

Migraciones sur-norte del Caribe, África y Asia en las Américas. “Detención segmentada” y “detenibilidad” en Sudamérica

Carina Trabalón
Universidad Nacional de Córdoba-Conicet (Argentina)

CÓMO CITAR:

Trabalón, Carina. 2025. “Migraciones sur-norte del Caribe, África y Asia en las Américas. ‘Detención segmentada’ y ‘detenibilidad’ en Sudamérica”. *Colombia Internacional* 121: 119-153. <https://doi.org/10.7440/colombiaint121.2025.05>

RECIBIDO: 21 de febrero de 2024

ACEPTADO: 8 de agosto de 2024

MODIFICADO: 8 de octubre de 2024

<https://doi.org/10.7440/colombiaint121.2025.05>

RESUMEN. **Objetivo/contexto:** analizar las experiencias y prácticas policiales/ estatales de detención de migrantes del Caribe, África y Asia en la “zona de tránsito” amazónico-andina a partir de las transformaciones que experimenta la “industria de la ilegalidad” en el espacio sudamericano, en el marco de la intensificación y diversificación de las migraciones sur-norte en las Américas entre 2021 y 2022. **Metodología:** la investigación se centra en el trabajo etnográfico realizado en la triple frontera de Brasil, Bolivia y Perú en 2022 e incluye entrevistas y conversaciones con actores estatales, institucionales y sociales, la interacción presencial (y posteriormente digital) con migrantes de Cuba, Haití y Venezuela y observaciones sobre la movilidad y los cruces fronterizos de migrantes del Caribe, África y Asia. **Conclusiones:** las experiencias punitivas de migrantes del Caribe, África y Asia ponen en evidencia que la práctica de la detención en contextos de “tránsito sur-norte” se configura en tanto modo hegemónico de gobierno de la migración y forma particular de contención espacial que invita a profundizar en el estudio de los regímenes migratorios, económicos, policiales y raciales de movilidad e inmovilidad en las Américas. **Originalidad:** este artículo analiza una dimensión poco explorada en el campo de los estudios críticos sobre migración y fronteras: las experiencias y prácticas de “detención segmentada” en situaciones de tránsito migratorio a partir

Este artículo se enmarca en dos proyectos de investigación en curso. El primero, el proyecto posdoctoral individual sobre migración en tránsito y espacios fronterizos en Sudamérica (Conicet, 2022-2025). El segundo, el proyecto colectivo “Fronteras en disputa: políticas de control, prácticas de contención y experiencias y estrategias de movilidad en el espacio sudamericano” (proyecto PIP-Conicet 2021-2024, dirigido por Eduardo Domenech).

de la explotación racializada del miedo y la extracción de valor de la movilidad de migrantes categorizados como “extrarregionales” en Sudamérica.

PALABRAS CLAVE: confinamiento; detención; fronteras; migración en tránsito; migración sur-norte; racialización; Sudamérica.

South-North Migrations from the Caribbean, Africa, and Asia in the Americas. ‘Segmented Detention’ and ‘Detainability’ in South America

ABSTRACT. Objective/context: To analyze the experiences and police/state practices of detaining migrants from the Caribbean, Africa, and Asia in the Amazon-Andean “transit zone,” based on the transformations occurring in the “illegality industry” within South America, amid the intensification and diversification of south-north migrations in the Americas between 2021 and 2022. **Methodology:** The research is based on ethnographic work conducted in 2022 at the tri-border area of Brazil, Bolivia, and Peru. It includes interviews and conversations with state, institutional, and social actors; in-person (and later digital) interactions with migrants from Cuba, Haiti, and Venezuela; and observations on the mobility and border crossings of migrants from the Caribbean, Africa, and Asia. **Conclusions:** The punitive experiences of migrants from the Caribbean, Africa, and Asia reveal that the practice of detention in “south-north transit” contexts is configured as a hegemonic mode of migration governance and a particular form of spatial containment. This invites a deeper exploration of the migratory, economic, policing, and racial regimes of mobility and immobility in the Americas. **Originality:** This article examines a dimension that is little explored in critical migration and border studies: the experiences and practices of “segmented detention” in migratory transit situations, stemming from the racialized exploitation of fear and the extraction of value from the mobility of migrants categorized as “extra-regional” in South America.

KEYWORDS: borders; confinement; detention; south-north migration; South America; transit migration; racialization.

Migrações sul-norte do Caribe, África e Ásia nas Américas. ‘Detenção segmentada’ e ‘detenibilidade’ na América do Sul

RESUMO. Objetivo/contexto: analisar as experiências e práticas policiais/estatais de detenção de migrantes do Caribe, África e Ásia na “zona de trânsito” amazônico-andina, a partir das transformações que a “indústria da ilegalidade” vem experimentando no espaço sul-americano, no contexto da intensificação e diversificação das migrações sul-norte nas Américas entre 2021 e 2022. **Metodologia:** a pesquisa baseia-se em trabalho etnográfico realizado em 2022 na tríplice fronteira entre Brasil, Bolívia e Peru. Inclui entrevistas e conversas com atores estatais, institucionais e sociais; interação presencial (e posteriormente digital) com migrantes de Cuba, Haiti e Venezuela; e observações sobre a mobilidade e os cruzamentos fronteiriços de migrantes do Caribe, África e Ásia. **Conclusões:** as experiências punitivas

de migrantes do Caribe, África e Ásia evidenciam que a prática da detenção em contextos de “trânsito sul-norte” se configura como um modo hegemônico de governança da migração e uma forma particular de contenção espacial. Isso convida a um aprofundamento no estudo dos regimes migratórios, econômicos, policiais e raciais de mobilidade e imobilidade nas Américas. **Originalidade:** este artigo analisa uma dimensão pouco explorada no campo dos estudos críticos sobre migração e fronteiras: as experiências e práticas de “detenção segmentada” em situações de trânsito migratório, a partir da exploração racializada do medo e da extração de valor da mobilidade de migrantes categorizados como “extrarregionais” na América do Sul.

PALAVRAS-CHAVE: América do Sul; confinamento; detenção; fronteiras; migração em trânsito; migração sul-norte; racialização.

Introducción

En el contexto sudamericano, las migraciones sur-norte por la denominada “ruta del Darién” han sido abordadas en diferentes momentos históricos en los que, más allá de su composición marcadamente heterogénea, ciertos países y movimientos migratorios adquieren más preeminencia que otros en cuanto a su constitución política como países *de* y poblaciones *en* “tránsito”. Hacia 2008 la exención de visados en Ecuador, y las posteriores rectificaciones a esta medida a lo largo de la década del 2010, impulsaron los primeros estudios en torno a la “zona de tránsito” que conecta espacialmente Sudamérica con México y Estados Unidos (Álvarez Velasco 2019). Al mismo tiempo, la producción académica en torno a la región Andina resaltó la configuración del Ecuador como “país de tránsito” y la paulatina centralidad que fueron adquiriendo los movimientos del Caribe, África y Asia en dirección hacia el norte por la frontera colombo-panameña durante la década de 2010 (Álvarez Velasco 2019 y 2020; Herrera 2019; Pedone 2020). En este escenario, entre mediados y fines de la década del 2010, también ganaron protagonismo las migraciones caribeñas hacia el norte. Primero, la migración cubana desde 2015, tras los cambios en la política migratoria estadounidense, ecuatoriana y cubana (Álvarez Velasco 2020; Correa 2019; Domenech y Dias 2020; Herrera 2019). Más tarde, entre 2016 y 2019, la migración haitiana desde países sudamericanos hacia Estados Unidos, principalmente desde Brasil (Miranda 2021; Montinard 2020). Es por ello que, por esos años, se acentúa la representación política del Ecuador como “país de tránsito” de las migraciones del Caribe, África y Asia, pero también de países como Brasil y Colombia (Álvarez Velasco, Pedone y Miranda 2021; Palma 2015).

Durante la pandemia de COVID-19 y en los años siguientes, la diversificación y el aumento en la velocidad y magnitud de los movimientos migratorios

sur-norte abrió paso a nuevos estudios sobre la temática. En 2021, algunas investigaciones llamaron la atención sobre el extraordinario aumento de los procesos de “re-emigración” de personas haitianas desde el Cono Sur y ampliaron la discusión sobre los países andinos involucrados en las rutas que se configuran desde Brasil y, como novedad relativamente emergente, desde Chile (Trabalón 2024a y 2024b). Por su parte, en 2022, los análisis empezaron a tomar nota de la reconfiguración y rápido crecimiento de las migraciones venezolanas hacia el norte y su confluencia con otros movimientos y formas de control migratorio y fronterizo ya existentes en los países andinos (Álvarez Velasco y Miranda 2024; Biondini *et al.* 2023). Asimismo, las alteraciones en términos de movilidad y control se vieron incorporadas en los estudios sobre Colombia como “país de tránsito” y en las investigaciones realizadas o en curso (y en rápida proliferación) sobre la frontera colombo-panameña o la zona del Darién (Clavijo, Medina y González Gil 2023; Echeverri *et al.* 2023; Navarro *et al.* 2023). Llegado el año 2023, todos estos procesos históricos convergieron en una movilidad sin precedentes caracterizada por la constante diversificación de grupos y movimientos hacia el norte desde Sudamérica, África, Asia y el Caribe, así como también de migrantes con estas procedencias que se encontraban en los países sudamericanos antes de iniciar sus viajes migratorios (Trabalón 2024a, 2024b, en prensa).

En este marco, una de las particularidades referidas a la “gestión” de los “tránsitos sur-norte” en Sudamérica y Mesoamérica ha sido, con diferentes grados de intensidad y variaciones a través del tiempo, su monitoreo desde inicios del 2010 por parte de organismos internacionales, foros intergubernamentales y procesos consultivos regionales (Domenech y Dias 2020; Kron 2011; Trabalón 2024a). A pesar de ello, en el contexto sudamericano, las prácticas de gobernanza migratoria orientadas a migrantes del Caribe, África y Asia no se han expresado a través de un marco regional integrado de coordinación. Como señalan diferentes estudios, en el campo del humanitarismo existe una marcada diferencia entre la gestión de la migración venezolana y otras poblaciones migrantes, así como también diversas subdivisiones y jerarquías de merecimiento al interior de la misma categoría de “migrantes de Venezuela” (Biondini *et al.* 2023; Blouin 2021; Domenech, Basualdo y Pereira 2022; Herrera y Berg 2019; Moulin y Magalhães 2020). De tal modo, en el escenario sudamericano, migrantes “extrarregionales” y en “tránsito sur-norte” son considerados “vulnerables en el papel” a través de la producción ininterrumpida de informes de organismos internacionales y su inclusión como “poblaciones vulnerables” en lineamientos regionales (Trabalón 2024a y 2024b), pero geográfica y materialmente su traducción política ha sido

fundamentalmente como sujetos deportables, detenibles¹ y no merecedores de asistencia humanitaria. Estas circunstancias políticas permiten advertir, entre otros aspectos, la generación de una lucrativa, y cada vez más generalizada y expandida “industria de la ilegalidad” (Andersson 2014), es decir, la producción de “migrantes ilegales” como cuerpos rentables por parte de múltiples actores (agentes de seguridad, actores humanitarios y fuerzas policiales, entre otros) que dan cuenta de transformaciones específicas en la forma que ha adoptado la interacción entre movilidad y control en el espacio sudamericano entendido como “zona de frontera” (Domenech 2019).

En este marco, el presente artículo se focaliza en el accionar policial/estatal como parte de un sistema emergente más amplio y complejo de “extracción de valor de la movilidad” (Tazzioli, Garelli y De Genova 2018) en las Américas que, en este caso, interactúa y co-produce a los migrantes “extrarregionales” como dominio disputado de control y lucro racialmente estratificado en el espacio sudamericano. En diálogo con investigaciones recientes que muestran la relevancia que asumen las fronteras amazónicas y Brasil en los “tránsitos ilegalizados” sur-norte (Álvarez Velasco y Miranda 2024; Álvarez Velasco 2024), este texto se concentra en la articulación espacial entre las Guayanas, Brasil y los países andinos en tanto sitio clave de “fuga”² y contención de las migraciones sur-norte. En esta línea, se propone abordar la producción social del espacio (Lefebvre 1991) a partir de las relaciones políticas, económicas y legales que atraviesan las disputas entre estrategias migrantes enmarcadas en el derecho legítimo al movimiento (Mezzadra 2012) y prácticas de contención que emergen como producto de la informalización del control migratorio y fronterizo, esto es, la dimensión punitiva-rentable de la movilidad de ciertos grupos de migrantes en distintas geografías de Sudamérica.

Así, el objetivo se centra en problematizar y ahondar en el estudio de las prácticas y experiencias de detención de migrantes “extrarregionales” que moldean los actuales contextos de “tránsito migratorio” sur-norte en Sudamérica y, en particular, en el espacio amazónico-andino. Argumento que la “detenibilidad” (De Genova 2017) (o miedo a la detención) es un rasgo constitutivo de los viajes migratorios que es co-producido social e institucionalmente y opera mediante la explotación racializada del miedo y la extracción de valor de la movilidad. A la vez, sugiero que, en numerosas geografías, la detención policial/estatal (no

1 Esta afirmación no busca desconocer los entramados punitivos que atraviesan al gobierno de la migración venezolana.

2 Para una revisión más detallada de la conceptualización de “derecho de fuga” puede consultarse: Mezzadra 2012; Mezzadra y Neilson 2013.

necesariamente formal) se orienta selectivamente a migrantes categorizados como “extrarregionales” y en “tránsito sur-norte” y crea diversos modos de confinamiento según cambiantes formaciones espaciales, arreglos geopolíticos, criterios de clase y jerarquizaciones raciales.

El texto se organiza en seis partes. En la primera se presenta el marco teórico; en la segunda el diseño metodológico de la investigación; en la tercera se describe la zona de tránsito amazónico-andina a partir de la interacción entre ciertas lógicas de fuga y contención; en la cuarta se analiza la normalización de la práctica de la detención a partir de los enredos observados entre humanitarismo y punitivismo; en la quinta se aborda la experiencia de detenibilidad y confinamiento con base en los modos en que opera el control y la explotación racializada del miedo en entramados estatales, sociales e institucionales concretos. Finalmente, en la sexta se bosquejan las reflexiones finales y posibles líneas de indagación a futuro.

1. Detenibilidad y detención segmentada en contextos de “tránsito migratorio”

En este artículo se recuperan contribuciones y discusiones teóricas de la geografía crítica y los estudios críticos sobre migración y fronteras con el objetivo de abordar las prácticas y experiencias de detención en contextos de “tránsito migratorio”. Actualmente, existe una amplia diversidad de matices analíticos, procesos políticos y referentes empíricos en estudios sobre rutas y corredores migratorios. No obstante, la literatura crítica comparte, en general, la relevancia política que posee el estudio de la producción espacial de “zonas de tránsito precario” (Hess 2010 y 2012) a partir de la multiplicidad de actores, políticas y resistencias que intervienen en la reconfiguración de los regímenes fronterizos contemporáneos. Ciertamente, la migración altera y transforma constantemente la geografía de las zonas fronterizas y los territorios y, en ese marco, la “migración en tránsito” se constituye como lente para entender ciertas estrategias y contestaciones cotidianas de migrantes, pero también su constitución en tanto dispositivo específico de control (Collyer, Düvell y de Haas 2012; Düvell 2012; Hess 2010). En este escenario general, interesa conectar algunas discusiones específicas ligadas a las economías lícitas e ilícitas del tránsito en las Américas (Álvarez Velasco 2019 y 2024) con la necesidad de atender a las prácticas de orden humanitario y/o punitivo que atraviesan las políticas de control migratorio y fronterizo en el espacio sudamericano (Domenech 2017) y, en esta línea, fortalecer el estudio sobre la heterogeneidad de grupos que circulan por los corredores migratorios latinoamericanos (Álvarez Velasco, Pedone y Miranda 2021; Miranda 2023; Navarro

et al. 2023; Pedone 2020) y los regímenes diferenciales de control migratorio y fronterizo que operan sobre “migrantes en tránsito” (Biondini *et al.* 2023; Campos Delgado 2021; Trabalón 2024a y 2024b).

En la producción académica del Norte Global, en especial, aquella referida a las políticas de control migratorio y fronterizo en Norteamérica, Europa o Australia, las investigaciones sobre detención de migrantes han estado mayormente focalizadas en la práctica de encierro o encarcelamiento dentro de espacios regulados por diversos actores institucionales y su estrecha ligazón con los regímenes de deportación (De Genova y Peutz 2010; De Genova 2013 y 2019; Khosravi 2009). Además, la acción punitiva de la detención de migrantes ha sido extensamente analizada a partir de la conexión entre los procesos de criminalización y la selectividad subordinada basada en el género, la sexualidad y la racialización de las poblaciones migrantes (Armenta 2017; De Genova 2019; Menjívar, Gómez Cervantes y Alvord 2018; Mountz *et al.* 2013; Perera 2007). Los debates en torno a esta temática también han señalado la escasa teorización que han recibido las lógicas espaciales y temporales que involucra la detención, así como también la ausencia de una distinción más rigurosa con respecto a los términos de confinamiento y contención, muchas veces utilizados como sinónimos de “inmovilización espacial” (Macías Rojas y Tazzioli 2021; Mountz *et al.* 2013). Asimismo, diferentes investigaciones han mostrado los límites cada vez más difusos entre el carácter humanitario y punitivo de los espacios de detención, la dificultad de encuadrar la práctica y experiencia de la detención en el binarismo de movilidad e inmovilidad y la importancia de comprenderla más allá de lógicas de confinamiento equiparables a espacios físicamente delimitados (Barbero 2020; Campesi 2015; Coutin 2010; Mountz *et al.* 2013). Esta apertura analítica ha ido acompañada por una problematización de las diferentes formas que asume la detención fuera de sitios más “convencionales” como las zonas de aeropuertos o los centros, cárceles y campamentos de “retención” y/o “internamiento”. En esta línea, la detención también ha sido conectada con diferentes prácticas de contención en espacios de “tránsito migratorio” (Macías Rojas y Tazzioli 2021).

En el contexto sudamericano, en contraste con la prolífica literatura existente en países como México o en la ya citada literatura del Norte Global, la productividad del poder de la detención constituye un campo de estudio aún en desarrollo, sobre todo, en lo que respecta a su abordaje asociado a la llamada migración en tránsito. Algunos antecedentes sobre detención y migración se vinculan con la deportación de migrantes sudamericanos desde países del Norte Global (Berg y Herrera 2021; Herrera, Berg y Pérez 2022; Hiemstra 2016; Jarrín Morán 2015); la detención o “retención” administrativa asociada a las órdenes de

expulsión o deportación³ en situaciones “rutinarias” o en coyunturas políticas específicas (Álvarez Velasco 2020; Blouin 2021; Brandariz, Dufrax y Quinteros 2018; Correa 2019; Domenech, 2015 y 2020; Jaramillo, Gil-Araujo y Rosas 2020); las iniciativas y experiencias relacionadas con la implementación de centros de detención (Domenech 2020; Yépez Arroyo 2016) y el análisis del funcionamiento de zonas de detención en aeropuertos a partir de dimensiones como la temporalidad (Domenech 2020) o la racialización (Trabalón 2020) del control migratorio y fronterizo.

En este trabajo se recupera la noción de “economías de la detención” propuesta por De Genova (2017) para abordar las relaciones de poder y modos de gobierno de la migración que, a través de distintas condicionalidades y contingencias, producen diferentes grados de sujeción de las distintas categorías de migrantes frente a la detención. Esta categoría permite atender a la dinámica económica y política que implica “una distribución desigual de las racionalidades, técnicas y tecnologías” (De Genova 2017, 1). En esta dinámica, y de modo análogo a la “deportabilidad” referida al efecto disciplinador generado por el miedo a ser deportado, cobra especial relevancia la “detenibilidad”; esto es, la experiencia punitiva generada por el miedo a ser detenido (De Genova 2019). Abordar la detenibilidad desde la lógica de contención permite reparar en la dimensión experiencial de la detención de personas en movimiento. Así como también, inscribirla en entramados institucionales y sociales que incluyen una variedad de actores, estrategias de control y lógicas políticas, legales, raciales y económicas vinculadas específicamente con la “industria de la ilegalidad”, es decir, con la rentabilidad producida por el negocio de la “migración ilegal” (Andersson 2014).

En este marco emergen algunos desafíos contextuales, puesto que, en Sudamérica existen diferencias significativas con otros países de las Américas (como México) y del Norte Global, que permiten re-situar y ampliar la discusión teórica en torno a la detención. Algunas especificidades regionales remiten al hecho de que la relación entre criminalización, detención y racialización no es necesaria o hegemonícamente vinculante. Aunque las marcas raciales prevalecen a la hora de efectuar las detenciones, además de la figura del “delito” o la “criminalidad”, otros significantes geopolíticos, dispositivos de victimización y marcadores culturales, de género, nacionalidad y clase entran en juego y disputa (Trabalón 2024a y 2024b). A la vez, en contextos de “tránsito migratorio” la relación entre

3 En este artículo se utiliza la noción de expulsión como sinónimo de deportación pues si bien en la mayoría de las legislaciones migratorias sudamericanas se utiliza la figura de expulsión, la noción de deportación es la categoría nativa utilizada de manera dominante por migrantes de Haití, Cuba y República Dominicana.

deportación y detención es ambigua e inestable: la detención no tiene como desenlace inevitable la deportación, la detenibilidad no necesariamente coincide con la deportabilidad y la inmovilización coercitiva no supone o tiene como objetivo forzoso el confinamiento físico, prolongado o indefinido. Esto último implica que, en muchos casos, la posibilidad de continuar la movilidad de manera posterior a la detención está implícita e incluso puede considerarse el objetivo último de marcos estatales y policiales que no cuentan con infraestructura, recursos económicos, intencionalidad política y/o los acuerdos bilaterales necesarios para llevar a cabo deportaciones o “retornos asistidos” a los países de “origen”.

En esta línea, las experiencias punitivas de migrantes se abordan también a partir de la idea de “detención segmentada”: una dimensión específica de inmovilidad dentro de la movilidad que busca unificar la experiencia punitiva de la detención al considerarla una vivencia transnacional de migrantes “en tránsito”. Esta vivencia transnacional emerge frente a tecnologías de control que producen a sus cuerpos como mercancías rentables bajo lógicas cambiantes de (in)visibilización racial, política e institucional de sus movimientos. Así, la detención segmentada se entiende como un producto neoliberal de las prácticas de “gobernanza migratoria” y remite a la suma de acciones policiales/estatales, fragmentarias pero sistemáticas, que operan en entramados institucionales y sociales más complejos que interrumpen y precarizan el movimiento de migrantes “en tránsito” por medio de la explotación racializada del miedo y con fines de extracción de valor de la movilidad bajo diversas y (des)articuladas modalidades de acción.

2. Metodología

En este artículo adopto un enfoque metodológico cualitativo que recupera material empírico producido entre 2022 y 2024. Este material forma parte de una investigación más amplia que busca articular la escala corporal, local-transnacional y regional a partir del estudio de las políticas de migración y las experiencias de viaje (y resistencia) de migrantes *desde y a través* de Sudamérica hacia Estados Unidos. Las disputas de movilidad y control son consideradas, en particular, con base en la construcción de agendas específicas y diferenciales de intervención política sobre la migración “extrarregional” y “en tránsito” durante la década de 2010 y los primeros años de la década de 2020. En esta dirección, la consideración de la zona de tránsito amazónico-andina emergió como sitio de interés a partir de la intensificación global y regional de las migraciones sur-norte que tienen lugar desde la pandemia de COVID-19 y, junto con ella, la identificación de ciertos espacios fronterizos que funcionaban como sitios claves de movilidad e inmovilidad de migrantes del Caribe, África y Asia en dirección al norte.

Bajo este encuadre, realicé observaciones *in situ* en la triple frontera de Brasil, Perú y Bolivia y en la triple frontera de Brasil, Perú y Colombia en 2022 y 2024, respectivamente. Así, tras el recorrido y la observación etnográfica realizada en siete ciudades amazónicas (Cobija, Assis, Iñapari, Puerto Maldonado, Santa Rosa, Leticia y Tabatinga) de estos cuatro países, identifiqué dos nodos geográficos centrales que se configuraban como espacios de espera y negociación de los cruces fronterizos, en cada uno de los cuales permanecí durante un lapso aproximado de tres semanas. En ellos, migrantes de diversos orígenes, que se dirigían hacia la frontera colombo-panameña para luego continuar por Centroamérica y México hacia Estados Unidos, pasaban días, semanas o meses en diferentes formas de asentamiento formal o informal mientras realizaban o definían sus estrategias de cruce fronterizo y/o juntaban dinero en trabajos temporales para continuar sus viajes al norte.

Más allá de las singularidades político-territoriales, en ambos espacios prevalecía una circulación constante y cotidiana de migrantes con distintas trayectorias de viaje, recursos económicos, redes (y apoyos) transnacionales, bagajes culturales y procedencias geográficas. Algunas de las nacionalidades más numerosas correspondían a los países de India, Paquistán, Afganistán, Bangladesh, Vietnam, China, Marruecos, Senegal, Angola, Cuba, Haití, República Dominicana y Venezuela. En estos escenarios, forjé diversos vínculos y modalidades de interacción con distintas redes de migrantes. Por cuestiones culturales e idiomáticas, así como también por condicionantes políticos referidos a la forma en que se producía la movilidad, el acercamiento y la continuidad de la interacción vía mediación digital (después de nuestros encuentros presenciales) lo establecí fundamentalmente con migrantes de Cuba, Haití, República Dominicana y Venezuela.

En este escenario general, recuperé material empírico que permite reconstruir algunas particularidades del espacio amazónico-andino; las trayectorias de viaje de mis interlocutores e interlocutoras migrantes de Cuba y Haití en su ingreso a Perú y recorrido por los países andinos; y ciertas singularidades referidas a la triple frontera de Brasil, Bolivia y Perú, un espacio fronterizo marcado por la intersección de la geografía andina y amazónica. Así, la lectura analítica se construye con base en dos instancias de trabajo de campo articuladas entre sí. En primer lugar, el análisis documental de informes institucionales, estatales y notas de prensa, así como entrevistas realizadas a través de mediaciones digitales a personal de la Organización Internacional de las Migraciones (OIM) y del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados (Acnur) de Perú. En segundo lugar, el desarrollo de la observación etnográfica efectuada en la triple frontera entre Brasil, Perú y Bolivia (con eje en la zona fronteriza de Iñapari-Perú y Assis-Brasil) y la interacción en este espacio con: i) agentes

migratorios, efectivos de la policía, organizaciones sociales y religiosas, variadas ONG y diversos actores sociales, incluidos transportistas, hoteleros y hoteleras y los denominados “coyotes”; ii) observaciones y breves interacciones con migrantes de diversas procedencias de África y Asia; iii) charlas con migrantes de Venezuela que eran habitantes de las localidades de esa zona fronteriza o que se encontraban en viaje hacia el norte o sur de la región; y iv) conversaciones con dos grupos de Haití y cinco grupos de Cuba que se encontraban realizando sus viajes migratorios desde Chile, Uruguay, Brasil, Surinam y Guyana hacia Estados Unidos. Los diálogos con estos grupos se mantuvieron en diversas situaciones de espera y control compartidas u observadas en este espacio fronterizo. Fue con ellos con quienes fue posible generar lazos de confianza, dar un conocimiento informado de la investigación y mantener posteriormente el contacto, es decir, dialogar desde los primeros encuentros interpersonales hasta la actualidad vía mediaciones digitales en el periodo comprendido entre octubre de 2022 y octubre de 2024.

3. La triple frontera de Brasil, Bolivia y Perú en el espacio amazónico-andino entendido como “zona de tránsito”

La comprensión del espacio amazónico-andino como zona de tránsito hace referencia a las diversas rutas e itinerarios de migrantes construidos y reconstruidos constantemente a partir de complejas y dinámicas articulaciones marítimas, fluviales, aéreas y terrestres entre las Guayanas, Brasil y los países andinos. Reparar en el espacio amazónico-andino permite discutir ciertas representaciones político-institucionales de las migraciones sur-norte que parecieran tener su origen o punto de partida en la zona del Darién. Por el contrario, la presente investigación advierte no solo sobre la relevancia que poseen las estrategias migrantes en la producción cotidiana del espacio en otras geografías sudamericanas, sino también sobre distintas prácticas y formas de violencia que experimentan (diferencialmente) migrantes durante su movilidad, inmovilidad y cruces fronterizos. Por ello, el abordaje del espacio amazónico-andino como “zona de tránsito” busca destacar tres dimensiones superpuestas: la importancia histórica y actual de las “rutas amazónicas” en la comprensión de las dinámicas de movilidad y control en el espacio sudamericano; las prácticas de violencia y poder discrecional implicadas en los controles migratorios y fronterizos de los países sudamericanos; y, como resultado de los procesos anteriores, la acentuación de una creciente industria de la ilegalidad motorizada por mecanismos de informalización del control migratorio y fronterizo y, en ciertas geografías, potenciado por modos contextualmente específicos de producción política de la racialización, la detención y el confinamiento.

De esta manera, atender a las transformaciones recientes del espacio amazónico-andino permite mostrar la relevancia política que asume la conexión y, en ciertos sitios, la intersección entre la geografía andina y amazónica en las dinámicas migratorias sudamericanas, así como también su vinculación y acoplamiento con el Cono Sur entre mediados y fines de la década del 2010 y el 2022 (Trabalón, en prensa). En esta línea, interesa destacar la interacción conflictiva y ambigua que se establece entre ciertos intersticios de movilidad o *lógicas de fuga* vinculadas al desarrollo de estrategias de migrantes “extrarregionales” en torno a las políticas de visado y refugio existentes en Surinam, Guyana y Brasil; y las *lógicas de contención* basadas en la detención e interrupción de la movilidad al momento de ingresar o atravesar los países andinos, tanto de quienes migran desde el Caribe, Asia o África o de quienes, con estas mismas procedencias, lo hacen desde países sudamericanos en los que se encontraban antes de emprender sus respectivos viajes hacia el norte. Si bien las prácticas de fuga y contención permean la producción del espacio amazónico-andino en su totalidad,⁴ las observaciones y relatos de mis interlocutores e interlocutoras migrantes permiten establecer un contraste analítico entre el tramo de viaje por las Guayanas y Brasil y los recorridos por los países andinos.

En lo que refiere a la interconexión espacial entre Guyana, Surinam y Brasil, las lógicas de fuga permean distintas regulaciones político-legales establecidas en los últimos años. En el caso de la migración cubana, se destaca el traslado de la Embajada de EE. UU. en Cuba hacia Guyana en 2018 (France 24 2018), así como también la existencia de libre visado en Guyana y la posibilidad de tramitar permisos de “viajes comerciales” a Surinam, en el marco de los acuerdos de “libre circulación” implementados para la mayoría de los países integrantes de la Comunidad del Caribe (Caricom), con excepciones —o exclusiones— relevantes como la de Haití. En realidad, la política de visados para Cuba en Sudamérica (ver figura 1) refleja una dinámica de movilidad y control que, con ciertas variantes, resulta extensible a un número importante de nacionalidades de África y Asia, es decir, la exención de visa o tramitación de la visa al arribar a

4 Por ejemplo, las prácticas de contención basadas en la detención fueron frecuentemente relatadas en el cruce fronterizo entre Guyana y Brasil, en el cruce fronterizo extendido de Surinam-Guayana Francesa-Brasil o desde el sur de Brasil hasta la frontera con Perú. De igual modo, pueden nombrarse estrategias de movilidad basadas en la imperceptibilidad racial, el uso estratégico del idioma español o la aceleración o desaceleración del movimiento según coyunturas políticas específicas en los países andinos. Además, se destacaron el uso de redes digitales, vínculos locales y transnacionales y formas de cooperación en movimiento en todos los tramos de viaje por el espacio amazónico-andino.

Surinam, Guyana y Bolivia de nacionalidades como Senegal, Camerún, Ghana, Eritrea, Nigeria, India, Pakistán, Bangladesh, entre otros (Passport Index 2023).

Figura 1. Política de visado de Cuba en las Américas



Fuente: Passport Index (2023), con referencias de elaboración propia.

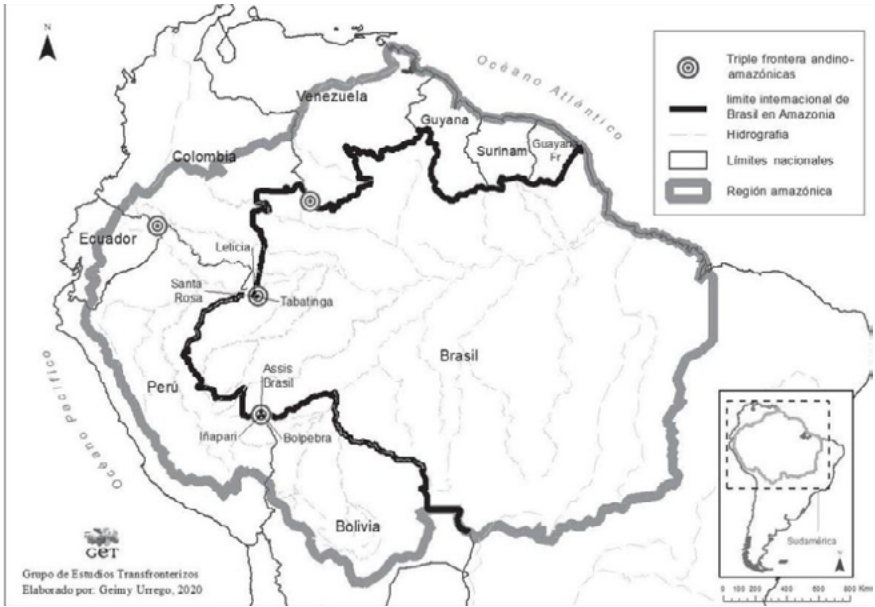
Esta situación política se ha visto reflejada en las solicitudes de refugio realizadas en la frontera este de Brasil en Corumbá (desde Puerto Quijarro, Bolivia) y la frontera norte de Bonfim (desde Lethem, Guyana) desde fines de la década del 2010⁵ (Cavalcanti, Oliveira y Macêdo 2020) y, luego de la suspensión temporal de solicitudes de refugio durante la pandemia de COVID-19,⁶ en el

5 Debido a la dinámica de la migración venezolana en Sudamérica, la mayoría de las solicitudes se concentra en la ciudad fronteriza de Pacaraima. No obstante, y a pesar de la diferencia cuantitativa, Bomfim y Corumbá se posicionan en el segundo y quinto lugar entre las ciudades con mayores solicitudes de refugio de Brasil (Cavalcanti, Oliveira y Macêdo 2020).

6 Véase <https://www.inmovilidadamericas.org/>; <https://www.caminaramericas.org/>

ingreso por Bonfim entre 2021 y 2022.⁷ De hecho, el trabajo de campo realizado revela que los viajes de migrantes de Cuba en dirección al norte (luego de estancias de diversa duración en Guyana y Surinam) se realizan muchas veces junto a migrantes de Asia y África hacia la triple frontera de Brasil, Perú y Colombia o hacia la triple frontera de Brasil, Perú y Bolivia (ver figura 2).

Figura 2. Triples fronteras amazónico-andinas



Fuente: Zárate y Motta (2020).

Además de Guyana y Surinam, Brasil también desempeña un rol destacado en la conformación de la zona de tránsito amazónico-andina debido a su política de visado y refugio para ciertas nacionalidades (Álvarez Velasco y Miranda 2024; Trabalón 2023). Como revela el informe realizado por el Observatório das Migrações Internacionais (Cavalcanti, Oliveira y Silva 2021) las principales nacionalidades que solicitaron refugio en 2021, en orden de

7 Estos datos fueron confirmados en las entrevistas realizadas a personal de diversas instituciones estatales, organismos internacionales y organizaciones sociales en Brasil entre 2021 y 2022, quienes señalaron que las solicitudes de refugio de migrantes “extrarregionales” aumentaron considerablemente en la frontera de Bonfim. Un hecho corroborado también por migrantes de Cuba que cruzaron por esa frontera y se refirieron a este tema cuando interactué con ellos y ellas en Assis (Brasil) o en Inapari (Perú).

importancia numérica fueron: Venezuela, Angola, Haití, Cuba, China, Ghana, Bangladesh, Nigeria, India, Colombia, Perú, Líbano, Guinea, Senegal, Siria, Camerún, Marruecos, Nepal, Paquistán y Guinea Bissau. En este marco, no solo las fronteras terrestres y fluviales de Brasil han cobrado una renovada relevancia política en los últimos años, sino también las fronteras aéreas, siendo especial foco de atención mediática el ingreso de personas africanas y asiáticas por el aeropuerto de Guarulhos en la ciudad de São Paulo (DPU 2024). A la vez, en septiembre de 2021, el Gobierno de Brasil implementó un visado humanitario para Afganistán,⁸ el cual tuvo efectos casi inmediatos en la forma que adoptaron los “tránsitos sur-norte” en los años subsiguientes. En la intersección de estas políticas se tejió una intrincada red de conexiones transnacionales, así como el despliegue de múltiples estrategias marítimas, aéreas, fluviales y terrestres que muestran el poder productivo y subjetivo de los movimientos de migración en los países sudamericanos. Si bien dichas estrategias no serán desarrolladas en detalle para no exponer políticamente los recorridos e itinerarios específicos utilizados por migrantes en esta zona de tránsito, es importante remarcar y dimensionar que se trata de una geografía donde los trayectos y acoplamientos terrestres, tanto internacionales como nacionales (al “interior” de cada país), se discontinúan, interrumpen y trastocan constantemente por las particularidades naturales y políticas de la selva amazónica, el bosque tropical más grande del mundo y uno de los mayores focos de las economías extractivistas de la región.

En este escenario, la llegada visible, constante y cotidiana de migrantes del Caribe, África y Asia a la triple frontera de Brasil, Bolivia y Perú permite subrayar la relevancia política que posee Guyana, Surinam y Brasil y, en general, las triples fronteras amazónico-andinas en las rutas de migrantes “extrarregionales” que, posteriormente, atraviesan uno o varios países andinos hacia la frontera colombo-panameña en dirección al norte, tal como se profundizará a continuación.

4. Detención policial y extracción de valor de la movilidad

Usted paga guía y abren caminos. No pagas guías. No ves el camino. [...] Guías y policías es lo que hay... Es una cuestión de dinero. Hay que tener dinero para poder migrar, sino imposible... Todo tiene un precio. Es una travesía de plata. Todos sacan su tajada.

(Camila, migrante cubana desde Estados Unidos, 30 años, 30 de marzo de 2023)

8 Rectificado y limitado políticamente con nuevos requisitos (exigencias) a fines de 2023 (Royo 2023).

La extracción de valor de la movilidad asociada a la detención policial/estatal es entendida como una práctica imbricada a otras modalidades de control y jerarquización de las poblaciones migrantes en el espacio sudamericano. En el marco de la zona de tránsito amazónico-andina, la interrupción de la movilidad reconoce similitudes (dinámicas) entre los países andinos a partir de dos prácticas específicas de detención policial/estatal (Trabalón 2024b). Por un lado, la detención tiene lugar mediante los rechazos o devoluciones en frontera informales o formales mediante los cuales se detiene y regresa a migrantes a la frontera próxima y anterior por la que cruzaron. Una práctica que, como otras, no solo demora, retrasa y complica sus viajes migratorios, sino que también los empuja a rediseñar sus estrategias de espera y movilidad (Álvarez Velasco 2024; Biondini *et al.* 2023; Blouin 2021; Liberona *et al.* 2022; Miranda 2021). Por otro lado, la detención opera también sobre el transporte y diversos tipos de “asentamiento”, nuevamente, de manera informal o formal. En este último caso, mediante procedimientos administrativos de “expulsión”, “intervención” o “salida obligatoria” a lo largo de los territorios nacionales. Según mis interlocutores e interlocutoras migrantes, ya sea de manera formal o sin mediar proceso sumario, esta práctica suele implicar la detención por minutos, horas o días en caminos, “campamentos” o comisarías para luego “dejarlos” continuar sus viajes. En sus experiencias, la relación entre detención policial/estatal y extracción de valor de la movilidad mediante actos de intimidación, coerción y/o extorsión aparece como una dimensión central de sus viajes migratorios.

[Sobre el trayecto Perú-México] Fue todo lo mismo, los policías corruptos amenazando con que nos iban a deportar para que les diéramos dinero. Todo lo mismo, todo igual. Siempre dando dinero, dinero y dinero. Fue un viaje muy caro, muy caro. Siempre teníamos que pagar y pagar. [...] Según el coyote, siempre te dicen que no va a haber problema, que la policía está paga, pero es mentira, siempre te para la policía, y siempre tienes que darle. [...] Los policías corruptos son peores casi que los delincuentes.
(Silvia, migrante cubana en ruta por México, 46 años, 30 de enero de 2023)

[Sobre el trayecto Ecuador-Colombia] Hemos interceptado en el camino un millón de policías con pistola y todo. Por eso hay que avanzar con estos coyotes, la verdad que no es nada fácil. En este bus vamos con haitianos e hindús. (...) Atravesamos ya toda Colombia. Ahí batallamos. Son corruptos, a muerte, cómo piden y amenazan [los policías]. Yo estoy fría. Qué malos son, por dios y la vida.
(Mayra, migrante cubana en ruta por Colombia, 27 años, 15 de diciembre de 2022)

[Sobre el trayecto Brasil-Colombia] Siempre hubo raketè para hacer pasar gente en Brasil. Pagas 500 dólares. Te acompañan desde Brasil hasta Colombia. Pasas de raketè en raketè, muchas veces se toma un bus y algunas veces el traslado se hace en auto privado. [...] esa ruta [Brasil-Colombia] no es algo legal. Hay lugares donde la policía te para, te mete preso. Yo, la policía me detuvo con el grupo con el cual iba. Pero no llegamos a dormir en la cárcel (comisaría). El raketè pagó a los policías y nos dejaron pasar... No hay vuelta atrás. No volvemos a la frontera de partida. Solamente pagas el dinero y sigues avanzando. (...) No recibí ayuda de organizaciones. Todo por mi cuenta. Si no tienes dinero, te quedas hasta que tu familia te mande plata.

(Robenson, migrante haitiano en Estados Unidos, 36 años, 22 de diciembre de 2022)

Estos relatos sintetizan lo expresado por la mayoría de migrantes respecto al tramo de ruta sudamericano conformado por los países andinos. La detención policial/estatal aparece configurada como un tipo de extracción de valor (y precarización) de la movilidad e informalización del control que corre de manera paralela a la ausencia de vías de “apoyo” institucional. Un poder discrecional, arbitrario y violento que es políticamente reforzado por entramados institucionales y sociales concretos y que representa no solo la complicación temporal y espacial de sus viajes, sino también un coste económico que no es imprevisto pero sí errático e impredecible en cuanto a su recurrencia y la magnitud del daño, esfuerzo o sufrimiento resultante. El miedo a la detención policial/estatal está invariablemente presente y mantiene a quienes están en movimiento siempre expectantes frente a los posibles desenlaces que tendrán durante sus viajes. En algunos casos, este miedo está asociado principalmente con la pérdida financiera y no tanto con la probabilidad de deportación o la posibilidad de encierro indefinido. Más concretamente, según mis interlocutores e interlocutoras migrantes, si la detención se realiza de manera inmediata al cruce de frontera tienen más riesgo de que los regresen a la frontera anterior, por lo que deben esperar y redefinir la estrategia de cruce, lo cual va produciendo también alteraciones espaciales, desviaciones y nuevas redes e interacciones sociales. Sin embargo, al encontrarse atravesando el territorio o estando un poco alejados del límite fronterizo, la práctica es connotada fundamentalmente desde su “coste económico”. Es decir, a partir de la preocupación que representa para la continuidad de su viaje: primero, entregar o conseguir el dinero; segundo, el endeudamiento financiero o el incremento de la deuda y; tercero, estar constantemente pendientes de futuros cobros de agentes policiales/estatales para lo que resta de la travesía.

Así, la detención puede observarse local y nacionalmente, pero su vivencia y práctica es transnacional. Muchas veces depende de redes de apoyo social y familiar establecidas en múltiples países cuyos envíos de dinero pueden demorar horas, días o meses. Pero, además, se trata de una experiencia punitiva que se habita por segmentos de ruta de manera fragmentaria pero sistemática, por lo que, ni su vivencia ni su práctica reconoce de límites nacionales. Asimismo, la alerta de quienes “ya pasaron” a quienes están pasando convierte a la detención en una práctica que está presente tanto en momentos y tramos específicos del camino como en la misma planificación y proyección de movilidad. Se constituye así como una variable conocida pero incierta: una constante de inmovilidad dentro de la movilidad.

5. Disputas sociales y enredos institucionales: la normalización de la detención

En este contexto regional, la triple frontera de Brasil, Bolivia y Perú se constituyó como un laboratorio ejemplar de observación pues allí los modos extractivos de valor de la movilidad emergían como prácticas cotidianas tangibles y visibles, a la vez que revelaban otras ramificaciones y retroalimentaciones sociales e institucionales. En mi trabajo de campo, las formaciones espaciales que se configuraban y reconfiguraban en el tramo de ruta comprendido entre Assis (Brasil) e Iñapari y Puerto Maldonado (Perú) fueron de particular relevancia para desanudar algunos de los enredos entre humanitarismo y punitivismo que permeaban la práctica de la detención policial/estatal y su normalización. Puerto Maldonado es una ciudad que representa un paso obligado para seguir la ruta hacia Estados Unidos y se encuentra a 228 km de distancia (aproximadamente tres horas y media de viaje) del límite fronterizo establecido en el Puente de la Integración entre Iñapari y Assis (ver figura 3).

Assis, Iñapari y Puerto Maldonado forman parte del cruce fronterizo extendido de Brasil a Perú a través de puestos de control oficiales y/o “chacras” que, en muchos casos, incluyen territorio boliviano. En el trayecto peruano operan cuatro puestos de control policial; el primero se encuentra en Iñapari (a 1 km de distancia del límite fronterizo) y el cuarto está próximo a la ciudad de Puerto Maldonado y es el único que funciona las 24 horas del día. En Perú, se denomina “intervención” o “proceso sancionador” al acta sumaria elaborada por la Policía de Seguridad del Estado (una subdivisión de la Policía Nacional del Perú encargada del área de migraciones) para realizar la orden de expulsión administrativa del territorio nacional peruano.

Figura 3. Puente de la Integración: frontera de Iñapari (Perú) - Assis (Brasil)



Fuente: registro hecho durante el trabajo de campo, noviembre de 2022.

En este espacio fronterizo, la extracción de valor de la movilidad asociada a la detención policial/estatal se mostró sistemática, pero también selectiva. Al inicio de mi recorrido por las localidades que funcionan como puntos fronterizos y “nodos de viaje”, actores estatales e institucionales, variadas ONG, organizaciones de la sociedad civil y habitantes peruanos y venezolanos me relataban sobre el “paso” cotidiano de migrantes del Caribe, África y Asia. A diferencia de la presencia de migrantes de Venezuela, cuyos movimientos reconfiguraron esta zona desde 2018, el crecimiento y diversificación de orígenes de migrantes “extrarregionales” por caminos y “trochas” que involucraban a los tres países de la triple frontera se volvió más notorio durante la pandemia de COVID-19. En especial en 2021 con el impulso que tomó la migración haitiana hacia el norte (Trabalón, 2024b) a pesar (o más allá) de que en Perú los cierres fronterizos perduraron hasta marzo de 2022. Si bien desde mediados de la década del 2010 la migración del Caribe, África y Asia ya se percibía en esta zona de tránsito (Álvarez 2024; Álvarez y Miranda 2024; Miranda 2021), el único antecedente instalado en la memoria colectiva del lugar, equiparable a lo ocurrido durante el 2021, era aquel vinculado con el ingreso de migrantes de Haití a Brasil entre 2011 y 2014 por las triples fronteras amazónico-andinas de Brasil, Perú y Colombia, y de Brasil, Perú y Bolivia.

Al circular por Iñapari (Perú) y Assis (Brasil) entre octubre y noviembre de 2022, pude advertir que, junto al aumento de la ya “habitual” migración “extra-regional”, una de las alteraciones recientes del paisaje fronterizo estaba dada por la creciente visibilidad que habían adquirido los grupos de migrantes y familias

afganas en los campamentos de las chacras donde, en reiteradas ocasiones, eran “detenidos” o “intervenidos” por la Policía Nacional del Perú. La Policía detenía a migrantes y familias afganas que habían ingresado a Brasil por medio de la obtención del visado humanitario y que eran reconocidos internacionalmente por el conflicto armado de su país. No obstante esa (aparente) contradicción, lo más llamativo fue observar cómo interactuaban estas lógicas de control con aquellas vinculadas a la extracción de datos como modo de gobierno humanitario en el espacio sudamericano (Domenech, Basualdo y Pereira 2022). Esas mismas situaciones de detención eran utilizadas por actores institucionales (organismos internacionales y algunas ONG) como momentos “propicios” aunque políticamente invisibilizados⁹ para la “recopilación de información”. Así, en estas situaciones de “intervención policial” se revelaba un momento institucionalmente normalizado de custodia estatal y retención espacial contra la voluntad de las personas migrantes en los que los fines humanitarios parecían coincidir con los fines punitivos.

Más aún, el señalamiento recurrente sobre los nuevos “migrantes en tránsito” de Afganistán se develó posteriormente como un primer indicador de las imbricaciones entre humanitarismo y punitivismo que estaban teniendo lugar en este espacio fronterizo y cuyas lógicas extractivas vinculadas a la detención policial/estatal se hacían extensibles a un conjunto específico de países y regiones del Caribe, África y Asia. De un total de 1948 intervenciones realizadas por la Policía de Perú durante el año 2022, el 92% correspondía a migrantes “extrarregionales”: 38% de África, 32% de Asia, 22% del Caribe.¹⁰ Entre las principales nacionalidades “intervenidas” por la Policía se encontraban: Angola, Camerún, Eritrea, Nigeria, Afganistán, India, Bangladesh, Cuba y Haití. La distinción entre migrantes que “son dignos de protección” y quienes “violan la ley” (Macías Rojas 2018) era, por lo tanto, construida sobre una segunda jerarquización y diferenciación política, institucional y contextual: dentro de la misma categoría de “migrantes en tránsito” emergía un claro contraste entre las subcategorías de “migrantes extrarregionales” y “migrantes de Venezuela”.

Pero los enredos entre humanitarismo y punitivismo no acabaron ahí. Si mediante su normalización las situaciones de detención eran utilizadas para

9 Al preguntar a personal de OIM y ACNUR de Perú por qué los datos de migrantes “extrarregionales” no figuraban en los informes públicos a pesar de que se realizaba la recopilación de información, se señaló, en el primer caso, que se trataba de “información interna” y, en el segundo caso, que no estaban vinculados con sus proyectos en curso en Perú, orientados a “migrantes y familias de Venezuela en tránsito”.

10 Datos otorgados por la Policía de Seguridad del Estado a partir de un pedido de información realizado conjuntamente con actores colectivos y sociales de la región Madre de Dios (Perú).

la obtención de información, no menos importante fue notar que la detención estatal con fines de lucro era una práctica activamente disputada como objeto de dominio policial y social. En este escenario, además de las construcciones vinculadas al no merecimiento de información para el refugio y/o asistencia humanitaria que permeaban los relatos institucionales sobre migrantes del Caribe, África y Asia, una tercera construcción social e institucional fue ganando un protagonismo cada vez mayor: su supuesta capacidad financiera y disponibilidad de dólares asociada al tipo de viaje hacia Estados Unidos. Este es el telón de fondo para comprender la concentración de intervenciones policiales sobre migrantes “extrarregionales” más allá de las restricciones de ingreso que imperaban en ese momento tanto para migrantes de Venezuela como del Caribe, Asia y África en Perú.

En mi trabajo de campo se revelaron diversas formas de confrontación y hostigamiento de parte de la Policía Nacional de Perú hacia la ONG que funcionaba en Iñapari y otras instituciones, así como también prácticas concretas de manipulación, intercepción y desviación de la información del refugio y la asistencia humanitaria para migrantes “extrarregionales” por parte de actores policiales y sociales. Durante uno de los días de mi estancia en Iñapari, desde muy temprano en la mañana estuve conversando, primero por cuenta propia y luego junto con un trabajador de la ONG que funciona allí, con dos grupos de migrantes. Uno de los grupos era de Cuba (Silvia, María, Yuneski y Aldo) y otro de Haití (Jean y Kesner), todas personas afrodescendientes a excepción de Aldo. En un lapso de cuatro horas, mientras esperábamos la apertura de la ONG, dos “coyotes” se acercaron a ofrecer sus servicios para ingresar a Perú. Uno de ellos nos entregó una tarjeta con sus datos de contacto y explicó cómo realizaban los cruces. El otro nos pidió que lo acompañáramos a tomar un café al hospedaje donde trabajaba para explicarnos mejor cómo cruzar la frontera, al tiempo que nos recomendaba enfáticamente no hablar con el personal de la ONG, argumentando que allí no ayudaban a personas de Cuba, África ni Haití. Los dos grupos de migrantes decidieron ignorar estas “advertencias” y esperar la apertura de la ONG pues el costo del servicio ofrecido para el cruce de frontera era de 300 dólares, algo que las y los sorprendió notoriamente pues les pareció excesivamente alto. Durante nuestra espera, entre otros temas, hablamos de sus posibilidades de cruzar Perú o de residir un tiempo allí y trabajar para juntar dinero, así como también conversamos sobre el trámite de la solicitud de refugio para su ingreso al país andino, la vía administrativa que finalmente utilizaron para avanzar. Los haitianos cruzaron ese mismo día y el grupo de Cuba decidió hacerlo dos días después.

El día que viajó el grupo de Cuba, me encontraba conversando con otro grupo de migrantes (en este caso, Clara, Raúl, Roberto y José, también de Cuba)

frente al lugar donde se hospedaban. Luego de dialogar un rato, fuimos a la ONG para realizar una consulta. Mientras estábamos allí, el trabajador de la institución recibió una llamada telefónica de la policía que acusaba a la ONG de estar ayudando a “migrantes ilegales” para ingresar a Perú. La policía le decía que tenía retenidos a los migrantes con los que habíamos hablado en los días previos (a pesar de que contaban con su constancia de solicitud de refugio) y sostenían que tenían “pruebas” de que la ONG los había “ayudado”. Luego de esta llamada, que generó un clima de preocupación y desconcierto, me quedé conversando con el grupo de personas cubanas en el local de la ONG. Sin embargo, a los pocos minutos de reanudar la charla, un móvil de la Policía llegó y se estacionó frente al lugar donde funcionaba la ONG. En una clara acción intimidatoria y de hostigamiento, uno de los policías bajó del móvil y se paró ostentando sus armas enfrente de la oficina durante varios minutos en los que tuvimos que suspender la conversación, bajar las pantallas de los portátiles y permanecer en silencio a la espera del desenlace de su accionar.

Finalmente, la policía no se acercó más y, cuándo el móvil se fue, el trabajador de la ONG me comentó que había una queja constante por parte de la policía para que no se ofrecieran vías legales de ingreso a personas que no fueran venezolanas porque eran “ilegales”, pero que, en general, estos planteos se hacían en interacciones o mesas interinstitucionales. Al parecer el apoyo institucional a migrantes “extrarregionales” podía tolerarse en casos excepcionales, pero no de forma cotidiana pues la lógica hegemónica y normalizada era su intervención (o extorsión) policial/estatal formal o informal. Una lógica que, en muchas de las situaciones advertidas, se articulaba al accionar de diversos actores sociales que participaban de esta creciente y rentable “industria de la ilegalidad”. En definitiva, la situación observada (y experimentada) revelaba e informaba sobre una serie particular de condicionalidades y contingencias a través de las cuales la policía marcaba territorio y hacía explícito su reclamo por el dominio exclusivo del control (y lucro) sobre la movilidad de migrantes “extrarregionales”. Mediante este acto, los efectivos de la policía se constituían en un recordatorio actualizado del monopolio legítimo de la violencia estatal (Torpey 2000), pero también de la desigual distribución del poder mediante el cual se administra la susceptibilidad a la detención de las distintas categorías de migrantes (De Genova 2019).

6. Detenibilidad, confinamiento y explotación racializada del miedo

Las entrevistas y conversaciones mantenidas con migrantes de Haití y Cuba sobre (y durante) su movilidad hacia el norte muestran una dinámica económica

y política particular en la cual la “detenibilidad” (De Genova 2017) —esto es, el miedo a ser detenido una y otra vez a lo largo de la ruta continental— se convirtió en una dimensión constitutiva de sus viajes migratorios. A su vez, la evidencia empírica reveló que, en buena parte de las geografías andinas, la detención se asentaba sobre distinciones raciales en las que el color de la piel, el género, la vestimenta y el idioma (o acento del español) funcionaban como marcadores claves de control y, por lo tanto, ejes fundamentales para la comprensión de las formas específicas en las que se viaja y se espera. María, una de las interlocutoras cubanas que emprendió su travesía con su esposo e hija de 15 años desde Uruguay, luego de vivir en este país desde 2018, contaba:

Nosotros atravesamos como doce países, todos por tierra para llegar desde Uruguay hasta los Estados Unidos, pero unos países fueron más duros que otros. Pero en todos sentimos mucho miedo. [...] Ya desde que atravesamos Brasil al primer país, que fue Bolivia, ya ahí comenzaron los miedos, mucho miedo a la gente de migración, la policía y los problemas. Nos quitaron dinero, toda la gente de migración que te para, te amenaza con deportación nada más que para quedarse con tu dinero. A veces deportan a la gente de verdad (a la frontera anterior) pero, generalmente, es para que tú le des dinero. En Bolivia fue el país donde más dinero me sacaron porque siempre los policías y las personas de frontera pedían dinero, pero eran unas cifras de 20, 30 [dólares] y así uno pagaba lo que podía, o decías que no tenías esa cifra y dabas un poquito menos. En Bolivia yo tuve que dar 100 dólares *porque no me dejaban moverme de donde estaba*, me puse tensa y nerviosa y tuve que dar los 100 dólares. Y además... en Bolivia diferencian a uno mucho más fácil... encima yo soy la más oscurita de la familia, les compliqué el viaje también. [A diferencia de Bolivia] hay otros países que uno como que se camufla con las personas de allí, pero en Bolivia hasta tienen una manera de vestir distinta. [...] Pero en casi todos los países [sudamericanos] la generalidad fue esa, que nos costó mucho para camuflarnos, era muy difícil. Era montar en el bus, cualquiera, los mismos pasajeros se daban cuenta. Y eso nos jugaba en contra, es decir, nos desfavorecía porque siempre trataron de aprovecharse de nosotros, siempre, siempre. Nos querían cobrar el doble, el triple, siempre pasaban esas cosas.

(María, migrante cubana en Estados Unidos, 39 años, 28 de marzo de 2023)

El relato de María sintetiza en buena medida las experiencias punitivas de detención de migrantes en torno a su “movilidad-visibilidad-inmovilidad”. En

realidad, aunque los y las migrantes de Cuba afrodescendientes remarcaban las dificultades que generaba el color de su piel en sus grupos, también subrayaban (y diferenciaban) constantemente las mayores dificultades que tenían las “personas negras” (en alusión a personas de África y Haití), así como resaltaban, a la vez, la importancia que poseía la “lengua española” como herramienta central para la negociación fronteriza (incluyendo en esta referencia, además, a personas asiáticas). Esto se repetía, a la inversa, en los relatos y viajes de migrantes de Haití que, por el contrario, señalaban la desventaja de su color de piel a pesar de tener en muchos casos (más o menos) conocimiento del idioma español debido a sus estancias previas en países como Chile, Argentina y Ecuador. De cualquier modo, las experiencias de detenibilidad aparecieron —de manera indiscutible— atravesadas por el nexo entre detención y racialización. No obstante, en ningún caso esta práctica se vinculó social o institucionalmente con la criminalidad o con la construcción del migrante “extrarregional” como “amenaza” (ni “víctima”).

Asimismo, las experiencias punitivas de detención se conectaban con la producción política de formas específicas de confinamiento “jurídico” o “extra-jurídico” en las que, al igual que ocurre con la detención, el control estatal se conjuga con el control social bajo límites difusos de coacción y consentimiento (Macías Rojas y Tazzioli 2021). Estas formas de control, en la mayoría de los casos, se encuentran racialmente mediadas y no son reductibles ni al accionar estatal ni a los espacios convencionales de inmovilización forzada (Coutin 2010).¹¹ De acuerdo con los relatos migrantes y las observaciones realizadas, fue posible identificar múltiples formas de confinamiento ligadas al accionar estatal y las redes de “coyotes”. Entre ellas es importante destacar dos en particular: el *confinamiento fronterizo* y el *confinamiento privado*.

En los viajes de mis interlocutores e interlocutoras migrantes, el *confinamiento fronterizo* tuvo lugar a través de medidas estatales como los cierres fronterizos, la obstaculización en el uso del transporte oficial al interior de los territorios nacionales o la intensificación del control migratorio, policial y/o militar en las fronteras habilitado por coyunturas políticas específicas. En la triple frontera amazónico-andina de Brasil, Perú y Bolivia fue posible reconstruir y observar diferentes situaciones de varamiento forzado de migrantes en espacios fronterizos o “puntos de tránsito” vinculados a la producción política de la espera (Álvarez y Miranda 2024; Blouin 2021; Miranda 2021). En la mayoría de los casos, el confinamiento fronterizo se asociaba con acciones de detención jerarquizadas

11 Por ejemplo, las “estaciones de recepción” o los “centros de detención” mencionados por mis interlocutores en otros tramos de la ruta por Centroamérica, México y Estados Unidos.

y estratificadas racialmente mediante la imposición de tasas diferenciales de pago para migrantes de piel “más oscura”, sea para cruzar fronteras o para reanudar su movilidad interrumpida en territorios nacionales. De hecho, la relación entre racialización y detención era reconocida social e institucionalmente como una realidad cotidiana y, nuevamente, normalizada. Según comentaba un agente migratorio y un trabajador de la ONG de Iñapari:

La policía detiene a los negritos y los coyotes les cobran más, porque se perciben más fácil, señalándolos. Y tienen que pagar en los cuatro puestos de control, por eso es tanto dinero. (Conversación con agente de control migratorio en el puesto fronterizo de Iñapari, noviembre de 2022)

Registro de población haitiana, que haya pasado por la oficina, a quienes hayamos atendido frente a frente, hemos tenido...por decir... es muy poco. La población haitiana es un poco más reservada que la población que habla castellano fluido. Ellos pasan desapercibidos, no quieren ser vistos. Una característica de ellos es el tema de su color de piel. Y justamente ellos cuando cruzan una frontera, son identificados, este... fácilmente y mucho más cuando andan en grupos. A diferencia de la población local, del venezolano, del cubano que muchas veces cruza. Y ese tema del color de piel es muy importante, porque al ser identificados rápido, eh, son intervenidos [policialmente].

(Entrevista a personal de ONG en Iñapari, noviembre de 2022)

Esto también fue lo que me relataron, por ejemplo, una familia de migrantes de Venezuela luego de ingresar a Perú y contar sobre su experiencia de cruce fronterizo:

No, es que ellos [africanos, asiáticos y haitianos] llegan ahí [a Iñapari] y ellos [quienes rentan los hospedajes] le inventan un terror y les inventan cosas para cobrarles. Y no crea que cobran nada barato. Si ellos se van así y los agarra inmigración en Planchón [cuarto puesto de control] no los devuelven, les dan un salvoconducto por quince días. Pásale esa información. Ellos pueden avanzar a donde los agarra la policía, solo le dan ese documento, lo preguntamos en inmigración de Planchón. De Somalia eran los muchachos... cinco somalíes, tres hindús y seis cubanos.

(Yerlin, migrante venezolana en ruta por Brasil-Perú, 7 de noviembre de 2022).

En realidad, el “salvoconducto” al que se refería Yerlin, en su mensaje que trasluce las redes de solidaridad migrante forjadas en movimiento (Álvarez Velasco y Varela Huerta 2022), era el acta del proceso sancionador de expulsión. Esta infracción migratoria en la práctica otorgaba (paradójicamente) cierta “seguridad legal” pues la demora administrativa de su resolución, en caso de no ser detenidos por las 48 horas habilitadas alrededor de esta práctica fronteriza, les brindaba el tiempo necesario para cruzar el país sin nuevos sobresaltos.

Por otra parte, el *confinamiento privado* remite a la experiencia de estar forzados a permanecer encerrados durante días en los hospedajes donde esperan hasta reanudar sus viajes debido a la hipervisibilización de sus cuerpos y el marcado contraste que tendrían frente a la “población local” (“blanca”, mestiza y/o indígena) de ciertos lugares y espacios públicos, una combinación de elementos que los volverían altamente susceptibles a la detención. Esta vivencia transnacional también se localizaba de manera particular en las prácticas de detención que operaban en la zona de tránsito de la triple frontera amazónico-andina. Allí, el color de piel como marcador de control no solo aparecía ligado a los cuerpos devenidos en mercancías “rentables” de nacionalidades “extrarregionales”, sino también al hecho de movilizarse en grupos, de manera colectiva. Esto era reafirmado constantemente por los taxistas, hoteleros y hoteleras, quienes diferenciaban entre los aportes que hacían los migrantes “de paso” a la economía local y lamentaban sobre el “cruel” lucro y beneficio de la “economía ilegal” practicada por sus “propios compatriotas” junto a otros actores sociales y/o “vecinos” de países limítrofes. Como sostenía uno de los hoteleros entrevistados: “es toda una actuación que se hace también para darles más miedo y que paguen más rápido, por eso algunos ni salen de las habitaciones, ni con este calor,¹² lo mismo pasa con los que tienen en las chacras”. En efecto, en el espacio fronterizo de Iñapari-Assis pude registrar cómo algunos hoteleros, transportistas y/o “coyotes” identificaban ciertos marcadores corporales e inmediatamente se acercaban para ofrecerles sus “servicios de cruce fronterizo”. Estas acciones eran reforzadas, bajo parámetros raciales análogos, mediante la realización de razias policiales que se efectuaban cotidianamente en los espacios públicos donde se detenía y asustaba mediante amenazas de deportación a personas con rasgos físicos esencialmente asociados a personas del Caribe, África y Asia.

Tanto la detención y el confinamiento —enmarcados en las lógicas extractivas de valor de la movilidad y la explotación racializada del miedo— se encuentran vinculadas con las transformaciones que experimenta la “industria de

12 Durante el trabajo de campo realizado, la temperatura osciló entre 38 °C y 48 °C de sensación térmica.

la ilegalidad”. Por ello, son leídas a la luz de las particularidades del contexto: los recientes efectos políticos que tuvo el aumento de las migraciones sur-norte en diversas geografías del espacio sudamericano. En este caso, la aclaración de personal de la Jefatura Zonal de Migraciones de Puerto Maldonado resulta bastante ilustrativa de este punto:

Iñapari no cuenta con infraestructura, ni recursos humanos. (...) Están los irregulares, que son cubanos, haitianos, africanos, afganos, musulmanes y los regulares venezolanos, argentinos, brasileros. La policía dice que a estos señores irregulares hay que expulsarlos. (...) Cuando están más lejos, es más difícil. La Policía no cuenta con vehículos, presupuestos ni espacios para la detención, por ejemplo, darles de comer... ni transporte para trasladar, ¿qué hace con un grupo de quince? Por eso se los deja pasar. (...) el policía también se expone a que lo sancionen si no hace bien las cosas, ya ha pasado. La verdad nos hacemos a un lado muchas veces, miramos para otro lado y bueno, que pasen.

(Entrevista a personal de la Jefatura Zonal de Migraciones de Puerto Maldonado, noviembre de 2022)

Estas especificidades geográficas permiten entender porqué la detención no necesariamente coincide con el encierro prolongado ni la deportación. No obstante, la idea de “los dejan pasar” no debe normalizar lo que las detenciones realmente representan: la producción política de una experiencia punitiva y, en general violenta, que opera mediante la custodia temporal y la retención contra de la voluntad de migrantes y la habilitación de formas discrecionales y raciales de extracción de valor de su movilidad. La lectura del confinamiento fuera de los límites del “encierro físico” estatal o institucional permite así reconocer la variedad de situaciones de inmovilidad dentro de la movilidad en la que los migrantes son políticamente forzados al “aislamiento espacial” con o sin mediación de regulaciones legales específicas o explícitas.

Conclusiones

Las migraciones “extrarregionales” ofrecen un ángulo productivo para profundizar nuestra mirada analítica sobre ciertas particularidades político-económicas que merecen estudiarse en mayor profundidad en el espacio sudamericano y de las Américas. En este trabajo, el recorrido realizado en el marco de la zona de tránsito amazónico-andina arroja luz sobre la forma que adopta la contención migratoria por medio de prácticas y experiencias de detención y confinamiento basadas

en la producción política del miedo y los modos en que se encarnan y resisten subjetivamente las prácticas de racialización del control migratorio y fronterizo en viajes migratorios sur-norte. Si bien la triple frontera de Perú, Brasil y Bolivia posee características específicas, los relatos de mis interlocutores de Haití y Cuba sugieren que las prácticas de detención se repiten a lo largo de la ruta por los países andinos, así como también asumen formas más hostiles y/o distintivas en ciertos países de Centroamérica y en México. En este escenario, resulta relevante profundizar el estudio alrededor de los regímenes migratorios, policiales, raciales y económicos de movilidad en las Américas a partir de la intensificación y diversificación de las migraciones sur-norte que han tenido lugar en los últimos años. Esto permitiría ampliar la discusión sobre las múltiples violencias implicadas en la detención segmentada de migrantes en contextos de “tránsito migratorio”, cuestionar su normalización y rechazar su tratamiento como una práctica temporal y meramente rutinaria y administrativa. De este modo, entender las diferentes formas que asume la detención de migrantes y sus efectos de disciplinamiento, miedo, lucro y precarización puede contribuir a delinear o formular de manera más clara reclamos específicos frente a esta forma de injusticia fronteriza, sin abandonar la discusión crítica y política sobre las desigualdades estructurales que atraviesan a los regímenes fronterizos contemporáneos.

Al mismo tiempo, situar la detención en el marco de entramados institucionales y regionales más complejos marcados por el desfinanciamiento de la “ayuda humanitaria” para migrantes “extrarregionales” en el espacio sudamericano, posibilita entender por qué, durante el periodo estudiado, esta práctica emerge en tanto modo de gobierno dominante de estos grupos migratorios en los países andinos y las formas experienciales en que el miedo a la detención se constituye en una dimensión constitutiva de sus viajes migratorios al norte. Así, las transformaciones recientes en el paisaje fronterizo revelan no solo la profundización de los procesos de hipersegmentación humanitaria que “incluyen diferencialmente” (Mezzadra y Neilson 2013) a migrantes “extrarregionales”, sino también la amplificación de las “economías de la detención” (De Genova 2017) bajo lógicas hegemónicas de contención y jerarquización racial. En ellas se destacan las prácticas de detención que tienen lugar a partir de las alteraciones recientes que experimenta la “industria de la ilegalidad” y algunas de sus lógicas extractivas de valor de la movilidad en Sudamérica.

Finalmente, sugerir que la detención policial/estatal es el modo de gobierno dominante de las migraciones “extrarregionales” no implica sostener que la singularidad de las políticas de control migratorio y fronterizo se orienta exclusivamente a la interrupción del movimiento de migrantes “extrarregionales”, ni que tales grupos sean considerados de manera homogénea en todas las

geografías sudamericanas. Por el contrario, la consideración de la detención segmentada como herramienta punitiva de lucro busca advertir sobre los múltiples criterios de selección que operan en la facilitación y restricción de la movilidad al interior de estas mismas categorías de migrantes, según parámetros de clase, estratificación racial, nacionalidad y redes transnacionales, que marcan diferentes modalidades y posibilidades dinámicas de jerarquización y rentabilidad de la movilidad (e inmovilidad). Las mismas que, por otra parte, se han reconfigurado sustantivamente entre 2023 y 2024 frente al nuevo protagonismo de las migraciones sudamericanas hacia el norte y, en términos más generales, ante el aumento y diversificación de las estrategias, las rutas y los grupos migratorios en “tránsito sur-norte” a través del espacio sudamericano, dimensiones sobre las cuales se espera ahondar en futuras indagaciones sobre la temática.

Referencias

1. Álvarez Velasco, Soledad. 2019. “Ecuador-México-EEUU: la producción de una zona de tránsito entre políticas de control y la autonomía de la migración”. En *América Latina en movimiento*, editado por Blanca Cordero Díaz, Sandro Mezzadra y Amarela Varela Huerta, 63-97. Ciudad de México, Madrid: Universidad Autónoma de la Ciudad de México, Traficantes de Sueños, Tinta Limón Ediciones.
2. Álvarez Velasco, Soledad. 2020. “From Ecuador to Elsewhere: The (Re) Configuration of a Transit Country”. *Migration and Society* 3 (1): 34-49. <https://doi.org/10.3167/arms.2020.111403>
3. Álvarez Velasco, Soledad. 2024. “Between ‘Trochas’, Orphans and Mourning: Migrant Mobilities and the Effects of US ‘Soft’ Remote Control in Ecuador”. *Geopolitics* 29 (1): 1-27. <https://doi.org/10.1080/14650045.2023.2296914>
4. Álvarez Velasco, Soledad y Bruno Miranda. 2024. “Entanglement of Violences: Doubly Forced Migrants Transiting Across the Americas”. En *Forced Migration Across Mexico: Organized Violence, Migrant Struggles, and Life Trajectories*, editado por Ximena Alba Villalever, Stephanie Schütze, Ludger Pries y Óscar Calderón Morillón, 36-56. Nueva York: Routledge.
5. Álvarez Velasco, Soledad, Claudia Pedone y Bruno Miranda. 2021. “Movilidades, control y disputa espacial. La formación y transformación de corredores migratorios en las Américas”. *Périplos, Revista de Investigación sobre Migraciones* 5 (1): 4-27. https://periodicos.unb.br/index.php/obmigra_periplos/article/view/37116
6. Álvarez Velasco, Soledad y Amarela Varela Huerta. 2022. “En el camino, ¿sí nosotras no cuidamos, quién entonces? Mujeres, epidemiología popular migrante y economía del cuidado en los corredores migratorios de las Américas en tiempos de COVID-19”. *Tramas y Redes* 2: 23-53.
7. Andersson, Ruben. 2014. *Illegality, Inc.: Clandestine Migration and the Business of Bordering Europe*. Oakland, CA: University of California Press.
8. Armenta, Amada. 2017. “Racializing Crimmigration: Structural Racism, Colorblindness, and the Institutional Production of Immigrant Criminality”. *Sociology of Race and Ethnicity* 3 (1): 82-95. <https://doi.org/10.1177/2332649216648714>

9. Barbero, Iker. 2020. “A Ubiquitous Border for Migrants in Transit and Their Rights: Analysis and Consequences of the Reintroduction of Internal Borders in France”. *European Journal of Migration and Law* 22 (3): 366-385. <https://doi.org/10.1163/15718166-12340080>
10. Berg, Ulla y Gioconda Herrera. 2021. “Transnational Families and Return in the Age of Deportation: The Case of Indigenous Ecuadorian Migrants”. *Global Networks* 22 (1): 36-50. <https://doi.org/10.1111/glob.12323>
11. Biondini, Valentina, Eduardo Domenech, Alfonso Hinojosa y Ruby Peñaranda Espinosa. 2023. “Movimientos de migración y políticas de movilidad en el espacio sudamericano. La producción de Bolivia como ‘zona precaria de tránsito’”. En *Migrar en el siglo XXI: conflictos políticos y derechos*, 185-248. Buenos Aires: Clacso.
12. Blouin, Cécile. 2021. “Entre la espera y el miedo: las trayectorias legales de la población venezolana en la región de Tumbes”. En *Trayectorias migrantes: la juventud venezolana en el Perú*, editado por Elizabeth Salmón, 133-171. Lima: PUCP. <https://doi.org/10.18800/978-612-317-718-8.003>
13. Brandariz, Ángel, Roberto Dufraix y Daniel Quinteros. 2018. “La expulsión judicial en el sistema penal chileno: ¿hacia un modelo de Crimmigration?”. *Política criminal* 13 (26): 739-770.
14. Campesi, Giuseppe. 2015. “Humanitarian Confinement: An Ethnography of Reception Centres for Asylum Seekers at Europe’s Southern Border”. *International Journal of Migration and Border Studies* 1 (4): 398-418. <https://doi.org/10.1504/IJMBS.2015.070785>
15. Campos-Delgado, Amalia. 2021. “Bordering Through Exemption: Extracontinental Migration Flows in Mexico”. *International Journal for Crime, Justice and Social Democracy* 10 (3): 30-40. <https://doi.org/10.5204/ijcjsd.2039>
16. Cavalcanti, Leonardo, Antônio Tadeu Oliveira y Marília F. R. de Macêdo. 2020. *Imigração e refúgio no Brasil. Relatório anual 2020. Dimensões da migração internacional: desigualdades, formalização no mercado de trabalho e status migratório. Série Migrações*. Brasília: Observatório das Migrações Internacionais; Ministério da Justiça e Segurança Pública/ Conselho Nacional de Imigração e Coordenação Geral de Imigração Laboral [edición digital]. https://portaldeimigracao.mj.gov.br/images/dados/relatorio-anual/2020/OBMigra_RELAT%C3%93RIO_ANUAL_2020.pdf
17. Cavalcanti, Leonardo, Antônio Tadeu Oliveira y Bianca G. Silva. 2021. *Relatório Anual 2021. 2011-2020: Uma década de desafios para a imigração e o refúgio no Brasil. Série Migrações*. Brasília: Observatório das Migrações Internacionais; Ministério da Justiça e Segurança Pública/ Conselho Nacional de Imigração e Coordenação Geral de Imigração Laboral [edición digital]. https://portaldeimigracao.mj.gov.br/images/Obmigra_2020/Relat%C3%B3rio_Anual/Relato%CC%81rio_Anual_-_Completo.pdf
18. Clavijo, Janneth, Marcela Ceballos y Adriana González Gil. 2023. “Negación del sujeto migrante, itinerancias forzadas y preservación de la existencia: migraciones en y desde Colombia”. En *Movilidades, control fronterizo y luchas migrantes*, editado Eduardo Domenech, Gioconda Herrera y Liliana Rivera Sánchez, 177-203. Buenos Aires, Ciudad de México: Siglo XXI Editores, Clacso.
19. Collyer, Michael, Franck Düvell y Hein de Haas. 2012. “Critical Approaches to Transit Migration”. *Population, Space and Place* 18 (4): 407-414. <https://doi.org/10.1002/psp.630>

20. Correa, Ahmed. 2019. "Deportación, tránsito y refugio. El caso de los cubanos de El Arbolito en Ecuador". *Périplos, Revista de Investigación sobre Migraciones* 3 (2): 52-88. https://periodicos.unb.br/index.php/obmigra_periplos/article/view/30231
21. Coutin, Susan B. 2010. "Confined Within: National Territories as Zones of Confinement". *Political Geography* 29 (4): 200-208. <https://doi.org/10.1016/j.polgeo.2010.03.005>
22. De Genova, Nicholas. 2013. "Spectacles of Migrant 'Illegality': The Scene of Exclusion, the Obscene of Inclusion". En *The Language of Inclusion and Exclusion in Immigration and Integration*, editado por Marlou Schrover y Willem Schinkel, 58-76. Nueva York: Routledge.
23. De Genova, Nicholas. 2017. "The Economy of Detainability: Theorizing Migrant Detention". En *Challenging Immigration Detention*, editado por Michael J. Flynn y Matthew B. Flynn, 160-170. Cheltenham: Edward Elgar Publishing.
24. De Genova, Nicholas. 2019. "Detention, Deportation, and Waiting: Toward a Theory of Migrant Detainability". *Gender a výzkum* 20 (1): 92-104. <https://www.ceeol.com/search/article-detail?id=794597>
25. De Genova, Nicholas y Nathalie Peutz, eds. 2010. *The Deportation Regime. Sovereignty, Space, and the Freedom of Movement*. Durham: Duke University Press.
26. Defensoria Pública da União (DPU). 2024. *Nota Técnica n.º 29 - DPGU/SGAI DPGU/GTMAR DPGU*, 9 de septiembre.
27. Domenech, Eduardo. 2015. "O controle da imigração indesejável": expulsão e expulsabilidade na América do Sul". *Ciência e Cultura* 67 (2): 25-29.
28. Domenech, Eduardo. 2017. "Las políticas de migración en Sudamérica: elementos para el análisis crítico del control migratorio y fronterizo". *Tercer Milenio. Revista Crítica de Sociología e Política* 8 (1): 19-48.
29. Domenech, Eduardo. 2019. "Contested Spaces of Mobility: The South American Migration and Border Regime". Ponencia presentada en el First International Workshop on Contested Territories, Universidad de Leeds, Leeds, Reino Unido, 20-21 de mayo.
30. Domenech, Eduardo. 2020. "La 'política de la hostilidad' en Argentina: detención, expulsión y rechazo en frontera". *Estudios Fronterizos* 21: 1-25. <https://doi.org/10.21670/ref.2015057>
31. Domenech, Eduardo y Gustavo Dias. 2020. "Regimes de fronteira e 'ilegalidade' migrante na América Latina e no Caribe". *Sociologias* 22 (55): 40-73. <https://doi.org/10.1590/15174522-108928>
32. Domenech, Eduardo, Gioconda Herrera y Liliana Rivera Sánchez. 2022. "Introducción. Los estudios migratorios en América Latina: movilidades, fronteras y ciudadanía". En *Movilidades, control fronterizo y luchas migrantes*, editado por Eduardo Domenech, Gioconda Herrera y Liliana Rivera Sánchez, 9-74. Buenos Aires: Siglo XXI Editores, Clacso.
33. Domenech, Eduardo, Lourdes Basualdo y Andrés Pereira. 2022. "Migraciones, fronteras y política de datos: Nuevos medios de control del movimiento en el espacio sudamericano". En *Movilidades, control fronterizo y luchas migrantes*, editado por Eduardo Domenech, Gioconda Herrera y Liliana Rivera Sánchez, 317-355. Buenos Aires: Siglo XXI Editores, Clacso.
34. Düvell, Franck. 2012. "Transit Migration: A Blurred and Politicised Concept". *Population, Space and Place* 18 (4): 415-427. <https://doi.org/10.1002/psp.631>

35. Echeverri Zuluaga, Jonathan, Juan T. Ordóñez, Jorge R. Álvarez Posada y Nicolás H. Bard. 2023. "Reflexiones sobre la construcción del tráfico de migrantes en Colombia a partir del caso de Urabá". *Secuencia* 116: e2077. <https://doi.org/10.18234/secuencia.voi116.2077>
36. "EEUU traslada a Guyana el trámite de visados a cubanos". 2018. *France 24*, 29 de marzo, <https://www.france24.com/es/20180329-eeuu-traslada-guyana-el-tramite-de-visados-cubanos>
37. Gill, Nick. 2009. "Governmental Mobility: The Power Effects of the Movement of Detained Asylum Seekers Around Britain's Detention Estate". *Political Geography* 28 (3): 186-196. <https://doi.org/10.1016/j.polgeo.2009.05.003>
38. Herrera, Gioconda. 2019. "From Immigration to Transit Migration: Race and Gender Entanglements in New Migration to Ecuador: Challenges for the 21st Century". En *New Migration Patterns in the Americas*, editado por Andreas E. Feldmann, Xóchitl Bada y Stephanie Schütze, 285-315. Cham: Springer.
39. Herrera, Gioconda y Ulla Berg. 2019. "'Migration Crises' and Humanitarianism in Latin America: The Case of Ecuador". En *When Human Welfare Meets the Political and Security Agendas. Global Perspectives on Humanitarianism*, editado por Nina Nyberg Sørensen y Sine Plambech, 31-50. Copenhagen: Danish Institute for International Studies (DIIS).
40. Herrera, Gioconda, Ulla Berg y Lucía Pérez. 2022. "La producción del deportado: Trayectorias de ilegalización de varones migrantes indígenas y retorno forzado a Ecuador". En *Movilidades, control fronterizo y luchas migrantes*, editado por Eduardo Domenech, Gioconda Herrera y Liliana Rivera Sánchez, 204-235. México: Siglo XXI Editores/Clacso.
41. Hess, Sabine. 2010. "The Invention of 'Transit Migration'. Theoretical and Methodological Considerations on Illegal Migration in Europe's Southeastern Border Region". *Ethnologia Balkanica* 14: 129-146. <https://www.ceeol.com/search/article-detail?id=237623>
42. Hess, Sabine. 2012. "De-Naturalising Transit Migration. Theory and Methods of an Ethnographic Regime Analysis". *Population, Space and Place* 18 (4): 428-440. <https://doi.org/10.1002/psp.632>
43. Hiemstra, Nancy. 2016. "Deportation and Detention: Interdisciplinary Perspectives, Multi-Scalar Approaches, and New Methodological Tools". *Migration Studies* 4 (3): 433-446. <https://doi.org/10.1093/migration/mnw017>
44. Jaramillo, Verónica, Sandra Gil-Araujo y Carolina Rosas. 2020. "Control migratorio y producción de irregularidad. Normas, prácticas y discursos sobre la migración en Argentina (2016-2019)". *FORUM* 18: 64-90. <https://doi.org/10.15446/frdcp.n18.81267>
45. Jarrín Morán, Adriana. 2015. "Expulsados de España: el retorno forzoso de migrantes ecuatorianos en situación irregular". *Iberoamérica Social: Revista de estudios sociales* IV: 43-54. <http://iberoamericasocial.com/expulsados-de-espana-el-retorno-forzoso-de-migrantes-ecuatorianos-en-situacion-irregular>
46. Jarrín Morán, Adriana. 2018. "Deportados de España: Procesos de expulsión y reasentamiento en origen de los inmigrantes en situación irregular". Tesis de doctorado, Universidad Autónoma de Barcelona.
47. Khosravi, Shahram. 2009. "Sweden: Detention and Deportation of Asylum Seekers". *Race & Class* 50 (4): 38-56. <https://doi.org/10.1177/0306396809102996>

48. Kron, Stefanie. 2011. "Gestión migratoria en Norte y Centroamérica: manifestaciones y contestaciones". *Anuario de Estudios Centroamericanos* 37: 53-85. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=15237016002>
49. Lefebvre, Henry. 1991. *The Production of Space*. Hoboken, NJ: Blackwell Publishing.
50. Liberona Concha, Nanette, Mileska Romero Quezada, Sius G. Salinas y Karen Veloso. 2022. "Tráfico de migrantes en las fronteras del norte de Chile: irregularización migratoria y sus resistencias". *Derecho PUCP* 89: 9-36. <http://dx.doi.org/10.18800/derechopucp.202202.001>
51. Macías Rojas, Patrisia. 2018. "Immigration and the War on Crime: Law and Order Politics and the Illegal. Immigration Reform and Immigrant Responsibility Act of 1996". *Journal on Migration and Human Security* 6 (1): 1-25. <https://doi.org/10.1177/233150241800600101>
52. Macías Rojas Patrisia y Martina Tazzioli. 2021. "Detention / Confinement / Containment". En *Minor Keywords of Political Theory: Migration as a Critical Standpoint*, editado por Nicholas De Genova y Martina Tazzioli, 66-72. <http://research.gold.ac.uk/id/eprint/29908/>
53. Menjívar, Cecilia, Andrea Gómez Cervantes y Daniel Alvord. 2018. "The Expansion of 'Crimmigration' Mass Detention, and Deportation". *Sociology Compass* 12 (4): e12573. <https://doi.org/10.1111/soc4.12573>
54. Mezzadra, Sandro. 2012. "Capitalismo, migraciones y luchas sociales: la mirada de la autonomía". *Nueva Sociedad* 237: 159-178. <https://nuso.org/articulo/capitalismo-migraciones-y-luchas-sociales-la-mirada-de-la-autonomia/>
55. Mezzadra Sandro y Brett Neilson. 2013. *Border as Method or the Multiplication of Labor*. Durham: Duke University Press.
56. Miranda, Bruno. 2021. "Movilidades haitianas en el corredor Brasil-México: Efectos del control migratorio y de la securitización fronteriza". *Périplos, Revista de Investigación sobre Migraciones* 5 (1): 108-130. https://periodicos.unb.br/index.php/obmigra_periplos/article/view/34723
57. Miranda, Bruno. 2023. "Migración africana en situación de espera: nuevo alcance y dimensión de la contención migratoria en México". *Revista Pueblos y fronteras digital* 18: e633. <https://doi.org/10.22201/cimsur.18704115e.2023.v18.633>
58. Montinard, Mélanie. 2020. "PRAN WOUT LA: Experiences and Dynamics of Haitian Mobility". En *Making Routes: Mobility and Politics of Migration in the Global South*, editado por Gerda Heck, Eda Sevinin, Elena Habersky y Carlos Sandoval García, 151-168. Cairo: The American University in Cairo Press.
59. Moulin Carolina y Bruno Magalhães. 2021. "Operation Shelter as Humanitarian Infrastructure: Material and Normative Renderings of Venezuelan Migration in Brazil". En *Material Politics of Citizenship*, editado por Nina Amelung, Cristiano Gianolla, Joana Sousa Ribero y Olga Solovova, 73-93. Londres: Routledge.
60. Mountz, Alison, Kate Coddington, Tina Catania y Jenna Loyd. 2013. "Conceptualizing Detention: Mobility, Containment, Bordering, and Exclusion". *Progress in Human Geography* 37 (4): 522-541. <https://doi.org/10.1177/0309132512460903>
61. Navarro, Guillermo, Koen Voorend, Daniel Alvarado, Jenyel Contreras, Gustavo Gatica y Ana Fernández. 2023. "Migraciones en tránsito irregularizado por América Central en 2022". *Notas de Coyuntura Migratoria en Costa Rica* 1 (3): 1-15. https://iis.ucr.ac.cr/images/images/portada_de_libros/libros/notas_coyuntura/Notas_de_Coyuntura_03-01_2023_Mayo1.pdf

62. Palma, Mauricio. 2015. “¿País de emigración, inmigración, tránsito y retorno? La formación de un sistema de migración colombiano”. *Oasis* 21: 7-28. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=53163818002>
63. Passport Index. 2023. “Global Passport Power Rank 2019”, 1 de septiembre de 2023. <https://www.passportindex.org/passport-power-rank-2019.php>
64. Pedone, Claudia. 2020. “Nuevos flujos, nuevas rutas, nuevas territorialidades en Quito-Ecuador”. En *Sociedades em movimento: fluxos internacionais, conflitos nacionais*, editado por Luiz Carlos Ribeiro y Márcio de Oliveira, 205-230. San Pablo: Intermeios.
65. Perera, Suvendrini. 2007. “A Pacific Zone? (In) Security, Sovereignty, and Stories of the Pacific Borderscape”. En *Borderscapes: Hidden Geographies and Politics and Territory's Edge*, editado por Prem Kumar Rajaram y Carl Grundy-Warr, 201-227. Minneapolis: University of Minnesota Press.
66. Royo, Joan. 2023. “Brasil, la inesperada última esperanza de los refugiados afganos”. *El País*, 21 de enero. <https://elpais.com/internacional/2023-01-21/brasil-la-inesperada-ultima-esperanza-de-los-refugiados-afganos.html>
67. Trabalón, Carina. 2020. “Violencia estatal, control fronterizo y racialización: experiencias de haitianos y haitianas en aeropuertos de Argentina”. *Historia y Sociedad* 39: 155-183. <https://doi.org/10.15446/hys.n39.82972>
68. Trabalón, Carina. 2023. “Migración ‘extrarregional’ y fronteras temporales en el contexto sudamericano reciente. Migración haitiana e ‘intermitencia legal’ en Argentina”. *Derecho PUCP* 90: 215-250. <https://doi.org/10.18800/derechopucp.202301.007>
69. Trabalón, Carina. 2024a. “La migración ‘extrarregional’ como categoría racial. Gobernanza migratoria y ‘tránsitos sur-norte’ en Sudamérica y Mesoamérica”. *Si Somos Americanos. Revista de Estudios Transfronterizos* 24: 1-24. <https://doi.org/10.61303/07190948.v24i.1151>
70. Trabalón, Carina. 2024b. “Racialized Control Policies in the South American Border Regime: The Intensification of ‘Transit Migration’ in Times of COVID-19”. *Environment and Planning C: Politics and Space*. <https://doi.org/10.1177/23996544241246943>
71. Trabalón, Carina. En prensa. “Resistencias haitianas a movibilidades impugnadas: luchas migrantes en y desde el Cono Sur hacia Estados Unidos”. En *Luchas migrantes en tiempos pandémicos y de crisis. Una mirada desde las Américas*, editado por Varela Huerta A. y Álvarez Velasco S. Editorial Emergente.
72. Tazzioli, Martina, Glenda Garelli y Nicholas De Genova. 2018. “Autonomy of Asylum? The Autonomy of Migration Undoing the Refugee Crisis Script”. *South Atlantic Quarterly* 117 (2): 239-265. <https://doi.org/10.1215/00382876-4374823>
73. Torpey, John. 2000. *The Invention of the Passport: Surveillance, Citizenship, and the State*. Cambridge: Cambridge University Press.
74. Yépez Arroyo, María C. 2016. “El Hotel Carrión, resistencias y contradicciones un acercamiento a experiencias de detención y deportación”. Tesis de pregrado, Universidad San Francisco de Quito.
75. Zárata, Carlos y Jorge Motta. 2020. “Las fronteras amazónicas: un mundo desconocido”. *Nueva Sociedad* 289: 126-137. https://static.nuso.org/media/articles/downloads/9.TC_Zarate_Aponte_289.pdf

— —

Carina Trabalón es doctora en Estudios Sociales de América Latina con mención en Sociología de la Universidad Nacional de Córdoba. Becaria posdoctoral de Conicet. Sus investigaciones tratan sobre las políticas de control migratorio y fronterizo, los procesos de racialización, los regímenes fronterizos, las políticas de deportación, las luchas migrantes y la migración en tránsito en y a través de Sudamérica. Últimas publicaciones: “Racialized Control Policies in the South American Border Regime: The Intensification of ‘Transit Migration’ in Times of COVID-19”. *Environment and Planning C: Politics and Space*, en prensa, <https://doi.org/10.1177/23996544241246943>; y “La migración ‘extrarregional’ como categoría racial. Gobernanza migratoria y ‘tránsitos sur-norte’ en Sudamérica y Mesoamérica”. *Si Somos Americanos* 24: 1-24, 2024, <https://doi.org/10.61303/07190948.v24i.1151>. ✉ carinatrabalon522@gmail.com * <https://orcid.org/0000-0003-3675-2338>