

Migrar en el siglo XXI Conflictos, políticas y derechos



COLECCIÓN BECAS DE INVESTIGACIÓN

 **CLACSO**

Migrar en el siglo XXI

Los trabajos que integran este libro fueron sometidos a una evaluación por pares.

Migrar en el siglo XXI : conflictos, políticas y derechos /
Guillermo Antonio Navarro Alvarado ... [et al.] ; prólogo de
Claudia Pedone ; Leonardo Cavalcanti ; Luis Bonilla- Molina.
- 1a ed. - Ciudad Autónoma de Buenos Aires : CLACSO, 2023.
Libro digital, PDF - (Becas de investigación)
Archivo Digital: descarga y online
ISBN 978-987-813-575-5
1. Migración. 2. América Latina. I. Navarro Alvarado, Guillermo
Antonio. II. Pedone, Claudia, prolog. III. Cavalcanti,
Leonardo, prolog. IV. Bonilla-Molina, Luis, prolog.
CDD 304.809

Otros descriptores asignados por CLACSO:
Migración / Movilidad / Derechos / Política / Latinoamérica
/ Caribe

Diseño de tapa: Dominique Cortondo Arias
Corrección: Rosario Sofía
Maquetado: Paula D'Amico

COLECCIÓN BECAS DE INVESTIGACIÓN

Migrar en el siglo XXI

Conflictos, políticas y derechos



CLACSO

Consejo Latinoamericano
de Ciencias Sociales

Conselho Latino-americano
de Ciências Sociais

COLECCIÓN **BECAS DE INVESTIGACIÓN**

Pablo Vommaro - Director de la colección

CLACSO Secretaría Ejecutiva

Karina Batthyány - Directora Ejecutiva

María Fernanda Pampín - Directora Editorial

Pablo Vommaro - Director de Investigación

Equipo Editorial

Lucas Sablich - Coordinador Editorial

Solange Victory y Marcela Alemandi - Producción Editorial

Equipo de Investigación

Cecilia Gofman, Marta Paredes, Natalia Gianatelli, Rodolfo Gómez, Sofía Torres, Teresa Arteaga, y Ulises Rubinschik



Librería

Latinoamericana
y Caribeña de
Ciencias Sociales

CONOCIMIENTO ABIERTO, CONOCIMIENTO LIBRE

Los libros de CLACSO pueden descargarse libremente en formato digital o adquirirse en versión impresa desde cualquier lugar del mundo ingresando a www.clacso.org.ar/libreria-latinoamericana

Migrar en el siglo XXI. Conflictos, políticas y derechos (Buenos Aires: CLACSO, septiembre de 2023).

ISBN 978-987-813-575-5



CC BY-NC-ND 4.0

La responsabilidad por las opiniones expresadas en los libros, artículos, estudios y otras colaboraciones incumbe exclusivamente a los autores firmantes, y su publicación no necesariamente refleja los puntos de vista de la Secretaría Ejecutiva de CLACSO.

CLACSO

Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales - Conselho Latino-americano de Ciências Sociais

Estados Unidos 1168 | C1023AAB Ciudad de Buenos Aires | Argentina

Tel [54 11] 4304 9145 | Fax [54 11] 4305 0875 | clacso@clacsoinst.edu.ar | www.clacso.org



Este material/producción ha sido financiado por la Agencia Sueca de Cooperación Internacional para el Desarrollo, Asdi. La responsabilidad del contenido recae enteramente sobre el creador. Asdi no comparte necesariamente las opiniones e interpretaciones expresadas.

Índice

| | |
|---|-----|
| Agradecimientos | 7 |
| Prólogo..... | 9 |
| <i>Claudia Pedone, Leonardo Cavalcanti y Luis Bonilla-Molina</i> | |
| Etnografía multisituada de los tránsitos migratorios africanos por Costa Rica en 2022..... | 17 |
| <i>Guillermo A. Navarro Alvarado, Juliana Gil Ortiz y Joel Oviedo Segura</i> | |
| Procesos migratorios de territorios en disputa. Huellas de tránsito y resistencia en Centroamérica entre 2016 y 2022 | 73 |
| <i>Loraine Morales Pino y Guillermo Alberto Aguilar Solís</i> | |
| Análisis de los efectos de la pandemia COVID-19 en el restablecimiento de los derechos sociales y económicos de comunidades desplazadas por el conflicto armado colombiano..... | 111 |
| <i>Laura Babilonia, Virginia Martínez, Jairo Rodríguez y Camilo Rey</i> | |
| Movimientos de migración y políticas de movilidad en el espacio sudamericano. La producción de Bolivia como “zona precaria de tránsito” | 185 |
| <i>Valentina Biondini, Eduardo Domenech, Alfonso Hinojosa y Ruby Peñaranda Espinosa</i> | |
| Migración forzada de mujeres trans: salud mental y necesidades de protección | 249 |
| <i>Larissa Jeannette Brioso Díaz, Lidia María Menjívar Soriano y Fátima Aracely Morales López</i> | |

| | |
|--|-----|
| Costos e implicaciones económicas y sociales de la migración fallida. La población retornada en los departamentos de Huehuetenango, Quiché y San Marcos, Guatemala | 313 |
| <i>Rosa Nohemí Gómez Osorio y Rocío Elizabeth Maldonado Tomás</i> | |
| Sobre los autores y autoras..... | 377 |

Movimientos de migración y políticas de movilidad en el espacio sudamericano

La producción de Bolivia como “zona precaria de tránsito”

Valentina Biondini, Eduardo Domenech,
Alfonso Hinojosa y Ruby Peñaranda Espinosa

En las últimas dos décadas, la llamada “migración en tránsito” se ha convertido en objeto de enorme interés y disputas en el campo político y ha adquirido una gran relevancia en los estudios de migración y fronteras en distintas partes del mundo. A diferencia de lo ocurrido en otros contextos regionales como Centroamérica, Norteamérica y Europa, en Sudamérica la “migración en tránsito” ha comenzado recién a ser mayormente tematizada a partir de la creciente presencia de la migración “extrarregional”, la emigración masiva desde Venezuela y la pandemia por el COVID-19. Estos movimientos de migración crearon diferentes escenarios a escala regional y nacional. En estos nuevos contextos, algunos espacios nacionales se convirtieron en “países de tránsito”. Bolivia ha estado sometida a importantes transformaciones debido a la intensidad que adquirieron las rutas y los tránsitos de migrantes venezolanxs y haitianxs a través del país. En el marco de este proyecto, hemos buscado comprender los efectos de estos nuevos movimientos de migración y las manifestaciones de emergentes esquemas y prácticas de gobierno de la movilidad a

partir de la experiencia nacional boliviana, tanto antes como durante la pandemia por COVID-19. En este sentido, hemos analizado la producción de “rutas” o “corredores”, entendidos como productos de la “gobernanza” de las migraciones y de prácticas de fronterización, y la conformación del espacio nacional boliviano como “zona precaria de tránsito” en el contexto del régimen sudamericano de migración y fronteras. Así, el objetivo general de este texto es dar cuenta de los principales hallazgos de investigación obtenidos en el marco del proyecto “Movimientos de migración y políticas de movilidad en el espacio sudamericano: la producción de rutas, corredores y zonas de tránsito en Bolivia” llevado adelante en el 2022 con el financiamiento de CLACSO.

La producción de nuevos espacios de alto tránsito mantiene una estrecha relación con los viejos movimientos de migración y cruces de frontera. La existencia e intensificación del tránsito de migrantes en y a través de Bolivia sucede a lo largo de itinerarios, trayectos y cruces fronterizos que se formaron con la migración histórica transfronteriza. Junto con las transformaciones de las políticas y esquemas de regulación del movimiento, las migraciones y desplazamientos de bolivianxs hacia Argentina, Chile y Brasil y su permanente circulación y asentamiento en las llamadas sociedades de destino aparecen como cruciales al momento de comprender la formación de zonas de tránsito y rutas o corredores migratorios en el espacio nacional boliviano. En este sentido, como equipo nos propusimos releer las históricas dinámicas migratorias de Bolivia en la región, analizando las transformaciones o constantes en los desplazamientos y cruces de fronteras que se produjeron y que hoy en día se hayan vigentes, además de reconocer las diversas conexiones existentes entre las nuevas y viejas movilidades para entender la producción de Bolivia como “zona precaria de tránsito”. Con el presente informe pretendemos contribuir a la comprensión de las configuraciones y transformaciones políticas y espaciales más recientes que involucran tanto a la migración histórica y en tránsito como a las “rutas” o “corredores” que intervienen en la producción de Bolivia como “zona precaria de tránsito”.

La migración “extrarregional”, el “éxodo” venezolano y la pandemia por el COVID-19 dieron lugar a múltiples cambios e innovaciones en el campo del control de las migraciones y las fronteras en Sudamérica. En este contexto, las prácticas y políticas de control migratorio y fronterizo han adquirido diversas formas, tanto securitarias como humanitarias. Las diferentes medidas de contención de la migración han sido desplegadas tanto por instituciones y agentes estatales como así también por nuevos actores, entre ellos los organismos intergubernamentales de Naciones Unidas especializados en migración y refugio. En Bolivia, los tránsitos y cruces de fronteras de migrantes venezolanxs y haitianxs, especialmente con el reciente cierre generalizado de las fronteras por la pandemia por COVID-19, han dado lugar a múltiples intervenciones e involucrado a un heterogéneo conjunto de actores institucionales. Es por ello que con este proyecto hemos pretendido problematizar el modo en que la “migración en tránsito” genera nuevas espacialidades, disputa cruces fronterizos y desestabiliza formas de control, como así también las prácticas destinadas a regular, orientar, facilitar e impedir los tránsitos de migrantes ilegalizadxs. En este sentido, también pretendimos dar cuenta del modo en que el género opera diferencialmente en las experiencias de tránsito de mujeres, población LGTBIQ+ y varones, además de la manera en que las políticas de control migratorio y fronterizo destinadas a regular los cruces y tránsitos se encuentran generizadas.

En América Latina y el Caribe, el desarrollo de los estudios sobre la “migración en tránsito” ha estado centrado fundamentalmente en los movimientos de migración con dirección sur-norte que conectan Centroamérica, México y Estados Unidos. En México hubo una proliferación de artículos de investigación sobre la migración en tránsito centroamericana hacia los Estados Unidos especialmente a partir del papel que asumió el Estado mexicano en las políticas estadounidenses de externalización de fronteras. A diferencia de la extensa literatura producida en México sobre la “migración en tránsito”, en Sudamérica empezó a ser estudiada más recientemente a partir de la presencia y circulación de migrantes haitianxs y senegaleses en la

región en un contexto de profundas transformaciones en el campo político de la migración (Busse y Vásquez Luque, 2016; Garbey-Burey, 2017; Herrera, 2019; López Rivera y Wessel, 2017; Ménard Marleau, 2017; Miranda, 2021; Savio Vammen, 2019; Trabalón, 2023). Una literatura reciente sobre corredores migratorios en la región ha ofrecido diversos aportes empíricos para la comprensión de la formación de nuevas espacialidades resultantes de la tensión entre movilidad y control. En su mayoría, los trabajos han atendido la formación de Ecuador como zona de tránsito o la emergencia de rutas o corredores migratorios desde países como Ecuador y Brasil hacia el norte, incluyendo a la frontera México-Estados Unidos como el destino principal (Álvarez Velasco, 2019, 2020, 2022a, 2022b; Álvarez Velasco et al. 2021; Garbey-Burey, 2017; Ménard Marleau, 2017; Miranda, 2021; Pedone, 2020). Otros estudios han destacado el lugar que ha ocupado Perú en las experiencias de movilidad de migrantes haitianxs entre Ecuador y Brasil (Busse y Vásquez Luque, 2016), el tránsito de migrantes senegaleses en un circuito que incluye a países como Brasil y Argentina (Savio Vammen, 2019) y la migración ilegalizada de cubanos hacia Chile (Liberona et al., 2021). Por otra parte, estudios desarrollados en México sobre la migración en tránsito resultan de utilidad para el avance del conocimiento existente sobre la articulación entre géneros, movilidad y control. Estos trabajos han tematizado las experiencias y estrategias de mujeres (Willers, 2016, 2019; Izcarra Palacios, 2017) y mujeres trans / transgénero (Almendra, 2020; Zarco Ortiz, Chacon Reynosa, 2019) durante los tránsitos migratorios, con énfasis en las situaciones de violencia acontecidas en dichos trayectos.

Parte de esta emergente producción latinoamericana sobre “migración en tránsito” utiliza el concepto de *corredor migratorio* para dar cuenta de las nuevas configuraciones que adquirieron los tránsitos en el espacio sudamericano. Álvarez Velasco (2022a, 2022b) discute las definiciones institucionales que describen a los corredores como la acumulación de movimientos migratorios en el tiempo entre un país de origen y otro de destino (OIM, 2020) y propone entenderlos como espacios de disputa transnacionales y desiguales, siempre

cambiantes, que surgen como producto de la tensión entre las movi- lidades y el control. Se trata de formaciones espaciales arraigadas en un desarrollo geográfico desigual, que son interdependientes y están interconectadas con procesos socioeconómicos y políticos globales, regionales y translocales. En Sudamérica, la investigación sobre rutas y corredores migratorios es aún incipiente en el campo de los estudios de migración, movilidad y fronteras. Pedone (2020, p. 228) ha llamado la atención acerca de la necesidad de “indagar las nuevas rutas, las trayectorias y estrategias migratorias y los nuevos corredores donde circulan migrantes de las más diversas procedencias, no solo regionales sino extracontinentales como población procedente de África y Oriente Medio”. Por su parte, Álvarez Velasco (2019, 2022a, 2022b) ha indagado el establecimiento del corredor hacia el norte que conecta a Ecuador con Centroamérica, México y Estados Unidos y del corredor hacia el sur que comprende la región andina con el Cono Sur. En los últimos años, han surgido algunos proyectos de investigación que analizan de un modo mayormente descriptivo las *rutas* de migrantes venezolanxs y haitianxs especialmente.

Este proyecto recupera aportes teóricos de los estudios críticos de migración y fronteras, especialmente aquellos desarrollos que proponen y utilizan el concepto de régimen de migración y fronteras desde la mirada de la autonomía de las migraciones (Hess, 2012; Hess y Kasperek, 2017; Mezzadra y Neilson, 2017) y de régimen sudamericano de migración y fronteras (Domenech, 2021; Domenech y Dias, 2020). Así, en este proyecto la migración es entendida como movimiento en tanto premisa epistemológica central para la teorización del régimen de frontera y la “primacía del movimiento” es asumida como una lente específica de indagación de las transformaciones en el campo del control fronterizo. Dar primacía a la movilidad supone evitar la suposición de que los Estados, las fronteras, la soberanía y el nacionalismo están de alguna manera del lado de lo sedentario o lo estático. En su lugar, lo que está en juego es la forma en que el movimiento los pone en práctica y los mundos que hace posibles (De Génova y Tazzioli, 2022). El análisis de las experiencias de movilidad

se nutre de una perspectiva feminista antirrasista (Curiel, 2007; Espinosa-Miñoso, 2014) para dar cuenta de la manera en que los movimientos migratorios son experimentados diferencialmente en relación al sistema sexo-género (Rubin, 1986) construido en su intersección con la raza, la clase, la nacionalidad y la edad, entre otros. La aproximación a esta dimensión experiencial es contemplada en el marco de procesos de negociación y contestación del control de la movilidad. Partimos de la premisa que el propio régimen fronterizo es organizado en base al género y que el género y la sexualidad operan estructuralmente en el intento de regular y controlar la migración y las movilidades.

Las categorías teóricas y analíticas fundamentales que recobra esta investigación para el análisis de la configuración de Bolivia como un nodo articulador de los nuevos movimientos de migración son “infraestructura de la migración”, “zona de tránsito”, “corredores” y “rutas”. La “infraestructura de la migración” remite a tecnologías, instituciones y actores sistemáticamente interrelacionados que facilitan y condicionan la movilidad y supone una conceptualización que busca ir más allá de los análisis de la migración que consideran a las políticas estatales, el mercado laboral o las redes sociales de migrantes por separado (Xiang y Linstead, 2014). Desde esta perspectiva, la migración es un complejo sistema de movilidades / inmovilidades más que un simple movimiento de personas de un Estado a otro (Lin et al., 2017). El concepto de “zona de tránsito”, por su parte, permite aprehender diferentes figuras de “migrantes en tránsito”. En oposición a las teorizaciones de frontera como un mecanismo político exclusivamente excluyente para detener la migración, Hess (2012) propone la noción de “zona precaria de tránsito” entendida como el efecto social espacializado de un régimen fronterizo, pero también como el efecto de los propios objetivos y estrategias de los migrantes. El régimen de fronteras produce movilidades y funciona como catalizador de una nueva “zonificación” de territorios, economías, derechos y subjetividades. Para Hess, el régimen fronterizo no detiene los movimientos, sino que mantiene a las personas “atrapadas en la

movilidad” y transforma las regiones fronterizas en zonas de mayor circulación. En este mismo sentido, este proyecto retoma el trabajo de Tazzioli (2020) y su proposición sobre el “control de la movilidad migrante a través de la movilidad”.

Por otra parte, nuestra investigación entiende la noción de “corredor” como una espacialidad que representa una determinada modalidad de gobierno de la migración y da cuenta de nuevas prácticas de fronterización. Esta conceptualización está basada en las contribuciones originales de Kasperek (2016) y Walters (2021). A partir de su análisis crítico del régimen europeo de migración y fronteras en el contexto de la “ruta de los Balcanes”, Kasperek (2016, p. 6) sugiere que el corredor es “un mecanismo estrecho y muy organizado para canalizar y facilitar la circulación de personas que solo los Estados parecen capaces de proporcionar”. La producción institucional de un corredor migratorio supone la conversión de una ruta en un corredor. En este proceso el movimiento activo de migrantes se constituye en un mecanismo pasivo de traslado: los migrantes ya no viajarían a lo largo de la ruta, sino que serían canalizados de un modo rápido dentro del corredor, sin poder determinar necesariamente su movimiento ni su velocidad. En principio, solo está permitido moverse dentro del corredor. El corredor, que atraviesa y conecta varios países, tiene su propia constitución. En tanto el régimen europeo de migración y fronteras no tiene la capacidad suficiente para detener el extraordinario movimiento de personas a través de sus fronteras, la transformación de la ruta en un corredor (de)limitado serviría para restablecer algún tipo de control sobre los movimientos.

La concepción que asumimos sobre los corredores migratorios también se nutre de la crítica que realiza Walters (2021) al discurso de las “rutas”. Walters, en su texto sobre *La ruta como gobernanza*, sugiere que, en lugar de entender a la “ruta” como algo evidente, como sucede con el conocimiento político, es necesario desnaturalizarla y considerar los efectos de poder, las relaciones sociales y geopolíticas, y las jerarquías y luchas que pone en juego. Se trata de interrogar las implicancias que tiene el despliegue del discurso de las rutas en los

modos en que las fronteras, los territorios y las migraciones se están transformando en medio de las continuas luchas sobre el derecho a moverse y el derecho a quedarse. Así, este proyecto parte de una diferenciación entre las “rutas” establecidas oficialmente y las adoptadas por lxs migrantes en tránsito. Este proyecto asume las “rutas” como un proceso espacial que da cuenta de diversos modos de regulación destinados a canalizar o encauzar los movimientos y los “itinerarios” como aquellos caminos y pasadizos de lxs migrantes cuya movilidad excede los intentos institucionales de control (Casas-Cortés et al., 2015).

Desde una perspectiva crítica de los nuevos modos de *gobernanza* de la migración, nuestro estudio muestra la formación y el establecimiento del corredor del oeste en el espacio sudamericano, oficialmente reconocido como “corredor andino”, como una de las “respuestas regionales” destinadas a canalizar y contener los movimientos de migración de carácter “masivo” e “irregular”, fundamentalmente “terrestres”, ejemplarmente representados por la figura de lxs “caminantes” venezolanxs. Al mismo tiempo, busca dar cuenta de las estrategias de movilidad que desarrollan activamente lxs migrantes en tránsito a lo largo del corredor del oeste sudamericano para concretar sus planes de viaje. En este sentido, consideramos que el oficialmente llamado “corredor andino” no es meramente un área geográfica —compuesta inicialmente por Colombia, Ecuador y Perú, luego también por Bolivia— a través de la cual circulan migrantes venezolanxs, caracterizadxs mayormente como “caminantes”, sino una nueva espacialidad producida para controlar los movimientos “desordenados” de migración en el espacio sudamericano que se expandieron con la salida de millones de venezolanxs. El material del trabajo de campo ofrece múltiples elementos para sostener que el “corredor andino” forma parte de la estrategia de externalización de control de las fronteras estadounidenses a través de la creación de la plataforma R4V liderada por la OIM y el ACNUR.

Es notable la ausencia de miradas críticas en la literatura sobre la “respuesta regional” que fue desarrollada en Sudamérica a partir de la expansión que tuvo la migración venezolana. Habitualmente, los trabajos describen los procesos políticos y las medidas institucionales que tuvieron lugar sin cuestionamientos sustantivos (cuando tienen lugar suelen ser solo de orden técnico) a la estrategia tecnocrática internacional desplegada en la región mediante la creación de la Plataforma R4V. Las agencias de Naciones Unidas que lideran esta estrategia, la OIM y el ACNUR, son retratadas como actores humanitarios que promueven y coordinan acciones para atender las “necesidades” y brindar “protección”, “asistencia” y “apoyo” a las personas venezolanas en situación de movilidad, desconociendo las múltiples formas que adquieren las prácticas de control del movimiento bajo políticas fundadas en el *humanitarismo*. Nuestro estudio ha buscado profundizar la crítica a los modos de *gobernanza* de la migración que se han extendido en el espacio sudamericano a partir de la construcción política de una “respuesta regional” que involucra a una variedad enorme de actores (gobiernos nacionales, agencias de Naciones Unidas, ONG nacionales e internacionales y organizaciones religiosas, principalmente). Desde nuestra perspectiva teórica, basada en parte en contribuciones de los estudios críticos de seguridad (especialmente de autores como Didier Bigo), el humanitarismo como política está imbricado con procesos de securitización de las migraciones y las fronteras. En este sentido, la emergencia y desarrollo de Bolivia como “zona precaria de tránsito” (que en términos oficiales es nombrada como “país de tránsito”) solo es comprensible en la medida que en el espacio sudamericano tuvo lugar la construcción de una “respuesta regional”, materializada en la Plataforma R4V y el Plan Regional, que buscó contener y canalizar a lxs migrantes venezolanxs hacia el sur del continente.

Esta investigación adoptó una metodología de investigación de tipo cualitativa y utilizó un enfoque etnográfico multilocal (Marcus, 2001). La perspectiva multisituada propuesta por Marcus (2001) consiste en “seguir” los procesos de construcción de relaciones,

asociaciones y vínculos entre los lugares en los que suceden los hechos las luchas, experiencias y estrategias de movilidad y las políticas y prácticas de control del movimiento. La etnografía multisituada de Marcus constituye un modo de operacionalizar el diseño metodológico multidimensional sustentado por el “enfoque etnográfico de régimen” (Hess, 2012) que sustenta nuestra propuesta de investigación. El análisis etnográfico del régimen sudamericano de migración y fronteras mediante una aproximación multisituada y multiescalar, demanda una estrategia metodológica que posibilite, por un lado, el encuentro con actores, políticas, situaciones y experiencias del control y su contestación implicadas en distintos sitios geográficos y, por otro lado, técnicas que permitan problematizar y capturar las prácticas, estrategias y momentos de movimiento y quietud en vinculación al control. El estudio también incorporó el uso de metodologías móviles (D’Andrea et al., 2011) con el propósito de poder capturar las experiencias cotidianas de movimiento, quietud, espera, los lugares de lucha y control en relación con regímenes de migración y frontera. El empleo de metodologías móviles requiere viajar con personas y cosas, participar en su cambio continuo a través del tiempo, el lugar y las relaciones con los demás (Watts y Urry, 2008). Los desplazamientos espaciales, es decir “los viajes”, constituyen instancias analíticas y momentos de fundamental relevancia para el análisis de las movilidades y su control en la vida cotidiana. Estas experiencias de movilidad son indagadas en relación con la infraestructura de la migración (Xiang y Lindquist, 2014; Lin et al., 2017) involucrada en los desplazamientos de las personas migrantes.

El trabajo de campo etnográfico multisituado fue llevado a cabo en diferentes lugares y momentos del 2022. Una parte del equipo se encargó de realizar el seguimiento de las fronteras y dinámicas de movilidad de y en Bolivia. Para ello priorizamos las fronteras de Desaguadero (Bolivia / Perú) donde estuvimos en diversos meses del año: mayo, julio, agosto, diciembre y la frontera de Pisiga (Bolivia) y Colchane (Chile), donde realizamos trabajo de campo en mayo cuando se reabrieron las fronteras, así como también en el mes de

diciembre. Además, en julio estuvimos en Iquique (Chile) en diversas zonas de fuerte presencia boliviana (Alto Hospicio, Esmeralda). Durante el mes de agosto recorrimos las ciudades y localidades fronterizas de Oruro, Cochabamba, Santa Cruz, Puerto Quijarro y Corumbá (Brasil), que conforman la espina central de la ruta nacional de migración hacia Chile. En el mes de septiembre monitoreamos la frontera de Villazón (Bolivia) y La Quiaca (Argentina) y en noviembre hicimos trabajo de campo en Buenos Aires (Argentina). Entre mayo y agosto, otra parte del equipo realizó un recorrido terrestre de 112 días de duración que abarcó diferentes localidades y zonas fronterizas de Argentina, Bolivia, Chile, Perú, Ecuador y Colombia distribuidas a lo largo del corredor del oeste sudamericano (o corredor andino). El trabajo de campo fue llevado a cabo en las siguientes localidades: La Quiaca (Argentina), Villazón, La Paz, Oruro, Pisiga (Bolivia), Colchane, Lobito, Iquique y Arica (Chile), Turbo, Necoclí, Apartadó, Barranquilla, Santa Marta, Maicao, Cúcuta, Pamplona, Berlín, Bucaramanga, Bogotá, Pasto e Ipiales (Colombia), Tulcán, Quito y Huacquilas (Ecuador), Tumbes y Desaguadero (Perú). Finalmente, entre diciembre del 2022 y la primera semana del 2023, el equipo completo regresó a la frontera entre Bolivia / Perú (Desaguadero), Bolivia / Chile (Pisiga y Colchane) y Chile / Perú (Arica / Tacna). En este viaje de campo estaba previsto llegar primero a las localidades de en la frontera Bolivia / Brasil, pero los bloqueos de los puentes y rutas en Perú debido a la destitución del presidente Castillo impidieron concretar el viaje planificado. En los próximos apartados daremos cuenta de los principales hallazgos de investigación que resultaron del trabajo de campo realizado.

Viejas y nuevas movilidades en el espacio nacional boliviano

En la actualidad, las dinámicas de movilidad en el espacio nacional boliviano se producen a partir de una articulación entre circulaciones consolidadas de trabajadores bolivianxs y tránsitos

relativamente inéditos de migrantes sudamericanxs y extrarregionales de diversas nacionalidades. Este apartado muestra que la infraestructura de la migración (Xiang y Linquist, 2014; Lin et al., 2017) establecida con los itinerarios de trabajadores bolivianxs hacia países fronterizos generó las condiciones y facilidades para la movilidad de migrantes extrarregionales y sudamericanxs. No se trata de procesos independientes, sino de una confluencia espacial de nuevas y viejas dinámicas de circulación que ha dado lugar a la reconversión e incluso expansión de la infraestructura de la migración.

Desde comienzos de siglo, la presencia de trabajadorxs bolivianxs en los países fronterizos se ha incrementado notablemente, consolidando circuitos migratorios que incluyen zonas y localidades de Argentina, Brasil y Chile. Si bien los movimientos poblacionales se han intensificado a diversos niveles y escalas, el crecimiento ha sido mucho mayor en espacios y territorios de larga tradición migratoria como Argentina y Brasil, especialmente a partir de la entrada en vigencia del “Acuerdo sobre Residencia para los Nacionales de los Estados Partes del MERCOSUR, Bolivia y Chile”. Este convenio regional dinamizó los desplazamientos de antigua data y que responden a trayectorias de circulación migratoria con “retornos cíclicos” (De la Torre, 2014) de periodicidad variable y con diversas formas de multiterritorialización (Maggi, 2021). Por otro lado, en los últimos diez años, Bolivia ha estado sometida a importantes transformaciones debido a la magnitud que adquirieron los movimientos de migrantes extrarregionales, especialmente haitianxs, y sudamericanos, particularmente venezolanos, a través del país y hacia destinos regionales que fueron cambiando en el tiempo (Brasil, Argentina, Chile). Como veremos a continuación, la producción de nuevos espacios de alto tránsito mantiene una estrecha relación con los viejos movimientos de migración y cruces de frontera de trabajadorxs bolivianxs hacia los países limítrofes.

Durante la segunda mitad de los años ochenta del siglo pasado, la movilidad de migrantes bolivianos hacia Argentina aumentó principalmente debido a la crisis económica que se vivió en Bolivia durante

aquel momento y a la implementación del programa de ajuste estructural implementado a partir de 1985 mediante el Decreto Supremo N.º 21 060, el cual dio inicio al período neoliberal. En la década de los noventa, la migración boliviana experimentó cierto auge a partir de la dolarización de la economía en la Argentina. En este periodo se consolidaron y ramificaron muchas de las trayectorias migratorias de tipo urbano-urbano. Fueron estas redes sólidas y estructuradas las que amortiguaron los efectos de la crisis argentina desatada a finales del 2001. Ya para este momento los trabajos en la horticultura y en los talleres de costura se habían afianzado en nichos laborales manejados y controlados por bolivianxs. En este sentido, tenían una creciente presencia en el comercio informal, que establecía ritmos y momentos en los desplazamientos, determinando constantes de “idas y venidas” que marcan una larga tradición de movilidad y circulación (Hinojosa et al., 2000; Benencia, 2005; Cortes, 2010; De la Torre, 2014; Maggi, 2021).

Las transformaciones de las condiciones socioeconómicas y políticas de la Argentina incidieron en los circuitos de movilidad de lxs trabajadorxs bolivianxs. Si bien Argentina fue el principal receptor de inmigrantes sudamericanos hasta el 2002, la crisis económica y el aumento del desempleo hicieron que muchos de estos migrantes se dirigieran a Brasil. Las dinámicas de la migración boliviana evidencian que las situaciones de crisis económica que experimentan los sectores populares dinamizan los desplazamientos, los cruces y la circulación entre dos o más lugares. Así ocurrió con bolivianxs residentes en Argentina que a principios de siglo decidieron migrar tanto a Brasil como a España (Hinojosa, 2009). Lxs migrantes bolivianxs en Argentina que volvieron a emigrar a San Pablo, lo hicieron básicamente al mismo rubro productivo en el cual se encontraban en Buenos Aires, vale decir, en la manufactura textil. Cabe destacar que la migración boliviana a San Pablo proviene mayormente del occidente del país. Según datos del INE, en el 2015 el 68 % de bolivianos migrantes en Brasil provenía del Departamento de La Paz y con mayor énfasis de la ciudad de El Alto. La procedencia aymara de estxs

migrantes resulta un aspecto relevante para la comprensión de sus inserciones laborales o en las relaciones comerciales.

Desde inicios de este siglo, una serie de medidas tendieron a favorecer la movilidad boliviana hacia Brasil: el acuerdo bilateral entre Bolivia y Brasil sobre temas de transporte de pasajeros (2005), la amnistía en Brasil (2009) y, fundamentalmente, la entrada en vigencia del “Acuerdo de Residencia Para Nacionales de los Estados partes del Mercosur Bolivia y Chile” en el 2009. En este período, segmentos significativos de la población comenzaron a dirigirse hacia San Pablo y se incorporaron principalmente al mercado informal de la confección textil administrado por migrantes coreanos y sus descendientes. En un contexto de integración regional y disminución de las barreras fronterizas, se produjo una diversificación de los destinos de los bolivianos en la región: la crisis argentina de los años 2000, el endurecimiento de las políticas migratorias en los Estados Unidos del 2001 y la imposición del visado de turismo en el 2007 para acceder al espacio Schengen en Europa constituyeron procesos que favorecieron que destinos como Brasil y Chile fueran más atractivos (Speroni, 2019).

En los últimos diez años, la migración boliviana hacia Chile adquirió una mayor magnitud, especialmente a través de la creciente movilidad transfronteriza en el norte chileno. Lxs migrantes bolivianxs en Chile proceden en la actualidad tanto de zonas o departamentos fronterizos (La Paz, Oruro, Potosí), como también de regiones de los valles de Cochabamba, Chuquisaca o Tarija y del Oriente boliviano, especialmente de las áreas periurbanas de Santa Cruz y Beni. Diversos estudios, principalmente chilenos (Tapia, 2015; Leiva et al., 2017; Leiva y Orellana, 2017; Icarte y Ramos, 2018), señalan que la migración boliviana es de tipo circular, es decir, que lxs migrantes se mueven en temporadas de dos a cuatro meses aproximadamente, yendo y viniendo con mucha fluidez y rapidez temporal. Si bien la presencia de mano de obra boliviana en el rubro del trabajo agrícola en el norte data de comienzos de siglo (Vergara y Rodríguez, 2005), en el último tiempo se produjo una expansión significativa.

La migración boliviana se ha extendido rápidamente a lo largo del territorio chileno: ya consolidada en el norte (Arica, Iquique, Calama, Antofagasta) ha avanzado hacia el centro del país, en torno a Santiago (Melipilla), llegando en la actualidad hasta bien al sur (Puerto Mont, la región de los lagos).

El proceso de redireccionamiento de la movilidad hacia Chile es producto, en parte, de las transformaciones que tuvieron las condiciones socioeconómicas en Argentina. La crisis inflacionaria en el país desde la última década, acentuada por la pandemia, ha dado lugar a un redireccionamiento, especialmente de jóvenes, hacia los circuitos de recolección de fruta en Chile. De acuerdo a entrevistas realizadas con líderes bolivianos del sector manufacturero textil en Buenos Aires en noviembre del 2022, desde que la inflación se disparara, muchos jóvenes bolivianos abandonaron su trabajo en los talleres de costura para irse a Chile (J. V., Buenos Aires, 10/11/22). Otros testimonios recogidos en Pisiga e Iquique apuntan en la misma dirección. En suma, como parte de las transformaciones de las dinámicas de movilidad en el espacio nacional boliviano, la mano de obra se traslada desde los talleres textiles a los campos de cultivos y recolección de frutas, lo que ha implicado ritmos de movilidad diferentes y con mayor dinamismo.

El establecimiento de una infraestructura de la migración mediante las movilidades de trabajadores bolivianxs hacia los países fronterizos de Argentina, Brasil y Chile fue la plataforma para la circulación de migrantes extrarregionales, en especial haitianxs, y sudamericanxs, en particular venezolanxs. A su vez, la intensificación de estos movimientos y la evasión de los controles fronterizos en un contexto de cierres de frontera ha jugado un papel central en la producción de Bolivia como “zona precaria de tránsito”. En el año 2018, la movilidad de haitianxs desde Chile hacia Brasil (*Eju.tv*, 25 de octubre de 2018) adquirió mayor relevancia después de un nuevo endurecimiento de la política migratoria chilena, especialmente a través de la imposición de visado, como veremos en el último apartado. En el año 2020, durante la pandemia por COVID-19, los desplazamientos

de haitianxs desde Brasil hacia Chile a través de Bolivia se intensificaron y los controles migratorios se recrudecieron, adquiriendo mayor visibilidad mediática. En este trayecto, el tránsito de haitianxs era asociado mediática y políticamente con la migración “irregular”, la trata y el tráfico, y la portación de la nueva cepa del COVID-19, al mismo tiempo que desencadenaba una serie de detenciones y deportaciones por parte de agentes policiales y migratorios de ese país (Trabalón, 2021). Entre agosto y septiembre de aquel año, en el marco del gobierno de la autoproclamada presidenta Jeanine Áñez, se llevaron a cabo una serie de operativos policiales que resultaron en la detención y expulsión de migrantes haitianxs en tránsito y en el encarcelamiento de ciudadanxs bolivianxs y residentes haitianxs que estaban involucradxs en su traslado desde Brasil hacia Chile. Estas acciones se ampararon en la figura del “combate contra la trata y el tráfico de migrantes” y se llevaron a cabo en rutas, terminales de colectivos y cruces fronterizos significativos del trayecto entre las fronteras bolivianas con Brasil y Chile: Puerto Quijarro (*Infobae*, 4 de agosto 2020), colindante con Brasil, Chiñata, Cochabamba (*Infobae*, 5 de septiembre 2020) y Pisiga, colindante con Chile (*Opinión*, 27 de agosto de 2020). Como resultado, según fuentes periodísticas, en el mes de agosto se registraron 142 expulsiones de migrantes haitianxs (*BBC*, 7 de septiembre de 2020). En una conferencia de prensa en el mes de septiembre, el ministro del interior manifestó que se estaban fortaleciendo las articulaciones con los países limítrofes involucrados (Dalby, 14 de septiembre de 2020) A comienzos del 2021, aunque los trayectos de Brasil hacia Chile continuaron (Pérez, 5 de abril de 2021), hubo una reconfiguración de los tránsitos de migrantes haitianxs por Bolivia. Este cambio en la dinámica posicionaba a Estados Unidos como un nuevo destino deseado y posible. Tanto desde Brasil como desde Chile, se dirigían hacia Desaguadero, ubicado en la frontera entre Bolivia y Perú (Aliaga, 8 de septiembre 2021). En este contexto, los operativos de control de la División de Trata y Tráfico de personas de la Fuerza Especial de Lucha Contra el Crimen continuaron en rutas, terminales de colectivos y cruces fronterizos,

especialmente Puerto Quijarro, Santa Cruz, Sucre y Oruro (Cotari, 12 de septiembre de 2021). Asimismo, la Dirección General de Migraciones [DIGEMIG], en respuesta a la categoría de “país de tránsito”, facilitaba la movilidad —en lugar de detenerla— a través de Bolivia al entregar “una notificación de salida migratoria” (*SwissInfo*, 17 de agosto de 2021) que le permitía a lxs migrantes llegar a la frontera sin ser devueltos o detenidxs en el camino.

En el contexto del cierre de fronteras por la pandemia, también se intensificó la migración venezolana hacia Chile a través de Bolivia. Al igual que en los demás países sudamericanos, el Estado boliviano dispuso ciertas facilidades para que lxs migrantes venezolanxs pudieran ingresar y permanecer en el país. La Resolución N.º 148 del 2020 de la Dirección General de Migración [DIGEMIG] permitía el ingreso de familias venezolanas y su regularización migratoria por dos meses. Esta resolución favorecía la permanencia, así como la salida sin mayores inconvenientes para continuar con su tránsito en el país ante la presentación de documentación más simplificada (Valdés, 2020). Frente a las dificultades para realizar el cruce fronterizo entre Tacna y Arica, lxs venezolanxs encontraron en el trayecto a través de Bolivia una alternativa para ingresar a Chile. Es así que, en el mes de agosto del 2020, el cruce fronterizo Pisiga (Bolivia)-Colchane (Chile) alcanzó un inusitado protagonismo como efecto de la suba sostenida de cruces por “pasos no habilitados”, de migrantes sudamericanxs. Ingresaban a Bolivia por Desaguadero (Bolivia / Perú) y, después de atravesar la Paz y Oruro, llegaban al punto fronterizo. Las salidas que se produjeron hacia finales de aquel año no solo se consolidaron, sino que se incrementaron considerablemente. En el mes de febrero del 2021, los medios de comunicación se referían a la presencia de migrantes en Colchane como una “crisis” o como una “crisis humanitaria”. Este proceso se ha extendido hasta la actualidad y lo analizaremos en profundidad en el último apartado del capítulo.

La intensificación de los movimientos hacia Chile tuvo lugar en la ruta Oriente-Occidente, donde se produjo la confluencia espacial de trabajadores bolivianxs de distintas partes del país y de migrantes

haitianxs y venezolanxs, entre otros grupos nacionales. La carretera troncal, que se extiende desde Santa Cruz de la Sierra hasta Oruro (a través de Cochabamba), y los ramales, que vinculan a Trinidad con Santa Cruz y a Tarija, Sucre, Potosí y La Paz con Oruro, constituyen un entramado fundamental de la infraestructura de la migración que facilita el tránsito terrestre. La carretera entre Oruro y Pisiga, inaugurada en el 2017, se convirtió en una pieza fundamental de la infraestructura de la movilidad de trabajadores bolivianxs que se dirigían hacia Chile, así como de aquellxs migrantes extrarregionales y sudamericanxs que salían o entraban a dicho país, transformando por completo la localidad y el dinamismo en la zona. En suma, la ruta Oruro-Pisiga creó las condiciones para la intensificación de la movilidad humana en el espacio nacional boliviano, facilitando y acelerando el tránsito entre Bolivia y Chile. Como parte de la infraestructura de la migración que conecta a Bolivia con Chile, existe un extenso sistema de transporte tanto formal como “alternativo” a nivel nacional compuesto por múltiples sindicatos y asociaciones de transportistas livianos de varios departamentos del país que posibilita los desplazamientos hacia Chile con rapidez, continuidad y a costos aceptables. La magnitud de estos desplazamientos ha generado una oferta de transporte alternativa a los buses nacionales e internacionales que cubre y conecta diferentes tramos de los trayectos hacia Chile e incluso desde la frontera hacia Iquique. Está integrada por movilidades pequeñas, ligeras y rápidas denominadas “surubíes” y opera dentro de las terminales departamentales de buses (Santa Cruz, Cochabamba, La Paz y Oruro) y sus alrededores.

En un comienzo, como relata un funcionario municipal entrevistado en Pisiga en diciembre del 2022, los “surubíes” eran utilizados principalmente para la circulación de trabajadores bolivianxs. Las flotas eran oriundas de Sabaya y Pisiga y se movilizaban desde el sur de Oruro tres veces por semana, con horario fijo. Con la intensificación de los tránsitos de bolivianxs y migrantes de otros países, se produjo una expansión de las empresas de transporte. En la actualidad, existen cuatro sindicatos de transporte y se estima que en total hay

alrededor de seiscientos minibuses de transporte dedicados exclusivamente al tramo Oruro-Pisiga que operan las veinticuatro horas. El alto tránsito entre Oruro y Pisiga es una manifestación de las múltiples “idas y venidas” que se producen entre ambos países. Oruro opera como el nodo articulador de lxs trabajadores bolivianxs y migrantes extrarregionales y sudamericanos que se dirigen hacia y desde Chile. En la localidad de Pisiga la movilidad de los “surubíes” es constante, tanto de llegada como de salida. De día arriban a Pisiga entre setenta y cien “surubíes” (cada uno tiene capacidad para trasladar aproximadamente catorce pasajeros). En su regreso a Oruro, estos minibuses transportan también a aquellxs migrantes que retornan desde Chile. Los cuatro sindicatos de transporte de minibuses tienen el monopolio de los traslados terrestres entre Oruro y Pisiga. Esto se debe a que los propietarios de los “surubíes” son oriundos de dicho lugar, sobre todo de Sabaya, el municipio al que pertenece Pisiga. Asimismo, es muy notoria e intensa la actividad nocturna que existe en los “pasos no habilitados” de la frontera a través de la circulación de migrantes y mercancías. En Pisiga, existe una alta movilidad durante la noche y la madrugada. La existencia previa en Sabaya de una red dedicada al contrabando de mercancías entre Bolivia y Chile ofrecía la infraestructura necesaria para el transporte y la “facilitación” del cruce clandestino de personas mediante los denominados “chamberos”. En un contexto de reforzamiento de los controles y la vigilancia fronterizos, esta dinámica favoreció el surgimiento de la figura del “tratante”, así como la instalación de la “trata” y el “tráfico” como un problema o flagelo de esta zona de frontera.

Con el incremento de la movilidad migrante en la zona, proliferaron distintos servicios vinculados a la movilidad internacional. En la localidad de Pisiga, a lo largo de la ruta que desemboca en el complejo fronterizo de Colchane, se instalaron casetas donde lxs migrantes pueden comprar y vender diversas divisas (las transacciones incluyen pesos bolivianos, chilenos y colombianos, reales y dólares americanos, entre otras monedas), realizar transferencias de dinero a cuentas bancarias bolivianas y adquirir chips telefónicos con

números chilenos o bolivianos para que puedan estar en contacto mientras transitan hacia o desde Chile. En esta zona, así como en la zanja divisoria entre Bolivia y Chile, controlada por Carabineros y el Ejército chileno, lxs migrantes pueden entrar en contacto con lxs “chamberxs” quienes, a cambio de dinero, les ofrecen guiarlxs para cruzar a Colchane, así como cargar sus equipajes. Los precios por este servicio oscilan entre 40 a 100 Bs y varían según la cantidad, tamaño y peso del equipaje que hay que trasladar. Lxs chamberxs, varones o mujeres de diferentes edades, pueden ser habitantes de Pisiga y sus alrededores; no obstante, también se ofrecen como guías personas ajenas al lugar que están familiarizadx por distintos motivos con el cruce fronterizo. Quienes deciden no contratar a un chamberx o no cuentan con los recursos suficientes para hacerlo, despliegan diversas estrategias de cruce. Aquellas personas que viajan solas o en “familia” (involucre o no lazos de parentesco) buscan realizar el trayecto y el cruce en compañía de otrxs, sean individuos o grupos, o seguir a grupos de personas que cuentan con un guía para el camino.

Emergencia sanitaria y cierre de fronteras en Bolivia

A mediados de marzo del 2020, la Organización Mundial de la Salud [OMS] declaró al COVID-19 como pandemia. A partir de este anuncio, los gobiernos nacionales de la región se declararon en “emergencia sanitaria”, cerraron las fronteras y adoptaron una serie de medidas excepcionales para detener el movimiento de personas bajo el fundamento de evitar la propagación del virus. En la mayoría de los países de la región latinoamericana, las únicas medidas adoptadas para evitar el contagio consistieron en acciones tendientes a inmovilizar a la población y confinarla a los espacios domésticos familiares. En sociedades donde la movilidad humana es precisamente uno de los ejes fundamentales de la producción y reproducción social, las disposiciones estatales destinadas a inmovilizar y confinar a la población han generado quiebres con dinámicas económicas, sociales y políticas de sectores populares que se vieron seriamente limitadas y

restringidas. La producción y exacerbación del miedo al virus, al contagio y a la muerte sirvió como justificación del cierre de fronteras y la adopción de una serie de medidas para controlar la movilidad de la población al interior de los territorios nacionales. En este contexto, al recaer la sospecha mayormente sobre lxs migrantes pobres y precarizadx, la emergencia sanitaria afectó especialmente las vidas y cuerpos migrantes. La inmovilidad obtenida en la mayoría de los países tuvo una enorme incidencia sobre la economía y la producción de bienes y servicios, afectando a numerosas actividades laborales, especialmente a aquellas desarrolladas desde el autoempleo, el empleo informal o familiar. Así, una vasta proporción de migrantes que se encontraban en situaciones sociales y laborales precarias y no tenían un acceso garantizado a la seguridad social ni a la salud pública sufrió especialmente la disminución de la actividad económica.

Al momento de que la OMS declarara la pandemia por el COVID-19, la vida política en Bolivia estaba atravesada por el golpe de Estado producido en noviembre del 2019 contra el presidente Evo Morales. La autoproclamada presidenta Jeanine Áñez anunció el 18 de marzo el cierre total de las fronteras del país con el fin de contener la propagación del coronavirus. Además, se determinó la reducción de la jornada laboral, la suspensión de vuelos y la restricción de horarios en el servicio de transporte y centros de abastecimiento. Para hacer efectivas estas medidas, Áñez solicitó a la Policía y a las Fuerzas Armadas la “máxima colaboración”. Resulta claro que estas medidas tuvieron un doble efecto en la situación boliviana. Las medidas tomadas por la autoproclamada presidenta en virtud de la pandemia no solo pretendían evitar la propagación del coronavirus, sino también prevenir cualquier tipo de manifestación en contra de su gobierno. A los pocos días, el gobierno daba a conocer que el control fronterizo en Pisiga era asumido de un modo preventivo mediante la coordinación entre agentes de las fuerzas de seguridad y funcionarios de los sectores de la salud pública y migraciones. En aquel entonces, el director nacional de Migraciones tuiteaba: “Control preventivo Punto Fronterizo Pisiga, coordinando con funcionarios de

salud, policía, militares e inspectores de @MIGRACION_BOL". Con el transcurso de las semanas, la localidad fronteriza entre Bolivia y Chile se convertiría en escenario de elocuentes conflictos en el contexto del cierre de fronteras.

Durante los dos últimos años, la Dirección General de Migraciones llevó a cabo miles de operativos en todo el territorio nacional, en particular en la ruta Desaguadero-El Alto, con un alto grado de mediatización. Estos controles migratorios realizados conjuntamente entre la DIGEMIG y la UPCOM estuvieron especialmente dirigidos a la migración venezolana. De acuerdo al objetivo declarado, mediante estas intervenciones la DIGEMIG pretendía "detectar personas extranjeras en situación irregular y aplicar las sanciones administrativas vigentes según Ley N.º 370". De acuerdo a algunas cifras oficiales [ofrecidas por ACNUR Bolivia], en el año 2021 se realizaron 3 196 operativos de control migratorio y para el año 2022 se esperaban realizar alrededor de 4 000 (abril fue un mes particularmente intenso en términos de operativos realizados). El despliegue de estos operativos hizo que miles de personas fueran reconducidas o retornadas al lugar de ingreso con prohibición de reingreso. Esta situación adquirió preeminencia en Desaguadero, pero también en mucha menor proporción en localidades fronterizas con Brasil como Puerto Quijarro y Cobija. Durante el trabajo de campo realizado, los relatos de migrantes que experimentaron estos operativos de control contienen escenas cotidianas relacionadas con sobornos cobrados por funcionarios policiales y de la DIGEMIG para no ser notificados con sanciones como conminatorias y salidas obligatorias.

Finalmente, cabe señalar que la estratificación y clasificación de lxs migrantes laborales, sobre todo en función de su condición de "irregularidad", nivel socioeconómico, raza o género, por medio de políticas y prácticas institucionales (Pizarro, 2012; Stefoni et al., 2018; Canales, 2019) se incrementó durante y después de la pandemia. Esta situación está relacionada no solo con el paso material por las fronteras, sino también con el modo en que esta situación determina y condiciona la inserción social y laboral en el destino. El control de

fronteras y la gestión de la migración tienen una relación directa con la creación de mercados laborales. Señala Mezzadra:

La frontera crea y produce la economía nacional y, en este sentido, las naciones consideran el control de las fronteras y de la migración no solo como una prerrogativa soberana del Estado, sino también como una técnica (a menudo moralizada) de calibración económica. (2016, p. 99)

Así, lo que desde hace años atrás acontece en la frontera entre Bolivia (Pisiga) y Chile (Colchane) con la proliferación de controles para el ingreso de migrantes laborales —sean estos bolivianxs, regionales (venezolanxs, colombianxs u otros) o extrarregionales (haitianxs)— está vinculado con la creciente demanda de mano de obra desde diversas regiones del país. Resulta entonces evidente que los tránsitos transfronterizos de carácter “irregular” marcan y determinan las inserciones laborales precarias en los destinos finales.

“No nos dejan volver”: migrantes bolivianxs atrapadxs en la frontera

En el contexto de la pandemia, durante los meses de marzo y abril del 2020, tuvo lugar una “crisis” en la frontera entre Bolivia y Chile que puso de manifiesto el racismo de Estado respecto a sectores migrantes laborales de la población. Si la historia como economía, como política y como mito se condensa en la crisis en tanto tiempo común que tiene la capacidad de cubrir a los otros diversos tiempos, como afirmaba Zavaleta Mercado (1983), entonces la crisis constituye también un método para el conocimiento de sociedades abigarradas como la boliviana. La “crisis humanitaria” producida en Pisiga —como fue denominada por la prensa internacional en aquel momento— fue el caso más emblemático de cierre, militarización y control de fronteras fundado en la emergencia sanitaria decretada por la pandemia. El gobierno de Añez negó la entrada a miles de migrantes bolivianxs, abandonándolxs a su suerte y en condiciones extremas propias de la región (más de 3 600 metros de altura y con

temperaturas de frío extremo). Debido a la presión ejercida tanto desde las redes sociales como desde organismos del exterior, recién después de varios días el gobierno decidió disponer de campamentos para albergar a esos miles de trabajadores migrantes bolivianos que retornaban de Chile.

En un principio se especulaba con que la mayoría de las personas que habían quedado varadas o sin poder cruzar hacia Bolivia eran migrantes que residían entre Oruro, La Paz o regiones fronterizas con el norte chileno. Sin embargo, la realidad era otra. La mayoría de esas personas habían logrado cruzar gracias a que habían intuido el cierre del paso fronterizo algunos días antes. El hecho de que el comercio bajara y gran parte de la atención al público disminuyera en la ZOFRI había sido la señal que permitía suponer un posible cierre de fronteras. En cambio, aquellos migrantes que empezaron a llegar a la localidad fronteriza de Colchane a partir del 17 de marzo de 2020 en adelante, ya no lograron ingresar a Bolivia. La única manera de cruzar era a través de los llamados pasos no habilitados. Esta posibilidad se cerró con la militarización de la frontera a partir del 25 de marzo. La mayoría de las personas varadas en Colchane venían del sur de Chile. La crisis del COVID-19 coincidió con el verano y muchas de esas personas trabajaban como temporeros, sobre todo en el sector frutícola. Estos trabajadores migrantes venían no solo de regiones cercanas a Santiago, sino también de localidades ubicadas en el sur de Chile como Valdivia o Puerto Montt. Dado que el cierre de la cosecha se aceleró por la pandemia, estas personas quedaron desempleadas. Frente a esta situación, estos migrantes temporeros que en su mayoría procedían de Santa Cruz, Cochabamba y Beni buscaron retornar a Bolivia. Aún había buses que hacían el trayecto hasta la frontera, así que llegaban directamente a Colchane por tierra para luego intentar cruzar a Pisiga y de allí seguir hasta Oruro. El 25 de marzo, debido a que se habían juntado demasiadas personas en Colchane, las autoridades de Chile, tanto del gobierno central como del regional, decidieron armar un campamento en la ciudad de Huarra, una pequeña localidad ubicada a 160 km de Colchane. Esto hizo

que cientos de estos migrantes que ya se encontraban en la frontera retornaran hacia el campamento de Huara. Recién el 4 de abril, una semana después de haberse establecido el campamento en Huara, se levantó el primer campamento del lado boliviano en Pisiga Bolívar, denominado Tata Santiago, que albergaba a 480 migrantes. Un día después, la Asamblea Permanente de Derechos Humanos de la ciudad de El Alto, denunciaba las condiciones bajo las cuales lxs migrantxs repatriadxs eran mantenidxs en el campamento de Pisiga:

Nuestros herman@s no son prisioneros, deben recibir trato humanitario y digno. A las autoridades del Gobierno de Transición NO se les pide un favor, se les exige cumplan los estándares internacionales sobre los DD. HH. Reiteramos a los presidentes de las Cámaras de Diputados y Senadores, junto al Alto Comisionado de DD. HH. de la ONU, Defensoría del Pueblo, DD. HH. El Alto, se constituyan al campamento Tata Santiago, para verificar el hacinamiento y trato indigno que sufren nuestros compatriotas. (*La Izquierda Diario*, 05/04/2020)

Más tarde, el 7 de abril, el periódico *El Sol de Iquique* tuiteaba:

Colchane: imágenes de enfrentamientos de ciudadanos bolivianos con efectivos del ejército de Bolivia. Hay un herido. El hecho se registró en la frontera, donde se les impide el ingreso a su país a ciudadanos bolivianos. #Iquique #AltoHospicio #Antofagasta #Arica. (*El Sol de Iquique*, 07/04/2020)

Según daban cuenta diversos medios de comunicación, sobre todo chilenos, el enfrentamiento se dio cuando un grupo numeroso de migrantes bolivianos, que había llegado a pie luego de penosas travesías a Colchane, intentaba ingresar a territorio boliviano por el costado del complejo fronterizo. Frente a estos intentos de cruce, agentes del ejército de Bolivia reprimieron con violencia y buscaron disuadir a lxs migrantes con disparos al aire. Hubo algunos heridos como resultado de este enfrentamiento. Ante estos hechos, el director de Migración denunció que entre los sujetos varados se encontraban personas afines al Movimiento Al Socialismo [MAS] que “instigaban”

a la violencia (*Correo del Sur*, 07/04/2020). Desde La Paz, en conferencia de prensa, el ministro de gobierno, Arturo Murillo, informó que se habían identificado a treinta y cinco activistas mezclados en las marchas y protestas en Colchane. Estas personas serían miembros del Movimiento al Socialismo y habrían recibido bs 300 por movilizarse (*Urgente.bo*, 08/04/2020). En todo caso, resulta evidente cómo los términos políticos del conflicto por el que atravesaba el país en ese momento eran proyectados y reproducidos en el conflicto de la frontera.

Al mismo tiempo, el siete de abril, un “vuelo humanitario” organizado por el consulado boliviano partía de Santiago de Chile con destino a Santa Cruz de la Sierra con más de treinta y cinco ciudadanxs bolivianxs. Mientras estas personas que contaban con recursos económicos y sociales fueron repatriadas en un vuelo de carácter “humanitario”, a los miles de trabajadores migrantes bolivianxs se les impedía el ingreso a Bolivia mediante el Ejército. El 10 de abril, el encargado de Naciones Unidas en Chile llegó a Colchane a constatar la grave situación que vivían allí lxs migrantes bolivianxs. El sentimiento que expresaban estxs trabajadores migrantes era: “Queremos volver a Bolivia, pero no nos dejan”. Durante más de tres meses estuvieron funcionando los albergues de migrantes en la comunidad de Pisiga antes de que se habilitaran otras formas de acelerar las lentas y engorrosas repatriaciones.

Contener, disuadir y canalizar: la producción del corredor del oeste sudamericano

La investigación desarrollada ha contribuido a comprender las transformaciones más significativas que han tenido lugar en el campo de las políticas y prácticas de control migratorio y fronterizo en el espacio sudamericano en un período marcado por la presencia de la “migración en tránsito”. En otros lugares hemos dado cuenta de algunos cambios que tuvo el régimen sudamericano de migración y

fronteras en el marco de la instauración de nuevos modos de gobernar la migración (Domenech, 2021; Domenech et al., 2022), así como de prácticas de control específicas en contextos de frontera (Biondini, 2022). En el presente estudio, hemos identificado nuevas políticas y prácticas de control del movimiento al aproximarnos y analizar la estrategia regional, liderada por agencias especializadas de Naciones Unidas, que ha buscado *responder* a uno de los más grandes movimientos de migrantes y refugiados en el mundo actual, el llamado “éxodo” venezolano. Se trata de la creación de la Plataforma Regional de Coordinación Interagencial para Refugiados y Migrantes de Venezuela, más conocida como Plataforma R4V (siglas que aluden a la expresión “Response for Venezuelans”). En el marco de esta “respuesta regional”, nuestra investigación ha buscado dilucidar las políticas y prácticas de control del movimiento que se desarrollaron bajo la expansión del humanitarismo como modo de intervención política en el espacio sudamericano. En este marco, hemos indagado la conformación de Bolivia como “zona precaria de tránsito”, como mostraremos en el siguiente apartado. Uno de los hallazgos cruciales ha sido identificar la producción de un corredor migratorio establecido como una política de externalización de fronteras para contener, disuadir y canalizar los movimientos “desordenados” de migración (irregularizada o ilegalizada) que hemos denominado corredor del oeste sudamericano¹ y que, oficialmente, ha sido definido como “corredor andino”.

La producción del corredor del oeste sudamericano se inscribe en un proceso político más amplio. El denominado *giro a la derecha* que se produjo en Sudamérica con la llegada a la presidencia de Iván Duque en Colombia (2018-2022), Michel Temer (2016-2018) y Jair Bolsonaro en Brasil (2019-2023), Sebastián Piñera en Chile (2018-2022, con un período presidencial previo entre 2010 y 2014), Mauricio Macri

¹ Esta denominación recupera la referencia de Pedone (2020) al “corredor migratorio del oeste”, además de tomar en cuenta el modo en que se han nombrado otros corredores o rutas en el contexto europeo.

en Argentina (2015-2019), Lenín Moreno en Ecuador (2017-2021) y Pedro Pablo Kuczynski en Perú (2016-2018) fue decisivo en la construcción de una “crisis migratoria” en Venezuela durante el gobierno de Nicolás Maduro. La noción de “crisis migratoria” fue movilizada por diversos actores sociales y políticos en las disputas en torno a la interpretación de los acontecimientos que marcaban la vida social, económica y política en Venezuela. La noción de “crisis” en el campo de la migración y el refugio en el contexto de la alta movilidad de nacionales venezolanxs ha sido asumida de distintas maneras: crisis migratoria venezolana, crisis de refugiados y migrantes venezolanos, crisis de movilidad humana de ciudadanos venezolanos, entre otras. Desde un punto de vista crítico, no se trata de una categoría descriptiva (como suele ser asumida en muchos textos académicos sobre la emigración venezolana), sino de intervención política. La problematización de la idea de “crisis migratoria” no pretende desconocer la magnitud que adquirió la emigración de venezolanxs a lo largo de los años ni los efectos que tuvieron las políticas y medidas del gobierno de Maduro en amplios sectores sociales que encontraron en la movilidad una estrategia de sobrevivencia. Por el contrario, el reconocimiento de que detrás de una “crisis migratoria” hay un proceso de producción social y política en el cual intervienen actores con intereses específicos y que realizan múltiples usos de dicha categoría pretende llevar la discusión al terreno de los nuevos modos de gobierno de la migración inspirados por esquemas políticos tecnocráticos. De acuerdo a nuestro posicionamiento teórico, la noción de “crisis” en el ámbito de la migración y el refugio no se reduce a una anomalía o a una situación coyuntural (como postulan los tecnócratas de la migración), sino que es una condición estructural central de las fronteras (Mezzadra y Neilson, 2017; Hess y Kasperek, 2017).

En el 2017, varios gobiernos de derecha o centroderecha que se oponían a la continuidad de Nicolás Maduro como presidente de Venezuela impulsaron la formación del Grupo de Lima. Este espacio multilateral fue creado como un instrumento para deslegitimar en nombre de la democracia al gobierno venezolano de Maduro, al

mismo tiempo que reconocía y promovía la figura del líder opositor Juan Guaidó. En su primera declaración, este grupo conformado por los ministros de Relaciones Exteriores de catorce Estados latinoamericanos diagnosticó la situación en Venezuela como “crisis humanitaria”. A su vez, la salida masiva de ciudadanxs venezolanxs declarada como “crisis migratoria” fue instalada como una de las expresiones de la “crisis humanitaria”. Durante el 2018, los movimientos de migración provenientes de Venezuela siguieron creciendo. A principios de septiembre, por iniciativa del gobierno de Ecuador, representantes de once gobiernos latinoamericanos se reunieron para acordar y llevar adelante una estrategia regional frente a la situación de alta movilidad de venezolanxs en la región, la llamada “crisis de refugiados y migrantes venezolanos”. Esta iniciativa, que dio lugar a diversas reuniones y compromisos entre países de América Latina para coordinar la respuesta a la “crisis migratoria venezolana”, fue nombrada como el Proceso de Quito.

De acuerdo a la definición que otorga en su página web, el Proceso de Quito es un “espacio técnico fundamental para la articulación de la respuesta humanitaria a la situación de Venezuela por parte de los gobiernos receptores de personas venezolanas en la región, así como para la armonización de sus políticas nacionales”. Según las explicaciones oficiales, este espacio surgió como una mesa de trabajo que buscaba principalmente hallar mecanismos para atender a los refugiados y migrantes venezolanos, afianzar la cooperación financiera internacional y generar articulaciones institucionales entre los países miembros. Como resultado de la primera reunión, los representantes de Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, México, Panamá, Paraguay, Perú y Uruguay firmaron la “Declaración de Quito Sobre Movilidad Humana de Ciudadanos Venezolanos en la Región”. Entre las medidas mencionadas llamaban a “reforzar las políticas de acogida de los migrantes venezolanos” y “coordinar esfuerzos a través de los organismos internacionales”. La Declaración de Quito comprometía a los firmantes a “acoger los documentos de viaje vencidos como documentos de identidad de los ciudadanos

venezolanos para fines migratorios”, con el fin de “facilitar” la circulación de las personas. También instaba al gobierno venezolano a tomar las “medidas necesarias para la provisión oportuna de documentos de identidad y de viaje de sus nacionales”. Una segunda reunión se llevó a cabo en noviembre de 2018 para dar seguimiento a lo acordado en la “Declaración de Quito” y aprobar un plan de acción.

Desde que la migración venezolana empezara a crecer en volumen e intensidad a partir del 2015, los Estados nacionales desarrollaron diversas medidas para enfrentar un movimiento de personas que no respondía a las pautas de la inmigración laboral más tradicional. Existen numerosos trabajos que han dado cuenta de las “respuestas nacionales” a la alta movilidad de migrantes venezolanxs (Acosta et al., 2019; Freier y Castillo Jara, 2020; Gandini et al., 2019, 2020; Gissi et al., 2020; Herrera y Cabezas Gálvez, 2019; León Rojas, 2020; Ramírez et al., 2019). La dispersión de la emigración venezolana en el espacio sudamericano puso de manifiesto el carácter cambiante y contingente de las medidas para regular el movimiento, especialmente en aquellos países donde la presencia de migrantes venezolanxs cobraba mayor intensidad y visibilidad (Colombia, Ecuador y Perú, luego Chile). Tras un breve período sin exigencia de visado o pasaporte, las autoridades nacionales encargadas de los asuntos migratorios en los principales países receptores de migración venezolana decidieron comenzar a limitar las “facilidades” ofrecidas y luego empezaron a establecer ciertas restricciones de manera unilateral y errática. Más allá del acierto o desacierto de las medidas estatales que fueron implementadas, gobiernos nacionales, organismos internacionales y *think tanks* acordaban acerca de la necesidad de una “respuesta regional” frente a la “crisis migratoria venezolana”. El argumento movilizado sostenía que la masiva migración venezolana había *desafiado* o *desbordado* la capacidad de respuesta institucional en los países receptores, no solo limítrofes. Ya la Declaración de Nueva York para los Refugiados y Migrantes del 2016 manifestaba que los Estados por sí solos no pueden gestionar los grandes movimientos de refugiados y migrantes. Con la creación del Grupo de Lima hubo un

llamamiento a promover y desarrollar iniciativas de cooperación internacional frente a la “crisis”. En el marco del Proceso de Quito también se indicaron acciones que apuntaban a la necesaria participación de agencias de Naciones Unidas y la cooperación internacional

La presencia de un elevado número de migrantes venezolanxs en los países receptores, pero sobre todo su alta y persistente movilidad en la región, generó las condiciones para la instauración de una estrategia internacional de control y contención del movimiento que fue denominada *Plataforma Regional de Coordinación Interagencial para Refugiados y Migrantes de Venezuela*. El 12 de abril del 2018 el secretario general de las Naciones Unidas solicitó al ACNUR y a la OIM que lideraran y coordinaran una “respuesta regional” a la situación de las personas refugiadas y migrantes de Venezuela. El 28 de mayo de 2018, ambas organizaciones de Naciones Unidas enviaron al secretario general una carta conjunta donde le informaban sobre el establecimiento de una *plataforma regional inclusiva y global* para atender la solicitud recibida. Oficialmente, el objetivo de esta Plataforma Regional consiste en afrontar las necesidades de “protección”, “asistencia” e “integración” de los refugiados y migrantes venezolanos en los Estados afectados de América Latina y el Caribe en correspondencia con los principios establecidos en la Declaración de Nueva York para los Refugiados y Migrantes. La Plataforma R4V es presentada como un mecanismo complementario a la actuación de los gobiernos que busca fortalecer las respuestas nacionales y regionales que brindan para enfrentar la situación de movilidad humana de lxs venezolanxs. El 19 de septiembre del 2018 el ACNUR y la OIM realizaron desde Ginebra una declaración conjunta para anunciar el nombramiento del guatemalteco Eduardo Stein como Representante Especial Conjunto para los refugiados y migrantes venezolanos.² El comunicado destacaba, asimismo, que el nuevo funcionario

² La elección de Eduardo Stein como representante especial conjunto evidenciaba en buena medida el trabajo político de la Plataforma R4V. Se trata de un funcionario con vínculos estrechos con diversas instituciones políticas de los Estados Unidos que no se destaca por su recorrido profesional ni conocimientos especializados en el terre-

“promoverá un enfoque regional coherente y armonizado de cara a la situación de Venezuela en coordinación con los gobiernos nacionales, las organizaciones internacionales y otros actores relevantes” y que “trabajaré para promover el diálogo y el consenso necesarios para la respuesta humanitaria”. La designación del representante conjunto de OIM y ACNUR fue celebrada por el Grupo de Lima.

Al otro día de ser nombrado Stein como representante especial conjunto, integrantes de la Plataforma R4V se reunieron para discutir el Plan Estratégico de Respuesta para Refugiados y Migrantes de Venezuela del 2019. Esta reunión estuvo dedicada a la metodología, los beneficiarios, el alcance geográfico y la estructura del RMRP. Se trataba de la primera planificación anual de actividades que impulsaba la Plataforma. El Plan contemplaba la definición de las estrategias, el esquema de trabajo y las actividades que se debían desarrollar a nivel regional y nacional. Asimismo, establecía el tipo de asistencia que podían ofrecer las agencias de la ONU y las ONG (internacionales y locales) de modo complementario a las acciones de los gobiernos receptores de migración venezolana. Hasta el RMRP 2023/2024, los planes siempre habían tenido una duración anual. En general, un RMRP está organizado de acuerdo a sectores temáticos (clústeres) centrados en acciones destinadas a atender tanto la situación de las personas refugiadas y migrantes de Venezuela como a la de las comunidades de acogida. Cada sector es liderado por distintas agencias de Naciones Unidas y organizaciones no gubernamentales. La OIM, por ejemplo, aunque está involucrada en todos los sectores, ha priorizado su participación en los sectores de integración, alojamiento y transporte humanitario; grupos de trabajo como el de

no de las migraciones y el refugio, sino por una amplia experiencia en negociación y cooperación internacionales, manejo de crisis políticas y la obtención de fondos para proyectos de desarrollo. La trayectoria de Stein se corresponde con la figura del experto que a lo largo de los años ha establecido vínculos y acumulado experiencia en diversos puestos de gobierno de alta jerarquía y de organismos internacionales, además de integrar claustros docentes de universidades, comisiones asesoras para asuntos internacionales y *think tanks* estadounidenses con alcance global.

manejo de la información y comunicación; y el subsector de trata y tráfico de personas.

El material empírico obtenido mediante las numerosas entrevistas institucionales realizadas en el marco del trabajo de campo desarrollado entre mayo y agosto del 2022 a lo largo del corredor del oeste sudamericano sugiere que la atención a migrantes venezolanxs, siempre priorizadx frente a otros grupos nacionales y a las llamadas comunidades de acogida ha ido variando de acuerdo a las nociones construidas sobre la magnitud e intensidad de los movimientos de migración y la obtención y disponibilidad de fondos económicos, especialmente a partir de la reorientación que se produjo con la guerra en Ucrania. A su vez, la “respuesta humanitaria” a la población migrante venezolana a lo largo del corredor es desplegada de acuerdo a dos categorías centrales: “migrantes en tránsito” y “migrantes con vocación de permanencia”. Esta clasificación institucional es advertida por quienes acuden a la ayuda humanitaria —lxs “beneficiarios” de acuerdo a la terminología institucional— y la usan estratégicamente a su favor, lo cual no significa que siempre consigan obtener los “beneficios” que están disponibles según criterios institucionales de priorización. Por otra parte, la estructura de los sectores (o clústeres) ha ido mutando de acuerdo a las diversas fases y características que se le adjudican a la migración venezolana. Durante el trabajo de campo advertimos el peso que perdía la atención de necesidades humanitarias inmediatas a “migrantes en tránsito” frente a objetivos de “desarrollo” a más largo plazo destinados a “migrantes con vocación de permanencia” y “comunidades de acogida”.

A pocos meses de su formación, la Plataforma Regional aún era incipiente. De acuerdo al informe de la primera reunión mantenida en Panamá en septiembre del 2018, contaba con la participación de 31 organizaciones, entre ellas, quince agencias de las Naciones Unidas, nueve ONG y dos del Movimiento Internacional de la Cruz Roja. Un año después, la Plataforma Regional estaba integrada por cuarenta y una organizaciones participantes, incluidas diecisiete agencias de la ONU, quince ONG, cinco donantes, dos instituciones financieras

internacionales y el Movimiento de la Cruz Roja. En la actualidad, cuenta con más de doscientas organizaciones involucradas en el desarrollo del Plan regional de respuesta a los refugiados y los migrantes de Venezuela [RMRP por sus siglas en inglés] en diecisiete países de América Latina y el Caribe. La Plataforma Regional está compuesta por plataformas nacionales y subregionales que tienen a cargo la coordinación operativa y la aplicación del RMRP. En Colombia, Ecuador, Perú, Chile y Brasil se han conformado plataformas nacionales. Los demás países se encuentran agrupados en plataformas subnacionales: Cono Sur, Centroamérica y México, y Caribe. Curiosamente, Bolivia ha quedado enmarcada en la plataforma subregional del Cono Sur. En Colombia, la plataforma nacional recibió el nombre de Grupo Interagencial sobre Flujos Migratorios Mixtos [GIFMM], a diferencia de lo ocurrido en Ecuador, Perú y Chile, donde ha sido denominada como Grupo de Trabajo sobre Refugio y Migración [GTRM]. El GIFMM, creado mucho antes del lanzamiento oficial de la Plataforma R4V, y los diferentes GTRM de alcance nacional articulan con diversas instancias regionales de coordinación. La Plataforma R4V también impulsó la creación de los llamados Espacios de Apoyo, donde diversas organizaciones dedicadas a la atención de migrantes en tránsito brindan información, orientación y servicios mínimos estandarizados. En noviembre de 2019, había noventa Espacios de Apoyo en Colombia, Ecuador, Perú y Brasil, mientras que en la actualidad existen ciento noventa y cuatro distribuidos en ocho países. Este crecimiento da cuenta de la expansión que fue adquiriendo el corredor del oeste sudamericano.

Durante el trabajo de campo a lo largo del corredor del oeste sudamericano tomamos contacto y realizamos entrevistas con múltiples operadores de organizaciones de ayuda humanitaria que asisten a migrantes en estos Espacios de Apoyo. Dedicamos especial atención a la red de Puntos de Atención y Orientación [PAO] para personas refugiadas y migrantes implementados por el ACNUR y a los Puntos de Referenciación y Orientación [PRO] para atención a refugiados y migrantes de Venezuela gestionados por la OIM. A medida que

avanzaba la investigación de campo corroboramos que los Espacios de Apoyo R4V dispuestos a lo largo de las rutas más transitadas eran la expresión material del corredor a través del cual era *facilitada* la movilidad. Sin embargo, no se trataba solo de facilitar la movilidad, sino de canalizarla en una dirección determinada: hacia el Sur, es decir, hacia Ecuador, Perú y Chile, fundamentalmente. Ahora bien, al mismo tiempo que los viajes hacia el Sur eran facilitados mediante un conjunto de apoyos de distinto tipo dispuestos sobre las rutas, la movilidad hacia el norte —con los Estados Unidos como destino— era desincentivada a través de diversas prácticas de disuasión.

A finales del 2018 la “crisis migratoria” de Venezuela fue contemplada por primera vez en el llamamiento humanitario global de Naciones Unidas. Mark Lowcock, el responsable de la Oficina de Coordinación de Asuntos Humanitarios de Naciones Unidas [OCHA] sostenía: “Hay una crisis para la que, por primera vez, tenemos un plan de respuesta, que es ayudar a los países vecinos de Venezuela a lidiar con las consecuencias del alto número de venezolanos que están abandonando el país”. El plan anual de ayuda humanitaria 2019, presentado en diciembre del 2018, incluía un pedido de 738 millones de dólares destinado a las organizaciones establecidas en los países latinoamericanos receptores de migrantes venezolanxs. Según las estimaciones oficiales, había más de tres millones de venezolanxs en dieciséis países de América Latina y el Caribe, distribuidos especialmente en Colombia, Brasil, Ecuador y Perú. El plan para el 2019 identificaba una población de 3,6 millones de venezolanxs con necesidades de ayuda y protección. Se consideraba que no tenían perspectiva de regresar a Venezuela en el mediano y corto plazo.

La “respuesta humanitaria” a la migración venezolana empezó a tomar forma en Colombia en un contexto de abrupto y sostenido crecimiento de ingresos al territorio nacional durante el 2017. Las operaciones humanitarias en dicho país han sido coordinadas por OCHA desde el 2005. Los “desplazamientos” tomados en consideración para la planificación de la acción humanitaria eran fundamentalmente aquellos que respondían a la violencia armada y los

desastres naturales. Cuando la migración venezolana se convirtió en uno de los grupos de atención prioritaria, aún no era contemplada como una población “en tránsito”. El *Plan de Respuesta Humanitaria* de Colombia para el 2018 (publicado en diciembre del 2017) identificó como parte de la población con necesidades a 700 000 venezolanxs “con vocación de permanencia” (4 900 000 en total). Del millón de personas como población meta, el 14 % correspondía a venezolanxs con vocación de permanencia. Este documento incluía un plan de respuesta en la frontera entre Colombia y Venezuela liderado por ACNUR y OIM (Grupo Interagencial de Fronteras). Oficialmente, con este plan se buscaba mitigar el riesgo y reducir el impacto que pudiera producir el aumento de los “flujos migratorios” desde Venezuela en las comunidades de acogida situadas en la frontera.

Esta temprana “respuesta humanitaria” a migrantes venezolanxs reunía un importante número de organizaciones no gubernamentales internacionales, además de una variedad significativa de agencias de Naciones Unidas. En el Plan de Respuesta Humanitaria dispuesto para el 2018, las organizaciones que participaban eran cuarenta y una en total: dieciocho ONG internacionales, dos ONG nacionales y veintiuna agencias del Sistema de Naciones Unidas [SNU]. Además, adoptaba el enfoque de sectores (clústeres), cuyo surgimiento fue producto de la reforma que tuvo lugar en el campo del humanitarismo para la mejora de la previsibilidad, la rendición de cuentas y las alianzas. En complementariedad con los organismos estatales, en aquel momento las acciones de “respuesta humanitaria” se organizaban en siete clústeres: albergues / alojamientos temporales [SHELTER], Protección, Salud, Seguridad Alimentaria y Nutrición [SAN], Agua, Higiene y Saneamiento básico [WASH], Educación en emergencias (sector), Recuperación Temprana [GT]. Algunos de estos clústeres como SHELTER, Protección y WASH se convertirán en componentes centrales de la estrategia humanitaria desplegada con el posterior ingreso masivo de venezolanxs y las aglomeraciones que se produjeron por los cierres de frontera en el contexto de la pandemia. Por otra parte, la producción y uso de datos fue adquiriendo cada vez

mayor relevancia para la gestión de la “emergencia humanitaria”. En el 2015, OCHA llevó adelante la iniciativa interagencial llamada Unidad de Manejo y Análisis de Información Colombia [UMAIC] para aumentar la capacidad de manejo y análisis de información.

En Bolivia, la “respuesta humanitaria” a migrantes *en tránsito* surgió con su incorporación al llamado “corredor andino” a partir de la aparición de la ruta que conecta Desaguadero (en la frontera Perú / Bolivia) con Pisiga (en la frontera Bolivia / Chile) y que se consolida en el contexto de la pandemia. Cuando se presentó el Plan Regional de Respuesta para Refugiados y Migrantes de Venezuela a finales del 2018, la presencia de la población venezolana era reconocida especialmente en cuatro países vecinos. Colombia y Brasil ocupaban un lugar destacado por su proximidad a Venezuela. Ecuador y Perú también estaban considerados entre los principales países de destino, aunque con una cantidad de migrantes venezolanxs mucho menor que en Colombia. La descripción más habitual daba cuenta de la formación inicial de lo que más adelante se denominará como “corredor andino”: el desplazamiento desde Venezuela hacia Colombia y su posible prosecución hacia Ecuador o Perú. En aquel momento, este corredor era identificado por las agencias de Naciones Unidas que lideraban la Plataforma R4V como el “más dinámico en la región”, a la vez que su crecimiento cuantitativo entre el 2017 y el 2018 era destacado (OIM, 2019).

Hasta finales del 2019, Bolivia aún no integraba el “corredor andino”. Según un documento de la OIM sobre tendencias migratorias en la región (OIM, 2019), este corredor articulaba cinco pasos internacionales: el Puente Internacional Transfronterizo Simón Bolívar entre Colombia y Venezuela que conecta las localidades de Villa del Rosario y San Antonio de Táchira, el Puente Internacional Rumichaca ubicado entre las localidades de Ipiales en Colombia y Tulcán en Ecuador, el cruce fronterizo entre Huaquillas en Ecuador y Tumbes en Perú, el complejo fronterizo Santa Rosa en Perú y el de Chacalluta en Chile, y el paso trasandino Sistema Cristo Redentor que conecta Chile con Argentina. A partir del 2020, en el contexto de la pandemia, Bolivia empezó a recibir atención como “país de tránsito” y a ser

considerada como parte del “corredor andino”. En la VI Reunión Internacional sobre Movilidad Humana de Ciudadanos Venezolanos en la Región, realizada en septiembre de 2020 en el marco del Proceso de Quito, el secretario general de la Comunidad Andina, Jorge Hernando Pedraza, identificó al “corredor andino” con el área cubierta por Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú. Hizo hincapié en que la CAN recibía el sesenta por ciento de los cinco millones de migrantes venezolanxs que habían salido de Venezuela. Durante su intervención, señaló la trascendencia de la cooperación internacional ante las dificultades que generaba la gran cantidad de migrantes venezolanxs en los países andinos. En esta oportunidad también hizo explícita la adhesión de la CAN a los principios tecnocráticos de la gobernanza de la migración: “La Secretaría General seguirá participando activamente y en colectivo, para lograr una migración venezolana ordenada, regular y segura”.

Fue especialmente en el contexto de cierre de fronteras fundado en la pandemia por COVID-19 que se activó la ruta que conecta Desaguadero, La Paz, Oruro y Pisiga. Se trata de una ruta no solo transitada por “caminantes” venezolanxs en dirección norte-sur, sino también de un recorrido emprendido por migrantes de diversas nacionalidades: por ejemplo, durante el 2021 esta ruta fue especialmente transitada por haitianxs que salían de Chile o Brasil y se dirigían a los Estados Unidos a través de la selva del Darién. Las distintas visitas realizadas por el equipo en el marco del proyecto a las localidades fronterizas de Desaguadero, Perú / Desaguadero, Bolivia y Pisiga, Bolivia / Colchane, Chile han permitido capturar el carácter cambiante que asume el control fronterizo en relación a lxs “migrantes en tránsito”. De cualquier manera, con menores o mayores controles estatales de acuerdo al momento, las múltiples prácticas de actores de distinta naturaleza a lo largo del tramo Desaguadero-Pisiga favorecen la circulación de lxs “migrantes en tránsito”, es decir, en conjunto producen la *facilitación* de la movilidad, lo cual da cuenta de la modalidad de control del movimiento que supone un corredor migratorio: el *control de la movilidad migrante a través de la movilidad* (Tazzioli, 2020) o el *atrampamiento en la movilidad* (Hess, 2010, 2012). Esta nueva ruta a través

de Bolivia supuso una de las transformaciones más importantes que tuvo el “corredor andino” desde su formación. Es resultado de las diversas tensiones entre la movilidad y el control que se han producido durante los últimos años en el régimen sudamericano de migración y fronteras. Constituye, además, un elemento central para comprender la configuración de Bolivia como una “zona precaria de tránsito”, como veremos en el próximo apartado.

Bolivia como zona precaria de tránsito

Comprender la producción del espacio nacional boliviano como “zona precaria de tránsito” supuso inscribir la experiencia boliviana en el proceso de reconfiguración y despliegue del corredor del oeste sudamericano, es decir, evitar aislarla analíticamente de los procesos regionales de “gobernanza” de la migración. A través de entrevistas institucionales, búsqueda de material hemerográfico y observaciones en zona de frontera, buscamos desentrañar la emergencia de una ruta alternativa para ingresar a Chile a través de Bolivia frente a la opción que suele ser mayormente elegida como el cruce en la frontera Tacna-Arica. A partir de ello, pretendemos mostrar la manera en que Bolivia se convirtió en una “zona precaria de tránsito” como *efecto* de la producción del corredor del oeste sudamericano para gobernar los movimientos “desordenados” de migración. La nueva ruta que conecta Desaguadero y Pisiga / Colchane implica un recorrido más extenso, dos cruces de frontera, diversos controles migratorios y policiales en el trayecto, mayor cantidad de tiempo y de recursos económicos y condiciones climáticas hostiles.³ Sin embargo, como veremos a continuación, en determinado momento surgió como la ruta preferida por diversos grupos de “migrantes en tránsito”.

³ Para ampliar sobre las dinámicas de movilidad entre Tacna-Arica, Desaguadero y Pisiga-Colchane a partir de la figura del tráfico de personas, véase Liberona Concha et al. (2022).

De ruta a corredor: la contención de la movilidad a través de Bolivia y Chile

Las dinámicas migratorias en la frontera Tacna-Arica se caracterizaron durante finales del siglo XX y primera década del siglo XXI por una marcada presencia de migración transfronteriza, especialmente de peruanxs y un incipiente desplazamiento de bolivianxs (Tapia, 2012). Sin embargo, a comienzos de la década del 2010, las dinámicas se modificaron a partir del paulatino pero creciente aumento de ingreso de migración caribeña. En aquel momento se destacaba el ingreso de migrantes provenientes de República Dominicana que, frente a una mayor visibilidad, sufrieron la imposición de visado en el año 2012. A partir del año 2011, esta zona sería protagonista de la ejecución del Plan Frontera Norte bajo la presidencia del presidente Sebastián Piñera. Este plan proponía combatir el crimen organizado a través de una coordinación multisectorial para fortalecer la frontera marítima y terrestre de las regiones de Arica y Parinacota, Tarapacá y Antofagasta con una inversión aproximada de más de 35 mil millones de pesos chilenos entre 2011 y 2014. Esta inversión permitiría la compra de radares fijos de tierra, sistemas de Unidad Vigía Costera, sistemas de detección termográficos, sistemas de interdicción marítima y sistemas de mando y control para “mejorar las capacidades de control, observación y reacción preventiva”. En una entrevista realizada en diciembre del 2022, un carabinero de alta jerarquía de la comisaría de Chacalluta en Arica explicaba que a partir del Plan Frontera Norte se había fortalecido la coordinación, lo que les permitía mejorar la respuesta en frontera. Asimismo, respecto al uso de dispositivos tecnológicos para el control fronterizo, afirmaba que gracias a las ventajas que ofrecían, ellos lograban identificar a lxs migrantes mientras aún se encontraban en territorio peruano y así evitaban que cruzaran a territorio chileno, lo que les “ahorraba” tiempos y recursos.

En 2018 se produjeron importantes transformaciones en las políticas de migración y fronteras desplegadas en el marco de la nueva presidencia de Sebastián Piñera como respuesta a los nuevos

movimientos migratorios. En la frontera en cuestión, la Policía de Investigaciones [PDI] registraba un aumento considerable de los ingresos por “pasos no habilitados” siendo la población cubana y dominicana la predominante. En 2016 se habían producido aproximadamente 2 600 ingresos “irregulares”, en el 2017 alrededor de 1600, mientras que durante los primeros cinco meses del 2018 se registraron unos 3 100 (*La Tercera*, 3 de junio de 2018). El mismo registro surge en la entrevista con el oficial de Arica, quien afirmaba que cuatro años atrás se produjeron las primeras aglomeraciones debido a un aumento significativo de ingresos de migrantes, cuya atención escaló a nivel nacional e implicó un refuerzo de las formas de control y una mayor coordinación entre las fuerzas de seguridad. En este sentido, destacó el carácter mutable de la migración que lxs ha llevado a reforzar y modificar sus propias prácticas de control. En aquel año, los actos de reparación desplegados por el Estado para responder a las transformaciones en las dinámicas migratorias consistieron en una serie de reformas llevadas a cabo en el marco de una nueva propuesta de Ley de Migraciones. En primer lugar, se presentó el Plan Frontera Segura (Ramos et al., 28 de julio de 2018) en el norte del país, continuación del antecesor Plan Frontera Norte, que fortalecía los mecanismos para ejecutar expulsiones y aumentaba la dotación en recursos humanos y tecnológicos para la vigilancia aérea, marítima y terrestre, para detectar el ingreso irregular de extranjeros (Dufraix et al., 2020). Paralelamente se produjeron transformaciones en las políticas de visado. A lxs haitianxs se les impuso visa de turismo, a venezolanxs la visa de Responsabilidad Democrática y se eliminó la visa temporaria por motivos laborales (Dufraix et al., 2020). Al año siguiente, se produjo un registro histórico de denuncias por ingresos irregulares protagonizado por migrantes venezolanxs y cubanxs (*CNN Chile*, 25 de julio de 2019) que llevaría a una nueva modificación de visados. En el mes de junio, luego de que Perú les impusiera visa de turismo a lxs ciudadanxs venezolanxs, el gobierno chileno tomó la misma decisión. Esto generó conflictos en tanto impedía el ingreso de quienes se encontraban por hacer el cruce. Alrededor del paso

fronterizo se aglomeraron unas doscientas personas, mientras que en Tacna unas cuatrocientas personas aguardaban concentradas en el consulado chileno (*RPP*, 28 de junio de 2018).

El proceso de emergencia de una nueva ruta migratoria fue indagado durante entrevistas institucionales con agentes estatales, humanitarios y de las fuerzas de seguridad. Según la lectura de la funcionaria de ACNUR en Tacna, las sucesivas transformaciones en las políticas de visado formaron parte de la reconfiguración de la ruta hacia Bolivia. Remontándose al 2019, explicaba que, si bien el ingreso por Tacna-Arica era la opción más simple, antes que se impusiera la visa de turismo, las personas ya tenían dificultades para entrar a Chile. La cantidad de migrantes había aumentado y con ello los requisitos para hacerlo. Desde su punto de vista, había personas que intentaban hasta diez veces para ingresar de modo regular. Ella consideraba que fue en ese contexto que se activó la ruta de Desaguadero-Pisiga-Colchane, donde lxs migrantes encontraban mayor facilidad para realizar los cruces de la frontera de Perú con Bolivia. Afirmaba también que, aun cuando sea más difícil y más largo, lxs migrantes tenían la certeza de que llegarían a destino. En su lectura, el cierre de fronteras por la pandemia profundizó esta tendencia, puesto que Tacna-Arica atravesó un proceso de militarización de sus fronteras. Asimismo, señalaba que este cruce fronterizo estaba identificado como una zona peligrosa por estar cubierta con minas antipersonales. Explicaba que, de hecho, el despliegue de minas antipersonales en zona de frontera tuvo incidencia en los cruces de migrantes ilegalizadxs. En el mes de febrero del año 2016, un migrante peruano falleció al pisar una mina (*TelesurTV.net*, 9 de febrero de 2016) y en mayo de aquel año un dominicano resultó herido por la misma razón (*T13*, 22 de mayo de 2016). Si bien en el 2020 Chile concluyó el proceso de desminado, estos eventos contribuyeron a que se expandiera la idea de que en los pasos no habilitados se podía perder la vida.

Los relatos de agentes estatales dan cuenta de la relación mutuamente constitutiva entre prácticas de control y contestación de los

órdenes fronterizos. En una entrevista realizada con un carabinero suboficial de Colchane,⁴ él explicaba que cuando se generan medidas para disipar los ingresos “irregulares” al país, estos no desaparecen, sino que se trasladan hacia otro lugar donde sea más sencillo atravesar la frontera. Entendía que los migrantes, al encontrar dificultades, no regresarían a Venezuela, sino que buscarían nuevas formas de cruzar. A esta razón, le sumaba el hecho de que Colchane y Pisiga eran dos localidades pobladas con muy pocos kilómetros de distancia, lo que permitía mayor facilidad en el acceso a los “pasos no habilitados”. Por otro lado, en una entrevista realizada en Arica en enero del 2023, un funcionario del Departamento de Extranjería y Migración identificaba que una de las diferencias fundamentales entre ambas fronteras consistía en la relación bilateral con el país fronterizo. Desde 1978 Chile y Bolivia no mantienen plenas relaciones diplomáticas. Por esta razón, Bolivia no ha recibido las reconducciones⁵ o expulsiones desde Chile. En este sentido, señalaba que la buena relación con Perú permitía en Arica “tener esto equilibrado”. En esta línea, en septiembre del 2022, una funcionaria de ACNUR en La Paz explicaba que, cuando Chile puso en vigencia la nueva ley de migración, hubo algunos casos de reconducción a través de Bolivia, pero que inmediatamente después el gobierno boliviano hizo saber a su contraparte chilena que solamente admitiría casos de reconducción de connacionales bolivianos, no de otras nacionalidades.

Diversos episodios experimentados por “migrantes en tránsito” en el paso de Chacalluta al norte de Chile muestran los efectos que tuvieron los controles migratorios y fronterizos en su decisión de tomar la ruta que atraviesa Bolivia. Una familia que se encontraba en Desaguadero a la espera de reunir dinero para continuar su viaje,

⁴ Esta entrevista fue realizada en septiembre del 2021 en el marco del proyecto “Fronteras en disputa: políticas de control, prácticas de contención y experiencias y estrategias de movilidad en el espacio sudamericano” financiado por el CONICET, Argentina.

⁵ “Es un nuevo procedimiento que puede aplicar el Estado chileno al sorprender en frontera o inmediaciones de la misma a personas que intenten ingresar al país infringiendo la Ley de Migración 21 325 según ciertos perfiles y casos específicos”.

intentó ingresar a Chile por el paso de Tacna, pero las fuerzas policiales les impidieron el paso al efectuar repetidos disparos. La madre contó que, luego de aquel episodio, su hijo más pequeño había estado muy mal de salud, que casi se moría en el desierto por estar un día entero sin beber ni alimentarse. Aun cuando estuvieron a pocos metros de ingresar, finalmente tuvieron que redirigirse hacia Bolivia. Por otro lado, una mujer migrante LGBTIQ+ que se alojaba en el campamento Lobito en enero del 2023 intentó cruzar tres veces la frontera Tacna-Arica. La primera, fue detenida junto a su pareja y otrxs migrantes. Las fuerzas de seguridad lxs quitaron sus pertenencias y la PDI lxs retuvo por 12 horas. Para aumentar las posibilidades de cruzar recomendaba gatear y pegar la cara al piso para que las cámaras de calor tuvieran más dificultades para detectarlx. Al tercer intento, tras un vericuelo legal por su doble nacionalidad (colombo-venezolana), cruzó por el complejo fronterizo de manera regular y ayudó a su pareja y al resto de migrantes esperándolos con una camioneta a la salida del desierto. En otra entrevista, una mujer venezolana del campamento Lobito que salió de Lima y pretendía ingresar por el cruce Tacna-Arica, decidió junto a su familia tomar la ruta a través de Bolivia, a pesar de los pocos recursos económicos que le restaban. Su decisión respondía al miedo que le producían los relatos de otrxs migrantes que habían intentado cruzar en varias oportunidades y no lo habían logrado.

Los itinerarios migrantes que activaron la ruta Desaguadero-Pisiga-Colchane-Iquique tuvieron como contraparte una respuesta institucional que buscaba regular y canalizar los tránsitos a través del territorio boliviano. La política aplicada por el gobierno boliviano para quienes ingresaban de manera “irregular” se amparaba en la Ley N.º 370. Esta estipula que aquellxs migrantes que ingresen de manera irregular se les tramitará una notificación de salida obligatoria que conmina a la persona migrante extranjera a abandonar el territorio nacional en el plazo de quince días hábiles a partir de su notificación legal. De esta manera, a lxs migrantes que ingresaban y manifestaban estar de paso se les tramitaba la salida obligatoria, lo

que les permitía circular con menores dificultades hacia Chile.⁶ Asimismo, en las situaciones de cruces de frontera en la localidad de Pisiga-Colchane las fuerzas de seguridad bolivianas se acercaban a observar, pero no tomaban ninguna medida para evitar que lxs migrantes cruzaran hacia el lado chileno.

El aumento de los movimientos migratorios por el país capturó la atención de diversas organizaciones de ayuda humanitaria asociadas a la Plataforma R4V. La funcionaria de ACNUR entrevistada en La Paz mencionaba que en el caso de Bolivia habían observado que migrantes y refugiadxs de distintas nacionalidades utilizaban a Bolivia “no como país de destino, sino país de tránsito”. De acuerdo a esta funcionaria, el incremento de llegadas motivó el desarrollo de acciones destinadas a monitorear los nuevos ingresos y establecer las necesidades de protección internacional de las personas. En la localidad de Desaguadero, tanto del lado boliviano como peruano, se instalaron Puntos de Atención y Orientación a Refugiados y Migrantes [PAO]. En Bolivia, la apertura del PAO fue en el 2019, mientras que en Perú en el 2020. Allí lxs migrantes eran informadxs sobre la ruta, la presencia de organizaciones humanitarias en el camino y los números telefónicos a los cuales podían acudir en caso de que necesitaran algún tipo de atención. También recibían “kits viajeros” que se ordenaban en función de la edad y sexo-género de la persona. En el caso del PAO de Desaguadero en Bolivia se gestionaban albergues y alimentación para los grupos que forman parte de su “población de interés”. En la ciudad de La Paz, ACNUR articula con la Fundación Scalabrini, donde se alberga a migrantes “con vocación de permanencia” y “en tránsito”; a estos últimos se les proporcionaba información sobre el resto del camino. Al igual que en Desaguadero, su acceso estaba restringido a poblaciones identificadas como “vulnerables”.

El trabajo de campo multisituado permitió identificar que los criterios de selección operan de manera estandarizada en todas las

⁶ <https://www.migracionenchile.cl/migrantes-buscan-otras-rutas-para-entrar-a-chile-tras-militarizacion-de-la-frontera-con-bolivia/>

instituciones involucradas en la producción del corredor migratorio. Este mecanismo, justificado institucionalmente desde la “perspectiva de género” y la “perspectiva interseccional”, forma parte de los esquemas de gestión y control de la población migrante ilegalizada. Es decir, existe una producción política de la vulnerabilidad (Domenech et al., 2022; Biondini, 2022) en tanto organismos internacionales y estatales generan “criterios de vulnerabilidad” para distinguir permanente y arbitrariamente entre sujetxs merecedores y no merecedores de ayuda. Pudimos constatar que bajo estas formas de clasificación subyacen representaciones de género que separan binariamente a los hombres, quienes —salvo raras excepciones— no califican para ser beneficiarixs debido a los atributos de la masculinidad hegemónica respecto a la fuerza y la resistencia. Del otro lado del binomio se encuentran mujeres, niñxs y población LGBTIQ+ a quienes se lxs etiqueta como vulnerables y necesitadxs de protección. Estas distinciones generaban conflictos en algunas organizaciones de ayuda humanitaria al ser percibidas como injustas, a la vez que acentuaban la condición de precariedad de poblaciones empobrecidas y racializadas bajo la aplicación de una supuesta “perspectiva de género”.

Consolidación del corredor y circuitos de contención de la migración ilegalizada

Antes del 2020, el paso fronterizo ubicado entre la localidad de Pisiga (Bolivia) y Colchane (Chile) no era una zona de conflictividad, ni siquiera de visibilidad. De hecho, este lugar fronterizo era considerado un lugar “inhóspito”. Para el año 2011 contaba oficialmente con setenta y tres habitantes. Sin embargo, desde aquel año en adelante puede registrarse cierta circulación de migrantes en la zona. En aquel momento, las Hijas de la Caridad, con ayuda de la ONG COVIDE-AMVE, llegaron al lugar por pedido del obispo de la diócesis boliviana de Oruro para que se hicieran cargo de lxs migrantes. Las

religiosas instalaron una casa de acogida transitoria que les permitiera descansar y alimentarse durante la estadía. Para el 2016 la dinámica local cambiaría con la finalización del asfaltado de la carretera que conecta la localidad de Oruro con Pisiga. Entre septiembre y octubre de aquel año se produjeron dos defunciones que pondrían de manifiesto la presencia de migración “extrarregional” en la zona. Caridad Natera Soriano y Maribel Pujols (*Diario y Radio Universidad Chile*, 25 de noviembre de 2016) fueron dos mujeres dominicanas, de cuarenta y cuarenta y nueve años, fallecidas en cruces inhabilitados de Colchane debido a las condiciones climáticas y geográficas del lugar. En los inicios del 2017, luego de que Barak Obama derogara la política de “pies secos, pies mojados”, se registró un aumento de migrantes cubanos ingresando por el cruce de Colchane (*Cubonet*, 23 de octubre de 2017). En ese mismo año, se produjo otra transformación que modificaría el paisaje local: en septiembre se realizó el socavamiento de una zanja para demarcar el límite fronterizo (De Marchi, Alvites, 2022). Esta iniciativa fue ejecutada por el gobierno chileno con el objetivo de “inhabilitar pasos fronterizos no autorizados y combatir el narcotráfico, contrabando y la migración ilegal” (*Eju.tv*, 8 de septiembre de 2017). En el 2019, luego de la imposición de visado, una mujer haitiana de veinte años fue hallada muerta en un paso no habilitado de Colchane debido a las condiciones hostiles del cruce (*Soy Chile*, 29 de septiembre de 2019). En el mismo año, en consonancia con los conflictos sucedidos en Tacna por la imposición de visado de turistas a migrantes venezolanxs, en Pisiga se registraron unas 190 personas varadas que fueron amparadas por las religiosas de la localidad (*Página/12*, 29 de junio de 2019).

En pleno contexto de pandemia, el cruce fronterizo Pisiga-Colchane empezó a “figurar en el mapa”, como expresan funcionarixs de las burocracias nacionales e internacionales. En la primera mitad del año, el cierre de fronteras generó los efectos deseados por el gobierno de Chile, es decir, una merma contundente y sin antecedentes de los movimientos migratorios e incluso una considerable salida de extranjeros (Rivera, 2020) como expusimos en la primera sección.

Sin embargo, desde el mes de agosto comenzó a registrarse una suba sostenida de ingresos por pasos no habilitados, fundamentalmente de migrantes venezolanxs, pero también de haitianxs y colombianxs (Schüller Gamboa, 29 de septiembre 2020). Frente a la considerable presencia de migrantes en la comuna de Colchane, el 26 de septiembre, las autoridades dispusieron buses para trasladar a lxs migrantes hacia albergues sanitarios. Hacia comienzos del 2021, se produjo un marcado aumento del tránsito de individuos y grupos familiares provenientes en su mayoría de Venezuela. En el mes de febrero, los medios de comunicación se referían a la presencia de migrantes en Colchane como una “crisis” o como una “crisis humanitaria”. En aquel momento, el alcalde de Colchane señalaba que diariamente ingresaban y apelaban a la figura de la “autodenuncia” unas ciento cincuenta personas, con picos de hasta mil seiscientas. Más allá de que estas cifras son difíciles de corroborar debido al carácter “irregular” de los ingresos, su uso pone de manifiesto las representaciones construidas sobre el “descontrol fronterizo”, como lo llamaría el alcalde que guio las acciones en la zona. Frente a estos sucesos, en el mismo mes de febrero, el Estado nacional creaba el “Plan Colchane” con el objetivo de militarizar la zona, reforzar la institución policial, expulsar a quienes ingresaran al país por pasos no habilitados y realizar un plan de difusión internacional para advertir las medidas que adoptaría Chile en esta materia.

La respuesta a la movilidad migrante se tradujo en la institucionalización de un circuito de atención mediante la articulación entre burocracias nacionales e internacionales en vistas a contener a la población migrante ilegalizada. En la comuna de Colchane, alrededor de la comisaría de Carabineros se agrupaban lxs migrantes a la espera de tramitar la “autodenuncia” (ahora eufemizada como “Declaración voluntaria de ingreso clandestino”). La “autodenuncia” consiste en un permiso provisorio de circulación, proveniente de los tiempos de la dictadura de Pinochet, que supone el reconocimiento del ingreso irregular por parte de la persona que realiza el cruce por algún “paso no habilitado”. Este mecanismo, que criminaliza la

movilidad y convierte en expulsable al sujeto que se autodenuncia, era apoyada y favorecida por la OIM: en unas carpas ubicadas en el predio de la comisaría, este organismo especializado de Naciones Unidas asistía a lxs migrantes en el trámite de “autodenuncia”. Además, la OIM articulaba con la parroquia de la comuna que, a partir de la solicitud de este organismo internacional, había abierto sus puertas a la “población vulnerable”. Por su parte, el gobernador del Tamarugal dispuso de nueve buses para trasladar diariamente a lxs migrantes, especialmente a mujeres y niñxs, hacia la ciudad de Iquique. La estrategia sanitaria en aquel entonces consistía en trasladar lxs hacia el ex-Colegio Unap, sin embargo, debido a la saturación de dicha institución, para mediados de octubre habilitaron el Estadio Cavanha para albergar a quienes tuvieran un resultado negativo de la prueba de COVID-19 (Puche, 13 de octubre de 2020). Con esta estrategia, las autoridades locales afirmaban haber disminuido la presencia de “caminantes” en la ruta. A pesar de ello, plantearon la necesidad de trasladar lxs a otras ciudades del país “porque no dan abasto”.

Uno de los sucesos fundamentales que generó el crecimiento de desplazamientos hacia Chile se vincula con la asunción presidencial de Pedro Castillo, quien en su primer discurso en el mes de julio anunció que “los delincuentes extranjeros” tenían setenta y dos horas para salir del país (*Gestión*, 28 de julio de 2021). En la ciudad de Iquique, el incremento de la presencia de migrantes venezolanxs a lo largo del espacio público produjo un marcado descontento en grandes sectores de la sociedad civil. Sumado a presuntos delitos menores contra la propiedad privada, la violencia xenófoba en la ciudad comenzó a escalar exponencialmente. Hacia fines de septiembre del 2021, se produjeron una serie de eventos xenófobos: el sábado 25 se organizó la marcha “No+migrantes”, que congregó, de acuerdo a la información de la policía de Carabineros, a unas 5 000 personas. Lxs manifestantes, ofuscados por la ocupación del espacio público, se concentraron en las cercanías a la Plaza Brasil donde prendieron fogatas y comenzaron a quemar las pertenencias de lxs migrantes: vestimenta, carpas, mochilas, juguetes infantiles y

coches de bebés. Meses después, tras el asesinato de un camionero supuestamente en manos de una persona venezolana, decretarían el estado de excepción. Esta medida les permitía a las Fuerzas Armadas “colaborar con la policía para controlar la inmigración ilegal” (16 de febrero de 2022, *Télam*).

En mayo del 2022, el trabajo de campo realizado nos permitió dar cuenta de las transformaciones producidas en el circuito de atención y registro de la población migrante ilegalizada. En la comuna de Colchane, a diferencia del 2020 y 2021, no había circulación de población migrante. Esto sucedía porque en el predio del complejo fronterizo se había desplegado un área destinada específicamente a contener la “migración en tránsito”. El espacio se encontraba vallado y se dividía en dos partes. En la primera había contenedores que funcionaban como oficinas. Allí Carabineros tomaba el trámite de la “autodenuncia”, la PDI se ocupaba del registro biométrico y Sanidad realizaba las pruebas de COVID-19 a lxs migrantes. Alrededor de estos contenedores se encontraba una carpa de ACNUR y otras carpas de estilo militar, donde se albergaban las personas que estaban a la espera de su resultado negativo. En la segunda parte del área, había más carpas de contienda militar donde se alojaba a lxs que tenían resultado negativo de COVID-19 y estaban a la espera de los transportes dispuestos por el gobierno para continuar su viaje hacia Iquique. Este espacio era tercerizado por el gobierno y gestionado por una empresa productora de eventos. Lejos de terminar allí, el circuito de control se prolongaba hacia la ciudad de Iquique, donde lxs migrantes eran trasladados a dos centros sanitarios, uno ubicado en Alto Hospicio y otro en el Estadio Cavanca. Allí debían permanecer otras dos semanas y realizarse pruebas adicionales de COVID-19, luego podían continuar autónomamente su camino. En una conversación con un alto funcionario nacional, frente a la pregunta por los motivos para sostener un sistema de control sanitario siendo que se habían flexibilizado todas las medidas a nivel nacional, nos explicó que era una forma de “amortiguar” la llegada de la población a la ciudad. El circuito de estos “dispositivos transitorios” incluía también

un “campamento” para migrantes indocumentadxs, llamado “Lobito”, bien alejado de la ciudad Iquique.

A finales del 2021, el gobierno regional de Tarapacá dispuso la creación de un campamento para migrantes que denominó “Dispositivo Transitorio Lobito”. El lugar que se utilizó para desplegar el campamento fue un predio que facilitó la Universidad Arturo Prat y se encuentra a unos 22 km de Iquique. La empresa productora de eventos, luego de un proceso de licitación, estuvo a cargo de la organización y gestión del campamento, que se inauguró en enero del 2022. Al comienzo se produjeron diversos conflictos por la situación de hacinamiento y la falta de alimentos preparados en el momento. Sin embargo, con los meses fueron modificando las dinámicas y, para el mes de abril, contaban con un sistema de almuerzos y cenas que estaban a cargo de la institución estatal que brinda alimentación en las escuelas públicas. Varias familias llevaban viviendo allí desde los comienzos, ya que no había restricción temporal para permanecer. La entrada y salida del recinto estaba permitida, sin embargo, su lejana ubicación, la falta de transporte público hacia la ciudad y las dificultades para continuar viaje hacia el sur del país formaban parte de que se produjera la experiencia de atrapamiento en el campamento.

En diciembre del 2022, en el marco de la última visita a la frontera de Colchane-Pisíga, identificamos una nueva transformación en los dispositivos de control y contención de la migración ilegalizada. La productora de eventos había sido reemplazada, asumiendo la coordinación de los espacios la gestión presidencial regional y el ACNUR. En aquella ocasión, tuvimos la oportunidad de realizar una visita acompañadxs por una coordinadora del espacio. Allí nos explicó que el diseño del lugar lo habían realizado lxs expertxs en albergues temporales de ACNUR. Asimismo, como se podía ver a simple vista, las carpas dispuestas en el predio eran las RHU, mientras que algunos contenedores que funcionaban como oficinas habían formado parte de una donación de otros organismos internacionales. Al momento de la visita, este espacio estaba siendo utilizado para retener población migrante boliviana ilegalizada. Como mencionamos

anteriormente, Bolivia solo aceptaba las reconducciones de sus nacionales. De esta manera, nos explicaba la coordinadora, en distintas ocasiones las fuerzas de seguridad detenían a lxs nacionales bolivianxs que cruzaban “irregularmente” la frontera y lxs llevaban hasta el Dispositivo Transitorio Colchane hasta que pudieran tramitar la reconducción. Este hecho da cuenta de que los medios de control de la “ilegalidad” desplegados para contener —principal, pero no únicamente— a población migrante venezolana son reutilizados para el control sobre la movilidad de trabajadorxs bolivianxs hacia Chile. Además, muestra la manera en la que espacios destinados a la “ayuda humanitaria” están explícitamente involucrados en formas punitivas de control de las migraciones y las fronteras.

Por último, las transformaciones acontecidas en el último tramo del circuito han consistido en la desarticulación del control sanitario puesto que la cuarentena obligatoria fue eliminada y las residencias sanitarias fueron desmontadas. Lo contrario ocurrió con el Dispositivo Transitorio Lobito, que al igual que en Colchane, sufrió una reestructuración de la mano de lxs expertxs en albergues transitorios de ACNUR. Asimismo, se fortaleció su conexión con Colchane, en tanto los buses que bajaban hacia Iquique tenían una parada opcional en el Dispositivo Transitorio de Lobito. Además, el tiempo máximo de permanencia fue acortado a quince días. El plazo está relacionado con la concreción del “plan de salida”, que consiste en la tramitación y obtención de ayudas para alojamiento y manutención por parte de organizaciones vinculadas a la ayuda humanitaria. Estos cambios forman parte de la consolidación de un corredor que busca contener y canalizar a la población migrante empobrecida e ilegalizada, evitando su presencia en la ciudad.

Conclusiones

El capítulo ha buscado dar cuenta de los principales hallazgos de investigación sobre los movimientos de migración y las políticas

de movilidad involucrados en la producción del espacio nacional boliviano como “zona precaria de tránsito”. La reconfiguración de la movilidad en Bolivia se produjo en el entrecruzamiento de viejas y nuevas dinámicas de circulación. Las trayectorias consolidadas de trabajadorxs bolivianxs entre Brasil, Argentina y Chile dieron lugar a la emergencia de infraestructuras de la migración que posibilitaron y facilitaron los tránsitos de migrantes sudamericanxs y “extrarregionales” a través del país. Lejos de permanecer estables en el tiempo, los itinerarios de trabajadores bolivianxs se transformaron a partir de las crisis sociales, políticas y económicas que experimentaron en sus destinos. Esta movilidad supuso el abandono de las actividades laborales habituales en Argentina y Brasil, y su reinserción en otros sectores productivos en Chile. Asimismo, la procedencia de lxs trabajadores se expandió a la mayor parte de Bolivia, dado que el desarrollo de infraestructuras viales en el país facilitó las conexiones con la ruta Oriente-Occidente. En los movimientos de migración hacia Brasil y Chile se produjo la confluencia entre trabajadores bolivianxs y migrantes sudamericanxs y extrarregionales.

La desestabilización del orden fronterizo provocada por migrantes sudamericanxs, especialmente venezolanxs, tuvo como efecto la incorporación de Bolivia al corredor del oeste sudamericano. Esta nueva espacialidad en la región constituye una de las transformaciones de mayor relevancia del régimen sudamericano de migraciones y fronteras. Hemos propuesto comprender a este corredor como parte de los esquemas de la gobernanza de las migraciones operacionalizadas por los Estados, pero fundamentalmente por organismos internacionales que, en vez de detener los movimientos masivos de migración ilegalizada, busca ordenarlos, contenerlos y canalizarlos. En el caso de estudio, la movilidad hacia el Sur fue facilitada, mientras que los viajes hacia el Norte fueron desincentivados. Esta política de contención se enmarca en un proceso de externalización del control fronterizo de los Estados Unidos a través de una “respuesta humanitaria” materializada con el establecimiento de la Plataforma R4V.

La incorporación de Bolivia al corredor del oeste sudamericano se produjo a partir de la intensificación de los tránsitos de migrantes sudamericanos hacia Chile. El trayecto por Bolivia ganó intensidad como efecto del sostenido fortalecimiento del control en la frontera Tacna-Arica, los rumores y los graves incidentes relacionados con las minas antipersonales y las “reconducciones” del Estado chileno, autorizadas por el Estado peruano y rechazadas por el boliviano. Frente a los inesperados e indómitos tránsitos por el país, organizaciones nacionales e internacionales de asistencia humanitaria se dirigieron hacia las zonas de mayor masividad y conflictividad. Así, el cruce Pisiga-Colchane se erigió en el lugar donde se concentraron las mayores intervenciones de actores estatales e internacionales involucrados en el control fronterizo y la ayuda humanitaria para llevar adelante diversas prácticas de contención de la migración ilegalizada que ingresaba a Chile. La estrategia de control desplegada por el gobierno chileno, ahora reforzada con la intervención de organismos internacionales del sistema de Naciones Unidas, consistió en la construcción de un circuito de “asistencia humanitaria” entre Colchane e Iquique. La creación de estos “dispositivos transitorios” destinados a contener más que a detener el movimiento de personas constituye una manifestación de los nuevos modos de control de la movilidad a través de la movilidad que han emergido en el espacio sudamericano como “respuesta regional” a los grandes movimientos de personas.

Bibliografía

Acosta, D., Blouin, C., y Freier, L. (2019). *La emigración venezolana: Respuestas latinoamericanas*. [Documentos de trabajo]. Fundación Carolina: Segunda época, (3), 1.

Aliaga, J. (8 de septiembre 2021). Bolivia, un paso de riesgo para los migrantes haitianos que buscan llegar a EE. UU. *France 24*. <https://www.france24.com/es/am%C3%A9rica-latina/20210908-bolivia-migrantes-haiti-trafico-peligros>

Almendra, A. L. (2020). Desplazamiento forzado transfronterizo: Mujeres transfronterizas de Centroamérica en México. *Revista Periódica*, 1 (12), 61-100.

Álvarez Velasco, S. (2020). From Ecuador to Elsewhere. The (Re)Configuration of a Transit Country. *Migration and Society*, 3 (1), 34-49.

Álvarez Velasco, S. (2022a). Between Hostility and Solidarity: The Production of the Andean Region–Southern Cone Transit Migratory Corridor. En G. Herrera y C. Gómez (eds.), *Migration in South America*, (pp. 51-75). Springer.

Álvarez Velasco, S. (2022b). En búsqueda de un lugar: Tránsitos irregulares y la producción de corredores migratorios en las Américas. En L. Rivera Sánchez, G. Herrera, y E. E. Domenech (eds.), *Movilidades, control fronterizo y luchas migrantes*. Siglo XXI / CLACSO.

Álvarez-Velasco, S. (2019). Ecuador-México-EEUU: la producción de una zona de tránsito entre políticas de control y la autonomía de la migración. En B. L. Cordero Díaz, S. Mezzadra, y A. Varela Huerta (eds.), *América Latina en movimiento: Migraciones, límites a la movilidad y sus desbordamientos*. Ciudad de México: Traficantes de Sueños / Universidad Autónoma de la Ciudad de México / Tinta Limón Ediciones.

Álvarez-Velasco, S., Pedone, C. y Miranda, B. (2021). Movilidades, control y disputa espacial. La formación y transformación de corredores migratorios en las Américas. *Periplos, Revista de Investigación sobre Migraciones* 5 (1), 4-27.

Benencia, R. (2005). Migración limítrofe y mercado de trabajo rural en la Argentina. Estrategias de familias bolivianas en la conformación de comunidades transnacionales. *Revista Latinoamericana de Estudios del Trabajo (RELET)*, 10 (17), 6- 30.

Biondini, V. (2022). Politización de la maternidad: La figura de la madre migrante en el corredor oeste, *Boletín (Trans)fronteriza*, 13, CLACSO.

Bolivia deportará a 68 haitianos ilegales, presuntas víctimas de trata. (5 de septiembre de 2020). *Infobae*. <https://www.infobae.com/america/agencias/2020/09/05/bolivia-deportara-a-68-haitianos-ilegales-presuntas-victimas-de-trata/>

Busse, E., y Vásquez Luque, T. (2016). The Legal–Illegal Nexus: Haitians in Transit Migration Deploying Migrant Capital. *International Journal of Sociology*, 46 (3), 205-222.

Canales, A. I. (2019). Migración, trabajo y acumulación de capital. Hacia un enfoque comprensivo de las migraciones en el capitalismo global. *Migración y Desarrollo*, 17 (32), 71-103.

Casas-Cortes, M., Cobarrubias, S. y Pickles, J. (2015). Riding Routes and Itinerant Borders: Autonomy of Migration and Border Externalization: Riding Routes and Itinerant Borders. *Antipode*, 47 (4), 894-914.

Chile alcanza récord histórico de denuncias por ingresos clandestinos en 2019: venezolanos y cubanos lideran. (25 de julio de 2019). *CNN Chile*. https://www.cnnchile.com/pais/chile-record-denuncias-ingresos-clandestinos-2019_20190725/

Chile decretó el Estado de Excepción en el norte por la crisis migratoria. (16 de febrero de 2022). *Télam*. <https://www.telam.com.ar/notas/202202/583726-chile-estado-de-excepcion-crisis-migratoria.html>

Ciudadano dominicano resulta herido tras pisar mina antipersonal en la frontera. (22 de mayo de 2016). *T13*. <https://www.t13.cl/noticia/nacional/dominicano-herido-pisar-mina-antipersonal-frontera>

Cortes, G. (2010). Migraciones, construcciones transnacionales y prácticas de circulación. *Párrafos Geográficos*, 8 (1), 35-53.

Cotari, C. (12 de septiembre de 2021). Aprehenden a 19 personas por traslado de haitianos. *Los Tiempos*. <https://www.lostiempos.com/actualidad/seguridad/20210912/aprehenden-19-personas-traslado-haitianos>

Curiel, O. (2007). *Crítica poscolonial desde las prácticas políticas del feminismo antirracista*. 26, 92-101.

D'Andrea, A., Ciolfi, L., y Gray, B. (2011). Methodological Challenges and Innovations in Mobilities Research. *Mobilities*, 6 (2), 149-160.

Dalby, C. (14 de septiembre de 2020). Traficantes de personas siguen sacando réditos de migrantes haitianos. *InSight Crime*. <https://es.insight-crime.org/noticias/noticias-del-dia/traficantes-migrantes-haitianos/>

De Genova, N. y Tazzioli, M. (Eds.). (2022). Minor keywords of political theory: Migration as a critical standpoint. *Environment and Planning C: Politics and Space*, 40 (4), 781-875.

De la Torre, L. (2014). Más notas sobre el retorno cíclico boliviano. Control y libertad en los proyectos de movilidad entre España y Bolivia. En S. Solé, S. Parella, y A. Petroff (eds.), *Las migraciones bolivianas en la encrucijada interdisciplinar: Evolución, cambios y tendencias*. 127-153. Cer M/UBA.

De Marchi, B. y Alvites, A. (2022). El muro invertido: Las zanjas en el límite fronterizo de Chile con Bolivia. *Geopolítica(s). Revista de estudios sobre espacio y poder*, 13 (2), 355-384.

Domenech, E. (2021). Régimen de migración y fronteras. En I. Ceja, S. Álvarez Velasco, y U. Berg (eds.), *Migración* (pp. 69-78). UAM-Cuajimalpa / CLACSO.

Domenech, E., Basualdo, L., y Pereira, A. (2022). Migraciones, fronteras y política de datos: Nuevos medios de control del movimiento en el espacio sudamericano. En Domenech, E., G. Herrera, y L. Rivera Sánchez (Eds.), *Movilidades, control fronterizo y luchas migrantes* (pp. 317-355). Siglo XXI / CLACSO.

Domenech, E., y Dias, G. (2020). Regimes de fronteira e “ilegalidade” migrante na América Latina e no Caribe. *Sociologias*, 22 (55), 40-73.

Dufraix, R., Ramos, R. y Quinteros, D. (2020). “Ordenar la casa”: Securitización y producción de irregularidad en el norte de Chile. *Sociologias*, 22 (55), 172-196.

Espinosa-Miñoso, Y. (2014). Una crítica descolonial a la epistemología feminista crítica. *El Cotidiano*, 184, 7-12.

Freier, L. F. y Castillo Jara, S. (2020). El presidencialismo y la “securitización” de la política migratoria en América Latina: Un análisis de las reacciones políticas frente al desplazamiento de ciudadanos venezolanos. *Internacia: Revista de relaciones internacionales*, 1, 1.

Freitas, P. (2012). Imigração boliviana para São Paulo e setor de confecção. Em busca de um paradigma alternativo. En P. Freitas (ed.), *Imigração boliviana no Brasil* (pp. 155-178). Nepo Unicamp.

Gandini, L. C., Lozano Ascencio, F. C., y Prieto, V. C. (2019). *Crisis y migración de población venezolana: entre la desprotección y la seguridad jurídica en Latinoamérica*. Universidad Nacional Autónoma de México.

Gandini, L., Prieto Rosas, V., y Lozano-Ascencio, F. (2020). Nuevas movi- lidades en América Latina: La migración venezolana en contextos de crisis y las respuestas en la región. *Cuadernos geográficos de la Universidad de Granada*, 59 (3), 103-121.

Garbey Burey, R. M. (2017). Estrategias migratorias en el tránsito de emi- grantes haitianos hacia Estados Unidos. *Huellas de la Migración*, 2 (4), 4.

Gissi, N., Ramírez Gallegos, J., Ospina Grajales, M. del P., Cardoso Cam- pos, B. P., y Polo Alvis, S. (2020). Respuestas de los países del pacífico sura- mericano ante la migración venezolana: Estudio comparado de políticas migratorias en Colombia, Ecuador y Perú. *Diálogo Andino*, 63, 219-233.

Herrera, G. (2019). From Immigration to Transit Migration: Race and Gender Entanglements in New Migration to Ecuador: Challenges for the 21st Century. En A. E. Feldmann, X. Bada, y S. Schütze (eds.), *New Migra- tion Patterns in the Americas* (pp. 285-315). Springer.

Herrera, G. y Cabezas Gálvez, G. (2019). Ecuador: De la recepción a la di- suasión. Políticas frente a la población venezolana y experiencia migra- toria 2015-2018. En L. Gandini, F. Lozano-Ascencio, y V. Prieto (Eds.), *Crisis y migración de población venezolana: Entre la desprotección y la seguridad jurídica en Latinoamérica* (pp. 125-156). Universidad Nacional Autónoma de México.

Hess, S. (2010). The Invention of “Transit Migration”. Theoretical and Me- thodological Considerations on Illegal Migration in Europe’s Southeast- ern Border Region. *Ethnologia Balkanica*, 14, 129-146.

Hess, S. (2012). De-naturalising transit migration. Theory and methods of an ethnographic regime analysis. *Population, Space and Place*, 18 (4), 428-440.

- Hess, S., y Kasperek, B. (2017). Under Control? Or Border (as) Conflict: Reflections on the European Border Regime. *Social Inclusion*, 5 (3), 58-68.
- Hinojosa, A. (2009). *Buscando la vida. Familias bolivianas transnacionales en España*. CLACSO-PIEB.
- Hinojosa, A., Pérez, L., y Cortez, G. (2000). *Idas y venidas. Campesinos tarijeños en el norte argentino*. PIEB Programa de Investigación Estratégica en Bolivia.
- Icarte, L., Torres, N. y Ramos, R. (2018). La Zona Franca de Iquique y su impacto en el trabajo informal de mujeres migrantes fronterizas. *Polis (Santiago)*, 17 (51), 63-87.
- Instituto Nacional de Estadística. (2015). Censo Nacional de Población y Vivienda 2012. En *Instituto Nacional de Estadística*. www.ine.gov.bo
- Izcara Palacios, S. P. (2017). El coyotaje visto desde la mirada de mujeres migrantes centroamericanas. *Perfiles Latinoamericanos*, 25(49), 77-95.
- Kasperek, B. (2016). Routes, Corridors, and Spaces of Exception: Governing Migration and Europe. *Near Futures Online*. https://nearfuturesonline.org/wp-content/uploads/2016/01/Kasperek_Final_PDF.pdf
- Leiva, S., Mansilla, M. Á. y Comelin, A. (2017). Condiciones laborales de migrantes bolivianas que realizan trabajo de cuidado en Iquique. *Si Somos Americanos*, 17 (1), 11-37.
- Leiva, S., y Orellana, C. (2016). Migración circular y trabajo de cuidado: Fragmentación de trayectorias laborales de migrantes bolivianas en Tarapacá. *Psicoperspectivas*, 15 (3), 56-66.
- Liberona Concha, N.; Romero Quezada, M.; Salinas, S. y Veloso, K. (2022) Tráfico de migrantes en las fronteras del norte de Chile: irregularización migratoria y sus resistencias. *Derecho PUCP* 1(89), 9-36.
- Liberona Concha, N. P., Piñones Rivera, C. D. y Dilla Alfonso, H. (2021). De la migración forzada al tráfico de migrantes: La migración clandestina en tránsito de Cuba hacia Chile. *Migraciones internacionales*, 12, 1-23.
- Lin, W., Lindquist, J., Xiang, B. y Yeoh, B. S. (2017). Migration infrastructures and the production of migrant mobilities. *Mobilities*, 12 (2), 167-174.

López Rivera, A. y Wessel, J. (2017). Migración Haitiana en tránsito por Ecuador. *Comentario Internacional. Revista del Centro Andino de Estudios Internacionales*, 17, 19-32.

Maggi, M. F. (2021). 'Idas y venidas' entre Bolivia y Argentina. Retornos cíclicos en las moviidades bolivianas contemporáneas. *Anuario del Instituto de Historia Argentina*, 21 (2).

Marcus, G. E. (2001). Etnografía en/del sistema mundo. El surgimiento de la etnografía multilocal. *Alteridades*, 11 (22), 111-127.

Maribel Pujols murió en el desierto. (25 de noviembre de 2016). *Diario y Radio Universidad Chile*. <https://radio.uchile.cl/2016/11/25/cronica-maribel-pujols-murio-en-el-desierto/>

Más de 5 400 haitianos entraron de forma irregular en Bolivia desde enero. (17 de agosto de 2021). *SwissInfo*. https://www.swissinfo.ch/spa/bolivia-inmigraci%C3%B3n_m%C3%A1s-de-5.400-haitianos-entraron-de-forma-irregular-en-bolivia-desde-enero/46873720

Más de 70 migrantes cubanos se acumulan en la frontera de Chile con Bolivia. (23 de octubre de 2017). *Cubanet*. <https://www.cubanet.org/noticias/mas-de-70-migrantes-cubanos-se-acumulan-en-la-frontera-de-chile-con-bolivia/>

Ménard Marleau, A. (2017). Ecuador como nodo articulador de la migración senegalesa en América del Sur. *Migración y desarrollo*, 15 (29), 31-50.

Mezzadra, S. y Neilson, B. (2017). *La frontera como método*. Traficantes de Sueños.

Migración boliviana detiene a 46 haitianos e investiga trata de personas. (4 de agosto de 2020). *Infobae*. <https://www.infobae.com/america/agencias/2020/08/04/migracion-boliviana-detiene-a-46-haitianos-e-investiga-trata-de-personas/>

Migraciones supervisa control en frontera con Chile ante cientos de venezolanos varados. (28 de junio de 2019). *RPP*. <https://rpp.pe/peru/tacna/migraciones-supervisa-control-en-frontera-con-chile-ante-cientos-de-venezolanos-varados-noticia-1205788?ref=rpp>

Ministro aclara que zanjas chilenas no están en el lado boliviano; FF. AA. Se mantiene “vigilante”. (8 de septiembre de 2017). *Eju.tv*. <https://eju.tv/2017/09/ministro-aclara-que-zanjas-chilenas-no-estan-en-el-lado-boliviano-ffaa-se-mantiene-vigilante/>

Miranda, B. (2021). Movilidades haitianas en el corredor Brasil-México: Efectos del control migratorio y de la securitización fronteriza. *PERIPLOS, Revista de Investigación sobre Migraciones*, 5 (1), 108-130.

Muere peruano al pisar una mina en frontera con Chile. (9 de febrero de 2016). *TelesurTV.net*. <https://www.telesurtv.net/news/Muere-peruano-al-pisar-una-mina-en-frontera-con-Chile-20160209-0037.html>

Mujer que fue encontrada muerta en sector fronterizo de Colchane tenía documentación de origen haitiano. (29 de septiembre de 2019). *Soy Chile*. <https://www.soychile.cl/Iquique/Policial/2019/09/29/617514/PDI-investiga-hallazgo-de-cadaver-de-mujer-en-frontera-de-Colchane.aspx>

PDI detecta 3 100 ingresos clandestinos a Chile en los primeros cinco meses de 2018. (3 de junio de 2018). *La Tercera*. <https://www.latercera.com/nacional/noticia/pdi-detecta-3-100-ingresos-clandestinos-chile-los-primeros-cinco-meses-2018/190872/#:~:text=PDI,PDI%20detecta%203.100%20ingresos%20clandestinos%20a%20Chile%20en%20los%20primeros,Sebasti%C3%A1n%20Vedoya%20M.&text=Un%20efectivo%20de%20la%20PDI,la%20zona%20norte%20del%20pa%C3%ADs>

Pedone, C. (2020). Nuevos flujos, nuevas rutas, nuevas territorialidades en Quito-Ecuador. En L. C. Ribeiro y M. De Oliveira (eds.), *Sociedades em movimento: Fluxos internacionais, conflitos nacionais* (pp. 205-230). Intermeios.

Pedro Castillo: “Delincuentes extranjeros tienen 72 horas para salir del país”. (28 de julio de 2021). *Gestión*. <https://gestion.pe/peru/politica/bicentenario-del-peru-presidente-pedro-castillo-delincuentes-extranjeros-tienen-72-horas-para-salir-del-pais-nndc-noticia/>

Pérez, K. (5 de abril de 2021). La Policía retiene a 30 ciudadanos haitianos que pretendían ingresar irregularmente a Bolivia. *La Razón*. <https://www.la-razon.com/nacional/2021/04/05/la-policia-retiene-a-30-ciudadanos-haitianos-que-pretendian-ingresar-irregularmente-a-bolivia/>

Pizarro, C. A. (2012). Clasificar a los otros migrantes: Las políticas de migración argentinas como productoras de etnicidad y desigualdad. *Revista Métis, Historia & Cultura*, 11 (22), 219-240.

Puche, R. (13 de octubre de 2020). Habilitan estadio Cavancha y positivos hacen cuarentena en ex-Colegio Unap. *La Estrella*. https://www.litoralpress.cl/paginaconsultas/Servicios_NClipSitio/Get_Imagen_Pagina.aspx?LPKey=5JJHVUYVSBGFKJS2RXNA26RGI3NNO6LLVLOFXQZ2RFMAJBJYXCQ

Ramírez, J., Linárez, Y. y Useche, E. (2019). (Geo)políticas migratorias, inserción laboral y xenofobia: Migrantes venezolanos en Ecuador. En C. Blouin (ed.), *Después de la llegada: Realidades de la migración venezolana* (pp. 103-127). Themis.

Ramos, R.; Quinteros D. y Dufraix, D. (28 de julio de 2018). Frontera Segura: la nueva cara de la criminalización de las migraciones en Tarapacá. *El Mostrador*. <https://www.elmostrador.cl/noticias/opinion/2018/07/28/plan-frontera-segura-la-nueva-cara-de-la-criminalizacion-de-las-migraciones-en-tarapaca/>

Rivera, V. (4 de mayo de 2020). Chile experimenta claro descenso y flujo negativo de migrantes en la pandemia. *La Tercera*. <https://www.latercera.com/nacional/noticia/chile-experimenta-claro-descenso-y-flujo-negativo-de-migrantes-en-la-pandemia/SQNRHJN4RJHANLSAW5PUX-QHQXA/>

Rubin, G. (1986). El tráfico de mujeres: Notas sobre la "economía política" del sexo. *Nueva Antropología*, VIII (30), 95-145.

Ruta de trata de haitianos implica a bolivianos y hay 5 choferes detenidos. (27 de agosto de 2020). *Opinión*. <https://www.opinion.com.bo/articulo/cochabamba/ruta-trata-haitianos-implica-bolivianos-5-choferes-detenedidos/20200827024026784198.html#:~:text=ANTECEDENTES%20POR%20NARCOTR%3%81FICO-,Ruta%20de%20trata%20de%20haitianos%20implica%20a%20bolivianos%20y%20hay,es%20el%20pa%3%ADs%20de%20Chile>

Savio Vammen, I. M. (2019). New contested borderlands: Senegalese migrants en route to Argentina. *Comparative Migration Studies*, 7 (8), 1-17.

Schüller Gamboa, P. (29 de septiembre 2020). Gobierno registra 5 147 inmigrantes ilegales entre enero y agosto, la mayoría venezolanos. *La Nación Chile*. <https://www.lanacion.cl/gobierno-registra-5-147-inmigrantes-ilegales-entre-enero-y-agosto-la-mayoria-venezolanos/>

Speroni, T. (2019). *Desencajes y bricolajes de la protección social: Las familias transnacionales bolivianas en Barcelona y São Paulo* [Ph.D. Thesis, Universitat Autònoma de Barcelona]. <https://www.tdx.cat/handle/10803/667407>

Stefoni, C., Lube, M. y González, H. (2018). La construcción política de la frontera. Entre los discursos nacionalistas y la “producción” de trabajadores precarios. *Polis (Santiago)*, 17 (51), 137-162.

Sube el número de haitianos detenidos por burlar controles migratorios. (25 de octubre de 2018). *Eju.tv*. <https://eju.tv/2018/10/sube-el-numero-de-haitianos-detenido-por-burlar-controles-migratorios/>

Tapia, M. (2012). Frontera y migración en el norte de a partir del análisis de los censos población: Siglos XIX- XXI. *Revista de Geografía Norte Grande*, 53, 177-198.

Tapia, M. (2015). Frontera, movilidad y circulación reciente de peruanos y bolivianos en el norte de Chile. *Estudios Atacameños*, 50, 195-213.

Tazzioli, M. (2020). Governing migrant mobility through mobility: Containment and dispersal at the internal frontiers of Europe. *Environment and Planning C: Politics and Space*, 38 (1), 3-19.

Trabalón, C. (2 y 3 de julio de 2021). La (inmovilidad) como estrategia de vida: Migración haitiana y senegalesa en Sudamérica antes y durante el COVID-19 [Ponencia]. SASE Min-Conference “Migration, bordering and capitalist restructuring during the pandemic”.

Trabalón, C. (2023). Migración “extra-regional” y fronteras temporales en el contexto sudamericano reciente. Migración haitiana e “intermitencia legal” en Argentina. *Derecho PUCP*, (90), 213-248.

Tráfico de personas: cómo opera la red que traslada a haitianos través de cuatro países rumbo a Chile (y que los pone en riesgo de explotación laboral y sexual). (7 de septiembre de 2020). *BBC*. <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-54033973>

Una crisis en la frontera de Chile. (29 de junio de 2019). *Página/12*. <https://www.pagina12.com.ar/203271-una-tesis-en-la-frontera-de-chile>

Walters, W. (2021). The migration route as governance. En E. Carmel, K. Lenner, y R. Paul, *Handbook on the Governance and Politics of Migration* (pp. 242-253). Edward Elgar.

Watts, L. y Urry, J. (2008). Moving Methods, Travelling Times. *Environment and Planning D: Society and Space*, 26 (5), 860-874.

Willers, S. (2016). Migración y violencia: Las experiencias de mujeres migrantes centroamericanas en tránsito por México. *Sociológica*, 31 (89), 163-195.

Willers, S. (2017). IV. Migración, trabajo y subjetividad: Las experiencias de mujeres centroamericanas en tránsito por México. En B. L. Cordero Díaz, S. Mezzadra, y A. Varela Huerta (Eds.), *América Latina en movimiento: Migraciones, límites a la movilidad y sus desbordamientos*. Traficantes de Sueños, Universidad Autónoma de la Ciudad de México, Tinta Limón Ediciones.

Xiang, B., y Lindquist, J. (2014). Migration Infrastructure. *International Migration Review*, 48 (1), 122-148.

Zarco Ortiz, E. A. y Chacón Reynosa, K. J. (2020). Dispositivos de seguridad y sexualidad en la frontera sur de México: Biopolíticas en mujeres transgénero centroamericanas. *Tabula rasa*, 33, 137-163.