

Geopolítica, contención aérea y confinamiento fronterizo: “países de tránsito” en las Américas

Geopolitics, air containment and border confinement: “transit countries” in the Americas

CARINA TRABALÓN

Recibido: 4 de diciembre de 2025 | Aceptado: 17 de abril de 2026

Resumen: Este artículo realiza una lectura etnográfica de los regímenes fronterizos en las Américas a partir de las transformaciones que experimentan las políticas de contención aérea y las migraciones del Caribe, África y Asia desde y a través de Sudamérica hacia Estados Unidos entre 2021 y 2024. Argumento que la Declaración de Los Ángeles sobre Migración y Protección firmada en 2022 institucionalizó un mecanismo geopolítico de contención aérea de migraciones no deseables por medio de consensos regionales asimétricos y racialmente selectivos. A la vez, sugiero que su implementación mediante prácticas de externalización fronteriza no sólo exacerbó la desigualdad de acceso al movimiento, sino que también produjo interrupciones en la movilidad de migrantes y modalidades variadas de confinamiento. La metodología se basa en el análisis documental a escala regional, así como en entrevistas y observaciones *in situ* en “zonas de tránsito” aéreas, fluviales y terrestres de la triple frontera de Brasil, Perú y Colombia. Las reflexiones finales sugieren que la regionalización de la contención aérea es una dimensión clave para entender los regímenes fronterizos emergentes y sus interconexiones, así como también ciertas realidades cotidianas y a menudo invisibilizadas, referidas a los modos a través de los cuales se encarna y disputa la geopolítica regional y global en formas de (in)movilidad, cuerpos y geografías concretas.

Palabras clave: geopolítica, externalización fronteriza, contención aérea, migración en tránsito, confinamiento, Américas.

Abstract: This article offers an ethnographic analysis of border regimes in the Americas, focusing on the transformations in aerial containment politics and migration patterns from the Caribbean, Africa, and Asia—both *from* and *through* South America—toward the United States between 2021 and 2024. I argue that the Los Angeles Declaration on Migration and Protection, signed in 2022, institutionalized a geopolitical mechanism of aerial-spatial and temporal containment of undesirable migration through asymmetrical and racially selective regional consensus. At the same time, I suggest that its implementation through border externalization practices not only exacerbated inequality of access to movement, but also produced disruptions in mobility of migrants and diverse forms of confinement. The methodology is based on regional-scale documentary analysis, as well as interviews and on-site observations in air, river, and land “transit zones” of the triple border region of Brazil, Peru, and Colombia. The concluding reflections suggest that the regionalization of air containment is a key dimension for understanding emerging border regimes and their interconnections, as well as certain everyday and often invisible realities regarding the ways in which regional and global geopolitics is embodied (and disputed) in forms of (in)mobility, bodies, and concrete geographies.

Keywords: geopolitics, border externalization, air containment, transit migration, confinement, Americas.

Durante y después de la pandemia global de covid-19, la movilidad y la inmovilidad como fenómeno socio-histórico adquirió una renovada preeminencia (Varela Huerta y Álvarez Velasco, 2025) a partir de numerosos y heterogéneos procesos de migración, confinamiento y reforzamiento fronterizo (Domenech, 2025) que se configuraron y reconfiguraron cotidianamente hacia el sur y el norte de las Américas. Uno de los fenómenos más visibilizados fue el incremento y la aceleración de las migraciones “sur-norte” por la denominada ruta del Darién. En la Cumbre de Las Américas de junio de 2022, un total de 20 países¹ firmaron la Declaración de Los Ángeles sobre Migración y Protección, liderada por el presidente Biden de Estados Unidos y con la exclusión geopolítica de Nicaragua, Cuba y Venezuela. La cooperación regional se inscribió en el Pacto Mundial para una Migración Segura, Ordenada y Regular y contó con el apoyo de la Organización Internacional para las Migraciones (OIM) y el Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR), entre otros actores internacionales y plataformas subregionales (The White House, junio 2022). Este acuerdo asimétrico sintetizó cómo se venía (e iría) perfilando la dinámica geopolítica dominante para atender al “desafío hemisférico de la migración irregular”, bajo una renovada hegemonía de la “migración en tránsito” como matriz de control racial (material, simbólico y moral) de las agendas de gobernanza migratoria sobre la movilidad hacia el norte (Trabalón, 2024a, 2026).

Entre 2022 y 2024, la Declaración de Los Ángeles sobre Migración y Protección se materializó en reuniones interministeriales, comunicados y medidas acordes a los “consensos” humanitarios/securitarios establecidos inicialmente. Dentro de ese marco, las políticas de control aéreo (que incluían desde sanciones a operadores turísticos, aerolíneas comerciales y vuelos chárter, hasta el establecimiento de “visas consulares”, “visas de tránsito aeroportuario” y “permisos aeroportuarios de retorno”) fueron centrales para entender cómo el reforzamiento fronterizo operó por medio de la contención aérea de migrantes que, presuntamente, no podían acceder por vía terrestre o marítima al continente americano. En este escenario, el

1 Los países firmantes en 2022: Estados Unidos, Canadá, México, El Salvador, Guatemala, Honduras, Haití, Jamaica, Costa Rica, Panamá, Belice, Barbados, Ecuador, Colombia, Brasil, Paraguay, Chile, Perú, Uruguay y Argentina.

artículo subraya la centralidad que posee la intersección entre vías terrestres, marítimas, fluviales y aéreas en la configuración de la contención de la migración hacia el norte en los regímenes fronterizos de las Américas. Esta intersección ha sido fundamental para entender tanto el despliegue creativo de estrategias de movilidad hacia el norte, como la remodelación activa de prácticas de control migratorio y fronterizo. En las geografías sudamericanas, en particular, esta intersección resultó determinante para entender las lógicas de (in)movilidad que acompañaron los viajes al norte y las posibilidades de cruces fronterizos aéreos. Por ello, al retomar las capturas etnográficas realizadas en la triple frontera de Brasil, Perú y Colombia, se sostiene que las singularidades locales, nacionales o subregionales de las prácticas y experiencias de confinamiento fronterizo, forman parte de un proceso de regionalización en el cual la contención aérea constituye una pieza clave de las disputas de movilidad y control que tuvieron lugar entre 2021 y 2024. La Declaración de Los Ángeles sobre Migración y Protección fue institucionalizando progresivamente un mecanismo geopolítico de contención aérea de migraciones no deseables por medio de acuerdos regionales asimétricos y racialmente selectivos. En esta línea, el análisis revela la inscripción de mecanismos regionalizados de acción multilateral y externalización fronteriza en territorios periféricos y aparentemente desconectados de las agendas globales de control migratorio y fronterizo.

La presente investigación busca aportar a la literatura actual sobre regímenes fronterizos en América Latina y el Caribe al proponer una lectura multiescalar de las transformaciones geopolíticas que destaca la dimensión aérea de la movilidad y el control, así como sus efectos en la racialización de ciertos cuerpos, formas de movimiento y confinamiento fronterizo. En este sentido, el análisis también se dirige a mostrar los efectos de interrupción y desaceleración del movimiento de las políticas de control aéreo, así como la significación geopolítica que tuvieron ciertas geografías y cuerpos (discursivamente más invisibilizados) en las complejas dinámicas regionales que se desataron alrededor de los “cruces por el Darién” en años recientes.

El texto se organiza en seis secciones. La primera teoriza la relación entre geopolítica, contención y confinamiento de la “migración en tránsito” desde la perspectiva de los regímenes fronterizos. La segunda explicita la metodología desde una aproximación multiescalar que combina análisis documental, entrevistas y observaciones en la triple frontera de Colombia,

Brasil y Perú. La tercera analiza el carácter geopolítico y externalizado de la contención migratoria con base en acciones impulsadas por la Declaración de Los Ángeles sobre Migración y Protección entre 2022 y 2024. La cuarta aborda la regionalización de la contención aérea a través de las políticas de visado, con eje en Centroamérica y Sudamérica. La quinta examina los modos racializados en que la geopolítica regional se corporiza por medio de la contención y el confinamiento, frente a las prácticas cambiantes de movilidad (y espera estratégica) de migrantes en las “rutas amazónicas” sudamericanas. La sexta desarrolla las reflexiones finales resaltando la interconexión entre disputas fronteras aéreas, terrestres y fluviales *en y a través* de Sudamérica, en el marco del reordenamiento espacial que produce el multilateralismo de la gobernanza migratoria en las Américas.

REGÍMENES FRONTERIZOS Y “MIGRACIÓN EN TRÁNSITO”: GEOPOLÍTICA, CONTENCIÓN Y CONFINAMIENTO

Este artículo recupera aportes de los estudios críticos sobre migración y fronteras y la geografía política crítica. Desde la mirada de la “autonomía de la migración”, la lente epistémica, analítica y metodológica de los regímenes fronterizos refiere al conjunto heterogéneo de actores, instituciones, prácticas, saberes, técnicas y discursos que convergen, no sin contradicciones, ambigüedades y conflictos, en los procesos de constitución de las fronteras (Tsianos y Karakayali, 2010; Hess, 2012; Mezzadra, 2012). Estos procesos permiten poner de relieve el exceso de fuerzas y movimientos migratorios que desafían, cruzan y reconfiguran las fronteras, así como también la forma en que este exceso es posteriormente estabilizado, controlado y gestionado por diversos actores (Kasperek *et al.*, 2015). Dentro de esta línea de investigación,² la “migración en tránsito” es entendida como una categoría institucional funcional a los usos políticos de la gobernanza migratoria (Hess, 2010). Así, el punto de partida no es la migración en tránsito entendida como realidad ontológica, sino la producción espacial de “zonas de tránsito precario” a partir de la multiplicidad de actores, políticas y resistencias que

² He trabajado desde esta línea de investigación individual y colectivamente, en sucesivos proyectos de investigación dirigidos por Eduardo Domenech desde 2018.

intervienen en la reconfiguración constante de los regímenes fronterizos contemporáneos (Hess, 2012).³

La perspectiva etnográfica de los regímenes fronterizos en América Latina y el Caribe ha ido ganando protagonismo en una literatura creciente que apunta a diversos horizontes políticos, variados ángulos metodológicos y múltiples referentes empíricos. Como señala Domenech (2025), esta perspectiva posibilita entender el desarrollo de múltiples estrategias políticas que adoptaron “lo regional” como modo de gobierno de la migración en las últimas tres décadas. Siguiendo el planteamiento de Mountz y Loyd (2014: 49), Domenech muestra cómo la definición de “región” propuesta por el multilateralismo, así como el consenso generado en torno a los acuerdos de “cooperación regional” permite analizar situadamente la formación de regímenes regionales de migración y fronteras. Entre algunas contribuciones significativas, destacan el “régimen sudamericano de migración y fronteras” (Domenech y Dias, 2020) y el “régimen fronterizo centro y norteamericano” (Kron, 2011). De modo más reciente, también se ha desarrollado una mirada desde el “régimen fronterizo transamericano” (Álvarez Velasco *et al.*, 2026) que muestra cómo renovadas visiones y prácticas de externalización fronteriza reconfiguran la “región” en alusión al continente americano en su totalidad. Ciertamente, la externalización fronteriza estadounidense hacia al sur no es nueva (Hiemstra, 2019), así como tampoco lo es la imbricación entre externalización fronteriza y “regímenes de control del tránsito” (Campos-Delgado, 2021). Sin embargo, las dinámicas migratorias recientes arrojan luz sobre algunas alteraciones significativas en torno a estos procesos.

Por eso, en diálogo con estos debates retomo como eje analítico de la externalización fronteriza, la consideración de la migración como “(f)actor geopolítico” (Casas-Cortés y Cobarrubias, 2022): un proceso de movilidad multiescalar que produce cambios estructurales y permite destacar el “papel decisivo de las migraciones en el origen de las dinámicas espaciales de las políticas migratorias y reconfiguraciones territoriales e interestatales” (Casas-Cortés y Cobarrubias, 2022: 135). Al mismo tiempo, recupero la idea de “geopolítica de la movilidad” (Hyndman, 2012) con relación a las

3 Agradezco a Eduardo Domenech y Soledad Álvarez Velasco por los aportes derivados de las discusiones mantenidas sobre el estudio crítico de la “migración en tránsito” desde 2021 al presente.

prácticas soberanas territoriales y “extraterritoriales” que son disputadas, es decir, por las acciones que desafían, negocian y responden a los intentos por limitar o imponer determinadas formas de movilidad e inmovilidad (Ashutosh y Mountz, 2012). Aquí cobran especial relevancia las relaciones entre política y espacio que emergen de la organización del poder soberano de los Estados, pero también de las relaciones espaciales globales que se configuran entre conflicto, territorialidad, movilidad y legalidad (Mountz, 2013; Varela Huerta y Álvarez Velasco, 2025).

En este marco, la contención y el confinamiento responden a procesos heterogéneos de ordenamiento socioespacial que no se reducen a acciones de inmovilización o detención (Mountz *et al.*, 2013). El confinamiento no necesariamente está mediado por lógicas de encierro físico o material (Coutin 2010), pero sí es un producto político-legal de estrategias más amplias de contención espacial y, en definitiva, uno y otro son resultado de diferentes dispositivos que buscan regular y subordinar la movilidad internacional en los regímenes fronterizos contemporáneos (Tazzioli, 2018; Domenech, 2025). En esta línea, se ha remarcado la relevancia analítica que supone considerar el confinamiento fuera de los sitios convencionales de reclusión y coerción (Campesi, 2015), además de la necesidad de avanzar en términos más precisos sobre las múltiples manifestaciones de “atrapamiento” (Hess, 2012) que transcurren de modo racializante y a distintas escalas en espacios de “tránsito migratorio” (Macías Rojas y Tazzioli, 2018). Así pues, la contención y el confinamiento emergen en sitios concretos, pero se configuran multiescalarmente. Toman forma según lineamientos regionales y globales, poderes estatales de legitimación, soberanías entrelazadas, jerarquías interestatales, redes locales y transnacionales y resistencias sociales y políticas. Entre las diversas formas de contención, destaco el confinamiento fronterizo de personas (clasificadas como “migrantes en tránsito”) como una modalidad específica en la cual se encarna la geopolítica regional y global y no una consecuencia desviada, indeseada o imprevista de los consensos regionales preestablecidos.

Desde este ángulo geopolítico, la conexión entre regímenes de visado y contención espacial permite advertir nuevas dimensiones para el estudio de la “migración en tránsito” y resaltar, desde una perspectiva constructivista de las fronteras, la relevancia que poseen ciertos ensamblajes infraestructurales como los aeropuertos, las zonas móviles vinculadas al transporte

y los acuerdos internacionales de seguridad (Walters, 2016). Las políticas de visado representan una forma concreta de externalización fronteriza y deslocalización del control por parte de los Estados que permite preseleccionar “viajeros” y reforzar las desigualdades de acceso a la movilidad internacional (Salter, 2006). Sin embargo, desde el punto de vista de la contención aérea de “migrantes en tránsito”, la función de “control remoto” (Zolberg, 2003) asociada a la política de visados, desplaza su foco de acción en un doble sentido: primero, desde las prácticas soberanas a las estrategias geopolíticas vehiculizadas por el multilateralismo y relaciones interestatales jerarquizadas; y, segundo, desde la acción disuasoria de mantener a “potenciales migrantes” en los países de origen, hacia la interrupción o desaceleración de sus viajes migratorios en curso, donde las vías aéreas forman parte del repertorio posible de movilidad para ciertos tramos de ruta hacia los “destinos deseados”.

METODOLOGÍA

La metodología cualitativa se basa en el trabajo de campo realizado entre 2021 y 2024 en el marco de una investigación postdoctoral.⁴ Las técnicas combinaron análisis documental, entrevistas y observaciones *in situ* en las rutas amazónicas, en particular, en las triples fronteras de Brasil, Perú y Bolivia en 2022 y de Brasil, Perú y Colombia en 2024. Entre 2021 y 2024 estos espacios fueron consolidando su posición como nodos centrales de viaje de migrantes del Caribe, Asia y África hacia el norte. Ambas “zonas de tránsito” están marcadas por la densa geografía selvática de la Amazonía y, por ello, la intersección fluvial, aérea y terrestre que (intrincadamente) conecta a las Guayanas, Brasil y los países andinos resulta fundamental para entender ciertas lógicas de (in)movilidad que atraviesan las disputas fronterizas sudamericanas de los últimos años (Trabalón, 2025). En particular, la intensificación de tres dinámicas espaciales sur-norte: entre el Cono Sur y la región andina; entre el Caribe y las Guayanas; y entre África, Asia y Brasil. Estas dinámicas están conformadas por grupos heterogéneos de

4 Investigación sobre migración en tránsito sur-norte en y a través del espacio sudamericano, financiada por el Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET), Argentina.

migrantes que poseen diversas trayectorias espacio-temporales, incluidos los procesos de “reemigración” desde países sudamericanos.

Este artículo aborda las prácticas de control migratorio y fronterizo desplegadas en la triple frontera de Brasil, Perú y Colombia y su inscripción en el panorama geopolítico regional. Para ello, recupera el análisis documental de normativas nacionales, disposiciones, decretos, estadísticas, informes y plataformas digitales oficiales vinculadas a las políticas de control aéreo en Centroamérica y Sudamérica entre 2022 y 2024, así como también los lineamientos regionales plasmados en la Declaración de Los Ángeles sobre Migración y Protección firmada en 2022 y los documentos derivados de sus posteriores reuniones interministeriales. Las observaciones *in situ* en zonas de tránsito aéreas, fluviales y terrestres de la triple frontera se efectuaron en un primer viaje exploratorio de cuatro días en julio de 2024 y un segundo viaje de 24 días en agosto del mismo año. Esta triple frontera, ubicada en el río Amazonas, no posee carreteras para adentrarse a los territorios nacionales desde las ciudades que conforman el espacio fronterizo terrestre: Tabatinga (Brasil), Leticia (Colombia) y Santa Rosa (Perú). Esta información muchas veces era desconocida por migrantes que observaban en los mapas digitales los límites políticos nacionales y daban por supuesto la posibilidad de continuar sus viajes por vía terrestre a través de Colombia en dirección al Darién. Las geografías amazónicas, moldeadas por el narcotráfico, las economías extractivistas y la presencia de comunidades indígenas, convierten a estas zonas de tránsito en espacios de una porosidad compleja y, a la vez, en territorios privilegiados para la producción política del confinamiento fronterizo.

En esta zona, la facilitación de la movilidad transcurre bajo imaginarios de *ilegalidad*⁵ que difieren de aquellos que existen en otros tramos de ruta donde el “tránsito hacia el norte” se encuentra (o se encontraba) más normalizado o institucionalizado. Éste es un dato etnográfico importante pues también constituye un poderoso condicionante político a la hora de establecer la vinculación con determinados grupos de migrantes que, dentro del amplio espectro de estrategias de cruce fronterizo, responden a un tipo de movilidad cuidadosamente planificada y reservada. En este sentido, si

5 La letra cursiva señala que se trata de categorías nativas utilizadas por mis principales interlocutores migrantes (para quienes utilizaré seudónimos para conservar su anonimato).

bien pude realizar observaciones e interactuar con decenas de migrantes (varones, mujeres y familias) de variadas nacionalidades de Asia, África, el Caribe y Sudamérica, únicamente establecí lazos de confianza y un intercambio sostenido en el tiempo con 12 migrantes: de Cuba (8), República Dominicana (2) y Venezuela (2). Para obtener un consentimiento informado de mis interlocutores e interlocutoras, desde el inicio me presenté como investigadora sobre migraciones, lo cual generó rechazo o sospecha en migrantes de Asia y África, mientras que, para migrantes del Caribe y Sudamérica, en general, este hecho fue interpretado como una oportunidad para realizar consultas de distinto tipo (principalmente de orientación geográfica, información sobre albergues y asesoría jurídica). En este contexto, la mayor parte de la interacción fue establecida en una de las ciudades fronterizas, en un sitio (de encuentro y espera de migrantes) que identifiqué en mi primer viaje y que, posteriormente, frecuenté constantemente durante mi estancia. El contacto prolongado en el tiempo con migrantes fue posible gracias al uso de mediaciones digitales (en especial WhatsApp), las cuales dieron continuidad a nuestra comunicación después del momento de mi partida (o de la suya), hasta el presente.

Finalmente, mantuve diferentes tipos de interacción y realicé 20 entrevistas a habitantes y referentes locales, transportistas, personal de hospedajes, de agencias de viajes (aéreos), actores eclesiales y personal estatal de distintas dependencias institucionales de Brasil, Perú y Colombia vinculadas a la migración y el refugio. Éstas incluyeron las administraciones migratorias de los tres países y dependencias específicas en “zonas de frontera” terrestres (de cada ciudad fronteriza), aéreas (en dos aeropuertos clave) y fluviales (en distintos puestos de control ubicados en el río Amazonas).

BREVE CONTEXTUALIZACIÓN (GEO)POLÍTICA:

REPENSANDO LAS DISPUTAS FRONTERIZAS DEL “TRÁNSITO”

Entre 2021 y 2024 los movimientos de migración al norte produjeron nuevos paisajes fronterizos de reestructuración geopolítica. Los datos del Servicio Nacional de Migración Panamá sobre los “cruces irregulares” por la frontera colombo-panameña muestran más de 129 000 registros en 2021, más de 248 000 en 2022, más de 520 000 en 2023 y más de 300 000 en 2024 (Migración Panamá, 2025). El carácter disruptivo de estos movimientos

surge, por ejemplo, al contrastar los números a partir de los cuales se construyó políticamente la “crisis de cubanos” en 2015 (Álvarez Velasco, 2016; Domenech, 2025) con un estimado de 24 000 cruces fronterizos, en el marco de las perturbaciones multilaterales que provocaron los “tránsitos sur-norte” durante la década de 2010 (Kron, 2011, Drotbhom y Winters, 2018; Domenech y Dias, 2020; Trabalón, 2024a, 2024b).

En 2021 los movimientos de migrantes del Caribe, África y Asia por la frontera colombo-panameña concentraron más del 96% de los cruces fronterizos. En 2022, en cambio, las migraciones sudamericanas representaron más del 75% de los cruces fronterizos. La misma tendencia continuó en 2023 y 2024 cuando las migraciones sudamericanas sumaron más del 78% y 81% de registros en cada año. Sin embargo, en términos absolutos, los cruces de migrantes del Caribe, África y Asia por la frontera colombo-panameña también se diversificaron y crecieron sustantivamente. De acuerdo con las estadísticas oficiales, se contabilizaron: más de 123 000 cruces fronterizos en 2021 (con números superiores a 115 000 del Caribe, 4 000 de Asia y 4 000 de África); más de 55 000 cruces fronterizos en 2022 (con números mayores a 30 000 del Caribe, 13 000 de Asia y 11 000 de África); más de 107 000 cruces fronterizos en 2023 (con números por arriba de 57 000 del Caribe, 41 000 de Asia y 9 000 de África), y más de 50 000 cruces fronterizos en 2024 (con registros de más de 16 000 del Caribe, 25 000 de Asia y 9 000 de África).⁶

En este contexto, el expandido énfasis político-institucional otorgado al aumento de la migración venezolana a través del Darién, en el marco de la construcción de la “nueva amenaza sudamericana” hacia el norte, pareciera esconder una geografía migratoria mucho más compleja. Ella incluye no sólo la transformación de patrones migratorios, sino también preocupaciones geopolíticas persistentes (y exacerbadas) a escala “continental” sobre la denominada migración “extracontinental”. Parte de estas preocupaciones fueron materializadas a través de múltiples instrumentos y narrativas que mostraron una regionalización de la contención aérea, racialmente selectiva y desproporcionadamente aplicada a migrantes del Caribe, Asia y África en Centroamérica y Sudamérica. Las prácticas de control aéreo dirigidas a

6 Calculado según los registros oficiales de Migración Panamá.

“frenar la migración irregular extracontinental” se inscribieron en uno de los objetivos principales de la Declaración de Los Ángeles: “promover una gestión humana de la migración” (The White House, mayo 2024).

Bajo los términos de “aplicación humanitaria de la ley”, se establecieron dos ejes multilaterales de acción: la cooperación en gestión de fronteras asociada a los “régimenes de visado” y los “regresos” para quienes no tuvieran “base legal” para permanecer en los territorios bajo (supuestas) garantías de “protección internacional” (The White House, junio 2022). Estas medidas de cooperación regional se fundamentaron en la concientización sobre “los riesgos de la migración irregular” (The White House, octubre 2022) y, posteriormente, mostraron su fuerte anclaje material en el control del “transporte terrestre, marítimo o aéreo chárter” (The White House, mayo 2024). En estos acuerdos, también se anticipaba un “mayor uso de los visados de tránsito, la inspección de los pasajeros y medidas coercitivas contra las entidades y personas que se benefician de la migración irregular” (The White House, mayo 2024).

En la cuarta reunión interministerial efectuada en septiembre de 2024, Estados Unidos declaró la ampliación de los acuerdos de aplicación de la ley “para disuadir la migración irregular, incluido un programa piloto de deportación con el Gobierno de Panamá y nuevas restricciones de visados contra las agencias de viajes y los operadores turísticos que se aprovechan de los migrantes vulnerables”, además de establecer “restricciones de visado adicionales contra múltiples ejecutivos de agencias de viajes que operan en Europa, África y Oriente Medio y que están facilitando a sabiendas la migración ilegal” (The White House, septiembre 2024). En esta última reunión, Estados Unidos también anunció el éxito de la rectificación de 300 medidas en materia de visados, acuerdos de deportación con terceros países y el fortalecimiento del intercambio de datos biométricos (The White House, septiembre 2024). A la vez, se celebraron los compromisos asumidos por la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) para la limitación en el uso de líneas comerciales y “el uso estratégico de visas de entrada y tránsito” (The White House, septiembre 2024) de los países firmantes.

En suma, las políticas de control aéreo constituyeron una pieza clave para la contención de migrantes del Caribe, África y Asia a través de comunicados y medidas que no sólo reafirmaban el compromiso de los países socios para frenar la llegada de migrantes “extracontinentales”, sino

también cuáles serían los ensamblajes de actores, dispositivos, discursos y estructuras de control destinados a este objetivo. En este escenario, la dinámica conflictiva entre movimientos hacia el norte y diseños geopolíticos de contención abrió paso a un renovado espacio de disputas fronterizas aéreas (Walters, Lecadet y Parizot, 2022) que se ancló, de diferentes maneras, con las estrategias terrestres, fluviales y marítimas de “migrantes en tránsito”. Por ello, en conexión con la importancia que empezó a asumir el trazado de las rutas aéreas de deportación y los regímenes de visado, la intensificación de la contención aérea fue ganando cada vez mayor protagonismo en la interrupción y desaceleración de la movilidad sur-norte, la modificación de los itinerarios de viaje entre el Caribe y Centroamérica, y la multiplicación de las interconexiones espaciales entre Sudamérica y el Caribe, Asia y África.

REGIONALIZACIÓN DE LA CONTENCIÓN AÉREA DE “MIGRANTES EN TRÁNSITO”

El despliegue de tácticas heterogéneas de control aéreo marcó el pulso de numerosas disputas fronterizas a partir de “restricciones” o las “facilidades” de ingreso que se remodelaban y reorganizaban geopolíticamente en medio de presiones y negociaciones de carácter bilateral o multilateral. La imposición de distintos tipos de visado fue decisiva para entender el rol que adquirió la migración “extracontinental” en la instrumentación de la Declaración de Los Ángeles, los consensos asimétricos liderados por Estados Unidos y la externalización fronteriza de (y sobre) los Estados firmantes.

Frente al nuevo mapa migratorio, el gobierno mexicano impuso visados consulares mayormente focalizados en migrantes de países sudamericanos que, simultánea o posteriormente, intensificarían sus cruces fronterizos ilegalizados por el Darién: para Ecuador en enero de 2022, para Venezuela y Brasil en agosto de 2022 y para Perú en mayo de 2024 (Calva y Torre, 2025). Asimismo, en octubre de 2023 el gobierno de México, en el marco de diálogos con distintos países acerca de cómo “frenar el flujo migratorio” que se dirigía hacia el norte, estableció una “visa de visitante sin permiso para realizar actividades remuneradas” para efectuar escalas en aeropuertos a personas de países con requerimiento de visa consular (Comunicado Gobierno de México, 2023). Precisamente, en esta misma línea, entre 2021

y 2024 se darían diversas medidas de rectificación del control migratorio y fronterizo en Centroamérica y Sudamérica. Sin embargo, en estas geografías su singularidad política estaría dada por reforzamientos tácticos más específicos orientados a las migraciones del Caribe, Asia y África.

En el sur de Centroamérica, Panamá impuso un requisito de visado consular para Cuba y República Dominicana en marzo de 2021 (Ministerio de Seguridad Pública, 2021) y para Venezuela en agosto de 2022, con el propósito de “promover una migración ordenada” (Ministerio de Seguridad Pública, 2022a). Entre 2022 y 2023, Costa Rica implementó un nuevo régimen de “visas restringidas”, una versión más restrictiva de visa consular⁷ (con una autorización de permanencia temporalmente más acotada) que fue aplicada a países caribeños, asiáticos y africanos: primero para Haití, Afganistán, Siria, Palestina, Bangladesh, Myanmar, Corea del Norte, Irán, Somalia, Etiopía, Eritrea, Iraq, Sri Lanka, Cuba y Jamaica y, en 2023, para Kazajistán, Kirguistán, Tayikistán, Turkmenistán, Uzbekistán, Azerbaiyán y Mauritania (Dirección General de Migración y Extranjería, 2022 y 2023). Como muestra la disposición de 2023, fue precisamente a todas las personas de nacionalidades pertenecientes a los grupos de “visas restringidas” (sumado a una lista —discrecional— de países en su mayoría africanos)⁸ a quienes, posteriormente, se orientó el reforzamiento de la contención aérea mediante la exigencia de “visas de tránsito aeroportuario” (que, al igual que el visado consular, también exigía la tramitación previa en países de “origen” o “terceros países”) bajo la subcategoría de “Persona extranjera en tránsito”.

Este panorama general de reconfiguraciones en las políticas de visado consular y de reforzamiento fronterizo de la contención aérea a través de diversas modalidades de “visas de tránsito aeroportuario”, es precisamente el que permite profundizar analíticamente en el redireccionamiento, dinamismo y diversificación de las estrategias e itinerarios de migrantes al norte, así como su imbricación en complejos escenarios de remodelación política, económica y racial que redundaron en nuevos “intersticios de movilidad” en Centroamérica y Sudamérica. En medio de los pedidos

7 Ley General de Migración y Extranjería número 8764, Ministerio de Gobernación y Policía, Costa Rica.

8 Angola, Benín, Burkina Faso, Cabo Verde, Camerún, Gambia, Georgia, Ghana, Guinea, Guinea Bissau, Guinea Ecuatorial, India, Kenia, Mali, Marruecos, Mozambique, Nicaragua, Nigeria, República del Congo, Senegal, Togo, Yibuti, Yemen y Venezuela (*Diario Oficial La Gaceta* 184, 2023).

diplomáticos de Estados Unidos hacia los países centroamericanos para “colaborar” en el control de “los flujos migratorios en la frontera sur”, en noviembre de 2023 el gobierno de El Salvador impuso una tarifa de 1.130 dólares a migrantes de 57 países, en su mayoría africanos⁹ (y la India) que, según autoridades aeroportuarias, procedían de Colombia y utilizaban El Salvador como “país de tránsito” para seguir hasta Nicaragua y desde allí continuar hacia Estados Unidos (Los Ángeles Times, 2023). Y es que, desde noviembre de 2021, Nicaragua suspendió progresivamente el requisito de visa para distintas nacionalidades, lo cual redundó en un rentable negocio aéreo que cobró visibilidad geopolítica a través de los vuelos chárter desde Haití y Cuba hacia este país, además de algunos países africanos que llegaban a través de diversas escalas. Esta situación produjo el posterior conflicto diplomático entre Nicaragua y Estados Unidos y las sanciones a administradores de aerolíneas y vuelos chárter establecidas en 2023 por el gobierno estadounidense (Departamento de Estado de los Estados Unidos, 2023). En sintonía, el gobierno de Haití prohibió la salida de vuelos chárter desde octubre del 2023 (Coto y Evens, 2023) pese a la crisis sin precedentes que atravesaba (y atraviesa) a ese país.

En estos años, además, Guyana y Surinam se constituyeron en intersticios de movilidad fundamentales para algunas nacionalidades del Caribe, África y Asia a partir de las políticas de visado y los acuerdos de libre circulación existentes en la Comunidad del Caribe (Caricom) y, en particular, por la importante presencia de la migración cubana en estos países desde 2018 (Trabalón, 2025). Ecuador y Brasil han cumplido un histórico rol como “nodos de tránsito” en los procesos migratorios sur-norte (Álvarez Velasco y Miranda, 2024). Ahora bien, en estos años también se destacó el papel que jugaron países como El Salvador, Nicaragua, Surinam y Guyana en tanto vías aéreas alternas para evitar travesías terrestres más largas y, en algunos casos, sortear los cruces fronterizos por la selva del Darién. En el marco de estos procesos geopolíticos, en julio de 2022 el gobierno de Colombia emitió una resolución para “clarificar” la lista de países a los que, además

9 Angola, Argelia, Benín, Botsuana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Camerún, Centroáfrica (República), Comoras, Costa de Marfil, Chad, Egipto, Eritrea, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea Bissau, Guinea Ecuatorial, India, Kenia, Lesoto, Liberia, Libia, Madagascar, Malawi, Mali, Marruecos, Mauricio, Mauritania, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, Ruanda, República del Congo, República Democrática del Congo, Sahara Occidental, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudán, Sudán del Sur, Suazilandia, Tanzania, Túnez, Togo, Uganda, Yibuti, Zambia, Zimbabue (ver <https://www.avianca.com/es/>).

de requerir visa consular, se les exigiría “visa de tránsito aeroportuario” para realizar conexiones a terceros países. Como suele ocurrir, estas visas cuentan con restricciones de tiempo para la permanencia en aeropuertos y limitaciones para el movimiento hacia otros aeropuertos o sitios fuera del aeropuerto de conexión. El listado total enumeró a 41 países, todos ellos del Caribe, Asia y África (Ministerio de Relaciones Exteriores Colombia, 2022). En 2023 la lista disminuyó a 27 países¹⁰ en un contexto en que, al mismo tiempo, Cancillería y Migración Colombia reafirmaban su compromiso de abordar el fenómeno del tránsito en aeropuertos y “garantizar una migración regular, segura y ordenada”. Algo que ocurría tras una serie de declaraciones impulsadas por la mediatización del “varamiento” de “dos niños africanos sin acompañantes” en el Aeropuerto “El Dorado” de Bogotá (Alonso, 2023). Para prueba del compromiso asumido, las autoridades colombianas aludían a los registros de “inadmisiones” efectuadas en los aeropuertos (150 en los primeros 19 días de diciembre). A su vez, comunicaban que se daría seguimiento a “los compromisos adquiridos por Aerocivil, Opaín, IATA y algunas aerolíneas el pasado 28 de octubre, cuando El Salvador implementó un impuesto para el ingreso a ese país” pidiendo la colaboración de las aerolíneas “con las acciones que adelanta el Gobierno Nacional contra el tráfico de migrantes” (Cancillería, 2023). Finalmente, un poco más al sur, las restricciones áreas se hicieron presentes en Ecuador que, tras nueve años de exención, reimpuso visados consulares para migrantes de China el 1 de julio de 2024 debido a “flujos inusuales de arribos e inadmisiones” (Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana, 2024), tras la visibilización política que adquirió su presencia, primero en el Aeropuerto Internacional de Quito y, posteriormente, en los cruces fronterizos por la selva del Darién.

LA GEOPOLÍTICA ENCARNADA EN CUERPOS, (IN)MOVILIDADES Y GEOGRAFÍAS SUDAMERICANAS

Los cambios acontecidos entre 2021 y 2024 en materia de contención aérea representaron tan sólo un fragmento de la complejidad planteada

¹⁰ Afganistán, Angola, Bangladesh, Burkina Faso, Camerún, Costa de Marfil, Egipto, Etiopía, Eritrea, Gambia, Ghana, Haití, India, Irán, Kenia, Líbano, Mali, Nepal, Nigeria, Pakistán, Sierra Leona, Siria, Somalia, Sri Lanka, Sudán, Tayikistán y Uzbekistán.

por el escenario geopolítico de esos años. No obstante, su análisis permite entender la centralidad que tuvieron las políticas de control aéreo sobre las migraciones de Asia, África y el Caribe en las Américas y, desde allí, interpretar imbricaciones multiescalares entre lo corporal, local, nacional, transnacional y regional. El 2024 resultó ser un año clave para la sedimentación y diversificación de procesos de reforzamiento fronterizo frente al aumento de migrantes del Caribe, Asia y África que utilizaban los países sudamericanos como “países de tránsito”. Por ello, la observación *in situ* en fronteras sudamericanas (Imagen 1 y 2) permitió advertir cómo operaban las prácticas de contención aérea y sus múltiples capas de instrumentación. Pero también los efectos diferenciales y desiguales que dichas políticas generaban en términos de precarización de la movilidad e inmovilidad espacial y temporal. Así, una de sus principales repercusiones fue la producción política de espacios de confinamiento fronterizo, cuyas características entrelazaban espacialmente zonas de tránsito aeroportuario y zonas de tránsito terrestre. En otras palabras, las prácticas de contención aérea (doméstica e internacional) no sólo atañen a quienes intentan encontrar puntos de ingreso a través de Sudamérica o procuran movilizarse desde países sudamericanos, sino también a quienes ya se encuentran (o encontraban) en movimiento en las fronteras y diversas geografías de la región.

Imagen 1
Río Amazonas, triple frontera de Brasil, Perú y Colombia



Fuente: elaboración propia, registro de campo, agosto de 2024.

Imagen 2
Zonas fronterizas de tránsito aéreas y fluviales



Fuente: elaboración propia, registro de campo, agosto de 2024.

Resonancias espaciales del confinamiento fronterizo en zonas de tránsito aeroportuario

En los recorridos que realizaba por las tardes en las hosterías, donde interactuaba con personal con el que había logrado establecer una relación más cercana, uno de los temas principales aparecía mediado por las noticias que pasaban en los televisores colocados en precarias salas de recepción, encendidos durante todo el día. Las imágenes mostraban a cientos de migrantes de Asia y África confinados en el Aeropuerto Internacional Guarulhos de São Paulo. Los habitantes locales relacionaban estas noticias con migrantes de esas regiones que veían habitualmente en las calles, sitios de comida y hospedajes de esta ciudad fronteriza en donde su presencia se había convertido en una realidad cotidiana desde hacía varios años y, de manera mucho más notable, después del covid-19. Al atardecer, en especial, la zona de la ciudad ubicada alrededor de la plaza central se transformaba en un ir y venir grupos de migrantes que se mixturaban en transacciones de distinto tipo con la población local y con las personas indígenas que frecuentaban la zona. En general, las personas migrantes de Asia, fundamentalmente de India, eran las que más tiempo permanecían circulando en las calles. Sin embargo, en los recorridos por ciertas zonas de hospedaje y áreas de venta de comida la diversidad fenotípica se ampliaba de forma notable. Algo que también ocurría cuando hacía las observaciones diarias en aeropuertos de esta zona fronteriza, era que todos los días y a la misma hora llegaban contingentes de migrantes de diversos países de África, Asia y el Caribe; además de quienes arribaban por vía fluvial, que eran en su mayoría de nacionalidad

cubana. De acuerdo con mis observaciones, los grupos que se dirigían al norte venían viajando de África, Asia y el Caribe o desde diferentes países sudamericanos, luego de vivir un tiempo en uno o varios de ellos.

En este contexto, las noticias de los televisores en los hospedajes representaban un panorama regional que iba mucho más allá de un grupo de migrantes confinados en un aeropuerto. En principio, mostraban cómo lugares aparentemente tan distintos como el norte y el sur de Brasil se encontraban interconectados espacialmente por las relaciones y dinámicas aéreas, terrestres y fluviales creadas por estos grupos y, en consecuencia, por la reacción geopolítica a estos movimientos mediante las políticas de contención aérea que tuvieron lugar tras la mediatización e hipervisibilización de la “migración en tránsito” en ese país. Luego de semanas de debate sobre el confinamiento de migrantes en el aeropuerto de Guarulhos, el 26 de agosto de 2024 el Ministerio de Justicia estableció que los *“passageiros em trânsito que desembarquem na área internacional” e “não tenham visto de entrada no Brasil, devam seguir viagem para o destino final da passagem ou retornar à localidade de origem do voo, sem que possam solicitar refúgio no Brasil”* (Defensoria Pública da União, 2024). Por tanto, en el escenario ya descrito, las formas de contención aérea y terrestre de migrantes de África y Asia no aludían sólo a “medidas nacionales” del gobierno brasileño, sino que formaban parte de la geopolítica regional de las Américas que se venía configurando a partir de los movimientos disruptivos de migrantes y familias de Haití desde Sudamérica desde 2021 (Trabalón, 2024a) y el posterior aumento y diversificación de las migraciones hacia el norte a partir de 2022.

En este contexto se inscriben las limitaciones a los pedidos de solicitud de refugio y la reimposición de restricciones a la movilidad en el aeropuerto de Brasil, a pesar de que desde 2017 la normativa migratoria había eliminado la exigencia de visa de tránsito en aeropuertos (Fernandes *et al.*, 2024). En efecto, luego de la reunión del presidente con representantes diplomáticos de Estados Unidos y la readhesión del nuevo gobierno nacional al “Pacto Mundial para una Migración Segura, Ordenada y Regular” (Esaá 2024), se tomó la medida de impedir que las personas migrantes de estas procedencias que requieren visado consular puedan abandonar la zona de tránsito aéreo. Asimismo, entre 2023 y 2024 el gobierno brasileño aumentó de diversas maneras las restricciones para la obtención de visados

humanitarios para Haití, Ucrania y Afganistán (Ministério da Justiça e Segurança Pública/Gabinete do Ministro 2024a, 2024b y 2024c). El año 2024 se revelaba así en resonancias espaciales y testimonios de migrantes que imbricaban realidades locales, nacionales y transnacionales del panorama continental y se corporizaban en categorías específicas de movilidad: en el norte la posible asunción de Trump desesperaba y atemorizaba a quienes no podían reunir el dinero rápidamente y se encontraban política y legalmente confinados y a la espera para poder continuar sus viajes; en el centro, el anuncio de la intensificación de las deportaciones y colocación de alambres de púas en Panamá daban indicios de nuevos obstáculos punitivos en sus travesías y; más al sur el reforzamiento fronterizo se materializaba en las prácticas de contención de la principal frontera sur aérea de Brasil. A todo ello, como mostraré a continuación, se sumaron nuevas capas y tácticas de control aéreo que interrumpían sus planes de viaje para ingresar por vía aérea a Colombia y continuar hacia el norte.

En efecto, las especificidades contextuales locales permitieron observar las prácticas y repercusiones geopolíticas de la contención aérea mediante la producción política de carriles ilegalizados de movilidad y espacios de confinamiento fronterizo en zonas de tránsito terrestre. Marta, una referente nativa local,¹¹ me lo había dicho durante mi primer viaje en julio de 2024: “mira, es muy fácil entender lo que pasa por aquí, migrante que ves viviendo (aquí) es porque no puede salir, nadie quiere vivir aquí, si lo hacen es porque no les queda otra”. Por su parte, María, dueña de un hospedaje de la zona de tránsito más concentrada de la ciudad me contó que los migrantes de India, Bangladesh y Pakistán (a los que se refería como “grupos de hombres” de distintas edades) eran parte de su clientela regular en los últimos años. Al comparar su experiencia con migrantes de Haití y de Cuba, ella sostenía que los grupos de Asia: “no son migrantes, migrante es otra cosa, ellos son turistas, o no sé qué son, pero no son migrantes”. La diferenciación respondía a su trayectoria de interacción con migrantes y, más precisamente, a su observación sobre cómo se movían en la ciudad, cuánto tiempo permanecían hasta continuar su viaje y cómo era su consumo y trato diario derivado de sus recursos económicos. En realidad, Marta y

11 Referente local reconocida por su labor histórica de apoyo a migrantes que circulan cotidianamente por su espacio abierto de comidas.

María se referían de distintas formas a un fenómeno bien complejo que daba forma todos los días a la movilidad y la inmovilidad en la triple frontera de Brasil, Colombia y Perú. Poseer dinero era la única forma de atravesar rápido estos territorios de modo ilegalizado mediante redes sociales y estatales que lucraban con el movimiento racialmente organizado y no tener dinero implicaba tiempos indefinidos de espera y confinamiento en alguna de las ciudades fronterizas.

La estratificación social y económica de la movilidad era notoria entre las categorías racializadas de migrantes del Caribe, Asia y África, pero también al interior de las distintas nacionalidades, especialmente de Cuba, la procedencia caribeña más numerosa en este espacio. No obstante, nuevamente, las condiciones que permitían la producción de estos carriles diferenciales de (in)movilidad eran geopolíticas. Esto es lo que ocurrió, por ejemplo, con dos grupos de migrantes de Cuba que conocí allí y con quienes compartí tiempo en nuestros encuentros diarios en el espacio de comidas ya mencionado. Por un lado, el grupo de Ernesto y Roberto, que logró avanzar hacia el Darién en un lapso de cinco días, pagando 700 dólares cada uno. Por otro lado, el grupo de Emilio, Raúl y Jorge —con quienes compartí más de dos semanas antes de mi partida— fue confinado en una de las ciudades fronterizas. Esto les implicó buscar trabajos informales para subsistir en condiciones muy precarizadas, además de conseguir vivienda y comida. De hecho, aún continuaban en la triple frontera, después de seis meses de su llegada, según la comunicación que mantuve con ellos vía WhatsApp, a inicios de 2025: “Todavía no podemos salir, ya estamos más cerca (en ahorro) aunque ahora no sé qué haremos con todo lo que está pasando”. Emilio, el joven cubano, se refería al ascenso de Trump y nuevos obstáculos políticos como las deportaciones y la cancelación de la aplicación CBP One para solicitar asilo en la frontera sur de México y en los puntos de ingreso en la frontera norte de Estados Unidos, entre otras medidas que estaban siendo anunciadas y sobre las que reinaba mucha confusión y preocupación. No obstante, en agosto de 2024, cuando nos conocimos, su consternación se debía al confinamiento fronterizo terrestre en la triple frontera. Luego de tres días, con un agotamiento colectivo físico y emocional difícil de describir (en ese momento, con serias dificultades para sostener materialmente la vida) uno de ellos, con la piel

ardida por el sol, la mirada algo perdida y sacudiendo la cabeza, sintetizó la situación de frustración con estas palabras:

Si me lo cuentan no lo creo, ciudades en medio de la selva, en este lugar lo único que se puede hacer es dar vueltas en círculos, vas para Perú, no se puede pasar por el río, vas para Colombia, no se puede pasar en avión, es como una prisión. [...] ¿Cómo uno puede imaginar que no hay carreteras? No se puede salir por ningún lado, me siento atrapado... No hay dinero, tengo hambre, tengo sueño... (Conversación con Emilio, 18 de agosto de 2024).

En el confinamiento de Emilio, Raúl y Jorge se entrecruzaban los reforzamientos fronterizos aéreos y fluviales con las particularidades geográficas y naturales de este espacio. Moverse entre las tres ciudades fronterizas para realizar consultas en las oficinas migratorias de Perú y Colombia les generaba mucho miedo pues sólo tenían papeles que les permitían permanecer “legalmente” en uno de los tres países. Por ello, tras las respuestas negativas y el maltrato recibido en los primeros días, abandonaron sus consultas para no generar alboroto y arriesgarse a ser deportados. Luego de relatarme las situaciones con detalle, fui a consultar a distintas dependencias de Perú y Colombia por los casos de las personas de Cuba y también por la situación de Roberto y su primo, dos venezolanos que, al igual que el grupo de Cuba, tenían como principal objetivo cruzar por vía aérea hasta Bogotá para adentrarse al territorio colombiano y continuar hacia el Darién.

En consonancia con los cambios de control aéreo antes descritos, en la ciudad fronteriza de Leticia (Colombia) se habían establecido nuevas restricciones para migrantes del Caribe, Asia y África. La aplicación “Tránsito Seguro”, aunque no era conocida por todas las personas, funcionaba como forma de control biométrico (encubierto de “salvoconducto de tránsito”) para nacionalidades del Caribe, Asia, África y Venezuela que se dirigían al Darién. Desde 2023, se les otorgaba diez días para cruzar el territorio colombiano y, de esta manera, “garantizar una migración ordenada y segura” (bajo amenaza de “retorno” a sus países de origen a quienes no la usaran).¹²

¹² Ver <https://www.infopalante.org/hc/es-co>.

Imagen 3
Nacionalidades incluidas en la aplicación Tránsito Seguro

Artículo 2. La aplicación móvil Tránsito Seguro únicamente podrá ser usada por los extranjeros de las siguientes nacionalidades, siempre y cuando se encuentren en territorio nacional en zonas diferentes a las fronteras de ingreso:

Haití	Sri Lanka	Pakistán	Nepal	Georgia	Eritrea
Cuba	Camerún	Palestina	Eritrea	Afganistán	Vietnam
Bangladesh	Yemen	Iraq	Etiopía	Libano	Angola
India	Nigeria	Egipto	Ghana	Etiopía	Somalia
Siria	Gambia	Irán	Albania	Egipto	Venezuela
China					

Fuente: registro de campo, agosto de 2024. Imagen enviada vía digital por personal de Migración Colombia.

A inicios de 2024 su uso fue rectificado en algunas zonas fronterizas como el aeropuerto de Leticia donde se excluyó la posibilidad de solicitar “salida voluntaria” para la gran mayoría de nacionalidades del Caribe, Asia y África que cruzaban por vía aérea a Bogotá. Para las personas de Venezuela, en cambio, comenzó a regir un permiso de “tránsito humanitario” que era otorgado siempre y cuando demostraran en diferentes instancias y con documentos las pruebas de sus intenciones “reales” de regresar a Venezuela acompañadas por boletos de vuelo con conexiones hasta Cúcuta, según las agencias de viaje consultadas y los funcionarios de Migración Colombia del aeropuerto de Leticia. En este contexto, cuando pregunté en la oficina de Migración de Colombia por qué las personas migrantes de Cuba y de nacionalidades asiáticas y africanas no podían utilizar la aplicación de Tránsito Seguro para volar a Bogotá, respondieron que eso ocurría desde aproximadamente cuatro meses. Ante la insistencia de mi consulta acerca de cómo hacían entonces para salir de la triple frontera, el personal amplió la respuesta:

Acá vienen a consultar personas haitianas, de la India, Bangladesh, Paquistán, Vietnam, de todas partes. Sabemos que muchos han dejado sus familias, han vendido casas, ahorros, pero lamentablemente acá no podemos hacer nada, vinieron de migración Colombia a nivel central a hacernos una capacitación y nos dijeron que ni aquí ni en Cúcuta aplica la App de Tránsito Seguro [...]. Solo en la frontera de Ipiales-Tulcán y ahí ellos lo hacen, les sale un

código QR y tienen diez días para cruzar, porque van al Tapón del Darién. No sabemos porque aquí ya no se utiliza, solo nos dijeron ‘en Leticia no aplica’, así que nos toca inadmitirlos (Personal de Migración Colombia, oficina del aeropuerto de Leticia, agosto 2024).

La respuesta resultó esclarecedora. Sin embargo, para entender todas las capas geopolíticas de selección racial que funcionaban en la producción política del confinamiento fronterizo y de la espera de Emilio, Raúl y Jorge era necesario conocer con profundidad sus trayectorias. Uno de los jóvenes cubanos comenzó a trabajar de cuidador nocturno en el espacio de comidas “de reunión” frente al cual me hospedaba. Él venía todas las noches una hora antes del cierre para conversar conmigo y, cuando el tiempo se lo permitía, con otros migrantes y habitantes locales que trabajaban allí. Con el correr de los días, conocí sus historias y recorridos con más detalle. Este hecho me permitió observar nuevamente cómo la geopolítica emergía y se encarnaba en su experiencia de aislamiento e inmovilización espacial en estrecha relación con las directrices impartidas en la Declaración de Los Ángeles. Y es que, el confinamiento de Emilio, Raúl y Jorge tenía sus orígenes no sólo en los esquemas de visados consulares existentes, las restricciones al refugio en Perú y Colombia y la imposición de limitaciones para tramitar el salvoconducto de tránsito en Colombia, sino también en la implementación de las “visas de tránsito aeroportuarias” antes descritas. Frente a la exención de visado para Cuba por parte de Nicaragua desde 2021, este grupo de jóvenes, que se encontraba trabajando y ahorrando en Guyana para viajar a Estados Unidos desde hacía tres y seis años, quiso acceder a la compra de boletos aéreos a Nicaragua, pero no pudieron concretar sus planes.

La razón era que Panamá en el marco de sus “políticas de seguridad” había comenzado a solicitar visas de tránsito para realizar escalas en su aeropuerto a migrantes de Cuba desde diciembre de 2022¹³ debido a que “el incremento de pasajeros de nacionalidad cubana no admitidos o que son rechazados por el país de destino, viene generando inconvenientes en los recientes controles migratorios en territorio panameño” (Ministerio de

13 Ver <https://www.cubatramite.com/visa-de-transito-para-viajar-a-panama-desde-cuba/>.

Seguridad Pública (2022b). El reforzamiento fronterizo fue prorrogado en 2023 y nuevamente en 2024, hasta julio de 2025 (Ministerio de Seguridad Pública, 2024). Estas visas resultaron inaccesibles para Emilio, Raúl y Jorge y, por lo tanto, debieron emprender una travesía alternativa que los llevó a la situación actual de necesidad material, espera y confinamiento. Las medidas de Panamá se daban en consonancia con el reordenamiento geopolítico regional. Así pues, ir “por detrás del telón” o “viajar colaos” —como le decían a los cruces ilegalizados las personas migrantes de Cuba y República Dominicana que conocí allí—, parecía la única estrategia de movilidad posible. Sin embargo, al no contar con el dinero requerido para esta forma de viaje, tampoco resultaba viable (en términos inmediatos) para escapar de la precarización y violencia de su confinamiento fronterizo.

REFLEXIONES FINALES

Desde la perspectiva de los regímenes fronterizos, el recorrido realizado mostró reconfiguraciones políticas significativas de la movilidad y el control que se produjeron entre 2022 y 2024 en las Américas. Al realizar una aproximación multiescalar a las disputas fronterizas fue posible remarcar la relevancia que tuvo el acuerdo multilateral de la Declaración de Los Ángeles sobre Migración y Protección como dispositivo geopolítico de reordenamiento espacial en las Américas. En el marco de las relaciones interestatales jerárquicas entre Estados Unidos y los países latinoamericanos clasificados como “países de tránsito”, uno de los principales efectos del aumento y la diversificación de las migraciones sur-norte fue la remodelación de las políticas de control aéreo sobre migrantes del Caribe, Asia y África y su consecuente repercusión en términos de desigualdad de acceso al movimiento, ilegalización de los cruces fronterizos, interrupción de la movilidad y producción de confinamientos fronterizos. En esta línea, atender a los movimientos de migrantes hacia el norte permitió reconocer los vínculos conflictivos entre soberanía, espacio, territorio y política a través de mecanismos de regionalización de la contención aérea y la documentación etnográfica de procesos de corporización de la geopolítica en experiencias y estrategias concretas de precarización de la movilidad y lucha contra (y en) la inmovilidad.

En este escenario se abren varios puntos de reflexión. En primer lugar, la centralidad que poseen las disputas fronterizas aéreas y, en términos más generales, la intersección de rutas marítimas, aéreas, terrestres y fluviales para entender el fenómeno de la “migración en tránsito” como dimensión constitutiva de los regímenes fronterizos regionales de las Américas. En segundo lugar, el rol decisivo que tuvo Estados Unidos y organismos internacionales en la instrumentación de la Declaración de los Ángeles sobre Migración y Protección y, más específicamente, en el diseño de las políticas de control aéreo que generaron travesías migrantes más largas y peligrosas, así como también dislocaciones del movimiento y múltiples formas espaciales de confinamiento. Acorde al argumento de rechazo a las “disculpas preventivas de la ley” (De Genova, 2013) y, por defecto, de la “cooperación regional”, la evidencia empírica mostró formas concretas de precarización y violencia derivadas (y no desviadas) de acuerdos y consensos regionales basados en el gobierno racial y neoliberal de la migración. En tercer lugar, y como resultado de los procesos antes mencionados, fue posible entender el confinamiento como un producto geopolítico que obedece a lógicas distintivas de externalización fronteriza y que, en el caso estudiado, responde a mecanismos diferenciales de estratificación del movimiento al interior de diversas categorías de migrantes, donde la suspensión o aceleración de movimiento crea distintos carriles de (in)movilidad que contradicen las representaciones discursivas despolitizantes y homogeneizantes de personas migrantes racializadas.

BIBLIOGRAFÍA

- Alonso Dorado Elim Johana (2023). “Revelan la razón por la que niños africanos habrían quedado a la deriva en El Dorado”. *El Tiempo*, 22 de diciembre. Disponible en <<https://www.eltiempo.com/bogota/ninos-abandonados-en-el-dorado-razon-por-la-que-quedaron-varados-en-colombia-837999>>.
- Álvarez Velasco, Soledad (2016). “¿Crisis migratoria contemporánea? Complejizando dos corredores migratorios globales”. *Ecuador Debate* 97: 155-171.
- Álvarez Velasco, Soledad, y Bruno Souza e Miranda (2024). “Entanglement of violences: Doubly forced migrants transiting across the Americas”. En *Forced Migration Across Mexico*, coordinado por Ximena Villalever, Stephanie Schütze, Ludger Pries y Oscar Calderón, 36-56. Londres: Routledge.
- Álvarez Velasco, Soledad, Nicholas De Genova, Gustavo Dias y Eduardo Domenech (2026). *The Borders of America: Migration, Control, and Resistance across Latin America and the Caribbean*. Durham: Duke University Press.

- Ashutosh, Ishan, y, Allison Mountz (2012). "The geopolitics of migrant mobility: Tracing state relations through refugee claims, boats, and discourses". *Geopolitics* 17 (2): 335-354. Disponible en <<https://doi.org/10.1080/14650045.2011.567315>> (consulta: 15 de febrero de 2025).
- Calva Enrique, y Eduardo Torre (2025). "Las políticas migratorias mexicanas ante la diversificación de nacionalidades en tránsito (2018-2024)". *Si Somos Americanos* 25: 1-30. Disponible en <<http://dx.doi.org/10.61303/07190948.v25i.1202>> (consulta: 13 de junio de 2025).
- 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. Disponible en <<https://doi.org/10.1504/IJMBS.2015.070785>> (consulta: 15 de enero de 2025).
- Campos-Delgado, Amalia (2021). "Abnormal bordering: control, punishment and deterrence in Mexico's migrant detention centres". *The British Journal of Criminology* 61 (2): 476-96. Disponible en <<https://doi.org/10.1093/bjc/azaa071>> (consulta: 10 de enero de 2026).
- Cancillería (2023). "Cancillería y Migración Colombia activan acciones para la protección de los derechos de los niños, niñas y adolescentes migrantes en tránsito en el país". Boletín de prensa. Colombia: Cancillería. Disponible en <<https://www.cancilleria.gov.co/newsroom/news/cancilleria-migracion-colombia-activan-acciones-proteccion-derechos-ninos-ninas>> (consulta: 15 de mayo de 2025).
- Casas-Cortés, Maribel, y Sebastián Cobarrubias (2022). "La migración como (f)actor geopolítico: una aproximación desde la autonomía de las migraciones". *Scripta Nova-Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales* 26 (1): 119-142. Disponible en <<http://dx.doi.org/10.1344/SN2022.26.33950>> (consulta: 5 de enero de 2025).
- Coto Dánica y Sanon Evens (2023). "Haití prohíbe los vuelos chárter hacia Nicaragua, asestando un duro golpe a los migrantes". *The San Diego Unión Tribune*, 30 de octubre. Disponible en <<https://www.sandiegouniontribune.com/2023/10/30/hait-prohibe-los-vuelos-chrter-hacia-nicaragua-asestando-un-duro-golpe-a-los-migrantes>>.
- Coutin, Susan (2010). "Confined within: national territories as zones of confinement". *Political Geography* 29 (4): 200-208. Disponible en <<https://doi.org/10.1016/j.polgeo.2010.03.005>> (consulta: 4 de enero de 2025).
- Defensoria Pública da União (2024). *Nota Técnica* 29, 9 de septiembre. São Paulo. Disponible en <<https://www.dpu.def.br/>> (consulta agosto de 2024).
- 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. Londres: Routledge.
- Departamento de Estado de los Estados Unidos (2023). Política sobre restricción de visas a operadores de vuelos que facilitan la migración irregular, 21 de noviembre del 2023. Departamento de Estado de los Estados Unidos. Disponible en <<https://www.state.gov/translations/spanish/politica-sobre-restriccion-de-visas-a-operadores-de-vuelos-que-facilitan-la-migracion-irregular/>> (consulta: 15 de diciembre de 2024).
- Dirección General de Migración y Extranjería (2022). Alcance 33. *Diario Oficial La Gaceta* 32. Costa Rica.

- Dirección General de Migración y Extranjería (2023). Alcance 195. *Diario Oficial La Gaceta* 184. Costa Rica.
- Domenech, Eduardo (2025). *Fronteras en disputa: migración y crisis*. Bielefeld: Bielefeld University Press.
- Domenech, Eduardo y Gustavo Dias (2020). “Regimes de fronteira e ‘ilegalidade’ migrante na América Latina e no Caribe”. *Sociologias* 22 (55): 40-73. Disponible en <<https://doi.org/10.1590/15174522-108928>> (consulta 18 de enero de 2025).
- Drotbohm, Heike y Nanneke Winters (2018). “Transnational lives en route: African trajectories of displacement and emplacement across Central America”. *Working Papers of the Department of Anthropology and African Studies of the Johannes Gutenberg University Mainz* 175: 2-26.
- Düvell, Franck (2012). “Transit migration: a blurred and politicised concept”. *Population, Space and Place* 18 (4): 415-427. Disponible en <<https://doi.org/10.1002/psp.631>> (consulta: 25 de enero de 2025).
- Esaá, Eumar (2024). “Brasil endurece normas a algunos viajeros para limitar migración irregular hacia EE. UU. y Canadá”. *France 24* 22 de agosto. Disponible en <<https://www.france24.com/es/am%C3%A9rica-latina/20240822-brasil-endurece-normas-a-algunos-viajeros-para-limitar-migraci%C3%B3n-irregular-hacia-ee-uu-y-canad%C3%A1>> (consulta 10 de junio de 2025).
- Fernandes Caio, María Paiva, Bruno Miranda y Julia Scavatii (2024). “Paisajes de la espera migrante: el Aeropuerto Internacional de São Paulo”. *Revista Común*, 15 de octubre. Disponible en <<https://revistacomun.com/blog/paisajes-de-la-espera-migrante-el-aeropuerto-internacional-de-sao-paulo/>> (consulta: 5 de mayo de 2025).
- 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.
- Hess, Sabine (2012). “De naturalising transit migration. theory and methods of an ethnographic regime analysis”. *Population, Space and Place* 18 (4): 428-440. Disponible en <<https://doi.org/10.1002/psp.632>> (consulta: 29 de enero de 2025).
- Hiemstra, Nancy (2019). “‘Pushing the US-Mexico Border South: United States’ immigration policing throughout the Americas”. *International Journal of Migration and Border Studies* 5 (1/2): 44. Disponible en <<https://doi.org/10.1504/IJMBS.2019.099681>> (consulta: 3 de enero de 2026).
- Hyndman, Jennifer (2012). “The geopolitics of migration and mobility”. *Geopolitics* 17 (2): 243-255. Disponible en <<https://doi.org/10.1080/14650045.2011.569321>> (consulta: 5 de junio de 2025).
- Kasperek Bernard, Nicholas De Genova, y Sabine Hess (2017). “Border regime”. En *New Keywords of Migration and Borders*, *Cultural Studies* 29 (1): 55-87.
- Kron, Stefanie (2011). “Gestión migratoria en Norte y Centroamérica: manifestaciones y contestaciones”. *Anuario de Estudios Centroamericanos* 37: 53-85.
- Macías Rojas Patrisia y Martina Tazzioli (2021). “Detention / Confinement / Containment”. En *Minor Keywords of Political Theory: Migration as a Critical Standpoint*, coordinado por Nicholas De Genova y Martina Tazzioli. *Environment and Planning C: Politics and Space* 40 (4): 66-72.

- Mezzadra, S. (2012). “Capitalismo, migraciones y luchas sociales: la mirada de la autonomía”. *Nueva Sociedad* (237): 159-178.
- Migración Panamá. (2025). *Estadísticas*. Disponible en <<https://www.migracion.gob.pa/estadisticas/>> (consultado: marzo de 2025).
- Ministério da Justiça e Segurança Pública/Gabinete do Ministro (2024a). Portaria Interministerial 49. *Diário Oficial da União*, 24 de diciembre. Brasil. Disponible en <https://portaldeimigracao.mj.gov.br/images/portarias/2024/PORTARIA_INTERMINISTERIAL_MJSP-MRE_N%C2%BA_49_DE_24_DE_DEZEMBRO_DE_2024.pdf> (consulta: 3 de marzo de 2025).
- Ministério da Justiça e Segurança Pública/Gabinete do Ministro (2024b). Portaria Interministerial 50 *Diário Oficial da União*. Brasil. Disponible en <https://portaldeimigracao.mj.gov.br/images/portarias/2024/PORTARIA_INTERMINISTERIAL_MJSP-MRE_N%C2%BA_50_DE_26_DE_DEZEMBRO_DE_2024.pdf> (consulta: 3 de marzo de 2025).
- Ministério da Justiça e Segurança Pública/Gabinete do Ministro. Portaria Interministerial 51 (2024c). *Diário Oficial da União*. Brasil. Disponible en <https://portaldeimigracao.mj.gov.br/images/portarias/2024/PORTARIA_INTERMINISTERIAL_MJSP-MRE_N%C2%BA_51_DE_27_DE_DEZEMBRO_DE_2024.pdf> (consulta: 3 de marzo de 2025).
- Ministerio de Relaciones Exteriores Colombia (2022). Resolución 5488. Disponible en <https://www.cancilleria.gov.co/sites/default/files/2022-12/resolucion_minrelaciones_5488_2022.pdf> (consulta: 8 de junio de 2025).
- Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana (2024). Acuerdo Interministerial 64. República del Ecuador.
- Ministerio de Seguridad Pública (2021). Decreto 88. *Gaceta Oficial Digital*, 16 de marzo. República de Panamá. Disponible en <https://www.migracion.gob.pa/wp-content/uploads/DECRETO_88_16_DE_MARZO_2021.pdf> (consulta: 1 marzo de 2025).
- Ministerio de Seguridad Pública (2022a). Decreto Ejecutivo 77. *Gaceta Oficial Digital*, 24 de agosto. República de Panamá. Disponible en <https://www.migracion.gob.pa/wp-content/uploads/DECRETO_EJECUTIVO_No.77.pdf> (consulta: 3 de marzo de 2025).
- Ministerio de Seguridad Pública (2022b). Decreto Ejecutivo 162. *Gaceta Oficial Digital*, 19 de diciembre. República de Panamá. Disponible en <<https://www.migracion.gob.pa/wp-content/uploads/Decreto-Ejecutivo-162-del-19-de-diciembre-de-2022.pdf>> (consulta: 3 de marzo de 2025).
- Ministerio de Seguridad Pública (2024). Decreto Ejecutivo 195. *Gaceta Oficial Digital*, 25 de octubre. República de Panamá Disponible en <<https://www.migracion.gob.pa/wp-content/uploads/DECRETO-EJECUTIVO-195-DE-25-DE-OCTUBRE-DE-2024-QUE-PRORROGA-LA-VIGENCIA-DEL-DECRETO-EJECUTIVO-162-DE-19-DE-DICIEMBRE-DE-2022-QUE-ESTABLECE-LA-VI.pdf>> (consulta: 3 de marzo de 2025).
- Mountz, Alison (2013). “Political geography I: reconfiguring geographies of sovereignty”. *Progress in Human Geography* 37 (6): 829-841. Disponible en <<https://doi.org/10.1177/0309132513479076>> (consulta: 15 de abril de 2025).

- Mountz, Alison y Jenna Loyd (2014). "Constructing the Mediterranean region: Obscuring violence in the bordering of Europe's migration 'crises'". *ACME: An International Journal for Critical Geographies* 13 (2): 173-195.
- 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. Disponible en <<https://doi.org/10.1177/0309132512460903>> (consulta: 19 de abril de 2025).
- Salter, Mark (2006). "The global visa regime and the political technologies of the international self: Borders, bodies, biopolitics". *Alternatives* 31 (2): 167-189.
- Secretaría de Relaciones Exteriores (2023). "Información para personas extranjeras en tránsito por México". México: Gobierno de México. Disponible en <https://www.gob.mx/sre/prensa/informacion-para-personas-extranjeras-en-transito-por-mexico-349304> (consulta: 8 de junio de 2025).
- Tazzioli, Martina (2018). "Containment through mobility: migrants' spatial disobediences and the reshaping of control through the hotspot system". *Journal of Ethnic and Migration Studies* 44 (16): 2764-2779. Disponible en <<https://doi.org/10.1080/01369183X.2017.1401514>>. (consulta: 4 de enero de 2025).
- Trabalón, Carina (2024a). "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* 0: 1-18. Disponible en <<https://doi.org/10.1177/23996544241246943>> (2 de febrero de 2025).
- Trabalón, Carina (2024b). 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. Disponible en <<http://dx.doi.org/10.61303/07190948.v24i.1151>> (2 de febrero de 2025).
- 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. Disponible en <<https://doi.org/10.7440/colombiaint121.2025.05>> (consulta: 2 de febrero de 2025).
- Trabalón, Carina (2026). "Transit fetishism". *Politikon: The IAPSS Journal of Political Science* 27 (1). Disponible en <<https://doi.org/10.22151/politikon.6210>> (consulta: 2 de febrero de 2025).
- Tsianos, Vassilis y Serhat Karakayali (2010). "Transnational migration and the emergence of the European border regime: an ethnographic analysis". *European Journal of Social Theory* 13 (3): 373-387. Disponible en <<https://doi.org/10.1177/1368431010371761>> (consulta: 2 de febrero de 2025).
- Varela-Huerta, Amarela y Soledad Álvarez Velasco (2025). *Luchas migrantes en tiempos pandémicos y de crisis*. Editorial Emergente.
- Walters, William (2016). "The flight of the deported: Aircraft, deportation, and politics". *Geopolitics* 21 (2), 435-458.
- Walters William, Lecadet Clara y Cedric Parizot (2022). "Air deportation: (in)visibility, power and resistance". *AntiAtlas Journal* 5: 1-29.
- White House, The (junio 2022). Declaración de Los Ángeles sobre Migración y Protección. Disponible en <<https://2021-2025.state.gov/translations/spanish/declaracion-de-los-angeles-sobre-migracion-y-proteccion/>> (consulta: 2 de mayo de 2025).

- White House, The (octubre 2022). “Hoja Informativa”. Disponible en <<https://www.iri.edu.ar/wp-content/uploads/2022/09/a2022amnoteDoc3Declaraci%C3%B3n-sobre-Migraci%C3%B3n-y-Protecci%C3%B3n.pdf>> (consulta: 2 de marzo de 2026).
- White House, The (mayo 2024). “Tercera Hoja Informativa”. Disponible en <<https://2021-2025.state.gov/hoja-informativa-tercera-reunion-ministerial-de-la-declaracion-de-los-angeles-sobre-migracion-y-proteccion-se-celebra-en-guatemala>> (consulta: 2 de mayo de 2025).
- White House, The (septiembre 2024). “Cuarta Hoja Informativa”. Disponible en <<https://2021-2025.state.gov/translations/spanish/hoja-informativa-cuarta-reunion-ministerial-relativa-a-la-declaracion-de-los-angeles-sobre-migracion-y-proteccion>> (consulta: 2 de mayo de 2025).
- Zolberg, A. (2003). “The archaeology of ‘remote control’”. En *Migration control in the North Atlantic world: The evolution of state practices in Europe and the United States from the French revolution to the inter-war period*, editado por A. Fahrmeir, O. Faron y P. Weil, 195-222.). Oxford: Berghahn Books.

Carina Trabalón

Doctora en Estudios Sociales de América Latina, Universidad Nacional de Córdoba, Argentina. Líneas de investigación: políticas migratorias, regímenes fronterizos, gobernanza migratoria, migración en tránsito, luchas migrantes, deportación y detención, racialización del control migratorio y fronterizo. ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3675-2338>. carinatrabalon522@gmail.com.

