-Humana-Venezolana-VIII-ODISEF.pdf>

Mazuera-Arias, R., Rincón-Sequeda, J., y Barboza-Fernández, D. (2024). Informe de movilidad humana venezolana XI. La dinámica de la migración venezolana: Retorno, reemigración y tránsito en un contexto multidimensional (enero-junio 2024). Observatorio de Investigaciones Sociales en Frontera (ODISEF). <https://odisef.org/wp-content/uploads/2025/04/Informe-de-movilidad-humana-venezolana-XI-Primer-Semestre-ODISEF-1.pdf>

Mazuera-Arias, R., Rincón-Sequeda, J., Rujano-Roque, R., y Vivas-Franco, C. (2025a). Niños, niñas y adolescentes en movilidad y separación familiar forzada (enero-mayo 2025). Observatorio de Investigaciones Sociales en Frontera (ODISEF). <https://odisef.org/download/3229/?tmstv=1751640844>

Mazuera-Arias, R., Rincón-Sequeda, J. y Vivas-Franco, C. (2025b). Informe de movilidad humana venezolana XIII. Riesgos de protección durante el retorno: trata de personas (enero-marzo 2025). San Cristóbal, Venezuela. Observatorio de Investigaciones Sociales en Frontera (ODISEF). Venezuela. <https://odisef.org/wp-content/uploads/2025/04/IMHV13-Riesgos-de-proteccion-durante-el-retorno-trata-de-personas.pdf>



Observatorio de Investigaciones Sociales en Frontera (2022). Trata de menores: niños, niñas y adolescentes en la mira. En Contexto, 20. <https://odisef.org/wp-content/uploads/2022/07/N20-Trata-de-menores-ninos-ninas-y-adolescentes-en-la-mira.pdf>

Observatorio de Investigaciones Sociales en Frontera (2021). Retornados venezolanos: relatos de penurias. En Contexto, 15. <https://odisef.org/wp-content/uploads/2021/08/N15-Retornados-venezolanos-relatos-de-penurias.pdf>

Observatorio de Movilidad Humana del Darién (2025). Falta de protección a personas en situación de movilidad humana: Un llamado a Costa Rica y Panamá para cumplir con sus obligaciones.

Observatorio de Investigaciones Sociales en Frontera (2024). En Contexto N° 32: Trata de personas y migración: un alto riesgo para quienes caminan. <https://odisef.org/wp-content/uploads/2024/08/EC32-Trata-de-personas-un-alto-riesgo-para-quienes-caminan.pdf>

Observatorio de Investigaciones Sociales en Frontera (2022). Otra mirada a la movilidad humana: cuando hay que rescatar a un familiar. <https://odisef.org/wp-content/uploads/2022/10/N21-Otra-mirada-a-la-movilidad-humana-cuando-hay-que-rescatar-a-un-familiar.pdf>

Organización Internacional para las Migraciones (s.f.). Trata de personas. <https://ecuador.iom.int/es/trata-de-personas>

Organización Internacional para las Migraciones (2003). Trata de personas. Estrategia y actividades de la OIM. https://www.iom.int/sites/g/files/tmzbdl486/files/2019-01/MCINF_270_4.pdf

Organización Internacional para las Migraciones (2024). Guía orientativa para la detección de casos de trata de personas. Ecuador, Quito. <https://ecuador.iom.int/sites/g/files/tmzbdl776/files/documents/2025-04/guia-deteccion-pagina-simple.pdf>

Organización Internacional para las Migraciones (2019). Glosario de la OIM sobre migración. Derecho internacional sobre migración, núm. 34. <https://publications.iom.int/system/files/pdf/iml-%2034-glossary-es.pdf>

Organización Internacional para las Migraciones (s.f.). ¿Qué hace que las personas migrantes sean vulnerables a la violencia basada en género? <https://lac.iom.int/es/blogs/que-hace-que-las-personas-migrantes-sean-vulnerables-la-violencia-basada-en-genero>



Plataforma de Coordinación Interagencial para Refugiados y Migrantes de Venezuela (2025). Personas refugiadas y migrantes de Venezuela en América Latina y El Caribe. Evolución de las cifras en los 17 países R4V. <https://www.r4v.info/es/refugiadosymigrantes>

Programa Regional de la Iniciativa Spotlight para América Latina (2021). No dejar atrás a las mujeres en movilidad. Guía para la integración del enfoque de género en los programas de medios de vida y atención a la población en movilidad humana. https://americatatinagenera.org/wp-content/uploads/2022/11/guia-para-la-integracion_FINAL_CREV_07082022.pdf

ProLAC (2025a). Dinámicas migratorias y riesgos de protección en los movimientos de retorno norteamericano en las Américas: Impactos de los cambios en la política migratoria de Estados Unidos (Informe de investigación). <https://prolac.live/informes-de-proteccion/#elementor-action%3Aaction%3Dpopup%3Aopen%26settings%3DeyJpZCI6Mjg4OSwidG9nZ2xlljpmYWxzZX0%3D>

ProLAC (2024b). Desplazamiento interno y otras situaciones de violencia en contextos de criminalidad organizada en América Latina. Ecuador, Guatemala, Honduras y México. Julio-octubre 2025. <https://prolac.live/wp-content/uploads/2025/11/ProLAC-Desplazamiento-Interno-en-Contexto-de-Criminalidad-Jul-Oct-2025.pdf>

R

Rivas-Hidalgo, D., Galvis-Duque, F., Vivas-Franco, C. y Mazuera-Arias, R. Riesgos de protección en la ruta: relatos de personas retornadas. San Cristóbal, Venezuela. Observatorio de Investigaciones Sociales en Frontera (ODISEF). Venezuela. <https://odisef.org/download/3312/?tmstv=1764002709>

Ruiz-Santacruz, J., Castellanos, E., y Cristancho-Fajardo, C. (2023). Caracterización de la migración de Venezuela hacia Colombia y su influencia en la reunificación familiar. Población y Salud en Mesoamérica, 20(2). <https://archivo.revistas.ucr.ac.cr//index.php/psm/article/view/52287>

S

Sistema Integral de Control Alimentario (2016). Factores de Riesgo y Necesidades de Atención para las Mujeres Migrantes en Centroamérica. Estudio de actualización sobre la situación de la violencia contra las mujeres migrantes en la ruta migratoria en Centroamérica. <https://lac.iom.int/sites/g/files/tmzbd12601/files/documents/2024-07/Factores%2520de%2520riesgo%2520y%2520necesidades%2520de%2520las%2520mujeres%2520migrantes%2520en%2520Centroame%25CC%2581rica%2520-%2520WEB.pdf>

Spaemann, R. (1988). Sobre el concepto de dignidad humana. Persona y derecho, (19), 13-33. <https://revistas.unav.edu/index.php/persona-y-derecho/article/download/32580/27945>

U

Unidad Administrativa Especial Migración Colombia (2025). Monitoreo de dinámicas migratorias: Informe sobre flujos migratorios inversos. Informe. https://unidad-administrativa-especial-migracion-colombia.micolombiadigital.gov.co/sites/unidad-administrativa-especial-migracion-colombia/content/files/001771/88509_monitoreo-de-dinamicas-migratorias--informe-sobre-flujos-migratorios-inversos-1.pdf *United Nations* (2018). Global Compact for Safe, Orderly and Regular Migration (A/RES/73/195). <https://www.ohchr.org/es/migration/global-compact-safe-orderly-and-regular-migration-gcm>

V

Vanegas, S. (2025). "Es mucho peor que cruzar el Darién": las peligrosas rutas marítimas desde Panamá a Colombia que usan los migrantes venezolanos que regresan a su país. BBC News Mundo. <https://www.bbc.com/mundo/articles/cx28qlyxjejo>

Vivas-Franco, C., Mazuera-Arias, R., Rujano-Roque, R. y Baptista-Mendoza, I. (2025). Informe de movilidad humana venezolana XVI. Retorno a Venezuela: un análisis del 1er. semestre de 2025. San Cristóbal, Venezuela. Observatorio de Investigaciones Sociales en Frontera (ODISEF). Venezuela. <https://odisef.org/download/3260/?tmstv=1754333688>

