

# Migración en tránsito irregular en Colombia



Enero - abril 2025



Caracterización de rutas en la frontera  
colombo-panameña, corredores aéreos y rutas  
extracontinentales desde Asia y África



Gloria Esperanza Arriero López  
**Directora General**

Federico Alfonso Núñez García  
**Secretario General**

Juliana María Rodríguez Pinzón  
**Subdirectora de Control Migratorio**

María Narcisca Chaverra Chalá  
**Subdirectora de Extranjería**

Elizabeth Perdomo Leyton  
**Subdirectora de Verificación Migratoria**

Susan Pérez Barajas  
**Jefe Oficina de Comunicaciones**

Producido por:

Observatorio de Migraciones, Migrantes y Movilidad Humana (OM3)  
**Oficina Asesora de Planeación**

Erik Fabián Jerena Montiel  
**Jefe Oficina Asesora de Planeación**

Daniel Emilio Caballero Bernal  
**Coordinador del Grupo de Estudios  
Migratorios y Estadística (GEME)**

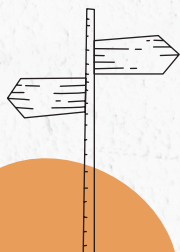
Jenny Katherine Carvajal Feria  
María Alejandra Ruiz Rodríguez  
**Autoras del informe**

Sistema de Información para el Monitoreo  
de Fenómenos Migratorios  
**Subdirección de Verificación Migratoria**

Omar Eduardo Andramunio Acero  
**Coordinador editorial**

Viviana Carrillo Serrada  
**Diseño y diagramación**

Julio de 2025





Los últimos informes elaborados por el Observatorio de Migraciones, Migrantes y Movilidad Humana (OM3) han evidenciado cómo la migración en tránsito irregular es un fenómeno complejo y en constante reconfiguración, que impacta a los países ubicados en las rutas migratorias más utilizadas. Esto plantea desafíos significativos no solo para las sociedades de origen, tránsito y destino, sino para los propios migrantes, quienes a menudo se ven expuestos a diversos riesgos relacionados tanto con las condiciones de precariedad en las que se movilizan como con las realidades de los contextos que transitan. Estos desplazamientos suelen ocurrir sin la documentación necesaria y a través de rutas peligrosas, lo que incrementa su vulnerabilidad frente a múltiples riesgos, como abusos por parte de redes de tráfico y trata de personas, detenciones arbitrarias y violaciones a sus derechos humanos. En este contexto, países de tránsito como Colombia enfrentan grandes retos para garantizar una gestión migratoria que sea, a la vez, humanitaria y efectiva.

En las últimas décadas, América Latina se ha convertido en una de las regiones más dinámicas en cuanto a movimientos migratorios. Sumado a los flujos tradicionales que tienen como destino final países del norte global, cada vez más personas transitan irregularmente por múltiples países en busca de seguridad, estabilidad económica o reunificación familiar y, en esta lógica, se vienen reconfigurando los patrones y flujos migratorios.

El presente informe corresponde a la tercera entrega de una serie de publicaciones del OM3 sobre las rutas migratorias de tránsito irregular que tienen lugar en Colombia. En esta ocasión, se caracteriza el corredor migratorio por la frontera con Panamá, las rutas aéreas y aquellas extracontinentales provenientes de Asia y África.



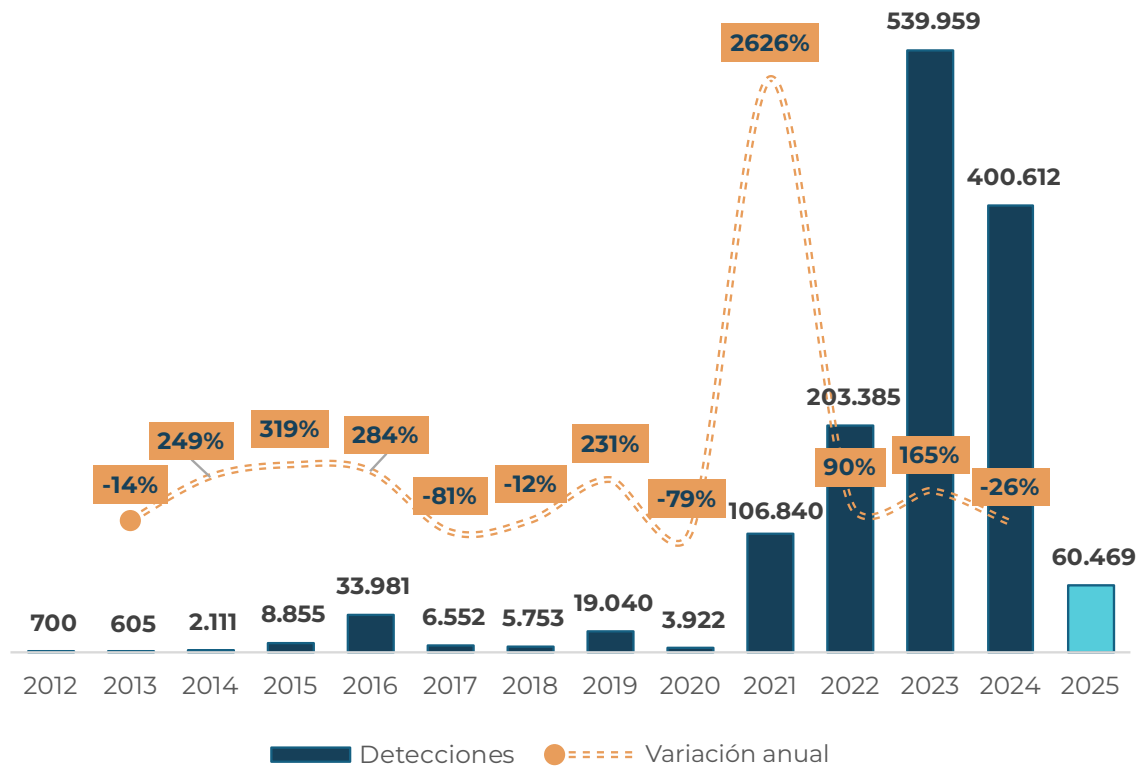
## Datos generales

Entre los años 2012 y 2025 (con corte a abril de 2025) se detectaron **1.392.784** migrantes en tránsito irregular. De este total, el 4,34 % corresponde al periodo comprendido entre enero y abril de 2025, con **60.469** registros, desagregados así: **15.910** detecciones en enero, **14.828** en febrero, **16.038** en marzo y **13.693** en abril. La gráfica 1 muestra las detecciones en tránsito irregular desde 2012 a abril de 2025 con su respectiva variación.



En los 4 primeros meses de 2025 se han detectado **60.469 migrantes** en tránsito irregular.

▶▶▶▶ **Gráfica 1.** Detecciones de migrantes en tránsito irregular por año. Periodo 2012-2025 (corte a abril).



**Fuente:** Migración Colombia - Sistema de Información para el Monitoreo de Fenómenos Migratorios (SIFM) - Subdirección de Verificación Migratoria.

\*La variación promedio porcentual es una medida que indica cuánto ha cambiado la cifra en términos porcentuales durante el periodo referido.



Comparativamente, la cifra de detecciones entre enero y abril de 2025 mostró una variación respecto al mismo periodo de 2024, al disminuir en 62,37%, revirtiendo la tendencia que venía en ascenso desde 2021. Adicionalmente, según cifras actualizadas de Migración Colombia en los dos primeros meses de 2025 se observó una disminución en el tránsito irregular de migrantes por la región de Urabá (Migración Colombia, 2025). Esta tendencia fue particularmente marcada en enero de 2025, mes en el que se registraron únicamente 15.910 personas en tránsito irregular, frente a las 41.527 detectadas en enero de 2024, lo que representa una caída del 61,69% en ese mes.

Desde mediados de 2024, la migración irregular en las Américas está siendo abordada con políticas más restrictivas, especialmente en los países de tránsito y destino. Por ejemplo, Estados Unidos ha incrementado la presencia de la Patrulla Fronteriza y ha instalado barreras físicas adicionales, México ha desplegado a la Guardia Nacional en el sur del país, en la frontera con Guatemala, para contener los flujos migratorios, (Grados Córdova, 2025) y países como Costa Rica y Panamá han aumentado sus controles en los flujos provenientes de zonas como el Darién.

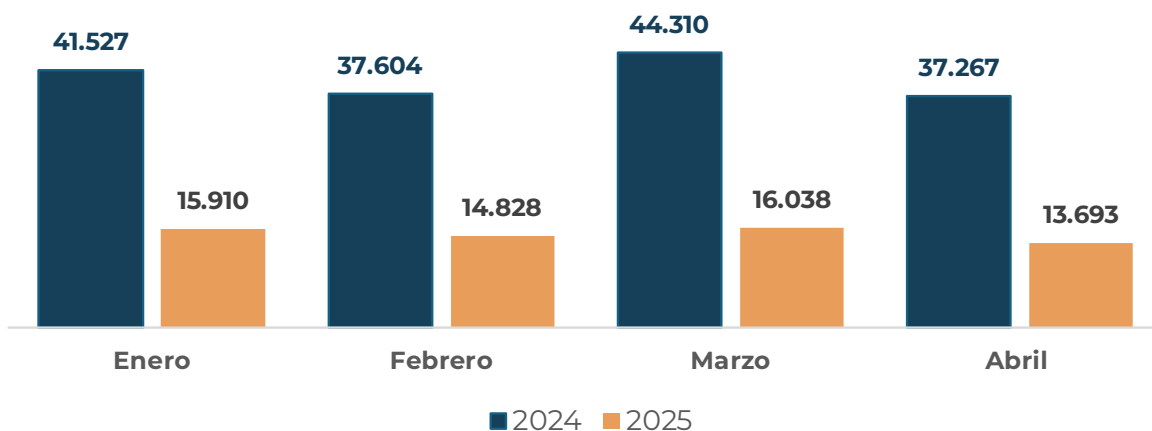


En los dos primeros meses de 2025 se observó una **disminución en el tránsito irregular de migrantes** por la región de Urabá (Migración Colombia, 2025).

Estas medidas han generado un fenómeno emergente, los flujos migratorios inversos, en los que migrantes —principalmente venezolanos— regresan desde países como México, Panamá y Costa Rica hacia Colombia, buscando en su mayoría volver a Venezuela o a otros destinos de Suramérica, a través de rutas aéreas y marítimas irregulares. El flujo migratorio inverso hace referencia, entonces, al movimiento de personas que, en el proceso de emigrar de un lugar a otro, toman la decisión de regresar a su lugar de origen o al lugar donde habían estado antes. Esto pone en evidencia que el contexto actual de la migración en tránsito irregular por el continente americano ha experimentado transformaciones significativas.

Adicionalmente, algunos estados han impuesto visas a nacionales de países con altos flujos de migración irregular, por ejemplo, México exige visa a venezolanos, brasileños, ecuatorianos y haitianos. Tales medidas han incidido en la dinamización del denominado flujo migratorio inverso.

▶▶▶▶ **Gráfica 2.** Comparativo de detecciones de migrantes en tránsito irregular. Periodo: enero - abril de 2024 y 2025.



**Fuente:** Migración Colombia - Sistema de Información para el Monitoreo de Fenómenos Migratorios (SIFM) - Subdirección de Verificación Migratoria.

A nivel territorial, en 2025 las detecciones en tránsito irregular se registraron en 14 departamentos de Colombia. El principal departamento de detección para este periodo de análisis fue Nariño, que representa el 78,32 % de participación en el total de detecciones a nivel nacional, seguido de Chocó con el 12,05 %, y Antioquia con el 4,96 %. La tabla 1 da cuenta de la cantidad de detecciones de migrantes en tránsito irregular por departamento.

▶▶▶▶ **Tabla 1.** Detecciones de migrantes en tránsito irregular por departamento. Periodo: enero - abril 2025.

Departamento	Total
Nariño	47.362
Chocó	7.287
Antioquia	3.001
Putumayo	1.396
Valle del Cauca	504
Norte de Santander	460
Santander	162
Bogotá, D.C.	155
La Guajira	108
San Andrés	17
Amazonas	6
Cesar	6



Departamento	Total
Bolívar	4
Caldas	1
<b>Total general</b>	<b>60.469</b>

**Fuente:** Migración Colombia - Sistema de Información para el Monitoreo de Fenómenos Migratorios (SIFM) - Subdirección de Verificación Migratoria.

Nariño representa casi 8 de cada 10 detecciones en tránsito irregular en el país. Esta cifra evidencia la importancia territorial de este departamento en los flujos migratorios irregulares históricos y en la actualidad. Esto se debe en gran parte a su posición fronteriza con Ecuador, específicamente en el municipio de Ipiales, uno de los principales puntos de ingreso y salida de migrantes hacia el sur o norte del continente.

La razón por la cual los migrantes irregulares están siendo detectados en Nariño, más que por Antioquia —como ocurría antes— obedece a varios factores geográficos, geopolíticos y de seguridad que han determinado las dinámicas de tránsito migratorio en Colombia, dando lugar al cambio de dirección del flujo migratorio, que ahora se dirige principalmente al sur del continente americano.

La ruta habitual para quienes viajan vía terrestre desde el sur implica ingresar por Ecuador hacia Ipiales (Nariño) y luego subir hacia el norte de Colombia; sin embargo, algunos migrantes están reconfigurando las rutas, intentando llegar al norte por vías alternas, buscando evitar los controles migratorios, lo que ha desviado estos flujos hacia zonas menos vigiladas, como los pasos fronterizos informales. A esto se suman los cambios en las políticas de asilo y acogida en los países de destino, y las medidas de regulación en los países de origen y tránsito.

La tabla 2 presenta los datos de detecciones de migrantes en tránsito irregular en Colombia durante el primer cuatrimestre de 2025, discriminadas según nacionalidad y comparadas con las cifras registradas en el mismo periodo de 2024. Estos datos permiten identificar las principales nacionalidades involucradas en los flujos migratorios irregulares a través del territorio colombiano, así como las variaciones interanuales que pueden estar asociadas a factores como cambios en las rutas migratorias, políticas migratorias regionales, condiciones socioeconómicas en los países de origen o restricciones impuestas por los países de destino.

El análisis de estos datos resulta clave para comprender la dinámica reciente de la migración en tránsito y anticipar posibles escenarios de movilidad humana en la región.

►►► **Tabla 2.** Detecciones de migrantes en tránsito irregular según nacionalidad. Periodo: primer cuatrimestre de 2024 y 2025.

Nacionalidad	Primer cuatrimestre 2024	Primer cuatrimestre 2025	Variación
Venezolana	107.484	57.216	-46,76%
Ecuatoriana	14.256	839	-94,11%
India	1.637	244	-85,09%
Nepalí	711	231	-67,51%
Iraní	187	219	17,11%
Peruana	1.424	201	-85,88%
Bangladeshí	1.939	171	-91,18%
Camerunesa	681	147	-78,41%
Vietnamita	1.075	138	-87,16%
Angoleña	1.528	122	-92,01%
Otros	29.786	941	-96,84%
<b>Total</b>	<b>160.708</b>	<b>60.469</b>	<b>-62,37%</b>

**Fuente:** Migración Colombia - Sistema de Información para el Monitoreo de Fenómenos Migratorios (SIFM) - Subdirección de Verificación Migratoria.

\*La variación promedio porcentual es una medida que indica cuánto ha cambiado la cifra en términos porcentuales durante el periodo referido.

Durante el primer cuatrimestre de 2025, en Colombia se registró una disminución del 62,37 % en el total de detecciones de migrantes en tránsito irregular, al pasar de 160.708 registros en 2024 a 60.469 en 2025. Esta tendencia descendente se observa prácticamente en todas las nacionalidades, lo que sugiere un cambio estructural en los flujos migratorios irregulares en el territorio nacional.

El caso más notable es el de la nacionalidad venezolana, que pese a seguir encabezando la lista con 57.216 detecciones, muestra una reducción del 46,76 %. Esta disminución puede explicarse por varios factores: el fortalecimiento del control en pasos fronterizos irregulares, el agotamiento del flujo inicial de venezolanos que huían del colapso socioeconómico, y un aumento de los retornos desde el norte debido a políticas migratorias más estrictas en países como Panamá, México y Estados Unidos (Guardian News and Media, 2025).

Las nacionalidades extracontinentales en tránsito irregular provenientes de países como India, Nepal, Bangladesh, Camerún, Vietnam y Angola registraron disminuciones drásticas superiores al 67 % y, en algunos casos,



mayores al 90 %. Esto sugiere una interrupción en las rutas tradicionales de migración en tránsito desde Suramérica hacia Norteamérica, particularmente la ruta terrestre que atraviesa Colombia y el Darién.

Sin embargo, una excepción a esta tendencia es Irán, que presenta un aumento del 17,11 % en las detecciones, pasando de 187 a 219 casos. Aunque el número es relativamente bajo, sugiere un posible cambio en las rutas de tránsito de iraníes hacia América del Norte. Reportes recientes indican que personas procedentes de Irán han intentado ingresar a Colombia con documentos falsificados (Blanquicet, 2025), presuntamente como parte de rutas que involucran a Brasil y a otros países como puntos de entrada a América Latina (Pannell, 2025). Este patrón puede reflejar tanto condiciones políticas represivas en el país de origen como el uso de redes de tráfico migratorio más sofisticadas.



### Características de la migración en tránsito irregular

La migración en tránsito irregular es un fenómeno global que plantea desafíos significativos tanto para los estados como para la comunidad internacional, especialmente, en ámbitos como los derechos humanos, la seguridad y la cooperación transnacional. Para enfrentar esta compleja realidad, se han implementado diversos instrumentos internacionales que establecen marcos legales, principios y mecanismos destinados a proteger a las personas migrantes y a fomentar la colaboración entre países.

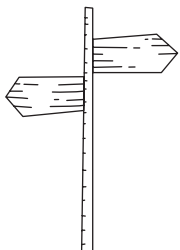
▶▶▶▶ **Tabla 3.** Instrumentos internacionales relacionados con la migración en tránsito irregular.

Instrumento	Participantes	Objetivos principales en materia de migración irregular
<b>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 (2000)</b>	Organización de las Naciones Unidas (ONU)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Constituye un instrumento jurídico clave para combatir las redes criminales que se lucran con la migración irregular.</li> <li>▶ Su propósito es establecer líneas de acción para prevenir y combatir el tráfico ilícito de migrantes, así como promover la cooperación entre los Estados, para proteger los derechos de los migrantes.</li> </ul>

Instrumento	Participantes	Objetivos principales en materia de migración irregular
<p><b>Marco de Acción Internacional para la Aplicación del Protocolo contra el Tráfico Ilícito de Migrantes</b></p>	<p>Organización de las Naciones Unidas (ONU)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Establece que los migrantes objeto de tráfico ilícito no serán rechazados por motivos de irregularidad, en lo que respecta a la permanencia o al empleo.</li> <li>▶ La coordinación y la cooperación a escala nacional exigen que las autoridades responsables en gestionar la migración irregular se involucren en el proceso de lucha contra el tráfico ilícito de migrantes.</li> <li>▶ Se reconoce la necesidad de cooperación respecto a las medidas fronterizas, en materia de capacitación, asistencia técnica y prevención.</li> </ul>
<p><b>Declaración de Nueva York para los Refugiados y los Migrantes (2016)</b></p>	<p>Organización de las Naciones Unidas (ONU)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Marca un cambio significativo en el enfoque internacional hacia la migración, incluyendo a quienes migran de forma irregular y en tránsito.</li> <li>▶ Reconoce la necesidad de proteger a todas las personas en movilidad, independientemente de su estatus legal.</li> <li>▶ Busca reducir la incidencia y los efectos de la migración irregular.</li> <li>▶ Hace énfasis en la protección de las personas migrantes en tránsito, especialmente mujeres, niños, personas con discapacidad y víctimas de violencia.</li> <li>▶ Promueve rutas migratorias seguras, ordenadas y regulares para reducir la necesidad de migración irregular.</li> </ul>



Instrumento	Participantes	Objetivos principales en materia de migración irregular
<p><b>Pacto Mundial sobre Migración (2018)</b></p>	<p>164 Estados Miembros de la Organización de las Naciones Unidas (ONU)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Aborda la migración irregular desde su origen, reconociendo factores como la pobreza, la violencia, la desigualdad y el cambio climático como detonantes del tránsito irregular.</li> <li>▶ Reconoce que los migrantes en tránsito son especialmente vulnerables a la violencia, la trata de personas, el abuso sexual, la explotación y la xenofobia.</li> <li>▶ Propone un enfoque integral para facilitar la migración segura, ordenada y regular, reduciendo la incidencia de la migración irregular y sus efectos negativos mediante la cooperación internacional.</li> <li>▶ Ratifica la necesidad de aumentar la cooperación internacional y regional con el fin de acelerar la implementación de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible en las zonas geográficas de donde sistemáticamente procede la migración irregular.</li> </ul>



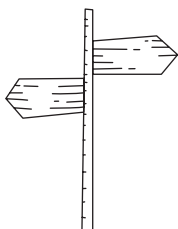


Instrumento	Participantes	Objetivos principales en materia de migración irregular
<b>Declaración de Los Ángeles (2022)</b>	Argentina, Barbados, Belice, Brasil, Canadá, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Estados Unidos, Guatemala, Haití, Honduras, Jamaica, México, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Guyana.	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ Reconoce el fenómeno de los flujos mixtos, es decir, incluye a personas con diversas necesidades: asilo, reunificación familiar, migración laboral, migración en tránsito, etc.</li><li>▶ Realiza un llamado a mejorar vías legales y seguras. Uno de los mayores factores que impulsa la migración en tránsito irregular es la ausencia de rutas migratorias regulares y accesibles.</li><li>▶ Promueve la protección durante el tránsito, el acceso a servicios básicos, protección internacional y procesos de identificación y derivación, especialmente para poblaciones vulnerables como niños, mujeres y LGBTIQ+.</li><li>▶ Reconoce que abordar la migración internacional irregular requiere un enfoque regional y cooperativo.</li></ul>
<b>Declaración de Quito sobre Movilidad Humana - Proceso de Quito (2018)</b>	Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, Guyana, México, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana y Uruguay.	<ul style="list-style-type: none"><li>▶ Reconoce el tránsito masivo de migrantes. En ese sentido, afirma que se debe trabajar de manera individual y cooperar, según cada país lo estime adecuado y oportuno, con la provisión de asistencia humanitaria y el acceso a mecanismos de permanencia regular, incluyendo la consideración de procesos de regularización migratoria y el combate a la trata de personas y al tráfico ilícito de migrantes.</li></ul>

Instrumento	Participantes	Objetivos principales en materia de migración irregular
<p><b>Declaración de Quito sobre Movilidad Humana - Proceso de Quito (2018)</b></p>	<p>Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, Guyana, México, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana y Uruguay.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Reconoce que un volumen considerable de migración pendular y en tránsito, requiere del apoyo y la cooperación regional para el fortalecimiento de medidas migratorias.</li> <li>▶ Promueve medidas para facilitar este tránsito de forma segura y documentada, lo que reduce la necesidad de rutas clandestinas y la dependencia de redes de tráfico.</li> <li>▶ Impulsa mecanismos regionales para compartir información, buenas prácticas y políticas migratorias coherentes, lo cual disminuye la fragmentación de respuestas que obligan a los migrantes a transitar irregularmente.</li> <li>▶ Promueve la protección de grupos vulnerables en tránsito, reconoce la situación de niños no acompañados, mujeres y víctimas de trata de personas, y fomenta la creación de corredores humanitarios, así como la asistencia en frontera.</li> <li>▶ Hace énfasis en el rechazo a la criminalización. Se basa en un enfoque humanitario y no punitivo, evitando criminalizar a quienes se ven forzados a migrar irregularmente.</li> </ul>

Instrumento	Participantes	Objetivos principales en materia de migración irregular
<p><b>Conferencia Regional sobre Migración (CRM)</b></p>	<p>Belice, Canadá, Costa Rica, El Salvador, Estados Unidos, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá y República Dominicana.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Reconoce que la mayoría de los flujos migratorios en la región son de carácter irregular y en tránsito, y que estos migrantes enfrentan: explotación por redes de tráfico ilícito, violaciones de derechos humanos en rutas de paso y obstáculos para el acceso a protección internacional.</li> <li>▶ Impulsa la cooperación regional para la atención en tránsito a través de protocolos regionales de atención a personas migrantes en tránsito, especialmente para niñez no acompañada, centros de atención migratoria y albergues transitorios humanitarios, con cooperación internacional, capacitación a funcionarios de frontera e identificación de víctimas de trata de personas o necesitados de protección internacional.</li> <li>▶ Busca prevenir el tráfico ilícito de migrantes y la trata de personas, e impulsa campañas de prevención para informar a las personas migrantes sobre los riesgos del tránsito irregular.</li> <li>▶ Trabaja para armonizar criterios de entrada, tránsito y regularización, con el objetivo de facilitar rutas seguras y legales, y reducir la presión sobre los canales irregulares.</li> </ul>

Instrumento	Participantes	Objetivos principales en materia de migración irregular
<p><b>Conferencia Suramericana sobre Migraciones – Plan Suramericano de Migraciones hacia la Integración 2035</b></p>	<p>Argentina, Estado Plurinacional de Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Paraguay, Perú, Surinam, Uruguay y República Bolivariana de Venezuela.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Propone la coordinación de rutas seguras para la migración en tránsito transfronterizo.</li> <li>▶ Promueve el fortalecimiento de la gobernanza, los marcos legales y las políticas migratorias fronterizas para el desarrollo, la integración y la protección de los derechos humanos de habitantes y residentes fronterizos, incluyendo la migración en tránsito y de retorno.</li> <li>▶ El plan propone ampliar y armonizar mecanismos de documentación, visado y regularización migratoria, para evitar que las personas deban transitar irregularmente.</li> <li>▶ Reconoce que las personas en tránsito son especialmente vulnerables y llama a los Estados a garantizar el acceso a asistencia humanitaria, mecanismos de identificación y atención diferenciada (niñez, mujeres, víctimas de trata de personas), así como a protección en puntos de frontera.</li> <li>▶ Fomenta la armonización de políticas migratorias y busca evitar que las diferencias normativas entre países lleven a los migrantes a usar rutas irregulares.</li> </ul>



Instrumento	Participantes	Objetivos principales en materia de migración irregular
<p><b>Conferencia Suramericana sobre Migraciones – Plan Suramericano de Migraciones hacia la Integración 2035</b></p>	<p>Argentina, Estado Plurinacional de Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Paraguay, Perú, Surinam, Uruguay y República Bolivariana de Venezuela.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Incentiva la adopción de estándares mínimos de regularización, documentación y atención, con el fin de reducir los vacíos legales que pueden producir migración irregular.</li> <li>▶ Ratifica que la migración irregular no debe ser tratada como delito, sino como una situación administrativa que debe resolverse con respeto a la dignidad humana.</li> <li>▶ Llama a no penalizar a las personas por su condición migratoria, especialmente si están en tránsito hacia otro país.</li> </ul>

**Fuente:** Migración Colombia - Grupo de Estudios Migratorios y Estadística (GEME).



## Corredores migratorios en Colombia

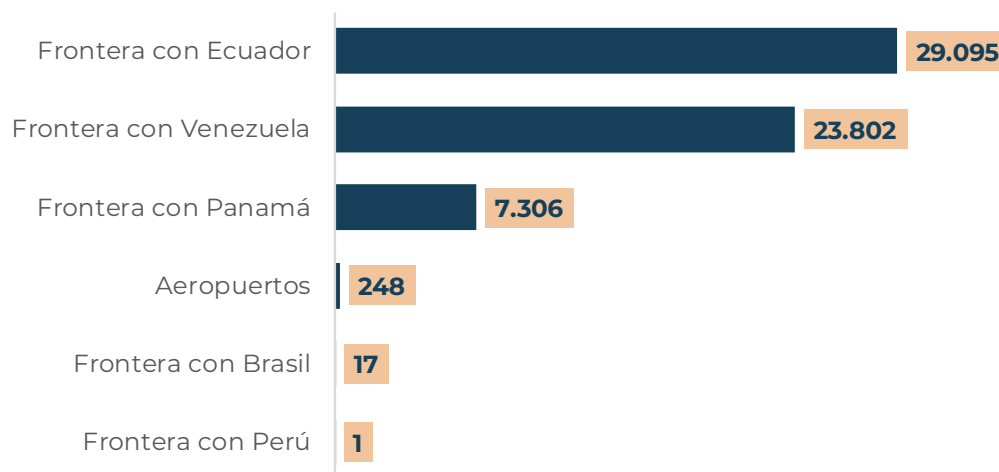
Los corredores migratorios son rutas o trayectos que siguen los migrantes para trasladarse desde sus países de origen hacia un destino determinado, pasando muchas veces por varios países de tránsito donde confluyen diversos factores geográficos, históricos, sociales y políticos. En muchos casos, estas rutas se consolidan debido a redes familiares o comunitarias previamente establecidas, así como por la existencia de servicios, infraestructuras o dinámicas sociales que facilitan el tránsito migratorio. No obstante, también pueden estar marcadas por la irregularidad, la vulnerabilidad y la falta de protección, lo que expone a los migrantes a riesgos como la trata de personas, el tráfico de migrantes, dinámicas de violencia, explotación, condiciones climáticas extremas, o el acceso limitado a servicios básicos.

Los datos evidencian que el tránsito irregular de migrantes en Colombia durante los primeros cuatro meses de 2025 se concentra principalmente



en dos corredores fronterizos clave: la frontera sur con Ecuador (48,12 % del total de detecciones) y la frontera oriental con Venezuela (39,36 %). En conjunto, estas dos fronteras representan el 87,48 % del total de detecciones registradas. Por su parte, la frontera con Panamá, tradicionalmente un punto de salida, muestra una proporción menor (12,08 %) y acoge la reciente dinámica del flujo inverso, mientras que el resto de las zonas de ingreso —aeropuertos y fronteras con Perú y Brasil— presentan cifras marginales.

▶▶▶▶ **Gráfica 3.** Detecciones de migrantes en tránsito irregular, según la frontera o lugar de ingreso a Colombia. Periodo: enero-abril 2025.



**Fuente:** Migración Colombia - Sistema de Información para el Monitoreo de Fenómenos Migratorios (SIFM)- Subdirección de Verificación Migratoria.

El aumento en las detecciones de migrantes en la frontera con Ecuador y la disminución en la frontera con Panamá se atribuyen a las estrictas restricciones y controles migratorios que limitan el ingreso de personas en situación irregular. Asimismo, la ausencia de rutas seguras y los riesgos de violencia y explotación en las zonas de tránsito han llevado a que muchos migrantes opten por devolverse o que sean objeto de medidas administrativas como la expulsión o deportación en terceros destinos.



### Corredor migratorio por la frontera entre Colombia y Panamá

La frontera entre Colombia y Panamá se ubica en el extremo sureste de Panamá y el extremo noreste de Colombia. Esta línea fronteriza se extiende por aproximadamente 266 kilómetros, atravesando una de las regiones



más biodiversas, remotas y difíciles del continente americano. La frontera en su estado actual está demarcada por el Tratado Vélez-Victoria de 1924.

Geográficamente, es una zona densa caracterizada por la selva tropical que forma parte de la provincia panameña del Darién y del departamento colombiano del Chocó. Es una región montañosa y accidentada que carece de carreteras internacionales, con colinas, ríos caudalosos y pantanos.



El clima de esta zona, generalmente, es tropical húmedo, con altas temperaturas y precipitaciones intensas durante la mayor parte del año. Su biodiversidad es hogar de numerosas especies de flora y fauna, muchas de ellas endémicas, lo que ha llevado a la protección de grandes áreas en parques nacionales como el Parque Nacional Darién en Panamá y el Parque Nacional Los Katíos en Colombia. La accesibilidad es extremadamente limitada; no hay carreteras que conecten ambos países por tierra a través de esta región. El tránsito se realiza a pie o por vía fluvial, lo que la hace muy peligrosa.

En cuanto a los departamentos que limitan con la frontera panameña desde el lado colombiano, el departamento del Chocó es el único que limita directamente con Panamá. Sin embargo, aunque la frontera internacional entre Colombia y Panamá está ubicada en el departamento del Chocó, específicamente en su franja norte —que colinda con la provincia panameña del Darién—, el departamento de Antioquia está muy cercano geográficamente y juega un papel importante en el contexto migratorio y territorial de la región, porque comparte límites con municipios fronterizos del Chocó como Acandí y Unguía. Algunos municipios antioqueños como Murindó, Vigía del Fuerte y Turbo están en la región del Urabá, y son puntos estratégicos para el tránsito de personas y mercancías hacia la frontera panameña.

Otros municipios antioqueños como Turbo y Necoclí son claves para la llegada o embarque de migrantes hacia Centroamérica. Estos municipios se encuentran en la zona del Darién, y son puntos claves tanto por su ubicación geográfica como por su relevancia en los flujos migratorios. Algunos pasos irregulares utilizados por migrantes para cruzar la frontera se encuentran en zonas rurales o selváticas de estos municipios, especialmente en los alrededores de Acandí y Unguía.



Desde el lado panameño, la única provincia que limita directamente con Colombia es la Provincia de Darién, que se ubica en el extremo oriental de Panamá y limita directamente con el departamento del Chocó en Colombia. Esta provincia posee población dispersa, con presencia importante de comunidades indígenas como los Emberá, Wounaan y Kuna. La frontera está controlada por las autoridades migratorias y de seguridad del país, que operan en coordinación con organismos internacionales como ACNUR, OIM y diversas organizaciones humanitarias.

De esta manera, el corredor migratorio por la frontera entre Colombia y Panamá es uno de los más complejos de América Latina, no solo porque



El corredor migratorio en la frontera entre Colombia y Panamá es uno de los más complejos de América Latina.

representa una barrera natural debido a sus características geográficas, sino también porque es considerado uno de los tramos con mayor relevancia en los movimientos migratorios regionales, y una de las zonas más peligrosas para los migrantes que buscan llegar desde Suramérica (especialmente Venezuela, Ecuador y Colombia) hacia América del Norte. A pesar de las dificultades identificadas en esta ruta, miles de personas han usado este corredor como paso obligado en su camino hacia América del Norte y ahora en sentido inverso. Por lo tanto, la comprensión de estos corredores es clave para diseñar políticas públicas más humanas, seguras y coordinadas entre los países involucrados.

Esta frontera también representa un desafío importante para la gestión regional de la migración, pues combina aspectos de seguridad nacional, protección de derechos humanos y cooperación internacional. La falta de rutas legales y seguras obliga a muchas personas a tomar este camino sumamente riesgoso, lo que ha generado una creciente preocupación a nivel continental.

En cuanto a la presencia de Migración Colombia por este corredor, el despliegue institucional se da a través de la Regional Antioquia - Chocó, en sus Centros Facilitadores de Servicios Migratorios en Medellín (Antioquia) y en Quibdó (Chocó). También están disponibles en Antioquia los Puestos de Control Migratorio Aéreo Aeropuerto José María Córdova y Aeropuerto

Enrique Olaya Herrera, los Puestos de Control Migratorio Marítimo en Turbo (Antioquia), Capurganá (Chocó), Juradó (Chocó) y Bahía Solano (Chocó), así como el Puesto de Verificación Migratoria en Necoclí (Antioquia).

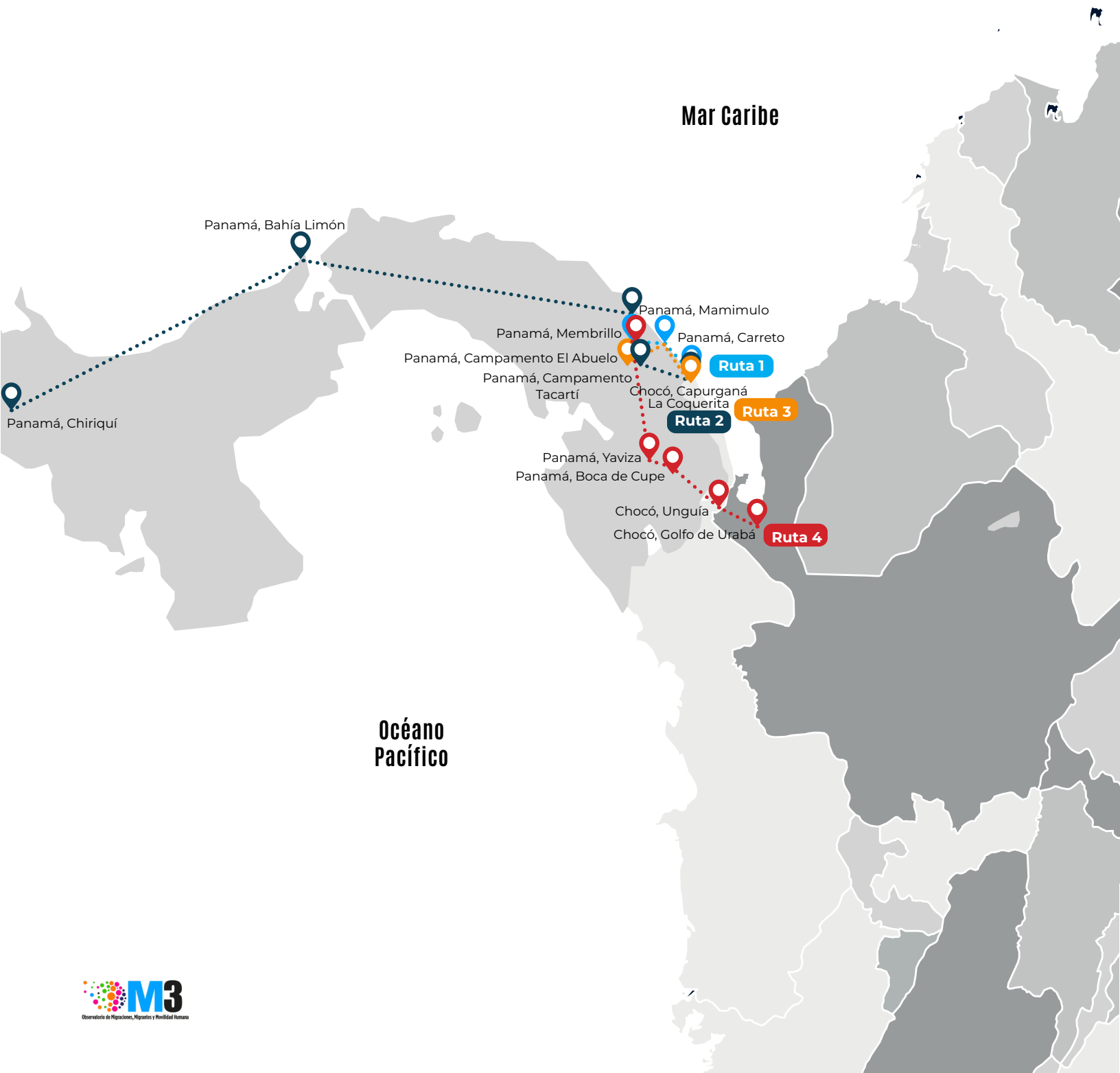
Las rutas en el corredor migratorio en la frontera entre Colombia y Panamá que se documentan a continuación, son el resultado de un proceso de revisión de diferentes redes sociales, reportes periodísticos, experiencias migratorias relatadas por los migrantes y del ejercicio misional de Migración Colombia en la Regional Antioquia - Chocó, sin embargo, es importante mencionar que pueden variar o combinarse dependiendo del contexto geográfico, político, social e institucional.

▶▶▶▶ **Tabla 4.** Rutas migratorias en la frontera entre Colombia y Panamá.

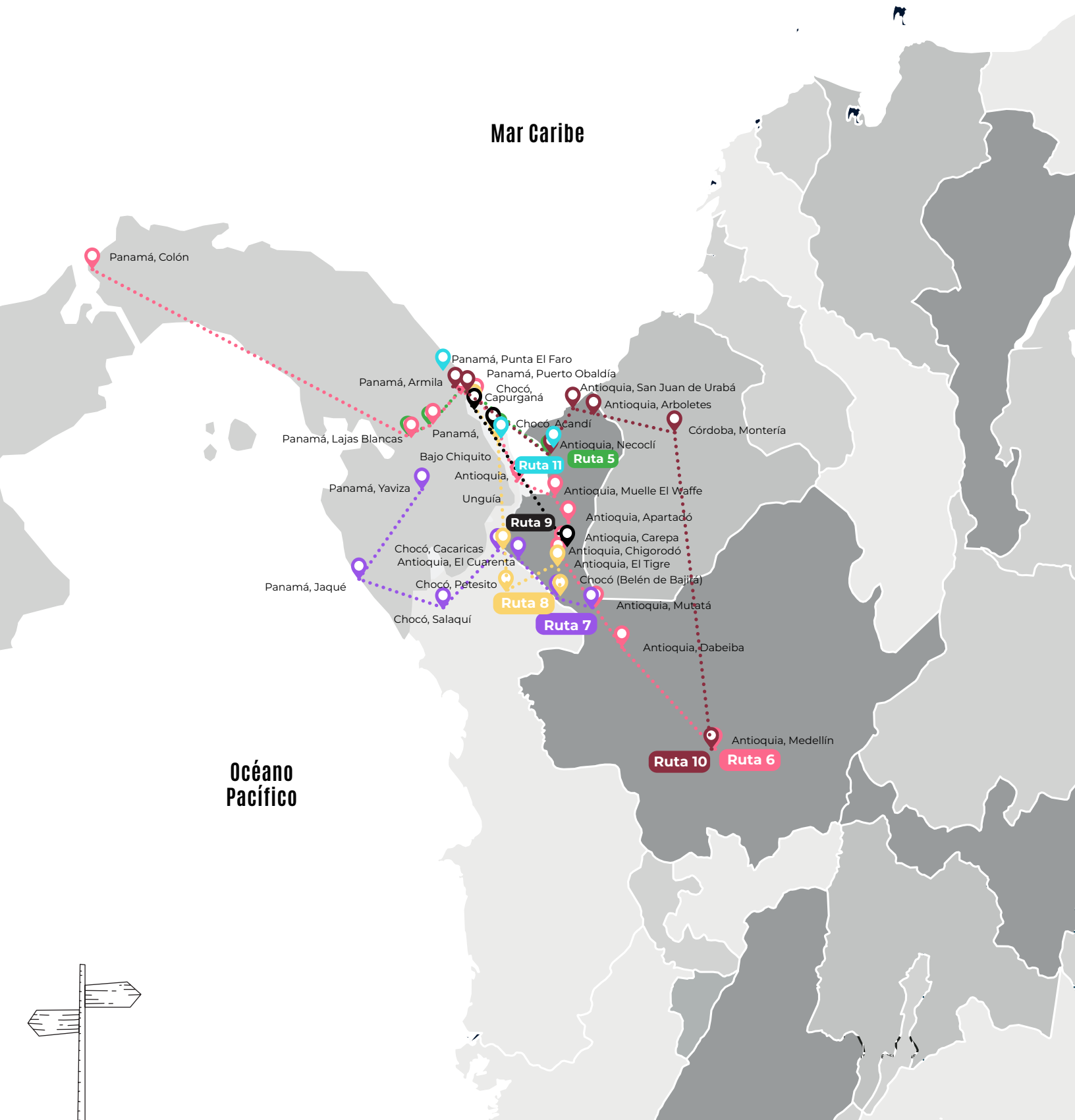
Rutas	
1.	Chocó (Capurganá, La Coquerita) - Panamá (Carreto, Canaán Membrillo).
2.	Chocó (Capurganá) - Panamá (Carreto o Bahía Caledonia, campamento Dos Bocas Tacartí, Mamimulo, Bahía Limón, Chiriquí).
3.	Chocó (Capurganá) - Panamá (Carreto, Loma de las Mellas, Loma de la Llorona, Loma de la Muerte, Loma El Mirador, campamento El Abuelo).
4.	Chocó (Unguía, Golfo de Urabá -resguardos indígenas de la comunidad Guna Dule-) Panamá (Boca de Cupe, Yaviza, Canaán Membrillo).
5.	Antioquia (Necoclí) o Chocó (Acandí) - Panamá (Puerto Obaldía, Armila, Come Gallina, Bajo Chiquito, Lajas Blancas).
6.	Antioquia (Medellín, Dabeiba, Mutatá, Chigorodó, Carepa, Apartadó, Turbo, Muelle El Waffe o El Gran Pescador), Chocó (Unguía, Acandí, Capurganá) - Panamá (Puerto Obaldía, Cartí, Ciudad de Panamá o Colón).
7.	Antioquia (Mutatá, Caucheras), Chocó (Belén de Bajirá), Antioquia (El Cuarenta), Chocó (Cacaricas, Salaquí) - Panamá (Jaqué - Provincia de Darién, Puerto Piña o Yaviza).
8.	Antioquia (Belén de Bajirá, El Tigre, Chigorodó) - Chocó (Petesito, río Atrato, Cacaricas, río León, Acandí, Capurganá).
9.	Antioquia (Carepa, embarcadero de Zungo, río León, río Atrato), Chocó (Acandí, Sapzurro, Cabo Tiburón) - Panamá (Playa La Miel, Puerto Obaldía, Armila).
10.	Antioquia (Medellín), Córdoba (Montería), Antioquia (Arboletes, San Juan de Urabá, Necoclí) - Chocó (Capurganá o Sapzurro).
11.	Antioquia (El Totumo, Necoclí), Golfo de Urabá (Cabo Caribaná y Cabo Tiburón) - Panamá (playa La Miel, Punta El Faro).

**Fuente:** Migración Colombia - Grupo de Estudios Migratorios y Estadística (GEME).

\*Las rutas caracterizadas en los diferentes corredores migratorios son solamente indicativas y las mismas pueden variar por cambios en las modalidades de transporte, condiciones climáticas y otros factores.



\*Las rutas caracterizadas en los diferentes corredores migratorios son solamente indicativas y las mismas pueden variar por cambios en las modalidades de transporte, condiciones climáticas y otros factores.



► **1. Ruta Chocó (Capurganá) - Panamá (Carreto - Canaán Membrillo)**

La ruta desde Capurganá en el departamento del Chocó atraviesa la playa La Coquerita, en Colombia, combinando trayectos marítimos y terrestres hasta la Bahía Carreto, ubicada en la comarca Guna Yala en la parte oriental de Panamá, para luego dirigirse a Canaán Membrillo, una comunidad indígena ubicada en la Provincia de Darién clave en el camino hacia la estación de San Vicente en territorio panameño.

► **2. Ruta Chocó (Capurganá) - Panamá (Chiriquí)**

En esta ruta vía marítima, los migrantes toman lanchas desde Capurganá, en Colombia, hasta Carreto o Bahía Caledonia, en Panamá. De Carreto se dirigen al campamento Dos Bocas Tacartí en una caminata que puede durar varios días, dependiendo del ritmo del grupo y las condiciones del terreno a través de la selva. Luego, continúan vía marítima hacia Mamimulo o Bahía Limón, enfrentando diversos desafíos según las condiciones del clima y el terreno para luego dirigirse hacia la provincia Chiriquí en la frontera con Costa Rica.

► **3. Ruta Chocó (Capurganá) - Panamá (campamento El Abuelo)**

Esta ruta es una de las más peligrosas y difíciles del Darién. Los migrantes desde Carreto, en Panamá, atraviesan montañas empinadas, ríos caudalosos y selvas densas, enfrentando condiciones extremas de humedad, calor y agotamiento físico. A lo largo del camino existen puntos conocidos como Loma de Las Mellas, Loma de la Llorona, Loma de la Muerte, Loma El Mirador y campamento El Abuelo, que sirven como referencias para los migrantes y, en algunos casos, como lugares de descanso o refugio temporal.

La travesía puede durar entre 3 y 15 días, dependiendo de la condición física de las personas migrantes y de las condiciones climáticas y de seguridad en la zona; durante el recorrido, enfrentan múltiples riesgos, incluyendo accidentes por caídas, enfermedades tropicales, deshidratación, desnutrición, entre otros.

► **4. Ruta Chocó (Unguía) - Panamá (Canaán Membrillo)**

Los migrantes que optan por esta ruta fluvial a través del río Tuira, atraviesan Boca de Cupe, un corregimiento en el distrito de Pinogana,

provincia de Darién, Panamá; el territorio desde este corregimiento hasta Yaviza es habitado por comunidades indígenas Guna Dule, quienes históricamente han sido guardianes de la región del Darién.

Desde Boca de Cupe hasta Yaviza, el recorrido generalmente se realiza a pie, cruzando áreas de selva densa y montañas. Yaviza es un corregimiento ubicado en el distrito de Pinogana en la provincia de Darién, en Panamá, a unos 97 kilómetros de la frontera con Colombia, en este territorio la Ruta Panamericana se interrumpe. La duración del trayecto hasta Canaán Membrillo varía, pero puede tomar entre 5 y 10 días, dependiendo de las condiciones climáticas y la salud de los migrantes.

► **5. Antioquia (Necoclí) o Chocó (Acandí) - Panamá (Puerto Obaldía, Armila, Come Gallina, Bajo Chiquito, Lajas Blancas)**

Los migrantes parten desde Necoclí o Acandí, en Colombia, donde se embarcan en lanchas hacia el Golfo de Urabá. Una vez en el Darién, uno de los puntos de llegada en Panamá es Puerto Obaldía, establecido como un corregimiento de la comarca indígena panameña de Guna Yala, ubicado en la frontera con Colombia. A 4 kilómetros al norte de Puerto Obaldía se encuentra Armila, un pequeño pueblo habitado por comunidades indígenas de Panamá. Después, la ruta continúa hasta Come Gallina, donde generalmente se toma una primera piragua hasta la comunidad indígena de Bajo Chiquito, para luego dirigirse a Lajas Blancas, un corregimiento de la comarca indígena panameña de Emberá-Wounaan, ubicada en la ribera del río Chucunaque.

► **6. Antioquia (Medellín, Dabeiba, Mutatá, Chigorodó, Carepa, Apartadó, Turbo, Muelle el Waffe o El Gran Pescador), Chocó (Unguía, Acandí, Capurganá) - Panamá (Puerto Obaldía, Cartí, Ciudad de Panamá o Colón)**

A través del corredor migratorio interno en Colombia los migrantes se movilizan hacia Panamá desde ciudades como Medellín, Dabeiba, Mutatá, Chigorodó, Carepa, Apartadó o Turbo. Una vez en Turbo se movilizan hacia el Muelle El Waffe o El Gran Pescador, terminales informales desde donde se embarcan en lanchas, cruzando por vía marítima hacia zonas del Chocó, principalmente Unguía, Acandí y Capurganá.

Desde Capurganá o Acandí, los migrantes ingresan a la selva del Darién a pie, en condiciones extremadamente difíciles. Los puntos de paso comunes en este tramo selvático son: Puerto Obaldía, Gardi Sugdub, también escrito Cartí Sugtupu, una isla en el archipiélago de San Blas, en la comarca indígena panameña de Guna Yala, para dirigirse luego a Colón, capital de la provincia panameña de Colón, ubicada en la costa caribeña de Panamá, o a la Ciudad de Panamá, capital de la República de Panamá.

► **7. Antioquia (Mutatá, Caucheras), Chocó (Belén de Bajirá), Antioquia (El Cuarenta), Chocó (Cacaricas, Salaquí) - Panamá (Jaqué, Provincia de Darién, Puerto Piña o Yaviza)**

La ruta desde Antioquia (Mutatá, Caucheras), en el Urabá antioqueño, incorpora territorios de conexión para llegar a Belén de Bajirá, municipio colombiano del departamento del Chocó. La zona limítrofe entre Antioquia y Chocó, en la cuenca del río Atrato, se ha convertido en zona de tránsito clave por bordear el Darién hacia la zona panameña. Desde estos puntos, los migrantes se desplazan por caminos rurales y veredas hacia el corregimiento de Jaqué, ubicado en la provincia de Darién, Panamá. Desde Jaqué se trasladan en piraguas hasta Puerto Piña, punto de salida hacia el interior de Panamá y luego, desde Puerto Piña, continúan su viaje hacia Yaviza, donde se encuentran con otras rutas migratorias y acceden a transporte hacia el norte del país.

► **8. Antioquia (Belén de Bajirá, El Tigre, Chigorodó) - Chocó (Petesito, río Atrato, Cacaricas, río León, Acandí, Capurganá)**

Como principales puntos de salida, los migrantes se movilizan por el corredor interno en Colombia a través de Belén de Bajirá, El Tigre y Chigorodó. Estas zonas se encuentran en la región de Urabá, que cuenta con acceso a rutas terrestres y fluviales que conectan con Petesito, Chocó, una aldea en La Unión, localidad de Riosucio. Luego, vía fluvial por el río Atrato, uno de los ríos más caudalosos de Colombia, que recorre de sur a norte el departamento del Chocó, se conecta la ruta desde pueblos ribereños como Yuto, Beté, Lloró, Quibdó, Vigía del Fuerte, entre otros, navegando en lanchas hacia zonas más remotas. Este río permite el acceso hacia el corazón selvático del Chocó, incluyendo la zona de Cacaricas, una zona de humedales y selva espesa entre el río Atrato y la serranía del Darién, habitada históricamente por comunidades afrodescendientes y campesinas. Luego, desde Acandí o Capurganá los migrantes abordan embarcaciones vía marítima que los llevan hacia el Darién en Panamá.



► **9. Antioquia (Carepa, embarcadero de Zungo, río León, río Atrato) - Chocó (Acandí, Sapzurro, Cabo Tiburón) - Panamá (playa La Miel, Puerto Obaldía, Armila)**

Carepa, en Antioquia, es un punto de partida frecuente para los migrantes en Colombia. Desde allí, se movilizan por medios de transporte informal como buses, motos o mototaxis hacia zonas rurales y fluviales, hasta llegar al embarcadero de Zungo, un pequeño puerto sobre el río León. Este río, navegable en embarcaciones pequeñas, conecta con el río Atrato, uno de los principales afluentes que desemboca en el Caribe colombiano. En Acandí, Chocó, los migrantes continúan su travesía caminando o en lancha hasta Sapzurro, la última población colombiana antes de cruzar la frontera. Desde Sapzurro se accede a pie, por distintos senderos, a Cabo Tiburón, una frontera natural entre Colombia y Panamá. Al cruzarla, se llega a la primera playa panameña, La Miel, muy cercana a Puerto Obaldía, desde donde se puede continuar hacia Armila, en territorio panameño.

► **10. Antioquia (Medellín, Tarazá), Córdoba (Montería), Antioquia (Arboletes, San Juan de Urabá, Necoclí) - Chocó (Capurganá o Sapzurro)**

La ciudad de Medellín, capital de Antioquia, es un punto de encuentro y organización para muchos migrantes que llegan desde el sur del país o desde otros países de Suramérica. Desde allí, se trasladan hacia el norte del país por carretera para atravesar Tarazá, Antioquia, y luego Montería, Córdoba, y continuar hacia la región del Urabá antioqueño, pasando por municipios como Arboletes y San Juan de Urabá, hasta llegar a Necoclí, uno de los principales puntos de tránsito migratorio en la región. En Necoclí, los migrantes permanecen temporalmente mientras organizan su paso en lancha hacia Capurganá o Sapzurro, en el departamento del Chocó. Este trayecto marítimo por el Golfo de Urabá puede durar entre 2 y 3 horas y representa la antesala al cruce a pie por la selva del Darién hacia Panamá.

► **11. Antioquia (El Totumo, Necoclí), Golfo de Urabá (Cabo Caribaná y Cabo Tiburón) - Panamá (playa La Miel, Punta El Faro)**

Esta ruta migratoria de salida desde Colombia parte desde El Totumo, un centro poblado de Necoclí que se encuentra aproximadamente a 13 kilómetros de la cabecera municipal y a 370 kilómetros de Medellín (capital del departamento antioqueño).

Desde esta zona los migrantes cruzan en lancha por el Golfo de Urabá, pasando por puntos clave como Cabo Caribaná, que es el nombre que se utiliza para la zona fronteriza entre Panamá y Colombia en el mar Caribe. La región incluye el Golfo de Urabá y el cabo Tiburón, que marca el inicio de la frontera entre ambos países, desembarcando en zonas como la playa La Miel y Punta El Faro. Estas playas son puntos de entrada y tránsito en la costa caribeña panameña, desde donde los migrantes continúan su camino hacia el interior de Panamá y luego hacia Costa Rica y otros países centroamericanos.

Para la vigencia 2025, con corte a abril, se registraron 7.306 detecciones de tránsito irregular por el corredor migratorio en la frontera entre Colombia y Panamá. Este corredor se caracteriza por la modalidad de tránsito marítimo, que se concentró en el corregimiento de Capurganá, en el municipio de Acandí, con 7.281 de las detecciones totales, lo cual equivale al 99,66 %, relacionadas principalmente con el tránsito del flujo migratorio inverso. En contraste, otros territorios como Necoclí y Bahía Solano reportaron solo 19 y 6 detecciones respectivamente, lo que evidencia que Acandí es la principal ruta marítima utilizada por migrantes irregulares hacia la frontera con Panamá.

▶▶▶ **Tabla 5.** Detecciones de migrantes en tránsito irregular por el corredor migratorio de la frontera entre Colombia y Panamá. Periodo 2025 (corte a abril).

Detecciones	Total
Acandí	7.281*
Bahía Solano	6
Necoclí	19*
<b>Total general</b>	<b>7.306</b>

**Fuente:** Migración Colombia - Sistema de Información para el Monitoreo de Fenómenos Migratorios (SIFM), Subdirección de Verificación Migratoria.

\*Las detecciones de migrantes en tránsito irregular en Acandí y Necoclí corresponden a flujo migratorio inverso desde la frontera con Panamá.

Si se realiza el análisis del corredor migratorio en la frontera entre Colombia y Panamá, vinculando al departamento de Antioquia como territorio de conexión, se observa que se registraron 10.288 detecciones de migrantes en tránsito irregular; de estas, 601 se registraron en Turbo y 82 en el Puesto de Control Migratorio Aéreo (PCMA) del aeropuerto José María Córdova, lo que sugiere que el flujo aéreo es limitado, en comparación con los corredores marítimos. Este patrón evidencia que la principal ruta de ingreso es vía marítima por Acandí, mientras que la salida hacia Panamá se concentra principalmente en Necoclí y Turbo.

▶▶▶▶ **Tabla 6.** Detecciones de migrantes en tránsito irregular por el corredor migratorio entre Colombia y Panamá, incluyendo el corredor de conexión desde Antioquia. Periodo 2025 (corte a abril).

Lugar de detección	Total
Acandí	7.281
Necoclí	2.318 *
Turbo	601
PCMA - Aeropuerto José María Córdova	82
Bahía Solano	6
<b>Total general</b>	<b>10.288</b>

**Fuente:** Migración Colombia - Sistema de Información para el Monitoreo de Fenómenos Migratorios (SIFM) -Subdirección de Verificación Migratoria.

\*Las detecciones de ingresos en tránsito irregular por Necoclí, incluyendo el corredor de conexión desde Antioquia, vincula ingresos por diferentes fronteras (Panamá, Ecuador, Venezuela, Brasil y Perú).



## Corredor migratorio aéreo desde Colombia

### Corredor aéreo Bogotá, Medellín, Cali o Cartagena - San Andrés

El corredor aéreo Bogotá, Medellín, Cali o Cartagena - San Andrés es una ruta doméstica en Colombia que conecta con la isla de San Andrés, ubicada en el mar Caribe. Este vuelo tiene una duración aproximada de dos horas y media, es operada por varias aerolíneas comerciales, y se caracteriza por ser muy transitada tanto por turistas nacionales e internacionales como por residentes de la isla.

Aunque inicialmente se pensó que San Andrés era solo un lugar de escala, se ha convertido en un punto de tránsito clave para migrantes en tránsito irregular de diversas nacionalidades, de países como India, Marruecos, Venezuela, Vietnam, China, Uzbekistán, entre otros. Estos migrantes eligen esta ruta para evitar el peligroso paso por la selva del Darién, optando por un viaje más rápido y menos riesgoso hacia Nicaragua. La ruta también puede transitarse desde Medellín, Cali o Cartagena, en donde se toman vuelos oficiales a San Andrés, y posteriormente, se embarca vía marítima hacia Nicaragua.

De un total de 17 detecciones registradas en San Andrés entre enero y abril de 2025, el 70,59 % (12 detecciones) se registraron en enero, el 23,53 % (4

detecciones) en febrero, y el 5,88 % (1 detección) en abril; en marzo no se registraron detecciones. Según la nacionalidad, India y Vietnam suman 14 detecciones para el periodo de análisis, representando cada una el 41,18 % del total, mientras que Venezuela representa el 11,76 % (2 detecciones) y Marruecos el 5,88 % (1 detección).

▶▶▶ **Tabla 7.** Detecciones de migrantes en tránsito irregular en el Archipiélago de San Andrés. Periodo 2025 (corte a abril).

Nacionalidad	Enero	Marzo	Febrero	Abril	Total
India	3		4		7
Marruecos				1	1
Venezuela	2				2
Vietnam	7				7
<b>Total</b>	<b>12</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>17</b>

**Fuente:** Migración Colombia - Sistema de Información para el Monitoreo de Fenómenos Migratorios (SIFM) – Subdirección de Verificación Migratoria.

### Corredor aéreo Bogotá, Medellín - Nicaragua

El corredor aéreo Bogotá, Medellín - Nicaragua se ha convertido en una ruta clave para migrantes que buscan llegar a Estados Unidos, especialmente desde 2021 cuando el gobierno nicaragüense flexibilizó las políticas migratorias, permitiendo la entrada sin visa a ciudadanos de diversas nacionalidades. Esta flexibilización ha convertido a Nicaragua en un “puente aéreo” para la migración irregular de personas provenientes de África, Asia, el Caribe y América Latina, que llegan a Nicaragua como punto de tránsito hacia el norte.

Desde Bogotá, los migrantes pueden tomar vuelos con una o dos escalas hacia Managua, la capital nicaragüense; aerolíneas como Avianca, Copa Airlines y Spirit Airlines ofrecen estas rutas, con precios que varían según la temporada y la antelación de la compra. Una vez en Nicaragua, los migrantes continúan su viaje por tierra hacia Honduras, Guatemala y México, con destino final a Estados Unidos.

### Corredor aéreo Bogotá – Panamá

El corredor migratorio aéreo Bogotá - Panamá se consolidó como una ruta clave en el tránsito de migrantes, tanto regulares como irregulares, que se desplazan desde Suramérica, el Caribe, Asia y África hacia América del Norte. Aunque muchos utilizan vuelos comerciales con documentación legal, una parte significativa lo hace con intención de seguir su trayecto



de forma irregular a través del Darién, utilizando Bogotá como punto de conexión aérea hacia Panamá.

Sin embargo, desde 2024 Panamá ha incrementado los controles y repatriaciones, en coordinación con Estados Unidos, en el marco de un acuerdo migratorio suscrito entre ambos países que busca restringir el flujo migratorio irregular que atraviesa la selva del Darién.



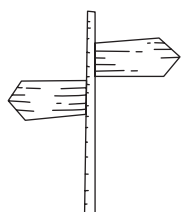
### Corredor migratorio extracontinental

El corredor migratorio extracontinental se refiere a las rutas y procesos migratorios que conectan regiones geográficas de distintos continentes, donde personas de Asia, África u otras zonas buscan llegar a América Latina para, en su mayoría, continuar hacia el norte en busca de mejores condiciones de vida, empleo o seguridad.

Este fenómeno representa una dinámica migratoria relativamente nueva y en crecimiento, que desafía las rutas tradicionales y que genera nuevas complejidades en términos sociales, económicos y políticos para los países de tránsito y destino. A través de este corredor, migrantes de países como Afganistán, Pakistán, India, Bangladesh y Nepal, entre otros, cruzan grandes distancias, superando múltiples obstáculos, para llegar principalmente a ciudades como São Paulo, en Brasil, o avanzar hacia países de América Central y Norteamérica, abriendo un capítulo importante en la historia contemporánea de las movilidades humanas.

Para caracterizar las rutas extracontinentales de migración en tránsito irregular, se relacionan a continuación los niveles de riesgo de estas rutas migratorias, los factores que influyen en estos niveles de riesgo, la complejidad del trayecto (determinada por la duración y el monitoreo), y el grado de dificultad logística (transporte, alimentación, geografía, seguridad, etc.) que implica recorrer la ruta desde el país de origen hasta el destino final, en este caso, Colombia o América del Norte.

El nivel de riesgo en el contexto de las rutas migratorias se refiere a la probabilidad de enfrentar peligros o circunstancias adversas durante el tránsito, y a la gravedad de las mismas, desde el país de origen hasta el destino final. Estos riesgos pueden afectar la seguridad física, legal y emocional de los migrantes, y están determinados por factores relacionados con las condiciones del trayecto, la legalidad del tránsito y la presencia de actores ilícitos.



▶▶▶▶ **Tabla 8.** Clasificación general del nivel de riesgo en las rutas migratorias.

Nivel de riesgo	Características
<b>Bajo</b>	Rutas con tránsito legal o semilegal, países con controles migratorios claros, trayectos cortos, buenas condiciones de operación logística (modos de transporte, alojamiento, alimentación, etc.) que pueden ser proporcionados por los mismos migrantes o por otros actores.
<b>Moderado</b>	Rutas con algunas irregularidades, varias escalas, tránsito por países con controles variables, posibles riesgos de violencia o explotación.
<b>Alto</b>	Rutas con múltiples escalas y pasos por países con controles migratorios débiles, riesgo de detención o deportación, presencia de actores ilícitos, condiciones geográficas riesgosas.
<b>Muy alto</b>	Rutas clandestinas con tránsito ilegal, presencia frecuente de violencia, trata de personas, tráfico de migrantes, explotación y cruces de zonas geográficas extremas o peligrosas.

**Fuente:** Migración Colombia - Grupo de Estudios Migratorios y Estadística (GEME).

Las rutas migratorias pueden ser altamente riesgosas debido a diversos factores como la violencia, la inseguridad y la presencia de redes criminales, que exponen a los migrantes a agresiones, trata de personas, tráfico o secuestros. También influye la ausencia de controles migratorios, así como las difíciles condiciones geográficas (selvas, desiertos, mares) que amenazan la vida. Además, la duración del trayecto, la falta de redes de apoyo y la escasa disponibilidad de agua, alimentos y atención médica aumentan la vulnerabilidad de quienes migran. Estos elementos combinados hacen que muchas rutas representen un alto riesgo para la integridad y la seguridad de los migrantes.



▶▶▶▶ **Tabla 9.** Factores que influyen en el nivel de riesgo de las rutas migratorias.

Factor	Descripción
<b>Violencia y seguridad</b>	Riesgo de agresiones, explotación, secuestros, trata de personas o violencia en rutas y fronteras.
<b>Control migratorio e incumplimiento de los requisitos migratorios</b>	Posibilidad de detección, deportación o sanciones administrativas por incumplimiento en los requisitos migratorios o uso de documentos fraudulentos.
<b>Condiciones geográficas</b>	Tránsito por zonas peligrosas o inhóspitas (selvas, desiertos, mares, etc.) que pueden poner en riesgo la vida.
<b>Duración y complejidad</b>	Trayectos largos y con múltiples escalas que incrementan la exposición a riesgos.
<b>Apoyo o ausencia de redes</b>	Ausencia de redes de apoyo y la dependencia de redes criminales aumenta la vulnerabilidad.
<b>Factores sanitarios y logísticos</b>	Falta de acceso a alimentación, agua, atención médica o refugio durante el tránsito.

**Fuente:** Migración Colombia - Grupo de Estudios Migratorios y Estadística (GEME).

Ahora bien, en el contexto migratorio, especialmente en rutas irregulares o mixtas (que combinan trayectos de rutas regulares con irregulares), el uso de “hubs aéreos” se refiere a la utilización estratégica de aeropuertos internacionales clave como puntos de conexión, tránsito o entrada a rutas que conectan continentes (Asia, África, Europa) con América Latina, principalmente hacia Colombia, Ecuador, Panamá y, en última instancia, Norteamérica.

Un “hub aéreo” o centro de conexión, es un aeropuerto internacional con alta conectividad global que sirve como escala o punto de transferencia en una ruta aérea. En las rutas migratorias, se convierte en una pieza clave del trayecto, ya que facilita el movimiento entre regiones del mundo y permite dispersar los controles migratorios, fragmentar la ruta y camuflar los patrones de tránsito irregular.

▶▶▶▶ **Tabla 10.** Funciones de los “hubs aéreos” en las rutas migratorias.

Función	Descripción
<b>Conectar regiones distantes</b>	Permiten pasar de Asia o África a América Latina en múltiples tramos sin vuelos directos.
<b>Fragmentar la ruta</b>	Dispersan el trayecto para evitar detecciones tempranas o sospechas.
<b>Facilitar el ingreso regular de manera parcial</b>	Los migrantes pueden usar el hub con documentos regulares (una visa válida o exención de visado) como parte del trayecto, para avanzar posteriormente en trayectos irregulares.
<b>Aprovechar políticas laxas</b>	Algunos hubs están en países con controles migratorios débiles o con circunstancias políticas favorables.
<b>Servir como punto de reclutamiento</b>	En ciertos hubs operan redes de tráfico o de “coyotaje” que ofrecen tramos siguientes del viaje.

**Fuente:** Migración Colombia - Grupo de Estudios Migratorios y Estadística (GEME).

## Rutas migratorias desde África

Uno de los fenómenos más complejos y menos visibilizados es el de las rutas migratorias que conectan el continente africano con Colombia, las cuales implican trayectos largos, peligrosos y marcados por múltiples vulnerabilidades. Los migrantes provenientes de países como Angola, Camerún, Somalia, Ghana, República Democrática del Congo, Nigeria, Togo, entre otros, emprenden travesías que incluyen escalas en el norte de África, Medio Oriente y América Latina, con el objetivo de llegar a países como Estados Unidos o Canadá. Colombia aparece en estas rutas como un punto estratégico de tránsito.

Muchos migrantes africanos inician su viaje por vía aérea o marítima hacia el norte de África —especialmente Marruecos, Argelia y Egipto—, desde donde intentan acceder a Europa o embarcarse hacia América Latina a través de vuelos con escalas. Algunos logran llegar directamente a Brasil o Ecuador, países que históricamente han tenido políticas de

visado más flexibles. Desde allí, comienza un trayecto por tierra que atraviesa varios países de América del Sur, con destino final en América del Norte. En Colombia, los migrantes transitan principalmente por la región del Darién. Estas rutas muestran un patrón complejo y multidesfina que combina el uso de hubs y vuelos internacionales, conexiones en países latinoamericanos y tránsito terrestre o aéreo en Colombia.

▶▶▶▶ **Tabla 11.** Rutas de migrantes en tránsito irregular desde África.

Ruta	Características	Nivel de riesgo	Complejidad del trayecto	Hubs de Conexión Aéreos
1. África Austral / Occidental, Sudáfrica (Johannesburgo, Aeropuerto O.R. Tambo) o Ciudad del Cabo. → Brasil (São Paulo o Río de Janeiro) → Ecuador (Quito y Guayaquil) / Venezuela → Colombia	▶ Ruta relativamente directa; se apoya en el acceso abierto o poco controlado entre países vecinos.	Medio	Medio	São Paulo, Quito.
	▶ Ruta clásica desde el sur de África. Brasil es puerta de entrada por su conectividad y políticas migratorias flexibles.			
	▶ Ecuador y Venezuela como puntos de paso hacia Colombia.			
	▶ Entrada por Brasil, luego tránsito hacia Ecuador o Venezuela para finalmente llegar a Colombia.			
	▶ Ingreso hacia Colombia por vía aérea o terrestre.			
	▶ Uso frecuente de visas turísticas.			
	▶ Menor visibilidad oficial, lo que puede facilitar el tránsito irregular.			

Ruta	Características	Nivel de riesgo	Complejidad del trayecto	Hubs de Conexión Aéreos
2. África Occidental y Central (Nigeria, Senegal, Guinea, Mauritania y Sudáfrica) → Emiratos Árabes Unidos (Dubái) → Rusia (Moscú) → Cuba (La Habana) → Ecuador (Quito) → Colombia	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Ruta extensa y compleja que atraviesa diferentes continentes (Asia, Europa y América), con múltiples escalas o trasbordos.</li> <li>▶ Utiliza países con bajos controles migratorios.</li> <li>▶ Muestra uso sofisticado de rutas internacionales por redes de tráfico de personas.</li> <li>▶ Uso frecuente de documentación alterada.</li> <li>▶ Es una ruta costosa, con alta exposición a detenciones o visados denegados.</li> <li>▶ Es usada mayoritariamente por migrantes con capacidad adquisitiva.</li> <li>▶ Dificultad de rastreo por la variedad de escalas.</li> </ul>	Alto	Muy alta	Moscú, La Habana.
3. África Oriental y Subsahariana (Nigeria, Somalia, Sudán, Eritrea o Etiopía) → Emiratos Árabes Unidos (Dubái) → Irán (Teherán) → Venezuela (Caracas) / Ecuador (Guayaquil) → Colombia	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Ruta con escalas en países aliados políticamente, con visados flexibles, utilizada por redes organizadas de trata de personas y tráfico de migrantes.</li> <li>▶ Fuerte uso de redes de "coyotaje".</li> <li>▶ Se apoya en relaciones diplomáticas entre ciertos países que facilitan visados.</li> </ul>	Alto	Alta	Teherán, Caracas / Guayaquil.



Ruta	Características	Nivel de riesgo	Complejidad del trayecto	Hubs de Conexión Aéreos
3. África Oriental y Subsahariana (Nigeria, Somalia, Sudán, Eritrea o Etiopía) → Emiratos Árabes Unidos (Dubái) → Irán (Teherán) → Venezuela (Caracas) / Ecuador (Guayaquil) → Colombia	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Ruta que pasa por Oriente Medio y América Latina; movimiento entre países vecinos para llegar a Colombia.</li> <li>▶ Conexión Irán - Venezuela usada como vía discreta.</li> <li>▶ Potencial de tránsito irregular entre Venezuela y Colombia sin registro regular.</li> <li>▶ Alto nivel de anonimato y falta de controles efectivos.</li> </ul>	Alto	Alta	Teherán, Caracas / Guayaquil.
4. África Oriental u Occidental (Nigeria, Etiopía, Sudán, Senegal y Ghana) → Dubái → Brasil (São Paulo) → Perú (Lima) → Ecuador (Quito) → Colombia	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Ruta aérea con varias escalas y puntos intermedios con menor exposición a controles migratorios en América Latina.</li> <li>▶ Larga duración, pero menos riesgosa que otras.</li> <li>▶ Alternativa más discreta y económicamente más viable.</li> <li>▶ Uso de vuelos regulares.</li> <li>▶ El riesgo en cada frontera aumenta por volumen de control migratorio.</li> <li>▶ Ecuador y Perú permiten ingresar con visado más flexible.</li> <li>▶ Tramo final comúnmente por tierra.</li> </ul>	Medio	Media	São Paulo, Quito.

Ruta	Características	Nivel de riesgo	Complejidad del trayecto	Hubs de Conexión Aéreos
5. África Occidental (Guinea, Senegal, Mauritania, Sierra Leona y Nigeria) → Turquía (Estambul o Ankara) → Colombia (Bogotá) → Nicaragua (Managua) → El Salvador	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Ruta que cruza el Atlántico hacia Turquía, y luego América Latina con varios países de tránsito.</li> <li>▶ Es una alternativa que evita el Darién, cruzando Centroamérica directamente, aunque el ingreso inicial es por Colombia.</li> <li>▶ Colombia es un destino intermedio para continuar por rutas terrestres.</li> <li>▶ Aprovecha la conectividad Turquía - Colombia.</li> <li>▶ Involucra países centroamericanos conocidos por su papel en el tránsito migratorio hacia EE. UU.</li> <li>▶ Paso terrestre desde Nicaragua hacia El Salvador y México.</li> <li>▶ Uso de Turquía como hub aéreo para migrantes de África occidental.</li> </ul>	Medio -alto	Media	Estambul y Managua.

**Fuente:** Migración Colombia - Grupo de Estudios Migratorios y Estadística (GEME).

Las rutas descritas evidencian una creciente y compleja red de tránsito desde África hacia América Latina, con Colombia como punto clave de destino o redistribución. Entre enero y abril de 2025, se detectaron 8.973 migrantes africanos en tránsito irregular, provenientes de al menos 23 países del continente. Angola lideró con 2.015 personas, representando el 22,46 % del total, seguida por Camerún (14,74 %), Somalia (10,57 %), Ghana (7,47 %) y la República del Congo (5,37 %). Estos cinco países concentraron el 60,60 % de todas las detecciones, evidenciando una fuerte concentración en ciertas nacionalidades, principalmente del África Subsahariana. Otros países con cifras relevantes incluyen Nigeria (4,96 %) y Etiopía (4,45 %).



En contraste, naciones como Marruecos, Egipto, Sudáfrica y Yibuti reportaron detecciones inferiores al 1 % cada una. El patrón general revela que la mayoría de las detecciones provienen de países afectados por conflictos, pobreza o inestabilidad, y podría reflejar rutas migratorias activas hacia América a través de Centroamérica, principalmente con destino final en Norteamérica.

▶▶▶▶ **Tabla 12.** Detecciones de migrantes en tránsito irregular, continente africano. Periodo 2025 (corte a abril).

<b>País de procedencia</b>	<b>Total</b>
Angola	2.015
Camerún	1.323
Somalia	948
Ghana	670
República del Congo	482
Nigeria	445
Togo	431
Etiopía	399
Burkina Faso	327
Eritrea	250
Sudán	219
Guinea	194
Benín	155
Malí	150
Sierra Leona	124
Marruecos	106
Kenia	83
Egipto	79
Sudáfrica	70
Gambia	62
Yibuti	51
República Democrática del Congo	46
Otros	344
<b>Total</b>	<b>8.973</b>

**Fuente:** . Migración Colombia - Grupo de Estudios Migratorios y Estadística (GEME).

En su mayoría, estas rutas parten de países africanos —especialmente del oeste del continente— y se apoyan en hubs estratégicos como Dubái, Turquía, Moscú y São Paulo, que funcionan como nodos de conexión aérea o zonas con menor control migratorio.

Los trayectos migratorios incluyen múltiples escalas, muchas veces en países con vínculos geopolíticos flexibles o políticas migratorias menos estrictas, como Venezuela, Irán y Cuba. Las rutas también revelan un patrón de entrada a Suramérica por Brasil, Ecuador, Perú o Venezuela, desde donde se continúa hacia Colombia, y, en algunos casos, hacia países de América Central como El Salvador o Nicaragua.

Los trayectos largos, indirectos y multiescalonados son característicos de redes que buscan evadir controles y dificultar la trazabilidad, lo que puede ser indicativo de migración irregular, trata de personas o tráfico ilícito, pues se utilizan corredores donde la vigilancia es más laxa o fácil de eludir. En conjunto, estos movimientos reflejan una geopolítica del tránsito irregular que aprovecha la fragmentación en los sistemas de control internacional y la cooperación limitada entre países.

### **Rutas desde Asia a Colombia**

En el contexto de la movilidad humana global, Asia representa una de las regiones con mayor volumen de migración internacional. Aunque tradicionalmente los destinos preferidos han sido países como Estados Unidos, Canadá o Australia, en los últimos años se ha observado un creciente flujo de personas asiáticas que atraviesan América Latina, incluyendo a Colombia, como parte de rutas hacia América del Norte o, en menor medida, como destino temporal o definitivo.

Colombia se ha convertido en un país de tránsito para migrantes provenientes de países como India, Bangladesh, Nepal, Pakistán, Sri Lanka, Afganistán e incluso China, quienes viajan a través de redes complejas que combinan trayectos aéreos y terrestres.

Las rutas migratorias irregulares desde Asia a Colombia son parte de un fenómeno creciente de movilidad transcontinental impulsado por múltiples factores estructurales: conflictos armados, crisis económicas, persecución política y religiosa, además del endurecimiento de las políticas migratorias en países de destino como Estados Unidos. Ante la falta de canales seguros y regulares, miles de personas provenientes del sur y sudeste asiático recurren a rutas irregulares para alcanzar



América Latina, especialmente con el objetivo de atravesar el continente hasta llegar a Norteamérica.

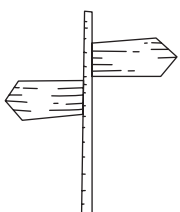
Colombia se ha convertido en uno de los principales países de tránsito en este recorrido, debido a su ubicación estratégica y conexión directa con la peligrosa selva del Darién, la puerta de entrada a Centroamérica. De forma similar a lo que ocurre con las rutas africanas, las rutas desde Asia involucran múltiples escalas intercontinentales y un ingreso a América Latina principalmente por Ecuador o Brasil, con Colombia como destino final o de tránsito.

▶▶▶▶ **Tabla 13.** Rutas de migrantes en tránsito irregular desde Asia.

Ruta	Características	Riesgos / Implicaciones	Complejidad del Trayecto	Hubs de Conexión Aéreos
1. China (Fuzhou, Guangzhou o Shanghái) → Países Bajos (Ámsterdam, Holanda) → Quito (Ecuador) → Colombia	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Uso de rutas aéreas internacionales con escalas en Europa y América Latina.</li> <li>▶ Mayor control migratorio en Europa.</li> <li>▶ Uso común de corredores aéreos establecidos.</li> </ul>	Medio	Moderada	Ámsterdam, Quito.
2. China (Pekín, Shanghái - Pudong, Guangzhou Baiyun) → Roma (Italia) → Ecuador (Quito, Rumichaca) → Colombia (Ipiales)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Generalmente la ruta es regular en su inicio mediante visado Schengen (turismo, negocios o tránsito), pero en algunos trayectos puede hacer uso de documentación fraudulenta.</li> </ul>	Medio	Moderada	Roma, Quito.

Ruta	Características	Riesgos / Implicaciones	Complejidad del Trayecto	Hubs de Conexión Aéreos
2. China (Pekín, Shanghái - Pudong, Guangzhou Baiyun) → Roma (Italia) → Ecuador (Quito, Rumichaca) → Colombia (Ipiales)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Variante con escala en Italia, antes de llegar a Ecuador y Colombia. Italia es parte del espacio Schengen, lo que permite cierta libertad de movimiento dentro de Europa.</li> <li>▶ Similar a la ruta 1, pero con escala distinta en la Unión Europea. Italia puede tener controles migratorios menos estrictos que los Países Bajos, lo que facilita el tránsito.</li> <li>▶ Existen comunidades chinas establecidas en ciudades como Prato o Milán, lo que puede facilitar apoyo logístico (alimentación, transporte, etc.).</li> <li>▶ Desde Italia, algunos migrantes pueden comprar pasajes aéreos para continuar hacia Latinoamérica.</li> </ul>	Medio	Moderada	Roma, Quito.
3. Bangladesh (Daca) → Emiratos Árabes (Dubái) → Rusia (Moscú) → Cuba (La Habana) → Panamá	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Es una ruta extensa, compleja e intercontinental con múltiples escalas.</li> </ul>	Alto	Muy alta	Dubái, Moscú, La Habana, Panamá.

Ruta	Características	Riesgos / Implicaciones	Complejidad del Trayecto	Hubs de Conexión Aéreos
(Ciudad de Panamá) → Ecuador (Quito) → Colombia (Ipiales)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Utiliza países con políticas migratorias más flexibles (Rusia, Cuba, Panamá); registros de casos de tráfico, trata de migrantes y redes criminales.</li> <li>▶ Condiciones de vulnerabilidad para migrantes.</li> </ul>	Alto	Muy alta	Dubái, Moscú, La Habana, Panamá.
4. Nepal (Katmandú) → India (Nueva Delhi) → Emiratos Árabes (Dubái) → Brasil (São Paulo) → Perú (Lima) → Ecuador (Quito) → Colombia (Bogotá)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Ruta con múltiples escalas y hubs aéreos en Asia y América Latina, antes de llegar a Colombia.</li> <li>▶ Uso estratégico de aeropuertos internacionales.</li> </ul>	Medio-alto	Muy alta	Dubái, São Paulo, Lima.
5. Bangladesh → Dubái (Emiratos Árabes) → São Paulo (Brasil), Lima (Perú), Quito (Ecuador) → Bogotá (Colombia)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Sustituye Nepal por Bangladesh, manteniendo lógica intercontinental.</li> <li>▶ Variante de la ruta 4 con punto de origen distinto.</li> <li>▶ Riesgos asociados a múltiples escalas.</li> </ul>	Medio-alto	Muy alta	Dubái, São Paulo, Lima.



Ruta	Características	Riesgos / Implicaciones	Complejidad del Trayecto	Hubs de Conexión Aéreos
<p>6. Asia (Afganistán, Bangladesh, India, Nepal y Pakistán)</p> <p>→ Brasil (São Paulo)</p> <p>→ Colombia</p> <p>→ México</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Los migrantes salen principalmente de países del sur de Asia, como Afganistán, Bangladesh, India, Nepal y Pakistán.</li> <li>▶ Es una ruta amplia y macrorregional que conecta a varios países asiáticos con Brasil, y luego con América del Norte vía Colombia, México y EE. UU.</li> <li>▶ Muestra un patrón de tránsito y conexión desde Asia hasta América Latina, y luego al norte (México); es común la migración irregular y de redes organizadas.</li> <li>▶ Brasil funciona como una especie de “puente” o primer destino en la región.</li> </ul>	Alto	Moderada	São Paulo, Colombia.

**Fuente:** Migración Colombia - Grupo de Estudios Migratorios y Estadística (GEME).

Las rutas analizadas evidencian una estrategia sofisticada en el tránsito de migrantes irregulares desde Asia (especialmente de países como China, Bangladesh, Nepal, India y Pakistán) hacia Colombia, utilizando una red de conexiones aéreas que combinan escalas en Europa, Medio Oriente y América Latina, combinadas con movimientos terrestres.

Esta complejidad parece responder no solo a razones geográficas, sino también a la búsqueda de vulnerabilidades en los controles migratorios y aduaneros. Dubái, por ejemplo, funciona como un punto central por su rol como hub internacional con regulaciones menos estrictas de tránsito, mientras que ciudades como Moscú, La Habana y Panamá pueden facilitar

el paso con escaso intercambio de datos migratorios. América Latina aparece como una región clave de ingreso al continente, con países como Ecuador, Perú y Brasil actuando como puntos de entrada antes de llegar a Colombia.

El uso reiterado de Colombia como destino o nodo final sugiere su importancia como centro de recepción, redistribución o consolidación de flujos, en los que pueden involucrarse también dinámicas de migración irregular, trata de personas y tráfico de migrantes. Estas rutas no solo reflejan una geografía del tránsito, sino también una geopolítica del acceso, donde cada escala es seleccionada estratégicamente para evitar controles estrictos y maximizar el anonimato o la eficiencia operativa.

▶▶▶▶ **Tabla 14.** Detecciones de migrantes en tránsito irregular, continente asiático. Periodo 2025 (corte a abril).

País de procedencia	Total
China	14.238
India	4.531
Bangladesh	2.517
Afganistán	2.395
Nepal	1.506
Vietnam	1.373
Pakistán	776
Irán	444
Sri Lanka	288
Kirguistán	103
Siria	94
Yemen	63
Arabia Saudita	53
Jordania	42
Mongolia	36
Líbano	35
Indonesia	34
Uzbekistán	34
Malasia	22
Kazajistán	19
Armenia	17

País de procedencia	Total
Iraq	17
Turquía	14
Otros	35
<b>Total</b>	<b>28.686</b>

**Fuente:** Migración Colombia - Grupo de Estudios Migratorios y Estadística (GEME).

Entre enero y abril de 2025 se detectaron 28.686 migrantes asiáticos en tránsito irregular, provenientes de al menos 23 países. China encabezó el número de detecciones con 14.238 personas, lo que representa el 49,63 % del total, seguida por India con 4.531 (15,80 %), Bangladesh con 2.517 (8,77 %), Afganistán con 2.395 (8,35 %) y Nepal con 1.506 (5,25 %). Estas cinco nacionalidades concentraron el 87,80 % de todas las detecciones, lo que indica una fuerte concentración en unos pocos países, principalmente del sur y este de Asia.

El 12,2 % restante se reparte entre otros países asiáticos con cifras menores, como Vietnam (4,79 %), Pakistán (2,71 %), Irán (1,55 %) y Sri Lanka (1,00 %). Las nacionalidades con menos de 100 casos —como Siria, Yemen, Mongolia o Turquía— representan menos del 0,5 % cada una. La presencia de migrantes de Asia Central y Medio Oriente es marginal. Estos datos reflejan flujos migratorios marcados por contextos de alta presión demográfica, crisis políticas o económicas, y rutas irregulares consolidadas hacia América.



## Conclusiones

La migración irregular en tránsito es un fenómeno creciente y complejo en América Latina, con Colombia como país estratégico en estas dinámicas. En las últimas décadas, se ha evidenciado un aumento en los flujos migratorios, no solo provenientes de países vecinos, sino también de regiones como Asia y África, que utilizan a América Latina como corredor hacia otros destinos, lo que genera múltiples desafíos en seguridad, derechos humanos y gobernanza migratoria.

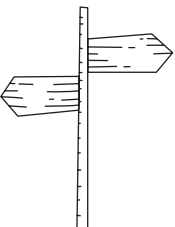
Ante este escenario, es indispensable que los países de origen, tránsito y destino fortalezcan la cooperación regional y desarrollen políticas públicas integrales que prioricen la protección de los derechos humanos de los migrantes. La articulación de esfuerzos conjuntos y el intercambio de información son fundamentales para responder eficazmente a las complejas realidades de la migración en tránsito irregular.

En ese sentido, se subraya la importancia de caracterizar detalladamente las rutas migratorias para entender el fenómeno y diseñar intervenciones basadas en evidencia y con un enfoque humanitario. Solo una mirada regional, cooperativa y centrada en las personas permitirá abordar los desafíos de manera efectiva y priorizando la dignidad humana.

Entre enero y abril de 2025 se registró una reducción significativa del 62,4 % en las detecciones de migración irregular en comparación con el mismo periodo de 2024. Esta caída está vinculada con políticas migratorias más restrictivas, como controles fronterizos reforzados, mayor presencia militar y policial, y exigencia de visas para nacionales de países con altos niveles de migración irregular.

No obstante, estas medidas implementadas para la contención, plantean dudas sobre sus impactos humanitarios y su sostenibilidad. La experiencia indica que el endurecimiento de controles no elimina la migración irregular, sino que la desplaza hacia rutas más peligrosas, incrementando los riesgos a los que se enfrentan los migrantes.

Es fundamental promover un enfoque equilibrado que combine control y seguridad con protección y respeto a los derechos humanos. La cooperación regional, la atención a las causas estructurales de la migración y la creación de vías seguras y regulares son pilares esenciales para una estrategia efectiva frente a la migración irregular.



Los corredores migratorios, como las fronteras de Colombia con Ecuador, Venezuela y Panamá, son claves en la dinámica del tránsito migratorio irregular. En particular, el corredor Colombia-Panamá, a través del Darién, es una ruta compleja y peligrosa que pone en evidencia la necesidad urgente de cooperación binacional, mejora en la atención humanitaria y fortalecimiento institucional.

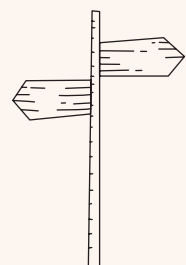
Los corredores aéreos desde Colombia hacia destinos en Centroamérica y el Caribe, como Bogotá-San Andrés-Nicaragua y Bogotá-Managua, muestran la diversidad y sofisticación de las rutas migratorias actuales. Estas rutas reflejan una migración que busca evitar peligros terrestres y aprovechar flexibilizaciones migratorias, pero que también requiere una gestión integral que combine seguridad y derechos humanos.

Finalmente, la migración irregular extracontinental, con flujos desde Asia y África hacia América Latina, representa una nueva dimensión del fenómeno migratorio, con rutas complejas y riesgosas que exigen respuestas coordinadas a nivel nacional, regional e internacional. Colombia, como nodo estratégico, enfrenta grandes retos para garantizar un tránsito seguro, ordenado y digno, que tenga en cuenta la multicausalidad de la migración irregular, y que a la vez garantice la dignidad de las personas migrantes.



## Referencias

- Blanquicet, J. A. (2025, 10 de enero). ¿Por qué querían ingresar a Colombia iraníes con pasaportes falsos?. El Tiempo. <https://www.eltiempo.com/justicia/delitos/por-que-querian-ingresar-a-colombia-iranies-con-pasaportes-falsos-3416582>
- Grados Córdoba, M. (2025, 20 de febrero). EEUU y México refuerzan patrullas fronterizas conjuntas en un esfuerzo por frenar la migración ilegal. Infobae. <https://www.infobae.com/estados-unidos/2025/02/20/eeuu-y-mexico-refuerzan-patrullas-fronterizas-conjuntas-en-un-esfuerzo-por-frenar-la-migracion-ilegal/>
- Guardian News and Media. (2025, 26 de marzo). “They tricked us”: Migrants who braved the Darién Gap forced home by Trump deal. The Guardian. <https://www.theguardian.com/us-news/2025/mar/26/families-darien-gap-immigration>
- Migración Colombia. (2025, 15 de abril). Migrantes irregulares en tránsito: corte 15 de abril. <https://www.migracioncolombia.gov.co/publicaciones-migracion-colombia/migrantes-irregulares-en-transito-corte-15-de-abril>
- Pannell, A. (2025, 22 de enero). Iranian citizens denied entry to Colombia for using false or suspicious identification: Colombian migration. Latin America Reports. <https://latinamericareports.com/iranian-citizens-denied-entry-to-colombia-for-using-false-or-suspicious-identification/7108/>





**Observatorio de Migraciones, Migrantes y Movilidad Humana**

---

Su opinión es muy valiosa para nosotros. Envíe sus comentarios  
o sugerencias sobre los productos del Observatorio al correo:  
**[observatorio.om3@migracioncolombia.gov.co](mailto:observatorio.om3@migracioncolombia.gov.co)**