

Aeropuerto Internacional de São Paulo como infraestructura de movilidad en las Américas

*The São Paulo International Airport
as mobility infrastructure in the Americas*

CAIO FERNANDES

Recibido: 9 de enero de 2026 | Aceptado: 22 de abril de 2026

Resumen: Este artículo analiza cómo el Aeropuerto Internacional de São Paulo, Brasil, durante el periodo 2010-2025, se convirtió en una “infraestructura de la movilidad” estratégica para comprender las políticas migratorias contemporáneas en las Américas. Argumenta que la clasificación del Brasil como “país de tránsito” por parte de las autoridades migratorias activas técnicas de contención basadas en el cuestionamiento del refugio y en el “combate al tráfico y contrabando de migrantes”. Con base en datos estadísticos, documentos institucionales y testimonios de diversos actores, el texto evidencia cómo el aeropuerto participa en la producción de formas de gobierno y en la diferenciación de movilidades. Contribuye a ampliar la literatura latinoamericana sobre regímenes fronterizos al situar al aeropuerto como un espacio clave de control migratorio, tradicionalmente poco explorado para comprender cómo se producen jerarquías y desigualdades desde las movilidades.

Palabras clave: migración internacional, Aeropuerto Internacional de São Paulo, infraestructura de movilidad, Brasil.

Abstract: This article examines, during the period 2010-2025, how São Paulo International Airport, Brazil, has become a strategic “mobility infrastructure” for understanding contemporary migration policies in the Americas. It argues that Brazil’s classification as a “transit country” by immigration authorities activates containment techniques grounded in the questioning of asylum claims and in efforts to combat migrant smuggling and trafficking. Drawing on statistical data, institutional documents, and testimonies from various actors, the text demonstrates how the airport participates in the production of forms of governance and in the differentiation of migrant mobilities. It contributes to expanding the Latin American literature on border regimes by situating the airport as a key site of migration control—traditionally underexplored, to understand how hierarchies and inequalities are produced through mobilities.

Keywords: international migration, São Paulo International Airport, infrastructure of mobility, Brazil.

Este artículo analiza las implicaciones políticas de la clasificación de Brasil como “país de tránsito” a partir de las recientes medidas de contención migratoria implementadas en el Aeropuerto Internacional de São Paulo (AISP). El argumento central sostiene que categorizar al país y al aeropuerto como parte de las rutas migratorias los inscribe en una agenda internacional que combina dos de las principales técnicas contemporáneas de control migratorio: la deslegitimación de solicitantes de asilo, bajo la idea de “uso indebido del refugio”, y la asociación entre migración y delito, al posicionar a las personas migrantes como víctimas pasivas de “redes de tráfico y contrabando de personas”.

El trabajo se inscribe en un contexto más amplio de cambios rápidos y profundos en el escenario migratorio brasileño, ocurridos a partir de 2010. Entre 1980 y 2010, en Brasil predominaban las migraciones de países fronterizos de América del Sur, con destino mayoritario al Área Metropolitana de São Paulo (AMSP), Río de Janeiro y algunas ciudades del sur del país (Patarra y Baeninger, 2006; Santos, 2014). Hasta 2010, Brasil contaba con cerca de 592 000 personas migrantes registradas, entre temporales y permanentes. En 2022, esta cifra aumentó un 70%, alcanzando un millón de personas (IBGE, 2022). Este cambio fue impulsado en un inicio por migrantes procedentes de Haití, a través de la frontera norte del país, un fenómeno inédito en Brasil. Posteriormente, la llegada de migrantes provenientes de países africanos, del Medio Oriente, del sur de Asia y de América del Sur reconfiguró la geografía migratoria nacional y dio lugar a distintas respuestas en el ámbito político. Entre ellas destacan: la Ley de Migraciones de 2017; la implementación de visas humanitarias para algunas nacionalidades, como Haití, Siria, Afganistán y Ucrania, y la creación de la Operación Acogida, orientada a la “gestión migratoria” de personas migrantes venezolanas desde la frontera norte (Aguiar, 2019; Jarochinski *et al.*, 2024; Cárdenas, 2024).

Dentro de este conjunto de cifras, destaca el volumen de solicitudes de refugio. Entre 1999 y 2009 se presentaron 2 488 solicitudes; sin embargo, entre 2010 y 2025, esta cifra se elevó a un total de 257 000 solicitudes, sin contabilizar a la población venezolana que, de ser incluida, incrementa el número a aproximadamente 544 000 pedidos de refugio (OBMigra, 2025). Este crecimiento no sólo refleja el aumento de expulsiones en distintas regiones del mundo, sino que también señala un recurso utilizado por

personas migrantes para ingresar a Brasil, especialmente frente a las restricciones impuestas por políticas de visado a determinadas nacionalidades, en particular del llamado sur global. Muchos de estos casos ocurrieron justo en el AISP. Debido a su alta conectividad, el aeropuerto se convirtió en una importante puerta de entrada, lo que desencadenó discursos sobre “falsos refugiados” por parte de algunas autoridades aeroportuarias. Dichos discursos se convirtieron en uno de los fundamentos de los cambios recientes en el control migratorio.

Inaugurado en 1985, con el objetivo de constituirse —junto con el Aeropuerto Internacional de Galeão—, en una alternativa para recibir vuelos internacionales de gran porte que viabilizaran nuevos destinos internacionales, el AISP se transformó rápidamente en el principal aeropuerto de Brasil en volumen de pasajeros y conexiones internacionales. Desde su creación, desempeñó un papel crucial en la configuración logística de mercados cada vez más internacionalizados —especialmente a partir de la década de 1990—, e impuso transformaciones significativas en la ciudad de Guarulhos, donde fue construido y forma parte del AMSP.

Además, el AISP se encuentra imbricado en distintas movilidades migratorias, entre ellas la deportación, el tránsito, el refugio, las políticas humanitarias, las prácticas de asistencia social y el encaminamiento hacia servicios migratorios; así como en múltiples episodios de confinamiento en la denominada “sala de inadmitidos”: un lugar al que son conducidas personas que despiertan sospechas de las autoridades y representan una migración indeseada. A lo largo del periodo analizado, se registraron numerosos casos de denuncias por violaciones de derechos contra personas migrantes, los cuales son ilustrativos de ciertas características del control migratorio en el país. De este modo, el artículo no pretende agotar las posibilidades analíticas sobre el AISP. Por el contrario, propone evidenciar su relevancia para el debate en América Latina, a partir de un estudio de caso para la formulación de una agenda más amplia, al considerar que los aeropuertos siguen siendo infraestructuras poco privilegiadas en la literatura especializada sobre la operación de los regímenes fronterizos en el continente.

Las reflexiones aquí presentadas se fundamentan teóricamente en el cruce entre los estudios de movilidades y de infraestructuras, así como en investigaciones críticas sobre migración y frontera. Como se ha señalado, el objetivo es pensar el aeropuerto no meramente como un espacio de tránsito,

sino como una infraestructura sociomaterial activa, capaz de jerarquizar movilidades, producir diferenciaciones entre pasajeros y operar técnicas de gobierno que combinan distintos patrones de movilidad, tales como el confinamiento, la aceleración y el redireccionamiento. En específico, se argumenta que una contribución posible consiste en comprender los aeropuertos como infraestructuras de movilidad, es decir, como moduladores de ritmos, direcciones, y velocidades, tal como se desarrollará más adelante.

Con base en estos marcos conceptuales, se busca explicitar tres puntos principales. En primer lugar, la producción del tránsito migratorio como estrategia de irregularización de determinados grupos de migrantes, que culmina en la homogeneización de trayectorias y en el cuestionamiento de ciertas tendencias de movilidad y la producción de otros. En segundo lugar, la centralidad de las rutas migratorias no consideradas como descripciones espaciales del movimiento, sino como recorridos constituidos por prácticas, discursos e infraestructuras que permiten comprender tanto la agencia migrante como las técnicas de control. En tercero, el papel de las infraestructuras como elementos sociomateriales fundamentales que median y organizan las movilidades, desempeñando funciones activas en la conformación de los regímenes fronterizos contemporáneos.

De este modo, el aeropuerto es una infraestructura estratégica que produce formas de gobierno al jerarquizar quién puede circular y de qué maneras. Por otro lado, es crucial para la migración hacia las Américas desde distintos países del sur global. Desde esta perspectiva, el análisis se articula con autores que desarrollan una crítica a las nociones de “crisis” y “emergencia” como enfoques analíticos de las migraciones, al destacar el carácter prescriptivo de estas clasificaciones y su capacidad de evocar medidas de contención centradas en la idea de “gobernabilidad migratoria” (Domenech, 2025).

El artículo está estructurado en cinco partes, además de la introducción. En la sección metodológica presento el abordaje cualitativo, organizado en dos fases complementarias: trabajo de campo exploratorio y análisis documental. La segunda, muestra el contexto de construcción del aeropuerto y el debate teórico en torno a las infraestructuras de movilidad. La tercera parte se centra en la descripción de la sala de inadmitidos y de los episodios de confinamiento de pasajeros ocurridos desde mediados de la década de 2010, se plantea cómo se construyó —entre las autoridades aeroportuarias— el

argumento del uso indebido del refugio como forma de deslegitimar a determinados grupos migrantes. La cuarta parte analiza cómo recientemente la noción de uso indebido del refugio adquiere una connotación distinta al articularse con el argumento del tráfico y contrabando de personas. Esta combinación hizo posible la clasificación de Brasil como país de tránsito y, en consecuencia, la prohibición de solicitar refugio durante el tránsito por el AISP. En las consideraciones finales se retoman estos argumentos para subrayar la centralidad de los aeropuertos en los regímenes fronterizos contemporáneos y destacar su papel en la producción de jerarquías, controles y formas situadas de gobierno de la movilidad.

METODOLOGÍA

La metodología del trabajo se estructuró en dos fases: la primera, desarrollada entre junio de 2023 a diciembre de 2025, consistió en un trabajo de campo exploratorio en el municipio de Guarulhos, a partir de una red informal de apoyo a personas migrantes, integrada por actores de servicios municipales, instituciones que atienden a migrantes en la AMSP¹ y migrantes de distintas nacionalidades. A través de esta red comencé a escuchar relatos recurrentes de personas que llegaban a Brasil vía el AISP, pasaban por algunos servicios del municipio, como albergues, y semanas o meses después seguían su camino hacia Estados Unidos (EUA) y Canadá. Además, los relatos de servicios como educación, asistencia social, organizaciones no gubernamentales e iglesias daban cuenta de personas de distintas nacionalidades, con especial énfasis en aquellas provenientes de países asiáticos, africanos y caribeños, que llevaban años residiendo en la AMSP y estaban saliendo de Brasil en dirección al norte del continente.

En relación con el aeropuerto, las conversaciones con actores institucionales que trabajaban en el lugar revelaron la situación precaria de personas migrantes en la sala de inadmitidos, y la sospecha de negociación de rutas migratorias en sus terminales. Comencé, junto con algunos investigadores, a recopilar noticias publicadas sobre la sala de inadmitidos

1 Área establecida por legislación estatal y constituida por agrupaciones de municipios limítrofes, con el objetivo de integrar la organización, la planificación y la ejecución de funciones públicas de interés común (IBGE, 2026).

en portales y periódicos brasileños. Los relatos los obtuve por entrevistas semiestructuradas grabadas y conversaciones informales. En total, se recopilaron 18 noticias entre 2013 y 2026, todas relacionadas con el confinamiento, la espera forzada y la violación de derechos de personas migrantes en esa parte del aeropuerto. Así, de la confluencia de estas fuentes surgió el interrogante sobre el rol desempeñado por el AISP en la configuración de los corredores migratorios de las Américas, cuando se considera la sala de inadmitidos.

A partir de agosto de 2024, se desarrolló la segunda fase, centrada en el análisis documental. El motivo fue la publicación de la Nota Técnica 18/2024 DEMIG/SENAJUS/MJ, la cual fundamentó las restricciones implementadas contra personas consideradas migrantes en tránsito en el AISP. El recorrido elegido consistió en tomar la Nota Técnica como punto de partida e identificar qué otros documentos eran citados para reforzar las recomendaciones del texto. A continuación, apliqué un “análisis global de contenido” (Flick, 2004), es decir, el registro de palabras clave o de fragmentos extensos que se relacionaban con la construcción previa de la problemática. Los documentos analizados fueron:

- Decreto 5.016, de 12 de marzo de 2004, que “Promulga el Protocolo Adicional a la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional, relativo al combate al tráfico ilícito de migrantes por vía terrestre, marítima y aérea”.
- Ley de Migración de Brasil de 2017.
- Informe *The Scope of Transcontinental Migrant Smuggling from South Asia to North America*, de 2023, elaborado por la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC).
- *Plan de acción para enfrentar el tráfico ilícito de migrantes*, de 2024, elaborado por la Organización Internacional para las Migraciones (OIM).

Además, se consultaron solicitudes de refugio en Brasil entre 2010 y 2015, disponibles en la plataforma de OBMigra; también información respecto a solicitantes de refugio en el AISP entre 2015 y 2025, proporcionados por la Policía Federal a través de la Ley de Acceso a la Información. Según la institución, a partir de 2015 los datos sobre solicitantes de refugio en el AISP

comenzaron a organizarse y estandarizarse. Asimismo, solicité a la institución datos entre 2010 y 2025 sobre la cantidad de migrantes inadmitidos en el AISP y sus respectivas nacionalidades. El documento proporcionado contenía errores estadísticos y, tras una nueva solicitud, no he tenido respuesta al momento de escribir el artículo.

AEROPUERTOS COMO INFRAESTRUCTURAS DE MOVILIDAD:

LA ATENCIÓN A LOS MEDIADORES DE LA MIGRACIÓN

El Aeropuerto Internacional de São Paulo fue inaugurado en enero de 1985 con una inauguración rodeada de expectativas. El contexto de su creación preveía la construcción de dos aeropuertos internacionales —uno en Río de Janeiro y otro en São Paulo— capaces de recibir aeronaves de mayor porte y de atender, simultáneamente, tanto a un mercado internacionalizado en expansión desde la década de 1970 como a la metrópoli de São Paulo, principal centro comercial del país (Lasalvia, 2006). Fueron años de debates en torno a la mejor localización y, tras diversas idas y vueltas, se optó por construirlo en la ciudad de Guarulhos, a aproximadamente 20 km del centro de São Paulo. El sitio elegido ya contaba con importantes conexiones viales, como la autopista Presidente Dutra, que conectaba con Río de Janeiro, además de un entorno en expansión industrial, lo que favorecía la organización logística del territorio metropolitano (Faria, 2022).

En ese momento, se trataba de una infraestructura que proyectaba a São Paulo y a Brasil, como un nodo relevante dentro de una red mundial de aviación civil en plena expansión. Su configuración actual cuenta con cuatro terminales de pasajeros, siendo la más reciente (Terminal 3) un hito simbólico significativo. Construida con motivo del Mundial de Fútbol de 2014, esta terminal amplió el número de usuarios y de conexiones internacionales, incorporó pistas capaces de recibir aeronaves de gran porte y promovió la proliferación de áreas VIP, restaurantes, tiendas y salas *lounge* que prometían a los pasajeros una experiencia de viaje comparable a la de otros aeropuertos en el mundo.

Al final de este recorrido, el aeropuerto habría cumplido con aquello que ciertas infraestructuras prometen: proyectar imágenes nacionales que sugieren augurios positivos de futuro, alineadas con atributos que simbolizan “desarrollo” y “progreso” (Anand *et al.*, 2018). También se destaca la

constante actualización de sus componentes técnicos para ampliar su impacto sistémico (Santos, 1996), especialmente en la etapa actual del capitalismo global, cuyos anhelos de compresión espaciotemporal continúan expandiéndose (Harvey, 2008). Fue este conjunto de factores lo que impulsó al AISP a alcanzar su récord histórico de pasajeros en 2025 (47.1 millones), posicionándose como el aeropuerto más transitado de América Latina (Karp, 2026).

La infraestructura aeroportuaria también se distingue por su elevada capacidad conectiva. Considerando únicamente los vuelos internacionales directos, es el segundo aeropuerto de la región con más países conectados sin escalas (30), junto con el de Bogotá, Colombia, superado sólo por Tocumen, en Panamá (38 destinos). Además, el AISP es el único aeropuerto latinoamericano con vuelos directos hacia el continente africano, conectándose con ciudades como Casablanca (Marruecos), Adís Abeba (Etiopía), Luanda (Angola), Johannesburgo y Ciudad del Cabo (Sudáfrica) (Flight Connections, 2025).

En este contexto de exaltación y cierta suntuosidad, no es extraño que sus representaciones dominantes lo muestren como un espacio de flujos. La propia alcaldía de Guarulhos utiliza el lema “Todo mundo pasa por aquí”, una referencia directa a su amplia interconexión: una infraestructura-símbolo de los discursos más entusiastas de la globalización, traducidos en nociones como “aldea global” o “mundo sin fronteras”. No sorprende, por tanto, que el más mínimo indicio de interrupción de esta fluidez sea descrito como una crisis, o mediante otros términos que remiten a la excepcionalidad y a la necesidad de intervenciones urgentes destinadas a restablecer su funcionamiento regular.

Sin embargo, más que el reverso de la fluidez, las interdicciones y los bloqueos constituyen componentes intrínsecos de la infraestructura aeroportuaria. Ésta opera como un dispositivo de selectividad, producción y organización de las movilidades mediante la implementación de medidas de seguridad y vigilancia orientadas a separar la “buena circulación” de la “mala circulación” (Salter, 2007; Adey, 2009). En nombre de lo que distintos agentes de control entienden como normalidad, los protocolos nacionales e internacionales, los recursos tecnológicos y las técnicas de fiscalización son constantemente actualizados como forma de gestionar aquello que suele describirse como “la frontera más movida de Brasil”,

como dicen algunas autoridades brasileñas. Desde esta perspectiva, la vigilancia ostensiva no opera como un efecto colateral de la movilidad, sino como parte constitutiva de ella. En contraposición a las representaciones centradas en los flujos, que posicionan lo retenido, confinado o bloqueado como excepción los aeropuertos como infraestructuras donde circulación y vigilancia se entrelazan, reflejando de manera singular dimensiones más amplias de las “políticas de la movilidad” (Cresswell, 2010), es decir, las prácticas que modulan jerarquizan, rechazan y seleccionan movilidades a partir de distintos criterios involucrados en relaciones de poder.

Otorgar centralidad a lo que denominamos movilidades no implica asignar valores positivos al movimiento y negativos a la fijación. El objetivo es destacar que, en sus múltiples configuraciones, las movilidades producen desigualdades que se traducen en experiencias diferenciadas. Esperar, desplazarse o atravesar puertas electrónicas puede variar según cada contexto. Esta perspectiva se inscribe en el denominado giro móvil (*mobility turn*), cuyos fundamentos cobraron fuerza a comienzos de la década de 2000, proponiendo observar las movilidades de personas, objetos, ideas y otros elementos como procesos interdependientes y superpuestos (Urry, 2000; 2007). En otras palabras, movimiento y permanencia se encuentran estrechamente ligados a arreglos específicos que combinan cuerpos, máquinas, sistemas de transporte, dispositivos de comunicación, infraestructuras, regulaciones, burocracias y puntos de apoyo o control (Hannam *et al.*, 2006; Adey, 2010b; Sheller, 2018; Freire-Medeiros y Piatti, 2020).

Uno de los pilares de este campo de estudios es la centralidad de las infraestructuras, entendidas como elementos fijados y sociomateriales que sustentan, organizan, bloquean, transforman y diferencian las movilidades (Simone, 2004; Larkin, 2013; Xiang y Lindquist, 2014; Jung y Buhr, 2021; Walters *et al.*, 2022; Freire-Medeiros, *et al.*, 2023). Esta concepción implica dos aspectos centrales: 1) A diferencia de los flujos desterritorializados, las movilidades están profundamente vinculadas a condiciones socioespaciales de circulación. 2) Las infraestructuras dejan de ser concebidas como objetos técnicos neutros y pasan a entenderse como elementos sociomateriales activos, convirtiéndose así en recursos analíticos que permiten identificar cómo las movilidades son orquestadas y cómo se revelan jerarquías

y desigualdades que desembocan en rutas, experiencias y mediaciones heterogéneas.

Un aspecto crucial del debate conceptual sobre infraestructuras consiste en considerarlas como “cosas en relación con otras cosas”, en los términos de Larkin (2013), o como señalan McCallum y Singh (2023), como “infraestructuras enredadas”. Analizar las dinámicas migratorias desde el AISP implica reconocerlo como parte de entramados circulatorios mediados por múltiples actores e infraestructuras que transitan entre lo formal y lo informal. Los usos y roles del aeropuerto dependen de elementos más amplios, que van desde redes migratorias a mecanismos de control locales y globales.

Aunque ciertas infraestructuras tengan finalidades originales, son las prácticas situadas y en constante transformación las que otorgan relevancia empírica y analítica al AISP (Simone, 2004). Esta operación sistémica —su transformación continua y los múltiples usos que puede asumir una infraestructura— es lo que Jung y Buhr (2021) y McCallum y Singh (2023) denominan “infraestructura de movilidad”: infraestructuras formales o informales que sostienen la movilidad y regulan la reproducción de distintos tipos de movilidades. No se busca una formulación conceptual inédita, sino una ampliación de su capacidad heurística hacia otros contextos en los que sus principios pueden observarse.

La opción de encuadrar el AISP de este modo responde, en primer lugar, a la necesidad de evitar una simplificación asociada a la metáfora del filtro, cuya función sería meramente seleccionar flujos. El argumento sostiene que estos mecanismos de selección se producen en y más allá del aeropuerto, a partir de una serie de representaciones, informaciones, estigmas y actores que establecen determinados patrones, posicionando sujetos, vuelos y rutas de manera desigual. Además, la idea de filtro remite a un movimiento unidireccional, muy distinto de lo que se observa en el AISP. Dicha metáfora también atribuye un sentido pasivo y de neutralidad a la selección, trasladando a quienes son retenidos la supuesta incompatibilidad con ciertos estándares deseables. Por ello, se argumenta que se trata de infraestructuras en las que los sentidos, direcciones y ritmos de la movilidad son disputados, producidos y modulados por diversos actores —migrantes y no migrantes—, dando lugar a usos, restricciones e importancias diferenciadas según las redes y los propósitos en los que dichos sujetos se encuentran insertos.

LA SALA DE INADMITIDOS DEL AISP Y LA PRODUCCIÓN DE GOBIERNO DE LAS MIGRACIONES

Los aeropuertos son infraestructuras nodales que operan fundamentalmente para posibilitar, transformar y restringir movimientos (Salter, 2007). Su propia constitución arquitectónica prevé espacios de tránsito, de espera, de confinamiento, de vigilancia y de selección (Adey, 2009). En el AISP, uno de los espacios centrales es la denominada sala de inadmitidos, ubicada en el área restringida del aeropuerto. Se trata de un espacio común a la mayoría de los aeropuertos internacionales y cuya función principal es servir como lugar de confinamiento y de espera forzada para pasajeros internacionales que generan desconfianza, al punto de no ser considerados aptos para ingresar al país por las autoridades responsables.

Ser conducido a esta sala indica el incumplimiento de determinadas normas de viaje o la sospecha sobre la veracidad de informaciones relacionadas con el lugar de procedencia, el motivo del viaje, los recursos disponibles para la estancia, la autenticidad de los datos contenidos en el pasaporte, entre otros elementos. Se trata de una suerte de reprobación en los rituales de “confesión” (Salter, 2007), que definen, mediante criterios objetivos y subjetivos, si las evidencias presentadas son suficientemente coherentes para ser aceptadas como verdaderas. De este modo, ser dirigido a este espacio implica encontrarse en una condición inminente de deportación al lugar de origen.

En relación con la bibliografía sobre este espacio en el AISP, destacan trabajos que denuncian las prácticas sistemáticas de confinamiento e inadmisión, entendidas por Martinatti y Rossi (2017) como formas de criminalización de ciertas migraciones. El fundamento jurídico de estas prácticas, así como su asociación con violaciones de derechos, también constituye un eje central de esta bibliografía, ya sea al vincular la sala de inadmitidos con la idea de “campo” (Leite, 2014; Martinatti y Rossi, 2017), donde ocurre la suspensión de las normas y la producción de un espacio de excepción. O bien al interpretar estos casos recurrentes no como una externalidad respecto de las normas, sino como producto del propio funcionamiento de la política migratoria brasileña, como argumenta Alves (2019). Dentro de estos referentes, comparto la perspectiva de Alves (2019) en cuanto a que este espacio forma parte de regímenes fronterizos y hace reverberar sus efectos de manera diferencial sobre ciertos grupos migratorios.

Sin embargo, como menciona la autora referida no todas las personas en condición de inadmisión son conducidas a esta sala. En su investigación, señala que pasajeros estadounidenses inadmitidos, en la mayoría de los casos, son llevados a las salas VIP de las aerolíneas con las que viajaron para esperar la deportación. Asimismo, demuestra que el direccionamiento a la sala de inadmitidos de personas migrantes provenientes del sur global ocurre por motivos mucho más subjetivos y a partir de sospechas de los agentes de control migratorio, que por evidencias claras de falta de documentación. Además, los datos recogidos en su estudio muestran cómo las propias aerolíneas, al desconfiar de algún aspecto del viaje durante el tránsito por el aeropuerto, impiden que los pasajeros continúen hacia su destino final.² En estos casos, los pasajeros no son contabilizados por la Policía Federal como inadmitidos, pero son igualmente conducidos a la sala de inadmitidos para aguardar la deportación.

En este sentido, el AISP y, más específicamente, la sala de inadmitidos, operan como “espacios de gubernamentalidad” (Tazzioli, 2014), es decir, no son únicamente lugares donde se aplican normas, sino también espacios donde se producen formas de gobierno de las migraciones. Los motivos recurrentes de viaje de ciertos grupos, las rutas consideradas incoherentes, el hecho de alegar turismo en una ciudad que los agentes de control no reconocen como turística, la frecuencia de los desplazamientos, la vestimenta, el género, el perfil racial, la edad, el origen, las conexiones realizadas en el vuelo y la forma en que determinadas rutas son asociadas a circuitos ilegales de mercancías: todos estos elementos alimentan una vasta recopilación de información que contribuye a producir configuraciones sobre qué vuelos y pasajeros serán sometidos a mayor o menor vigilancia. Dependiendo del perfil construido y del grado de amenaza estipulado, el control de los pasajeros puede realizarse incluso en la puerta de la aeronave. De este modo, la validación de los motivos del viaje de un pasajero tiene mayores o menores probabilidades de ser aceptada según la interpretación de estos elementos dentro de un amplio entramado de representaciones y subjetividades de los agentes de control migratorio, del personal de las aerolíneas,

2 En marzo de 2026, una estudiante haitiana fue impedida de viajar a Europa por la compañía aérea, aun teniendo todos los documentos requeridos. Una entidad de atención a migrantes intervino y, tras pasar tres días en el aeropuerto, la pasajera fue autorizada a embarcar.

de los servicios de asistencia social que operan en el aeropuerto y de los trabajadores tercerizados de seguridad.

Hasta su última gran reforma, este espacio era conocido como conector, ya que se ubicaba entre las terminales 1 y 2. Sin embargo, tras la construcción de la nueva terminal, el lugar fue trasladado no por convicción o planificación, sino debido a la contaminación por varicela de dos personas migrantes confinadas allí. Así, el traslado se realizó con el objetivo de evitar nuevas infecciones (Alves, 2019). Una vez que el pasajero es conducido a este espacio, su manutención debe ser asumida de manera compartida entre la aerolínea responsable del transporte y la Policía Federal brasileña, autoridad máxima en materia de control migratorio. Tras el cambio de ubicación, mujeres y niños son derivados a un hotel situado dentro del aeropuerto y financiado por las aerolíneas. El tiempo de permanencia depende de la resolución de cada caso y puede variar desde horas hasta meses, como dijo un interlocutor en una entrevista.

El confinamiento al que estos pasajeros son sometidos y la dificultad para obtener información sobre sus condiciones alcanzaron un punto de inflexión en 2014. Algunas de las personas retenidas lograron contactar a instituciones que actúan en el campo migratorio en el AMSP y denunciaron violaciones de derechos, entre las cuales se destacan: la carencia de información clara sobre los motivos de su permanencia en la sala, la falta de alimentación e higiene adecuadas y la imposibilidad de comunicarse con sus familiares (Farias, 2014). A partir de ese momento se activó un estado de alerta y algunas entidades comenzaron a acompañar los casos y a exigir información sobre la situación de las personas en la sala de inadmitidos. La repercusión fue tan significativa que, al año siguiente, se creó el Término de Cooperación Técnico-Institucional para la Protección y Promoción de Soluciones Humanitarias y Solidarias en Situaciones de Migrantes Inadmitidos en el Aeropuerto Internacional de Guarulhos, aún vigente, con la participación de miembros de la sociedad civil, del Estado y del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR). El objetivo principal de esta iniciativa fue acompañar la situación de quienes se encontraban en el área restringida mediante visitas periódicas.

Los desdoblamientos continuaron en 2015. En un reportaje sobre otra situación en la que personas migrantes africanas se encontraban retenidas en el lugar, el entonces jefe de la Policía Federal del AISP afirmó: “Llegan aquí

sin visa y quieren entrar. No son como los sirios, que huyen de una guerra y solicitan refugio apenas llegan. Muchos de los que van al ‘Conector’ ni siquiera quieren quedarse en Brasil, pero, al percibir que no habrá otra forma, recurren al refugio” (Sanches, 2015). En 2016, el gobierno brasileño atendió la Nota Informativa 09/2016 emitida por la Policía Federal, que pasó a exigir a las personas solicitantes de refugio con autorización de viaje al exterior una visa de retorno a Brasil, requisito que no estaba previsto en la legislación hasta entonces. De este modo, al regresar de sus viajes, decenas de personas quedaron retenidas sin poder ingresar al país. En medio de la presión ejercida por instituciones de la sociedad civil y del propio Estado, las personas migrantes fueron liberadas y la medida, revocada.

Las disputas establecidas hasta ese momento revelaron una tensión entre dos formulaciones sobre la migración internacional y el refugio: 1) la de la protección internacional a las personas refugiadas, articulada con los preceptos de los derechos humanos; 2) el argumento de la seguridad nacional, encabezado por la Policía Federal y el Ministerio de Justicia, a partir de la deslegitimación de los solicitantes de refugio. La declaración del entonces jefe de la Policía Federal y las medidas adoptadas remiten a formas de producción de discursos de verdad, parte constitutiva de los rituales de confesión (Salter, 2007). En este caso específico, se explicita una división moral entre lo que los agentes de control consideran “verdadero” y “falso” para legitimar a determinados grupos frente a otros (Zimmerman, 2011).

La “verdadera guerra” y la “verdadera huida” contrastan así con situaciones que no son reconocidas como productoras potenciales de personas refugiadas, interpretándose personalmente la solicitud de refugio como una mera estrategia para sortear los mecanismos de control y que, por lo tanto, debe ser objeto de atención y combate. Cabe recordar que la política internacional de refugio se basa, entre otros principios, en el precepto de no devolución (*non-refoulement*); es decir, una vez solicitada dicha condición, no se permite forzar el retorno de la persona a su país de origen hasta que el fondo de la solicitud sea evaluado. En otras palabras, una vez presentada la solicitud de refugio, la Policía Federal no tenía cómo impedir el ingreso de estas personas al país, más allá de la permanencia en la sala de inadmitidos, lo que debilitaba de manera significativa su ejercicio del control migratorio.

El contexto de esta tensión se encuentra estrechamente vinculado a las transformaciones cuantitativas y cualitativas que las migraciones en

América Latina y, de manera más específica, en Brasil, experimentaron a partir de la década de 2010. El crecimiento de las denominadas migraciones extracontinentales o extrarregionales, compuestas por personas procedentes del Caribe, África, Medio Oriente y el Sudeste Asiático, así como de las migraciones venezolanas. En el acumulado entre 2010 y 2025 se registraron aproximadamente 544 000 solicitudes, considerando también un contingente importante de venezolanos que migraron hacia varios países de América Latina (OBMigra, 2025). Como argumenta Gómez (2023), a pesar de la sobrevaloración de los avances alcanzados en el ámbito legal; en la práctica, la región y Brasil han mostrado un debilitamiento significativo del sistema de protección a personas refugiadas. Esto se debe, entre otros factores, al ascenso de gobiernos de extrema derecha que comenzaron a cuestionar o incumplir acuerdos regionales; al uso político y selectivo de la Declaración de Cartagena, como ocurrió en Brasil en relación con la población venezolana; y a la sustitución progresiva del reconocimiento de la condición de refugiado por formas complementarias de protección, como las visas humanitarias. Además, como se ha señalado en el caso del AISP, son frecuentes los incumplimientos de los ritos normativos en favor de la discrecionalidad de los agentes de control migratorio, lo que pone en entredicho el principio de no devolución, uno de los pilares de la protección internacional.

La falta de reconocimiento, por parte de las autoridades, de ciertos conflictos como guerras que justificaran la huida, sumada a la posibilidad de sortear políticas de visado orientadas a restringir la circulación de personas del sur global, transformó al refugio y a las personas solicitantes en un blanco de intervención con el objetivo de retomar el control sobre la migración, tal como se analizó en el apartado anterior a partir de la distinción entre verdaderos y falsos refugiados. No obstante, el cuestionamiento de las solicitudes de refugio adquirió una nueva característica cuando se articuló con otro argumento que cobró fuerza entre las autoridades aeroportuarias: el combate al tráfico y al contrabando de personas, como se analizará a continuación.

**BRASIL: DE PAÍS DE PERMANENCIA A PAÍS DE TRÁNSITO
O CUANDO EL USO INDEBIDO DEL REFUGIO SE ENCUENTRA
CON EL TRÁFICO Y CONTRABANDO DE PERSONAS**

El 13 de agosto de 2024, un migrante de nacionalidad ghanesa murió en un hospital cercano al aeropuerto, después de pasar días quejándose de dolores en la sala de inadmitidos. Cuando llegó la asistencia, ya era demasiado tarde. Para entonces, cientos de migrantes de diferentes orígenes estaban confinados allí en condiciones inadecuadas. Se trataba de otro momento —entre otros ocurridos desde 2023— en que personas migrantes fueron colocadas en esa situación durante semanas, a la espera del proceso de solicitud de refugio. La principal justificación de algunas autoridades para explicar el volumen de personas estuvo, en un primer momento, asociada a la incapacidad burocrática y de personal para procesar una cantidad anormal de solicitudes en tan poco tiempo (Fernandes *et al.*, 2024).

El carácter sistémico de las infraestructuras de movilidad, discutido anteriormente, revela otra faceta a partir de los desdoblamientos más recientes en la sala de inadmitidos del AISP. De país considerado mayoritariamente de permanencia, Brasil pasa cada vez más a ser encuadrado por autoridades, reportajes y discursos oficiales de jefes de Estado como un país de tránsito. Tal clasificación no es inconsecuente. Al ser identificado como un nodo relevante de una red global de migraciones o como parte de rutas migratorias, se intensifican ciertas medidas de contención apoyadas en políticas humanitarias y securitarias (Collyer, 2007; Hess, 2010; Frowd, 2020; Álvarez Velasco, 2020).

Como argumentan Walters, Heller y Pezzani (2022), las rutas migratorias se han convertido cada vez más en referentes analíticos centrales para comprender la producción de tránsitos desiguales, peligrosos, ilegítimos e irregularizados en todo el mundo, incluyendo las Américas (Álvarez Velasco, 2023). Las medidas restrictivas implementadas a lo largo de esos caminos culminan en trayectorias fragmentadas y arriesgadas para las personas migrantes (Collyer, 2007; Garelli y Tazzioli, 2021). Así, en la medida en que las fronteras migratorias se multiplican, se interiorizan y se externalizan (Mezzadra, 2015), cada vez más lugares, infraestructuras y actores pasan a desempeñar un papel relevante tanto para viabilizar la migración como para disciplinarla. Es a partir de esta reconfiguración que

el AISP pasa a adquirir aún mayor relevancia para comprender los regímenes fronterizos en las Américas.

Las rutas migratorias, sus mediadores y sus infraestructuras explicitan arreglos territoriales complejos que ya no pueden ser comprendidos exclusivamente mediante una perspectiva de “Estado-contenedor”, sino que se organizan como “territorios-red” (Haesbaert, 2014). Esto no significa, obviamente, que los controles nacionales y sus fronteras dejen de ejercer poder sobre las migraciones. Al contrario, las prácticas de soberanía y los efectos de frontera se multiplican y se materializan en múltiples puntos del espacio, y no únicamente en los bordes de los países (Mezzadra y Nielson, 2013). La frontera, en ese sentido, deja de ser un dispositivo de selección que decide solamente quién entrará o no en el país, para convertirse también en un dispositivo que define quién continuará o no por las rutas, en qué condiciones y riesgos.

Desde este punto de vista, las técnicas de control comienzan a operar en infraestructuras y fronteras, o en infraestructuras cada vez más fronterizas y que no necesariamente se ubican cerca de los países de destino, pero que forman parte de los recorridos para llegar al lugar deseado. Por lo tanto, los trayectos se convierten cada vez más en territorios de disputa (Álvarez Velasco *et al.*, 2021). El énfasis analítico en las rutas aquí tiene tres objetivos: 1) mostrar cómo la representación de Brasil como país de tránsito activó un repertorio político vinculado a una agenda internacional de control migratorio que tiene en el uso indebido del refugio y en el tráfico y contrabando de personas sus principales encuadres discursivos; 2) evidenciar cómo las técnicas de control pasan a utilizar no sólo el confinamiento, sino también el propio movimiento, o la movilidad forzada, como técnica de contención; 3) poner de relieve un tipo de control que no se ejerce únicamente sobre el cuerpo migrante, sino también en infraestructuras comprendidas como *hubs*, *hotspots* y nodos; es decir, puntos conectivos centrales en la conformación de distintas rutas migratorias que dan forma a corredores globales. Éste es el caso del AISP. Como se explicó anteriormente, ciertas infraestructuras pasan a integrar rutas cuya relevancia política no se reduce a delimitar deseados/indeseados para Brasil, sino que cumplen papeles específicos en arreglos más amplios orientados a gobernar y administrar dinámicas globales de migración. Además, el énfasis en esos puntos nodales propicia que algunos puntos del territorio sean más vigilados que otros (Ruseishvili y Fernandes,

2022), destacándose aquí aquellos que desempeñan funciones estratégicas al operar como nodos de redes más amplias.

Ante el caso trágico descrito y su repercusión, en agosto de 2024, la Secretaría Nacional de Justicia acató una recomendación de la Policía Federal formulada mediante la Nota Técnica 18/2024 DEMIG/SENAJUS/MJ, con el fin de denunciar el uso indebido del refugio por parte de migrantes que pretendían entrar al país para seguir rumbo a Estados Unidos y Canadá. A continuación, se presenta un fragmento de la nota: “Sin embargo, según investigaciones realizadas por la Policía Federal —Información 28325345—, resulta evidente que el objetivo de dichos migrantes no es solicitar la protección del Estado brasileño el amparo de la institución del refugio, *sino continuar su ruta hacia el norte de las Américas, particularmente hacia los Estados Unidos de América y/o Canadá*” (Ministério da Justiça e Segurança Pública, 2024b: 2).

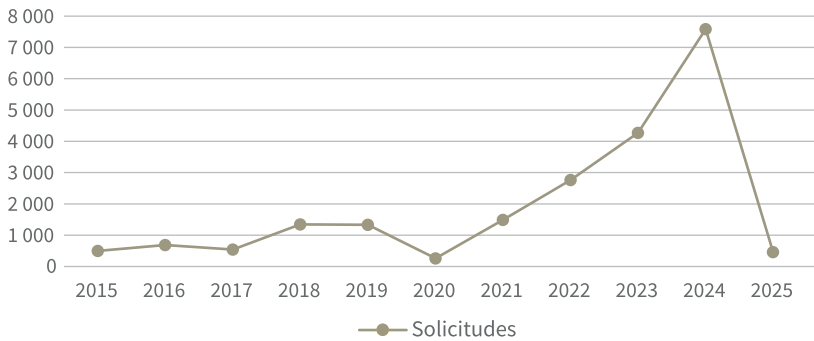
No tardó mucho para que ciertos cuerpos y nacionalidades fueran señalados como responsables de la situación, como muestra el siguiente fragmento del documento: “Se trata del pronunciado aumento en el número de nacionales oriundos de países del sudeste asiático; en particular, nepaleses, vietnamitas, paquistaníes e indianos, que han llegado al país por medio del Aeropuerto Internacional de Guarulhos” (Ministério da Justiça e Segurança Pública, 2024b: 1).

El aumento referido en la Nota se traduce en los siguientes datos proporcionados por la Policía Federal y presentados en la gráfica siguiente:

Como se observa, desde 2021 las solicitudes de refugio en el AISP aumentaron año tras año. No obstante, fue a partir de 2022 cuando las nacionalidades asiáticas mencionadas en la Nota Técnica comenzaron a cobrar mayor relevancia. En ese año, nepaleses e indianos representaban el 57% de todas las solicitudes presentadas. En 2023, nepaleses, vietnamitas e indios sumaban 69% del total y, en 2024, aproximadamente 71%. Las alteraciones repentinas en los patrones de normalidad previamente establecidos, vinculadas a la constatación del aumento de solicitudes de refugio, desencadenaron lo que Aguiar (2017) denomina “política de números”.

Es decir, una traducción cuantitativa asociada a diversas imágenes que alimentan una idea de descontrol y exceso, abriendo caminos para intervenciones inmediatas destinadas a restablecer patrones anteriores mediante medidas de urgencia. Así, se activó el repertorio político y semántico de

Gráfica 1
Solicitantes de refugio en el AISP (2015-2025)



Fuente: Policía Federal de Brasil, 2025.

“crisis” y “emergencia” para evocar intervenciones asociadas a la justificación de que Brasil y el aeropuerto se utilizarían como lugares de tránsito, como señala la nota de la Policía Federal: “‘crisis humanitaria’ en la sala destinada a la recepción de migrantes inadmitidos en el Aeropuerto Internacional de Guarulhos, derivada de la permanencia de cientos de ciudadanos indios en ese lugar” (Ministério da Justiça e Segurança Pública, 2024b: 3).

A ese componente numérico se suma el argumento de que se trata de una migración de tránsito e ilegítima. El itinerario común a prácticamente todo ese grupo de migrantes asiáticos mencionado era el siguiente: debido a las restricciones de visado para comprar pasajes con destino a Brasil y a otros países del mundo —requisito previo para iniciar el viaje—, estas personas adquirirían boletos con destino final a otros países sudamericanos donde no se requería visa, pero cuyo itinerario incluía un periodo de tránsito en el AISP. Durante la conexión entre vuelos, los migrantes solicitaban refugio y así ingresaban al país para, semanas o meses después, continuar por los corredores migratorios de las Américas rumbo al norte del continente. Esta dinámica llevó a la siguiente conclusión por parte de la Policía Federal: “estos migrantes, en su mayoría, están haciendo uso de la conocida —y extremadamente peligrosa ruta que sigue, por ejemplo, de São Paulo hasta Acre, para, a partir de ahí, acceder a Perú en dirección a América Central continental hasta, finalmente, acceder a EUA a través de su frontera sur” (Ministério da Justiça e Segurança Pública, 2024b: 3), y “el análisis del

flujo migratorio de dichas personas en Brasil apunta a la *inequívoca existencia de una ruta de tránsito por el país que comienza en el Aeropuerto de Guarulhos y concluye con la salida del país por la frontera norte del país*” (Ministério da Justiça e Segurança Pública, 2024b: 6).

La mención a los peligros de esa ruta remite a los riesgos de atravesar la selva del Darién entre Colombia y Panamá, pero, sobre todo, pone énfasis en los mediadores de esos tránsitos, posicionando a la persona migrante como supuesta víctima pasiva de redes de contrabando y tráfico de personas, prácticas tipificadas como delito en el Código Penal brasileño y sancionables según la Ley de Migración. Otro punto importante que destaca el documento es la referencia a que algunos aeropuertos internacionales estarían siendo utilizados como “*hubs para el tránsito de pasajeros que más tarde se convertirían en objeto de contrabando de migrantes*” (Ministério da Justiça e Segurança Pública, 2024b: 67), explicitando el papel del AISP como parte constitutiva de rutas migratorias.

La Nota también menciona informes internacionales, como *The Scope of Transcontinental Migrant Smuggling from South Asia to North America*, publicado en 2023 y elaborado por la UNODC, en el marco del Proyecto Strengthening Transregional Action and Responses against Smuggling of Migrants (STARSOM) cuya sede se encuentra en Canadá. En el informe se destacan diferentes países del mundo y el papel que desempeñan a lo largo de distintas rutas migratorias globales; en América del Sur se hace referencia, sobre todo, a Brasil y Colombia, y se formulan recomendaciones sobre restricciones a implementar en puntos estratégicos.

Los señalamientos realizados a lo largo de la Nota Técnica ayudan a comprender cómo, a partir de una situación definida como crisis humanitaria en el AISP, fue posible articular dos argumentos que se convierten en técnicas de control. El primero es la noción de uso indebido del refugio. Como se discutió anteriormente, se trata de un encuadre previo a los acontecimientos recientes y que busca redefinir parámetros de legitimidad del movimiento, segmentando a la figura del “verdadero” y del “falso” refugiado. A partir de ahí, se vuelve posible poner en duda a ciertas personas migrantes en nombre de la preservación de los atributos humanitarios de protección y de quién merecería o no beneficiarse de ellos.

El segundo mecanismo es el combate al tráfico y contrabando de personas, que pasa a definir a los solicitantes de refugio como “víctimas”, y

cuyos trayectos y medios para recorrerlos son clasificados como arriesgados o ilegales. En América del Sur, el tema del tráfico de personas cobró mayor fuerza a partir del año 2000, impulsado por la Organización Internacional para las Migraciones (OIM), en el marco de discusiones que desembocarían en la creación del Acuerdo sobre Residencia del Mercosur a inicios de esa década (Fernandes, 2019). En ese momento, el tema fue incorporado a la agenda multilateral de los países sudamericanos en uno de los pocos espacios dedicados a debatir de forma continua la cuestión migratoria en el sur del continente: la Reunión de Ministros del Interior y, posteriormente, el Foro Especializado Migratorio (FEM), ambos en el ámbito del Mercosur. Junto con esta pauta, surge la idea de promover una “gobernabilidad migratoria” bajo el lema de la OIM de una migración “segura, ordenada y regular”. Cabe subrayar que la Nota Técnica de la Policía Federal alude al Plan de Acción para el Enfrentamiento al Contrabando de Migrantes, lanzado un mes antes de las restricciones en el aeropuerto. El plan fue desarrollado conjuntamente por la OIM y la Coordinación General de Enfrentamiento al Tráfico de Personas y Contrabando de Migrantes (CGETP), vinculada al Ministerio de Justicia y Ciudadanía, y financiado por la Unión Europea.

La aparición de este tema, por lo tanto, no sorprende y se entrelaza con la idea de “zonas irregulares de tránsito” (Hess, 2010), producidas a partir del incremento de restricciones migratorias en las fronteras de la Unión Europea y, posteriormente, exportadas a otras partes del mundo. Como muestra Álvarez Velasco (2020), estos mecanismos generan irregularidad migratoria y, simultáneamente, asocian la migración con prácticas criminales. De este modo, no sólo la persona migrante, sino también la red a la cual estaría vinculada, las infraestructuras empleadas y las rutas construidas pasan a ser sospechosas y objeto de intervención por ser consideradas parte de acciones fraudulentas o ilegales. Invocando la protección de la persona migrante, las medidas de combate desplazan el foco del individuo para avanzar sobre los mediadores de los tránsitos.

Finalmente, la decisión adoptada por el gobierno brasileño fue prohibir que las personas en conexión en el AISP soliciten refugio en tránsito. Desde la implementación de la medida —aún vigente—, los pasajeros deben seguir todo el itinerario previsto hasta el destino final; de lo contrario, son deportados al lugar de origen. Esto provocó que el número de solicitudes de refugio en el aeropuerto disminuyera drásticamente, como puede observarse

en la gráfica anterior. Esta elección desencadenó formas de control migratorio que no se basan únicamente en el confinamiento, sino también en el movimiento, imponiendo continuar o regresar de manera forzada (Hess, 2012; Tazzioli, 2019; Domenech, 2025), dado que retener migrantes en la sala de inadmitidos deja de ser una prioridad. Con ello, se evidencian otras temporalidades de las políticas de movilidad, como la aceleración y el retorno forzado al punto inicial. Por último, aunque hubo manifestaciones de la sociedad civil en contra de la medida, ésta se mantuvo, lo que ocasionó una disminución drástica del número de personas en situación de espera en el AISP.

CONSIDERACIONES FINALES

Los aeropuertos aún son poco explorados en los estudios migratorios críticos en América Latina, siendo elementos fundamentales para analizar la operatividad de las medidas de contención migratoria presente en los regímenes fronterizos a través de las llamadas migraciones de tránsito, en sus diferentes expresiones temporales, espaciales, sociales y políticas. Además, la relación entre movilidades e infraestructuras invita a considerar no sólo a la persona migrante en este debate, sino también los reglamentos, las políticas de visado, los mediadores, los informes elaborados por agencias internacionales, las representaciones mediáticas y las reacciones de la sociedad civil como parte de los regímenes fronterizos contemporáneos en América Latina.

Así, desde un punto de vista analítico, los aeropuertos se destacan como infraestructuras de movilidades es decir, lugares privilegiados para investigar las formas en que las movilidades son organizadas, reproducidas, rechazadas, desviadas y transformadas a partir de distintos actores y prácticas. Desde la perspectiva de las movilidades, el aeropuerto es una infraestructura activa y productora de “riesgos” y “amenazas”. En él se producen formas de gobierno de las migraciones y representaciones subjetivas sobre quién circula o espera y cómo puede circular y esperar. Allí también se definen reglas que jerarquizan y racializan ciertos movimientos, dirigiendo los mecanismos de vigilancia hacia determinados grupos, vuelos, itinerarios y cuerpos.

Además, el aeropuerto desempeña un papel estratégico para poner en operación medidas de contención que se concentran en puntos estratégicos del territorio. A partir del momento en que se le concibe como parte de un arreglo, se implementan y crean más reglamentos, otros actores adquieren protagonismo, explicitando aspectos cruciales de la geopolítica de las migraciones. En el caso analizado, el cuestionamiento al instituto del refugio y la asociación de la migración con actividades criminales desencadenaron medidas de control no sólo sobre las migraciones hacia Brasil, sino también sobre un conjunto de lugares para los cuales el AISP constituye una parte importante de rutas que llevan al norte del continente. Así, desde la perspectiva de las movilidades y de la ruptura con la oposición simplista entre movimiento como algo positivo y fijación como algo negativo, se observan distintas variaciones móviles mediante las cuales se busca disciplinar el movimiento, tales como: canalización, dispersión, desvío, redireccionamiento, estratificación, que modulan experiencias diversas de estar en tránsito y de controlar la migración en forma de espera, confinamiento, detención, aceleración, retraso, retroceso. Moverse o permanecer fijo son indicadores de formas situadas a través de las cuales el poder es parte indisociable de las movilidades.

Ya sea por sus especificidades internas y los reglamentos globales que involucran a una multitud de actores, ya sea por su papel en la producción de formas de gobierno o por viabilizar el funcionamiento de amplias redes de migración, los aeropuertos son infraestructuras que requieren mayor atención en los estudios migratorios. Por ejemplo, son lugares de recepción y envío de personas deportadas (Dias *et al.*, 2024); puntos de entrada para migrantes en tránsito provenientes de todo el mundo; infraestructuras estratégicas para la implementación de medidas de externalización de fronteras (Salter, 2007); espacios de extracción de datos e información sobre rutas y personas; lugares de violación de derechos humanos; nodos que se interconectan a una red mundial de transporte viabilizando la circulación migrante.

En particular sobre el AISP, es importante destacar que la sala de inadmitidos es sólo una de las formas mediante las cuales el aeropuerto se articula con la migración. En el aeropuerto funcionan servicios de asistencia social del municipio de Guarulhos, a través de los cuales, personas de todo el mundo son derivadas a servicios públicos del Área Metropolitana de São Paulo, lo que refleja una articulación entre aeropuerto y ciudad. Además,

entre 2021 y 2023, muchos migrantes afganos acamparon en la Terminal 2, después de que el gobierno brasileño emitiera visas humanitarias para personas de esa nacionalidad, pero sin disponer de albergues suficientes para recibir a los recién llegados. En ese periodo se generaron movilizaciones y alianzas, se constituyeron asociaciones de migrantes y se aplicaron programas de reasentamiento por parte de agencias internacionales, mostrando que la espera está lejos de ser un momento pasivo (Miranda *et al.*, 2023) y que a partir de las situaciones que ocurren en el aeropuerto pueden emerger respuestas políticas.

BIBLIOGRAFÍA

- Adey, Peter (2004). "Surveillance at the airport: surveilling mobility/mobilising surveillance". *Environment and Planning A* 26: 1365-1380.
- Adey, Peter (2007a). "May I have your attention: airport geographies of spectatorship, position, and (im)mobility". *Environment and Planning D: Society and Space* 25 (3): 515-536.
- Adey, Peter (2007b). *Mobility*. Reino Unido: Routledge.
- Adey, Peter (2009). "Facing Airport Security: Affect, Biopolitics, and the Preemptive Securitisation of the Mobile Body". *Environment and Planning D: Society and Space* 27 (2): 272-295.
- Aguiar, Carolina Moulin (2017). "Entre a crise e a crítica: migrações e refúgio em perspectiva global". *Monções* 8 (16): 21-41.
- Álvarez Velasco, Soledad (2020). "From Ecuador to elsewhere: the (re)configurations of a transit country". *Migration and Society* 3 (1): 34-49.
- Álvarez Velasco, Soledad, Claudia Pedone, y Bruno Miranda (2021). "Mobilidade, controle e disputa espacial: a formação e transformação dos corredores migratórios nas Américas". *Périplos* 5 (1): 4-27.
- Álvarez Velasco, Soledad (2023). "En búsqueda de un lugar: tránsitos irregularizados y la producción de corredores migratorios en las Américas". En *Movilidades, control fronterizo y luchas migrantes*, coordinado por Liliana Rivera-Sánchez, Gioconda Herrera y Eduardo Domenech, 77-125. Buenos Aires: Clacso.
- Alves, Laís Azeredo (2019). "Crimigração como prática securitária no Aeroporto Internacional de Guarulhos (2010-2017)". Tesis de doctorado en Relaciones Internacionales. Brasil: Programa de posgrado en Relaciones Internacionales.
- Anand, Nikhil, Akhil Gupta, y Hannah Appel (2018). "Introduction". En *The Promise of Infrastructure*, editado por Nikhil Anand, Akhil Gupta y Hannah Appel, 1-41. Durham: Duke University Press.
- Cárdenas Ceja, Ileri (2024). "El encanto de la migración: Una etnografía sobre fronteras, interiorización y el gobierno de la migración venezolana en Brasil". Tesis de doctorado en Antropología Social. Brasil: Museu Nacional.

- Collyer, Michael (2007). "In-between places: trans-Saharan transit migrants in Morocco and the fragmented journey to Europe". *Antipode* 39 (4): 668-690.
- Cresswell, Tim (2010). "Towards a politics of mobility". *Environment and Planning D: Society and Space* 28 (1): 17-31.
- Dias, Gustavo, Bruno Ribeiro, e Isadora Lins (2024). "Detention, death, and deportation: (re)bordering Brazilian migrants under bolsonarism and the pandemic". *Environment and Planning C: Politics and Space*.
- Domenech, Eduardo, y Gustavo Dias (2020). "Regimes de fronteira e 'ilegalidade' migrante na América Latina e no Caribe". *Sociologias* 22 (55): 40-73.
- Domenech, Eduardo (2025). *Fronteras en disputa*. México: Calas.
- Faria, Douglas Alexandre (2022). "Aeroporto Internacional de Guarulhos: um objeto técnico na centralidade geográfica do município". Tesis de maestría en Geografía. Brasil: Facultad de Filosofía, Letras y Ciencias Humanas.
- Farias, Adriana (2014). *Em busca de refúgio, estrangeiro fica 20 dias retido em aeroporto*. *Folha de São Paulo*. 14 de marzo de 2014. Disponible en <<https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2014/06/1470333-em-busca-de-refugio-estrangeiro-fica-20-dias-retido-em-aeroporto.shtml>> (consulta: 9 de enero de 2026).
- Fernandes, Caio, Maria Paiva, Bruno Miranda, y Julia Scavitti (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: 9 de enero de 2025).
- Flick, Uwe (2004). *Introdução à metodologia qualitativa*. Porto Alegre: Bookman.
- Flight Connections (2025). *São Paulo (GRU) flight connections and routes*. Disponible en <<https://www.flightconnections.com/flights-from-gru>> (consulta: 28 de mayo de 2025).
- Freire-Medeiros, Bianca, y Mauricio Piatti (2020). "A virada das mobilidades: fluxos, fixos e fricções". *Revista Crítica de Ciências Sociais* (123): 121-142.
- Freire-Medeiros, Bianca, Alexandre Magalhães, y Palloma Menezes (2023). "Mobilidades e infraestruturas: algumas possibilidades interpretativas". *Revista Brasileira de Sociologia* 11 (28): 5-23.
- Frowd, Phillipe (2020). Producing the 'transit' migration state: international security intervention in Niger. *Third World Quarterly* 41 (2): 340-358.
- Garelli, Glenda y Martina Tazzioli (2021). "When the 'via' is fragmented and disrupted: migrants walking along the Alpine route". En *Viapolitics: Borders, Migration, and the Power of Locomotion*, editado por William Walters, Charles Heller y Lorenzo Pezzani, 235-257. Durham: Duke University Press.
- Gómez, Carmen (2023). "El sistema de protección internacional de los refugiados en entredicho. Escenarios y manifestaciones de su debilitamiento en el contexto latino-americano". En *Movilidades, control fronterizo y luchas migrantes*, coordinado por Liliana Rivera-Sánchez, Gioconda Herrera y Eduardo Domenech, 239-264. Buenos Aires: Clacso.
- Haesbaert, Rogério (2014). *Viver no limite*. Río de Janeiro: Bertrand Brasil.
- Hannam, Kevin, Mimi Sheller, y John Urry (2006). "The new mobilities paradigm". *Environment and Planning A* 38 (2): 207-226.
- Harvey, David (2008). *A condição pós-moderna*. São Paulo: Loyola.

- 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: 428-440.
- Hess, Sabine y Kasperek, Bernd (2017). "Under control? Or border (as) conflict". *Social Inclusion* 5 (3): 58-68.
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) (2022). *Censo Demográfico 2022*. Brasília: IBGE.
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) (2026). *Glosario*. Brasília: IBGE. Disponible en <<https://atlascolar.ibge.gov.br/glossario.html>> (consulta: 28 de mayo de 2025).
- Jarochinski, João, Gabriella Villaça, y Vanessa Boson (2024). "Espacialidade e controle dos corpos: Boa Vista e a mobilidade humana venezuelana". *Cadernos Metrôpoles* 26 (61): 2-22.
- Jung, Phillip Roman y Franz Buhr (2021). "Channeling mobilities: migrant-owned businesses as mobility infrastructure". *Mobilities* 17 (1): 119-135.
- Karp, Aaron (2026). "Latin America airport traffic climbs; Brazil, Argentina lead growth". *Aviation Week by Informa*, 4 de marzo. Disponible en <<https://aviationweek.com/air-transport/airports.networks/latin-america-airporttraffic-climbs-brazil-argentina-leadgrowth>> (consulta: 13 de marzo de 2026).
- Lasalvia, Liliana (2006). "A cidade de Guarulhos e o aeroporto". Tesis de maestría en Arquitectura. Brasil: Facultad de Arquitectura y Urbanismo.
- Larkin, Brian (2013). "The politics and poetics of infrastructure". *Annual Review of Anthropology* 41: 327-343.
- Lin, Weiqiang, Johan Lindquist, Biao Xiang, y Brenda Yeoh (2017). "Migration infrastructures and the production of migrant mobilities". *Mobilities*: 1-20.
- Martinatti, Fernanda, y Amélia Rossi (2017). "Espaço conector no aeroporto internacional de Guarulhos: o campo que excepciona os Direitos Humanos, sob a luz da nova lei de migração (lei nº 13.445/17)". *Juris Poiesis* 20 (24): 64-87.
- McCallum, Stephanie, y Dahn Singh (2023). "Infraestructuras de movilidad". En *Nuevos términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*, coordinado por Dahn Singh, Paola Jirón y Guillermo Giucci, 153-165. Buenos Aires: Teseo.
- Mezzadra, Sandro, y Brett Nielson (2013). *La frontera como método o la multiplicación del trabajo*. Madrid: Prácticas Constituyentes.
- Mezzadra, Sandro (2015). "Multiplicação das fronteiras e práticas de mobilidade". *Remhu* XXIII (44): 11-30.
- Ministério da Justiça e Segurança Pública (2024a). *IV Plano Nacional de Enfrentamento ao Tráfico de Pessoas*. Brasília. Disponible en <<https://www.gov.br/mj/pt-br/assuntos/sua-protecao/trafico-de-pessoas/IV%20NETP/cartilhaivplanonacionaldeenfrentamentoaotraficodepessoas41.pdf>> (consulta: 28 de mayo de 2025).
- Ministério da Justiça e Segurança Pública (2024b). *Nota Técnica n.º 18/2024 Demig/Senajus/Mj*. Disponible en <<https://www.gov.br/mj/pt-br/assuntos/secretaria-nacional-de-justica-senajus/nota-tecnica-demig.pdf>> (consulta: 28 de mayo de 2025).

- Miranda, Bruno, Jana Sosa, y Daniela Fernández (2023). “Diferencia y espera: migrantes africanos y asiáticos en Tapachula, frontera sur de México”. *Diarios de Terruño* (15): 144-167.
- Observatório das Migrações (OBMigra) (2025). *Plataforma Datamigra*. Disponible en <<https://portaldeimigracao.mj.gov.br/pt/observatorio/2-sem-categoria/401421-conare>> (consulta: 28 de mayo de 2025).
- Organización Internacional para las Migraciones (OIM) (2024). *Plan de Acción para enfrentar el tráfico ilícito de migrantes*.
- Patarra, Neide Lopes, y Rosana Baeninger (2006). “Mobilidade espacial da população no Mercosul: metrópoles e fronteiras”. *Revista Brasileira de Ciências Sociais* 21 (60).
- Presidência da República do Brasil (2004). Decreto n.º 5.016, de 12 de março de 2004. Promulga o Protocolo Adicional à Convenção das Nações Unidas contra o Crime Organizado Transnacional, relativo ao combate ao tráfico de migrantes por via terrestre, marítima e aérea. Brasília. Disponible en <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/decreto/d5016.htm> (consulta: 28 de mayo de 2025).
- Presidência da República do Brasil (2017). Lei n.º 13.445, de 24 de maio de 2017. Brasília: Institui a Lei de Migração. Disponible en <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/lei/l13445.htm> (consulta: 28 de mayo de 2025).
- Ruseishvili, Svetlana, y Caio Fernandes (2022). “Brazilian migration regime and differential control of international mobility during COVID-19 pandemic”. *Revue Européenne des Migrations Internationales* 38 (1-2): 89-114.
- Salter, Mark (2007). “Governmentalities of an airport: heterotopia and confession”. *International Political Sociology* 1: 49-66.
- Sanches, Mariana (2015). “Candidatos a refúgio ficam no ‘limbo’ em sala de aeroporto”. *O Globo*, 21 de junio. Disponible en <<https://oglobo.globo.com/politica/candidatos-refugio-ficam-no-limbo-em-sala-de-aeroporto-16509800>> (consulta: 3 de marzo de 2026).
- Santos, Gislene (2014). “O lugar do Paraná no fluxo contemporâneo das migrações internacionais”. En *Direitos humanos e políticas públicas* coordinado, coordinado por E. F. Silva, A. P. Gediell, y S. Curitiba Trauczynski: Universidade Positivo.
- Santos, Milton (1996). *A natureza do espaço*. São Paulo: Hucitec.
- Sheller, Mimi (2018). *Mobility Justice: the Politics of Movement in an Age of Extremes*. Londres: Verso.
- Simone, AbdouMaliq (2004). “People as infrastructure: intersecting fragments in Johannesburg”. *Public Culture* 16 (3): 407-429.
- Tazzioli, Martina (2014). *Spaces of Governmentality: Autonomous Migration and the Arab Uprisings*. Londres: Rowman & Littlefield.
- Tazzioli, Martina (2019). “Governing migrant mobility through mobility”. *Environment and Planning C: Politics and Space*, 1-17.
- United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC) (2023). *The Scope of Transcontinental Migrant Smuggling from South Asia to North America*.
- Urry, John (2000). *Sociology beyond societies*. Nueva York: Routledge.
- Urry, John (2007). *Mobilities*. Cambridge: Polity Press.

- Walters, William, Charles Heller, y Lorenzo Pezzani (2022). "Introduction". En *Via-politics* editado por William Walters, Charles Heller y Lorenzo Pezzani, 1-34. Durham: Duke University Press.
- Xiang, Biao y Johan Lindquist (2014). "Migration infrastructure". *International Migration Review* 48 (1): 122-148.
- Zimmerman, Susan (2011). Reconsidering the problem of 'bogus' refugees with 'socio-economic motivations' for seeking asylum. *Mobilities* 6 (3): 335-352.
-

Caio Fernandes

Doctor en Geografía por la Universidad Federal de Río de Janeiro (UFRJ). Investigador posdoctoral en el Centro Brasileño de Análisis y Planificación (CEBRAP). Líneas de investigación: migración y fronteras, políticas migratorias, migración y espacio urbano. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8188-2302>. caiofernandesufpr@gmail.com.



Nota: Esta investigación fue financiada por la Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP), proceso 2023/07114-3.