

TANIA ESTEFANHY LÓPEZ DOMÍNGUEZ¹

JESÚS JAVIER PEÑA MUÑOZ²



Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0
Internacional (CC BY-NC-SA 4.0)

DOI: <http://dx.doi.org/10.20983/reij.2026.1.1>

FECHA DE ENVÍO: 12 de mayo 2025

FECHA DE ACEPTACIÓN: 25 de agosto 2025

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

Institutional and normative challenges associated with the prevention of migrant smuggling in Mexico

RESUMEN

Ante la carencia de modalidades para migrar de manera segura y regular, las personas migrantes recurren a redes de tráfico o grupos delictivos organizados que ofrecen servicios para facilitar los cruces fronterizos a un alto costo y enfrentando grandes peligros. En este contexto, México, como principal país de origen, tránsito y destino de los flujos migratorios hacia Estados Unidos, enfrenta un aumento de la presencia de este delito. El objetivo de este artículo es identificar los principales retos institucionales y normativos para la prevención del tráfico de personas en México. Con base en entrevistas a informantes clave y en la aplicación de una encuesta a funcionarios públicos cuyas actividades se relacionan con la prevención de este crimen, se identificaron dos tipos de retos: 1) conocimiento sobre el delito y 2) capacidades institucionales y coordinación interinstitucional. Se concluye que estos retos resultan en una inadecuada identificación de delito por parte las autoridades que fungen como primeros respondientes, que no sean claros los procedimientos que

1 Especialista en migración internacional con enfoque en género, derechos humanos y justicia social. Es maestra en Migración Internacional por El Colegio de la Frontera Norte. Cuenta con amplia experiencia en el diseño y ejecución de proyectos sobre movilidad humana, protección internacional y tráfico ilícito de migrantes. Actualmente trabaja para la Oficina de Naciones Unidas Contra la Droga y el Delito. Correo: taniaes.lopez@gmail.com. ORCID 0009-0001-3394-9680.

2 Doctor en Investigación en Ciencias Sociales por la FLACSO México. Es investigador del programa de investigadores por México de SECIHTI asignado a la Universidad Autónoma de Ciudad Juárez. Miembro del Sistema Nacional de Investigadoras e Investigadores nivel 1. Sus principales áreas de estudio son la sociología política y las relaciones internacionales. Correo: jesus.penamunoz@gmail.com; ORCID: 0000-0003-1212-9058.

RETOs INSTITUCIONALES Y NORMATIVOS ASOCIADOS A LA PREVENCIÓN DEL TRÁFICO ILÍCITO DE MIGRANTES EN MÉXICO

las diferentes instancias deben llevar a cabo para investigar-legislar el delito y que no exista una adecuada coordinación para proteger a personas objeto de tráfico ilícito de migrantes víctimas de delitos conexos.

Palabras clave: tráfico ilícito de migrantes, retos institucionales, retos normativos, prevención, México.

ABSTRACT

In the absence of safe and regular migration pathways, migrants frequently turn to smuggling networks or organized criminal groups that offer border-crossing services at high financial cost and considerable personal risk. Within this context, Mexico—given its strategic position as a country of origin, transit, and destination for migratory flows toward the United States—has experienced a growing prevalence of migrant smuggling. The objective of this article is to discuss the main normative and institutional challenges to preventing this crime in México. For that, the study draws on interviews with key informants and survey data collected from actors involved in responding to migrant smuggling cases. The results identify two primary regulatory challenges: (1) limited knowledge and understanding of the crime, (2) insufficient institutional capacities and weak inter-institutional coordination. These challenges hinder the practical identification of smuggling cases by first responders, obscure the procedures that relevant authorities should follow in investigating and legislating the crime, and impede the provision of adequate assistance and protection to smuggled individuals, particularly those who are also victims of related criminal offenses.

Keywords: migrant smuggling, normative challenges, institutional challenges, prevention, Mexico.

I. INTRODUCCIÓN

En la actualidad de la migración global, el tráfico ilícito de migrantes (TIM) se ha consolidado como un delito que afecta a todas las regiones del mundo, atentando contra la soberanía de los Estados y poniendo en ries-

go la vida, la seguridad y el bienestar de las personas migrantes. México, dado su rol histórico como país de origen, tránsito y destino, ha registrado un incremento en la demanda de servicios de tráfico por parte de las personas migrantes. Las redes de TIM que ofrecen estos servicios atraviesan su territorio y se conectan, a nivel regional y global, con corredores migratorios de América Central y de América del Norte. Desde 2018 se ha registrado un importante incremento en las rutas de TIM por tierra, mar y aire a través de estos corredores. Como resultado, migrar por estos espacios implica 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, 2022).

Ciertamente, el uso de las redes de TIM por parte de personas migrantes no es un fenómeno reciente. No obstante, durante la última década, las dinámicas de la migración en México han sufrido importantes transformaciones, caracterizadas por el incremento de los flujos migratorios irregulares internacionales y la implementación de políticas de control migratorio ante la llegada de grandes contingentes o caravanas de personas migrantes desde 2018. Como resultado de la intensa presión de Estados Unidos, el gobierno mexicano optó por una política migratoria basada en la detección, detención y deportación de

las personas migrantes en situación irregular (Hernández, 2021). Esto se tradujo en la aparición de nuevas estrategias de movilidad cada vez más costosas y peligrosas, así como en la concentración de personas migrantes en las fronteras sur y norte del país. Durante este auge han sido cada vez más comunes los eventos e incidentes que involucran la muerte, desaparición y violación a los derechos humanos de personas migrantes (United Nations Office on Drugs and Crime, 2021). Estos cambios han contribuido a agudizar lo que Mármora (2002) denomina desgobernabilidad o crisis migratoria. Siendo una de sus manifestaciones concretas el aumento en la demanda de servicios de tráfico ilícito por parte de las personas migrantes.

Dada la naturaleza clandestina de la actividad, no existen cifras específicas sobre cuántas personas utilizan redes de tráfico ilícito en sus procesos migratorios. Sin embargo, se estima que una proporción importante de las personas migrantes depende de estas, ya sea con el fin de viajar por México, y/o de entrar a los Estados Unidos de manera irregular (UNODC, 2018). A lo largo del tiempo, las redes de tráfico han sabido adaptarse a la implementación de políticas restrictivas y el aumento en los controles fronterizos, dando lugar a una profesionalización de los servicios de TIM. Actualmente, las redes de tráfico involucran a una gran variedad de actores que participan en distintas activi-

dades de manera permanente u ocasional (Brachet, 2018). Estas redes pueden llegar a desarrollar nuevos métodos de contrabando y alianzas con el crimen organizado, incluidas organizaciones de tráfico de drogas, redes de trata de personas, redes de secuestro y otras actividades criminales (Correa, 2022).

Estas transformaciones conllevan distintos efectos y necesidades en cuanto a la atención de las personas migrantes y las estrategias de contención de los flujos migratorios por parte de los aparatos institucionales y normativos de los Estados. En particular, México, enfrenta una serie de obligaciones para identificar, prevenir y judicializar delitos conforme al Protocolo contra el TIM por tierra, mar y aire y la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional. No obstante, actualmente en la práctica existen barreras importantes en materia de conocimientos, capacidades institucionales y coordinación interinstitucional que en su conjunto impiden una persecución coordinada del delito que culmine en un juicio y con una sentencia para las personas traficantes.

Actualmente son limitadas las investigaciones y los estudios de carácter empírico en materia de TIM. Del mismo modo, son escasas las fuentes de información y los datos disponibles que dan cuenta de la complejidad del fenómeno del tráfico ilícito de migrantes a nivel regional y, más

concretamente, en México. Con esto en mente, el presente artículo tiene por objetivo identificar 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 TIM. Para esto, se usó la metodología cualitativa, basada en entrevistas a informantes clave y en la aplicación de una encuesta a funcionarios públicos cuyas actividades se relacionan con la prevención de este crimen. El artículo sigue esta estructura: en primer lugar, se presenta una discusión conceptual sobre la definición y los elementos constitutivos del delito. Luego se expone un análisis del conocimiento del delito, de las capacidades institucionales y de la coordinación de algunas de las principales instituciones que tienen atribuciones para hacer frente a este delito en México desde la perspectiva de personal operativo. Se cierra con una conclusión que reflexiona sobre la importancia de posicionar la prevención del tráfico de personas como un asunto prioritario de la política migratoria y de la seguridad en México.

ELEMENTOS CONCEPTUALES Y CONSTITUTIVOS DEL TRÁFICO DE PERSONAS

¿A qué se refiere el tráfico ilícito de migrantes? El TIM 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, 2000). 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 tres del Protocolo se reconocen tres elementos constitutivos del delito: 1) la facilitación de la entrada o la residencia ilegales de una persona, 2) un Estado parte del cual dicha persona no sea nacional o residente permanente, 3) la finalidad de obtener un beneficio económico u otro beneficio de orden material.

Aunado a estos elementos, el artículo seis 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, 2000).

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 TIM. Por lo tanto, se entenderá por tráfico ilícito de migrantes la combinación de sus elementos constitutivos, conforme a la definición del artículo tres, y las conductas afines, conforme a lo señalado en el artículo seis del Protocolo.

Esta definición ha sido acordada y adoptada internacionalmente por los 151 Estados firmantes de la Convención Contra la Delincuencia Organizada Trasnacional (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 (EURO-POL) o la Organización Internacional de Policía Criminal (INTERPOL).

Cabe destacar que esta definición presenta algunas limitaciones. Por ejemplo, la definición vincula el delito 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 conceptualizar el fenómeno y/o el proceso (Aziani, 2021). En segundo lugar, esta definición es limitada en términos de especificidad, ya que permite que una “amplia variedad de actividades clandestinas de facilitación de la migración” sea etiquetada como tráfico ilícito de migrantes cuando no lo es (İçduygu, 2020, en Aziani, 2021).

Por su parte, autores como Van Liempt y Doomernik (2006) señalan la necesidad de contar con una definición que refleje adecuadamente el carácter cambiante de las estructuras intermediarias en los procesos de migración internacional y arroje luz sobre el posible carácter criminal del tráfico. Con esto se hace referencia, por un lado, a todos los actores que intervienen en los niveles más bajos del tráfico de personas y que no actúan precisamente en busca del beneficio económico, y, por el otro, a todos aquellos actos que se encuentran en un continuo entre el altruismo y el crimen organizado (UNODC, 2010).

La adopción y la tipificación a partir de la definición establecida por Naciones Unidas sobre el tráfico ilícito de migrantes dependerán del instrumento en el 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. Algunos autores (Salinero, 2019; Genovese, 2023; Casillas, 2018) señalan que la tipificación del delito presenta algunas limitaciones de carácter jurídico. La primera de ellas se relaciona con la heterogeneidad en la forma de redactar y estructurar el tipo penal, ya que algunas son limitadas y otras más exhaustivas (Casillas, 2018). Por ejemplo, la legislación de El Salvador integra no solo la introducción de personas extranjeras 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).

Por su parte, Guatemala se apega más al Protocolo, pues introduce las acciones de promover o facilitar el ingreso, el transporte o el tránsito, la permanencia o la salida de una o más personas nacionales o extranjeras con el afán de obtener, directa o indirectamente, un beneficio económico o material. Al respecto, en México se 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 el ingreso o la estancia, lo incluye el Código Penal Federal. En cuanto a los años de prisión,

es el país con las penas más largas, de 8 a 16 años.

Otra de las limitaciones de carácter jurídico está relacionada con la determinación del bien jurídico tutelado.³ 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 determinado. Sin embargo, partiendo del supuesto de que la norma jurídica también busca proteger la dignidad y los derechos humanos de las personas migrantes, 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 la dignidad humana como bien jurídico tutelado, el tráfico ilícito de migrantes se consuma cuando el bien jurídico (la persona migrante) se ve puesto en peligro o se ve materialmente afectado, lo cual puede ocurrir en cualquiera de las fases o modalidades del TIM (Casillas, 2018). En consecuencia, el reto para los Estados consiste en incorporar en

su marco jurídico nacional leyes y políticas que garanticen los derechos humanos y la protección de las personas migrantes objeto de tráfico.

METODOLOGÍA

La estrategia metodológica se desarrolló en tres momentos: primero 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 sobre el impacto y la evolución del TIM a nivel internacional y regional, con énfasis en América Central, América del Norte y México. En un segundo momento, se aplicaron dos instrumentos para la recolección de datos. El primero fue un cuestionario estructurado y el segundo, entrevistas semiestructuradas a informantes clave. Se conformó una muestra de carácter intencional. El perfil de estos informantes clave cumplió 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 tienen facultades para atender casos de TIM; y c) tener al menos tres años de experiencia en el tema. Se encuestó a 53 personas funcionarias que laboraban en alguna de las siguientes instituciones: la Secretaría de Marina (Semar), el Instituto Nacional de Migración (Inami) y la Fiscalía General de la República (FGR). Se ubicaban en Baja

³ El bien jurídico tutelado 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 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).

California, Nuevo León, Sonora, Querétaro, Estado de México, Ciudad de México, Veracruz y Chiapas.

El tercer momento fue el análisis de los datos, que se llevó a cabo a partir de dos unidades de análisis: a) conocimientos en materia de TIM y b) capacidades y coordinación interinstitucional. 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 el conocimiento disponible actualmente, con el fin de identificar los retos asociados al tráfico ilícito de migrantes en México. Las entrevistas semiestructuradas fueron transcritas y analizadas con software especializado. A los datos obtenidos de los cuestionarios estructurados se les dio un tratamiento analítico cuantitativo, tomando en cuenta que no se trata de una muestra estadísticamente representativa.

RETOS EN LAS CAPACIDADES INSTITUCIONALES Y REGULATORIAS

El análisis de los retos se llevó a cabo a partir de dos categorías de análisis: 1) conocimientos en materia de TIM y su correlación con delitos conexos en México, 2) capacidades institucionales para la identificación y atención de casos de tráfico ilícito de migrantes. El cuadro 1 presenta un resumen de los resultados obtenidos,

agrupados por categoría de análisis (véase el cuadro 1).

Cuadro 1. Retos en materia de conocimientos y capacidades para la prevención del tráfico de personas

Conocimientos	Capacidades
Definición y elementos constitutivos del delito	Roles de autoridades no identificados
Confusión conceptual entre Trata de Personas y TIM	Recursos humanos y materiales insuficientes
Modalidades del delito	Desconocimiento de marcos normativos nacionales e internacionales
<i>Modus Operandi</i>	Actos de corrupción
Delitos conexos	Falta de una Ley Especializada en Materia de TIM

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

1) *Conocimientos en materia de tráfico ilícito de migrantes y su correlación con delitos conexos en México*

Los resultados obtenidos a partir de la aplicación del cuestionario señalan que no se conoce con exactitud en qué consiste el delito de tráfico ilícito de migrantes y, en la práctica, se confunde con el delito de trata de personas. De las personas participantes, veinte 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 TIM “La captación, el transporte, el traslado, la acogida o la recepción de personas, recu-

rriendo 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”. Esto 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.

Algo similar ocurre en cuanto a las características del TIM. Las dos características 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.

Con base en estos resultados, podemos deducir que, en la práctica, las y los funcionarios suelen identificar hechos relacionados con el delito de trata de personas, como el tráfico ilícito de personas migrantes. Si bien la trata de personas y el TIM son delitos que ocurren como parte del fenómeno migratorio y pueden presentarse de manera conjunta, es importante destacar que son distintos. No obstante, esta distinción no resulta clara para las y los

funcionarios al momento de identificar y prevenir el delito en el desempeño de sus labores cotidianas, y es muy común que prioricen 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. Ya les robaron, ya los extorsionaron, 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 [...]”

También se identificó que existe la idea de que los delitos de trata de personas y de TIM son delitos siempre relacionados, así lo expresó el informe 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 en-

trevistas realizadas, se identificó que, debido a la naturaleza clandestina del delito de TIM, 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, 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 TIM, 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 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 res-

ponsables del traslado. Entonces generalmente esos guías [...] se hacen pasar como migrantes. Ya cuando quedan solo 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 [...]”

Se encontró 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 tickets de depósitos o números telefónicos que nos proporcionen las víctimas sería muy difícil. Si no tenemos esos datos se nos complica y es que los extranjeros que están declarando ante nosotros aún se sienten miedosos, 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 nos dan números telefónicos incompletos por el temor a que vayan a de ser deportados [...]"

Del mismo modo, el informante INAMI-2, indicó lo difícil que es acreditar el elemento del lucro sin pruebas o la declaración de las personas migrantes:

"[...] 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 no digan nada, nada, porque tienen, les dan como tres oportunidades para pasar sí, hasta 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 a Estados Unidos y a la persona que le pagué, yo no conozco, pues solamente sé que les dicen que alfa uno o alfa dos", o sea, ponen sobrenombres, "pero no lo ubico, no sé quién es" [...]"

Finalmente, conforme a la información recabada en las entrevistas y en el cuestionario, podemos identificar como retos importantes en materia de conocimientos para la identificación y prevención del delito de tráfico ilícito de migrantes los siguientes: 1) falta de una correcta identificación de los elementos constitutivos del delito de TIM 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, 2) 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 y 3) dificultad para acreditar el delito de TIM 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.

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

Las capacidades institucionales se refieren a la manera de dar respuesta al delito en términos de atribuciones legales y administrativas, así como al aprovechamiento de recursos materiales, financieros y humanos. La capacidad de un Estado para actuar está determinada por las competencias que le han sido asignadas y por las limitaciones a nivel jurisdiccional.

Y en el contexto del derecho internacional, esta jurisdicción se traduce en competencia, que determina las capacidades de un Estado para responder a delitos como el TIM (Gallagher & David, 2014). Todas estas capacidades institucionales deben verse reflejadas tanto en el cumplimiento de las disposiciones legales en general como en las facultades específicas de cada institución. Aunque en México la Secretaría de Gober-

nación es la encargada de formular y dirigir la 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.

Es importante señalar que el gobierno mexicano cuenta con una ley federal en materia de trata de personas, pero no cuenta con una ley 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 la Migración (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 de todas las instituciones con atribuciones en materia de tráfico ilícito de personas migrantes, desde un enfoque integral.

Como resultado de la aplicación del cuestionario y las entrevistas a las y los funcionarios con atribuciones en materia de TIM, se identificaron cuatro retos principales en cuanto a las capacidades institucionales para la prevención de ese delito: 1) desconocimiento de los procedimientos y protocolos existentes por parte de las autoridades, 2) falta de recursos humanos y materiales para la adecuada identificación e investigación de este delito y 3) corrupción en los procedimientos que llevan a cabo las distintas instituciones para atender casos de tráfico ilícito de migrantes y 4) falta de coordinación entre instituciones y niveles de gobierno.

En cuanto al desconocimiento de los procedimientos y protocolos para la atención de casos de TIM se tiene 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 la materia 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 el Protocolo de Actuación del Personal Naval en Funciones de Guardia Costera; sin embargo, estos no son especializados en tráfico ilícito de migrantes.

Ahora bien, este desconocimiento del marco normativo existente en materia de TIM se debe a que este no es completo ni autónomo (Gallagher, 2015), es decir, requiere múltiples marcos jurídicos transversales a

nivel nacional e internacional para su adecuada atención. Como consecuencia, no solo no se aplican sus disposiciones, sino que tampoco se incorpora la atención de este delito como parte de los planes de capacitación de las y los funcionarios, y no existen áreas especializadas en el interior de cada institución encargadas de su atención. 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. Cabe señalar que esta unidad solo tiene atribuciones en materia de investigación, por lo tanto, ello representa un reto para las y los funcionarios con atribuciones para la identificación y la prevención del tráfico ilícito de migrantes.

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 TIM. Así se señaló el informante FGR-3:

“[...] muchos compañeros [...] ahora sí que ellos van aprendiendo sobre la marcha se podría decir... 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 por-

que 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, 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 transportando cosas ilegales, pero el asunto es que no nos han enseñado como tal un curso específico sobre tráfico de personas, y nos hace falta, pienso yo [...]”

El informante FGR-2 señaló no solo 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, que es el tráfico de personas, drogas, armas, órganos, sí, que sepan cómo tienen que actuar, ob-

viamente 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 sí hacen funciones de policía y no se especializa [...]

Algo similar fue mencionado por un funcionario de INAMI (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, y no solamente las policías, también ellos, y es donde ellos les falla [...]”

Otra explicación que se puede encontrar respecto a la necesidad de capacitación sobre el delito de TIM se relaciona, 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. Esta falta de conocimientos respecto al TIM forma parte del segundo reto identificado en cuanto a capacidades institucionales, aunado a la insuficiencia

de recursos asignados y la escasez de recursos humanos al interior de cada institución. Así lo señalaron las y los funcionarios durante las entrevistas:

Informante INAMI-1:

“[...] 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 solo 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 ser el aparato de medios [...] y de recursos humanos, por supuesto y financieros, para que se pueda decir estamos cumpliendo al 100% [...]”

Informante FGR-3:

“[...] es que de hecho pues aquí lo que también hace falta es personal, 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, sí 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 afectadas por los largos tiempos de espera, la desinformación respecto a los trámites migratorios y las limitaciones de idioma debido a la falta de intérpretes y traductores que les acompañen en sus procesos.

Aunado a 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 TIM. 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, pues movían migrantes, sobre cómo era su modus operandi. Los movían a través de una agencia de viajes. La agencia de viajes le daba un papel [al traficante], como que los estuviera contratando y ya lleva el dinero que tiene que ir repartiendo a ciertas autoridades, porque también hay corruptos 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 mí nomás dame 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 lamentablemente no lo hacen para mitigar el delito, lo hace para encontrarlo y en ese momento negociar el hecho: “ya vi que estás transportando, así es que si nos ponemos de acuerdo te dejo libre” [...]”

Teniendo en cuenta la complejidad del fenómeno migratorio actual y la evolución de las redes de TIM en México concretamente, resulta fundamental que las instituciones que cuentan con atribuciones en la materia dispongan de mecanismos de coordinación interinstitucional y 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: 1) falta de legislación especializada en materia de TIM que especifique las atribuciones de cada institución que participa en la atención de estos casos, 2) no existe el mismo nivel de coordinación entre todas las instituciones y no todas las que participan en la atención de casos de tráfico ilícito de migrantes se coordinan, 3) falta de reconocimiento sobre la función y atribuciones para prevenir, identificar, investigar y judicializar casos de TIM en los niveles federal, estatal y local.

Similar a lo que ocurre con las capacidades institucionales, la falta de una ley especializada en materia de TIM se ha convertido en un reto para la coordinación, ya que no tener 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 y mis compañeros, claro que sabemos cuál es nuestro trabajo porque pues tenemos nuestros protocolos, cuando andamos en aguas cada uno actúa con-

forme 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 qué protocolos seguir en un caso de tráfico de personas [...] pienso que sí nos hace falta una ley [...]”

Informante INAMI-2:

“[...] yo creo que el tema [de la coordinación interinstitucional] debe ser atendido primero en la frontera sur. 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, 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 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 se tiene la mayor colaboración en materia de TIM es el Inami, seguido de la Guardia Nacional y la FRG. 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 desempeña un papel fundamental al coordinarse con instituciones como la FGR en los procesos de investigación y judicialización del delito de tráfico.

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, 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, ese instituto nos dota de determinada información [...] porque cuando ellos, este, digamos detienen, tienen la facultad para detener 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 [...]”

Contrario 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:

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

se, 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, lo hacemos nosotros, ellos casi no se involucran [...]”

Finalmente, el tercer reto identificado fue la dificultad de coordinación entre instituciones a nivel federal, estatal y municipal. Dado que el TIM puede ocurrir en muchas entidades del territorio mexicano, son numerosas las autoridades involucradas en los procesos de identificación, canalización e investigación de este delito. Sin embargo, actualmente no existen mecanismos para que todas estas instituciones puedan intercambiar información sobre posibles casos de tráfico, ni brindar atención integral a las personas migran-

tes identificadas como víctimas de delitos conexos.

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, sobre todo, en lo que respecta a las fiscalías estatales y la FGR. Cuando una fiscalía estatal o una autoridad local detecta un caso de TIM, por ejemplo, durante operativos de revisión de vehículos o de rescate de migrantes en tierra o en mar, se debe informar de inmediato a la FGR, 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, se requiere del apoyo de las fiscalías estatales en la investigación inicial y en la recolección de pruebas sobre los implicados. No obstante, en muchos casos esto no ocurre.

CONCLUSIÓN

Analizar los retos para prevenir el tráfico de personas migrantes a partir de las experiencias de las y los funcionarios genera insumos importantes para posicionar este delito como un tema fundamental en el marco de la política migratoria en México. En los resultados se identificaron retos en dos rubros principales: a) conocimientos, b) capacidades institucionales y coordinación interinstitucional. La falta de conocimientos sobre el TIM, sumada a la poca identificación de los elementos constituti-

vos del delito y a su confusión con el delito de trata de personas, constituye el primer reto al que se enfrenta el gobierno mexicano. Como se pudo corroborar, esto ocurre por varias razones. Una de las principales tiene que ver con el hecho de que no existe información de carácter empírico ni datos actualizados basados en evidencia sobre este delito, y a los cuales tengan acceso las y los funcionarios.

En cuanto a los retos en materia de coordinación institucional, puede argumentarse que podrían deberse a la falta de un marco normativo especializado en tráfico. Dado que el TIM es un delito del fuero federal, se constató que, en los niveles estatales y locales, las instituciones se declaran incompetentes y no participan en los procesos de investigación y judicialización de casos de tráfico, así como en la atención a las personas migrantes objeto de tráfico. 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 con 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.

La falta de un marco normativo integral en materia de TIM tiene como consecuencia no solo que no se apliquen sus disposiciones, sino que no se incorpore la aten-

ción 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 encargada de la atención de este.

Resulta importante señalar que las dinámicas del TIM están en constante evolución. Hoy en día, para las personas migrantes resulta fácil acceder a servicios de tráfico o coyotaje a través de las redes sociales, como Tik Tok, Facebook o Instagram, y para las personas traficantes el uso de estas plataformas ha servido como medio para ofrecer y promover sus servicios, sus paquetes y hasta planes de financiamiento. Este uso de redes sociales y de aplicaciones de mensajería también ha evidenciado la incorporación de nuevos actores en actividades de tráfico ilícito de migrantes.

La incorporación de tecnologías de la comunicación de amplio acceso representa uno de los mayores retos para las y los funcionarios, pues no solo implica la identificación de las nuevas dinámicas en el delito de TIM, sino que requiere de un mayor nivel de especialización y capacitación en el uso de nuevas tecnologías para la identificación y prevención del delito, así como 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.

Finalmente, aunque el diseño de política pública no fue el objetivo, los hallazgos de esta investigación aportan una base empírica para el diseño de políticas públicas en materia de TIM en México, al evidenciar la necesidad de fortalecer las capacidades institucionales, mejorar la coordinación interinstitucional y desarrollar un marco normativo especializado que incorpore elementos de este delito, rutas y protocolos de coordinación, así como procesos de capacitación y uso de tecnologías de la información para la prevención e investigación del delito.

REFERENCIAS

- Achilli, L. (2018). The “good” smuggler: The ethics and morals of human smuggling among Syrians. *The ANNALS of the American Academy of Political and Social Science*, 676(1), 77-96. <https://doi.org/10.1177/0002716217746647>
- Aziani, A. (2021). The heterogeneity of human smugglers: A reflection on the use of concepts in studies on the smuggling of migrants. *Trends in Organized Crime*, 26(1), 3-19. <https://doi.org/10.1007/s12117-021-09435-w>
- Baird, T., & Van Liempt, I. (2016). Scrutinising the double disadvantage: Knowledge production in the messy field of migrant smuggling. *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 42(3), 400-417. <https://doi.org/10.1080/1369183X.2015.1103172>
- Brachet, J. (2018). Manufacturing smugglers: From irregular to clandestine mobility in the Sahara. *The ANNALS of the American Academy of Political and Social Science*, 676(1), 16-35. <https://doi.org/10.1177/0002716217744529>
- 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. http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1870-75992018000100095
- Correa Cabrera, G. (2022). *Dismantling migrant smuggling networks in the Americas*. Belfer Center for Science and International Affairs. https://www.belfercenter.org/sites/default/files/files/publication/Paper13_Cabrera_DismantlingMigrantSmuggling_V2.pdf
- Gallagher, A., & David, F. (2014). Acting against migrant smuggling: Capacities and limitations. En A. T. Gallagher & F. David, *The international law of migrant smuggling* (pp. 202-275). Cambridge University Press.
- Gallagher, A. T. (2015). Migrant smuggling. En N. Boister & R. J. Currie (Eds.), *Routledge handbook on transnational criminal law* (pp. 187-209). Routledge. <https://static1.squarespace.com/static/5b7ea2794cde7a79e7c00582/t/6348330cec4e21646665d315/1665676046236/rout-hand-trans-criminal+law.pdf>
- Genovese, R. (2023). Tráfico ilícito de migrantes: Diferencia con la trata de personas. *Revista de Criminología y Ciencias Penales*, 31(1), 1-15. <https://doi.org/10.1080/02100253.2023.2432111>

- vista *Pensamiento Penal*, 489, 1-12. <https://www.pensamientopenal.com.ar/system/files/geno.pdf>
- Hernández, R. (2021). *Especialidad en migración internacional: Introducción. Política migratoria de México* [Video]. El Colegio de la Frontera Norte. <https://campusvirtual.colef.mx/posgrados/course/view.php?id=152>
- Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Baptista, P. (2014). *Metodología de la investigación* (pp. 508-530). McGraw-Hill.
- Mármora, L. (2002). *Las políticas de migraciones internacionales*. Paidós.
- Mármora, L. (2010). Modelos de gobernabilidad migratoria. *Revista Interdisciplinar da Mobilidade Humana*, 18(35), 71-92. <https://www.redalyc.org/pdf/4070/407042012004.pdf>
- 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*. ONU. <https://www.refworld.org/es/leg/resol/agonu/2000/es/128416>
- 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*, 52(155), 481-510. <https://doi.org/10.22201/ijj.24484873e.2019.155.14955>
- United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC). (2010). *Issue paper: A short introduction to migrant smuggling*. UNODC. https://www.unodc.org/documents/human-traffic-king/Migrant-Smuggling/Issue-Papers/Issue_Paper_-_A_short_introduction_to_migrant_smuggling.pdf
- United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC). (2018). *Global study on smuggling of migrants 2018*. UNODC. https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/glosom/GLOSOM_2018_web_small.pdf
- United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC). (2021). *UNODC toolkit for mainstreaming human rights and gender equality into criminal justice interventions to address trafficking in persons and smuggling of migrants*. UNODC. 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*. UNODC. https://www.unodc.org/documents/ropan/2022/ESP_Abuso_y_Abandono.pdf
- Van Liempt, I., & Doomernik, J. (2006). Migrants' agency in the smuggling process: The perspectives of smuggled migrants in the Netherlands. *International Migration*, 44(4), 165-190. https://pure.uva.nl/ws/files/2143249/45951_IM_article.pdf