

Aviones, aeropuertos, barcos: la viapolítica de corredores migratorios hacia Sudamérica

*Planes, airports, ships: the viapolitics
of migratory corridors to South America*

SOLEDAD ÁLVAREZ VELASCO

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

Resumen: Este artículo analiza cómo las infraestructuras de movilidad y espera —aviones, barcos, aeropuertos, puertos y rutas aéreas y marítimas— intervienen en las luchas de migrantes de Medio Oriente y África hacia Sudamérica y en la configuración de corredores sur-sur bajo el capitalismo neoliberal y regímenes fronterizos racializados. Combinando un análisis histórico con la reconstrucción de veinte trayectorias migrantes, examina el primer tránsito a Brasil y Ecuador a través de corredores transatlánticos. Retomando la perspectiva de *viapolitics*, argumenta que estas infraestructuras no son medios neutrales, sino terrenos sociotécnicos de disputa donde se ejercen controles, se despliegan resistencias y se extrae valor de la movilidad. Lejos de ser marginales, se inscriben en la economía política del neoliberalismo y cumplen una doble función: habilitan rutas de escape y, simultáneamente, producen endeudamiento y dependencia financiera. Así, configuran espacios clave de la lucha migrante y reafirman el Atlántico Sur como eje de conexión.

Palabras claves: infraestructuras, corredores migratorios, luchas migrantes, endeudamiento, Sudamérica, Atlántico Sur.

Abstract: This article analyses how infrastructures of mobility and waiting—aircraft, ships, airports, ports, and air and sea routes—shape the struggles of migrants from the Middle East and Africa heading to South America, as well as South-South migratory corridors under neoliberal capitalism and racialized border regimes. Combining historical analysis with the reconstruction of twenty migrant trajectories, it examines the initial transit to Brazil and Ecuador via transatlantic corridors. Drawing on the perspective of *viapolitics*, it argues that these infrastructures are not neutral means, but socio-technical terrains of contestation where controls are exercised, resistance unfolds, and value is extracted from mobility. Embedded in the political economy of neoliberalism, they enable escape while producing indebtedness and financial dependency. As such, they constitute key spaces of migrant struggle and reaffirm the South Atlantic as a critical connective node.

Keywords: infrastructure, migratory corridors, migrant struggles, indebtedness, South America, South Atlantic.

En 2015, Andrew,¹ de 48 años, periodista crítico de la dictadura de Robert Mugabe (1980-2017) en Zimbabwe, cruzó el Atlántico a bordo de un barco de carga. Tras ser encarcelado y recibir un ultimátum de muerte, huyó hasta Sudáfrica, desde donde viajó como polizone. Lo conocí en Quito en 2016. El cruce del Atlántico le dejó una indeleble impronta en su memoria: “No sé cuántos días estuve en el mar. Sé que lo vivido en ese *barco* me recordó a mis antepasados que fueron sacados de África [...]. Tampoco sé cómo resistí. ¿La fuerza que me daba recordar a mi padre? ¿La necesidad de huir de Zimbabwe? Fue eso más la ayuda de un trabajador del barco que compartía comida y conversaba conmigo [...]. En ese barco oscuro y frío sobreviví hasta que anclamos en tierra”.

Reconstruyendo su trayectoria, comprendí que el entramado puerto-barco-ruta marítima, lejos de ser un medio físico neutral de desplazamiento transatlántico, operó como un terreno de negociación y solidaridades efímeras inscritas en la lucha de Andrew como desplazado forzado. Su experiencia, además, se reinscribe en una geografía de violencia racializada y de resistencias de larga duración, heredada del brutal régimen esclavista. Algo similar ocurrió al reconstruir otras trayectorias de interlocutores de países africanos y de Medio Oriente, para los cuales, el entramado aeropuerto-avión-ruta aérea se convirtió en terrenos de disputa durante sus escapes forzados hacia Sudamérica.

Este artículo aborda una pregunta central: ¿cómo las infraestructuras de movilidad y de espera —puertos, aeropuertos, barcos, aviones, rutas aéreas y marítimas— intervienen en las luchas de migrantes de Medio Oriente y África hacia Sudamérica y en la configuración de corredores migratorios sur-sur dentro del capitalismo neoliberal y en regímenes fronterizos racializados? Para responderla, combino un análisis histórico con la reconstrucción de las trayectorias migratorias de veinte migrantes forzados que, en la segunda década del siglo **XXI**, se desplazaron desde países de Medio Oriente y África hacia Sudamérica. Centrándome en su primer tránsito a Brasil y Ecuador, exploro dos corredores migratorios: los transatlánticos aéreos y los marítimos.

1 Todos los nombres son seudónimos, como estrategia de protección.

Retomando la perspectiva de *viapolitics* de William Walters (2015), argumento que las infraestructuras aéreas y marítimas de los primeros tránsitos hacia Sudamérica no operan como medios físicos neutrales de transporte, sino como terrenos sociotécnicos y políticos de disputa, donde se ejercen controles, se despliegan resistencias y se extrae valor de la movilidad migrante. Lejos de ser marginales, estas infraestructuras se inscriben en la economía política del capitalismo neoliberal contemporáneo y en su régimen de frontera racializado, cumpliendo una doble funcionalidad: habilitan rutas de escape migrante (Papadopoulos *et al.*, 2008) y, simultáneamente, extraen valor mediante pagos que generan endeudamiento y dependencia financiera. Así, esas infraestructuras son terrenos clave de la lucha migrante donde movilidad, endeudamiento y control se imbrican.

Estos corredores aéreos y marítimos, además, se inscriben en el Atlántico Sur que, de acuerdo con el historiador brasileiro Luiz Felipe de Alencastro (2019), no es una periferia del Atlántico Norte, sino un nodo conector transcontinental crítico del sistema-mundo. Su dimensión infraestructural forma parte de una larga historia de circulación de personas, capital y mercancías, y de interdependencias entre África y Sudamérica, especialmente Brasil, atravesadas por relaciones de dominio imperial europeo y luego neocolonial estadounidense, y por formas de resistencia. Analizar los primeros tránsitos hacia Sudamérica revela que las luchas migrantes sur-sur no se despliegan en la periferia, sino a través de infraestructuras centrales de circulación neoliberal global, reforzando el rol del Atlántico Sur como conector histórico entre Medio Oriente, África y Sudamérica.

El periodo de análisis está marcado por la complejización del patrón migratorio sudamericano (Herrera y Gómez, 2022). Entre 2005 y 2020, América Latina registró el mayor incremento mundial de migrantes pasando de siete millones a 15 millones (OIM, 2023), un aumento que no se explica sólo por el éxodo venezolano —más de ocho millones de desplazados entre 1999 y 2025 (ACNUR, 2025)—, sino también por la llegada y la circulación de migrantes de otros países sudamericanos, del Caribe, de África y Asia, aunque en menor medida. Para muchos desplazados forzados, como Andrew, los primeros destinos fueron países como Brasil o Ecuador, cuyas legislaciones eran entonces más aperturistas y pro derechos de migrantes. Otros continuaron al norte o, al no hallar protección, reiniciaron

trayectorias, encadenando desplazamientos subsecuentes a destinos sudamericanos antes de ir al norte (Álvarez Velasco 2020, 2022a).

Comprender estas movilidades ha sido clave en los estudios migratorios y fronterizos críticos latinoamericanos (Domenech y Dias, 2020). La literatura ha mostrado cómo éstas moldean corredores migratorios al norte desde Sudamérica (Álvarez Velasco, 2022a; Navarro *et al.*, 2024), al Caribe (Miranda, 2021) y al sur (Álvarez Velasco, 2022b; Maffia y Zubrzycki, 2021), disputan regímenes fronterizos racializados (Domenech, 2021; Trabalón, 2024) y formas de gobernanza humanitaria (Moulin y Magalhães, 2021; Domenech, 2025), y cómo transforman espacios urbanos (Bonhomme, 2021; Zacca, 2022) y fronterizos (Stefoni *et al.*, 2023; Sarrut *et al.*, 2024), mientras se refuerzan dispositivos de control bajo la retórica permanente de la “crisis” (Domenech, 2025). Si bien las infraestructuras forman parte de estas dinámicas, con frecuencia han sido abordadas como medios físico-técnicos neutros por los que llegan o transitan, como contenedores de la movilidad. Una mirada que las conciba como terrenos sociotécnicos y políticos, con capas de historia insertas en el capitalismo, ha estado mayormente ausente. En tiempos recientes, Eduardo Domenech (2025) muestra cómo infraestructuras de movilidad y espera —piraguas, buses, carpas y estaciones de recepción de migrantes— participan en la circulación y contención de migrantes en los bordes del Darién, donde lo humanitario y lo militar se imbrican en una misma “operación logística” orientada a la eficiencia del tiempo y el espacio y a la extracción de valor de la movilidad migrante.

Este artículo contribuye a esa discusión *infraestructural* desde y sobre América Latina, ampliando además el foco de los estudios de tránsito migratorio en las Américas y desplazándolo a los tránsitos transcontinentales —el primer tránsito a Sudamérica— así como al papel constitutivo de las infraestructuras en las luchas migrantes sur-sur. Aunque en los últimos años ha habido un auge investigativo sobre tránsitos migratorios irregularizados por los corredores de las Américas, éstos se han centrado mayoritariamente en el tránsito dentro de Sudamérica y hacia Centroamérica (Álvarez Velasco, 2022a), con énfasis en población Latinoamericana, preponderantemente venezolana (Herrera y Cabezas, 2020; Gandini, 2024) y caribeña (Miranda, 2021; Liberona *et al.*, 2021; Trabalón, 2024) y, en menor medida, en migrantes africanos (Kron, 2011; Winters y Reifen, 2019; Navarro *et al.*, 2023;

Echeverri y Acevedo 2018; Álvarez Velasco, 2020; Maffia y Zubrzycki, 2021; Miranda, 2023). Si bien se menciona la presencia de migrantes de Medio Oriente, poco se profundiza en cómo estas poblaciones —junto con las africanas— transitaron hasta Sudamérica (Miranda *et al.*, 2023; Navarro *et al.*, 2024; Roa, 2022; Fernandes, 2025), y menos aún en el papel político de las infraestructuras en la configuración de corredores migratorios cuyas capas históricas se reactivan con luchas migrantes sur-sur. Este artículo contribuye al respecto y se organiza en cuatro partes.

Primero, presento una breve genealogía del giro infraestructural en las ciencias sociales y los estudios críticos de migración y fronteras. Luego, explico mi enfoque metodológico. En la tercera parte, analizo empíricamente los dos corredores migratorios. Concluyo reflexionando sobre cómo la imbricación entre luchas migrantes sur-sur e infraestructuras aéreas y marítimas en el Atlántico Sur configura un elemento central del tejido sociotécnico y político del capitalismo neoliberal contemporáneo.

GIRO INFRAESTRUCTURAL: BREVE GENEALOGÍA

El concepto de *viapolitics* de Walters (2015) deriva de una genealogía crítica del término *infraestructuras* en las ciencias sociales consolidada en la segunda década del siglo XXI. Esto no implica que antes no hubiera interés en el tema. Desde finales del siglo XIX, especialmente en la geografía humana, los medios de transporte han sido objeto de análisis. Paul Vidal de la Blache (1922), por ejemplo, destacó su papel en la transformación de los paisajes regionales y en la conexión entre personas, culturas y territorios. Sin embargo, estos se concebían como elementos neutrales y funcionales para el capitalismo, no como campos de poder. Este enfoque perduraría hasta las últimas décadas del siglo XX cuando surge el giro crítico *infraestructural*.

En el contexto del neoliberalismo, con su apertura fronteriza selectiva, expansión tecnológica y aumento de la desigualdad global (Castles, 2015), la geografía crítica marxista fue decisiva para desplazar la concepción de los medios de transporte como elementos técnico-neutrales y analizarlos en su papel histórico-político, sobrepuestos al desarrollo geográfico desigual. Así, puertos, aeropuertos, buques, trenes, camiones, buses y espacios de espera pasan a entenderse como parte de nodos históricos de acumulación

por desposesión y circulación, fijación y extracción de valor, recursos y vida (Harvey, 2006; Mezzadra y Neilson, 2013).

En este contexto, surge el uso crítico del término *infraestructuras*. Etimológicamente definido como “estructura desde abajo” (deChile.net, 2025), se utilizó inicialmente en estudios militares para designar obras civiles básicas —carreteras, puentes y puertos— destinadas al movimiento de tropas y materiales, ampliándose después para incluir las logísticas que sostienen las operaciones militares, como instalaciones, depósitos y sistemas de comunicación (Cowen, 2014). El giro infraestructural en las ciencias sociales vendría con los estudios de ciencia y tecnología, particularmente con Susan Leigh Star y Karen Ruhleder (1996), quienes entienden las infraestructuras no como elementos neutrales, sino como ensamblajes relacionales de usuarios, rutinas, instituciones y cuerpos inscritos en relaciones de poder. Así, se desplaza la noción de medios de transporte a la de infraestructura como ensamblajes políticos que reproducen poder, desigualdad y valor.

En esa genealogía el “giro a la movilidad” en las ciencias sociales (Sheller y Urry, 2006) ha sido central. Al concebir la dialéctica movilidad-inmovilidad como un proceso relacional, histórico, atravesado por disputas de poder y como una fuerza que transforma la producción social del espacio (Cresswell, 2006), éstas dejan de entenderse como meros contenedores físico-técnicos para pensarse en clave espacial y en relación constitutiva con cuerpos en (in)movilidad. Se suma la influencia de Bruno Latour (2009), con su énfasis en la relacionalidad humano-no humana, y la propuesta rizomática de Deleuze y Guattari (1987), que la concibe como ensamblajes sociotécnicos no lineales que habilitan movilidades, inmovilidades y reconfiguraciones del poder. Así, las infraestructuras se activan en relación con la praxis encarnada de la (in)movilidad, constituyéndose en terrenos de disputa atravesados por geometrías desiguales de poder (Massey, 2005). Desde esta perspectiva, las infraestructuras condensan capas de historia y son fundamentales en la (trans)formación espacial, incluida la formación de infraestructura social que la propia gente improvisa para sobrevivir en la desigualdad global (Larkin, 2013; Anand, 2018; Simone, 2018).

Inspirado por el giro a la movilidad, el aporte de William Walters (2008, 2015, 2016) contribuye notablemente al giro infraestructural en los estudios migratorios y fronterizos críticos. Walters (2015) sostiene que, aunque vehículos, caminos y rutas han estado presentes en los abordajes migratorios,

estos no han ocupado un lugar central en la teorización crítica, salvo excepciones (Mountz, 2010). Más bien, han sido conceptualizados como medios de locomoción, técnicos y neutros vaciados de contenido político.

Analizando el papel de barcos y aviones en las dinámicas migratorias, Walters propone la noción de *viapolitics*, “un concepto paraguas”, en sus palabras, para analizar la función política de las *vías* en el gobierno de las migraciones y la resistencia migrante (2015: 3). Él parte de la triple acepción del concepto de *vías* que remite a 1) lo que hay en medio; 2) los medios específicos de transporte y comunicación; 3) la raíz latina de *via* como ‘camino’, ‘ruta’, ‘modo/método’ o ‘conexión abstracta’, activada por trayectorias de (in)movilidad. Se inaugura así un análisis de las *vías* como ensamblaje de prácticas de movilidad, poder, resistencias, temporalidades y espacios. Este enfoque desplaza una mirada estática para centrarse en la relación de infraestructuras con tecnologías y cuerpos en (in)movilidad como parte activa de la capilaridad del gobierno de las migraciones, lo que configura un terreno sociotécnico y político de gobernanza y lucha migrante.

Esta propuesta analítica ha sido decisiva para repensar la vida política de las infraestructuras vinculadas con los regímenes fronterizos racializados del capitalismo neoliberal. Siguiendo esta línea, la producción académica se ha concentrado mayoritariamente en las dinámicas del Atlántico Norte: tránsitos, llegadas, detenciones, deportaciones y movilidades internas hacia y dentro de Europa, EUA y Canadá (Walters, Heller y Pezzani, 2021). Este énfasis geográfico ha relegado las dinámicas infraestructurales —y las capas históricas que éstas condensan— en otros espacios constitutivos del sistema-mundo, como en el Atlántico Sur. Este artículo es una contribución al respecto.

En trabajos previos he definido los corredores migratorios como espacios transnacionales heterogéneos, con capas de historicidad, configurados por la circulación de personas, capital, mercancías y tráfico ilícitos, y atravesados por regímenes y economías fronterizas donde lo legal y lo ilegal se entrelazan para sostener la movilidad en tránsito. Se trata de una espacialidad en continua (trans)formación, inscrita en las dinámicas del neoliberalismo producto de relaciones de poder en torno a la movilidad migrante (Álvarez Velasco, 2022a, 2022b). En esta conceptualización ha sido clave la noción de régimen fronterizo, retomada de Mezzadra y Neilson (2013), entendida como un conjunto de instituciones, prácticas e intervenciones superpuestas

de actores estatales, sociales, penales, humanitarios y militares; operaciones logísticas, e infraestructuras de movilidad y espera orientadas a regular la vida y el trabajo para garantizar la circulación del capital. Como señalan Tsianos y Karakayali (2010), las luchas de los migrantes no sólo están determinadas por estos regímenes, sino que también son motores centrales de su transformación, al desestabilizarlos y reconfigurarlos de manera constante.

Aunque la noción de regímenes fronterizos incorpora las infraestructuras, en mi conceptualización de los corredores migratorios no había profundizado en su función política activa. En lo que sigue, me inscribo en el giro infraestructural crítico para repensar los corredores aéreos y marítimos que, con capas históricas, en el presente reconfiguran el Atlántico Sur como parte de luchas migrantes sur-sur.

TRAYECTORIAS MIGRANTES COMO MÉTODO

Metodológicamente, aprehender la movilidad, las transformaciones históricas de los corredores migratorios y el papel político de las infraestructuras plantea desafíos. A lo largo de una década de investigación sobre los tránsitos migratorios en diversas fronteras de las Américas, la etnografía multisituada (Marcus, 1995) combinada con la metodología de las trayectorias migrantes (Schapendonk *et al.*, 2020), ha resultado especialmente fructífera. Este enfoque concibe la movilidad migrante como fragmentada, interrumpida, turbulenta y desplegada en diversas localidades y temporalidades, abarcando distintas fases y disputas espaciales. Propone seguir etnográficamente las trayectorias y reconstruirlas a partir de los saberes migrantes y su memoria viva. El material empírico que presento se basa en la rememoración de veinte trayectorias migratorias centradas en los primeros tránsitos a Sudamérica.

Entre 2016 y 2023, mientras conducía trabajo etnográfico multisituado en lugares estratégicos de espera temporal y cruce fronterizo en Ecuador —Quito y Tulcán, frontera con Colombia— y en Panamá —en localidades fronterizas en torno a la selva del Darién, Lajas Blancas y Metetí—, conocí a veinte adultos desplazados forzados, procedentes de Siria (cuatro), Irak (dos), Nigeria (cuatro), Sudán (cuatro), Zimbabue (uno), Camerún (tres) y Eritrea (dos), quienes habían transitado por vía aérea —y sólo en un caso

por vía marítima— los corredores que conectan Medio Oriente y África con Sudamérica.

Conocí en Quito (2016-2017) a los interlocutores sirios, iraquíes, sudaneses y eritreos, a tres nigerianos y al zimbabuense, cuando me desempeñaba como traductora voluntaria (español-inglés y francés-español) de la Unidad de Atención a la Movilidad Humana del Gobierno Provincial de Pichincha. En ese momento, todos residían en Quito. A otro nigeriano y a dos cameruneses los conocí posteriormente en lugares fronterizos de espera y gestión migratoria, en el medio de sus travesías a Estados Unidos (EUA) por el corredor migratorio Región Andina-Centroamérica; en 2016, a un camerunés, en el cruce fronterizo entre Tulcán e Ipiales, en la frontera colombo-ecuatoriana; y a otro nigeriano y otro camerunés, en 2023, en la Estación de Recepción Temporal Lajas Blancas, corregimiento ubicado a los pies del Darién panameño. Sólo uno de los interlocutores, de Camerún, fue contactado de manera digital en 2020 en el marco de mi participación como testiga experta de su caso de asilo en EUA, donde él ya residía.

De los veinte, cinco eran mujeres: una familia siria de tres, compuesta por madre, abuela e hija, y una mujer sudanesa que emigró en familia con su esposo, su hija y su hijo. Como ellas, otros viajaban en familia, mientras que algunos iban solos o habían partido con amigos —hermanos de vida que se acompañaron desde la salida a lo largo de toda la travesía—. El hecho de que la mayoría de los interlocutores fueran jóvenes, de entre 25 y 40 años, pertenecientes a las clases medias de sus países, con educación secundaria concluida y, en casi todos los casos educación superior y mayoritariamente autodefinidos como hombres, dialoga con un patrón de migración transcontinental, particularmente de países africanos y del Medio Oriente hacia Sudamérica (OIM, 2017; Freier *et al.*, 2023).

Con cada uno de ellos seguí el mismo protocolo. Tras presentarme como investigadora ecuatoriana, establecí gradualmente relaciones de confianza y reciprocidad. En Quito, este proceso fue más sencillo, pues mi rol como traductora facilitó un vínculo de confianza inmediato que derivó en múltiples encuentros presenciales. En ruta —en cruces entre Ecuador, Colombia o Panamá—, el carácter efímero de los encuentros exigía gestos inmediatos de reciprocidad para generar confianza —compartir datos para la conexión de internet, bebida o comida durante la espera— junto con mi

escucha atenta. Esto habilitó un nivel posterior de confianza y el mantenimiento del contacto digital.

Con todos sostuve múltiples conversaciones presenciales, digitales o combinadas, mediadas por mensajes y llamadas en redes sociales. Así, reconstruí sus trayectorias migratorias, incluido su primer tránsito a Sudamérica. La trazabilidad de éstas me permitió constatar que, si bien son trayectorias singulares, presentan puntos de convergencia analíticamente relevantes. Identificar esos puntos comunes ha sido la vía metodológica para explicar sus partidas forzadas, el rol de la deuda y el rol político de las infraestructuras de movilidad y de espera, en línea con la noción de *via-politics*. Los testimonios han sido anonimizados y la información revelada, cuidadosamente filtrada para proteger a los veinte interlocutores.

DESDE EL MEDIO ORIENTE Y ÁFRICA A SUDAMÉRICA

Las veinte trayectorias convergen en un primer punto: se detonaron como escapes forzados de países de origen convertidos en epicentros de violencia y riesgo de muerte. Guerras civiles en Siria e Irak, dictadura en Zimbabue, recrudecimiento de conflictos étnicos y religiosos, y persecución política en Nigeria, Camerún, Sudán y Eritrea. Ninguno hubiese querido emigrar: para todos, esa partida abrupta fue su primera salida del país y su primer cruce transatlántico.

A esos puntos de convergencia se suma otro: aunque países europeos figuran entre los principales destinos de sus diásporas, ninguno de los veinte buscó llegar a ellos (OIM, 2023). La pedagogía de la necropolítica de la frontera europea externalizada (Mbembe, 2020) y el cúmulo de muertes en el Mediterráneo redireccionaron su ruta al sur. Como me explicó Mustafa, un sudanés de 34 años, esto lo hacían “con tal de no ser tragados por ese mar [el Mediterráneo]”. Ese desvío constituye una forma de contestar la política letal de los regímenes fronterizos racistas europeos, evidenciando la imbricación del régimen fronterizo del norte con el del sur (Heller *et al.*, 2023).

Los veinte estaban en riesgo de muerte. Sus relatos evidenciaban la urgencia de organizar y ejecutar un plan de salvación. En todos los casos, sus salidas fueron caóticas y precipitadas. Decidir adónde ir fue un ejercicio colectivo, sostenido por familiares, amigos y conocidos en redes sociales —Skype, Facebook, WhatsApp y TikTok—, quienes compartieron

información clave. Esa densa red organizativa de afectos, en presencia y en digital —sus “comunes móviles” (Papadopoulos y Tsianos, 2013)— fue decisiva en su viaje al sur.

En sus mapas iniciales, Brasil y Ecuador —los países hacia donde se embarcaron— eran apenas conocidos. Pero, vía redes sociales y *googleando*, se familiarizaron con ambos destinos, que se volvieron atractivos por su potencial económico —Brasil, la mayor economía latinoamericana, y Ecuador, dolarizado—, la presencia incipiente de compatriotas y, sobre todo, el aperturismo migratorio. Al momento de su partida, ninguno exigía un visado de ingreso a sus nacionalidades y garantizaban el derecho al refugio, la no criminalización y el trato igualitario para migrantes y nacionales (Herrera y Gómez, 2022; Villarreal y Montenegro, 2025). Aún no era evidente el “giro punitivo” selectivo y racista a escala regional (Domenech, 2017), que posteriormente llevaría, incluso a Ecuador y Brasil, a reimponer visados. En ese contexto, estos constituían una posibilidad real de escape.

Esa salida implicaba una *vía*, en el sentido de Walters (2015): definir un vehículo, un camino y encarnar una trayectoria ante la (in)movilidad. Es aquí donde empiezan a inscribirse las luchas migrantes en la dimensión infraestructural como terreno sociotécnico, político y financiero.

Para las veinte personas, llegar a Brasil y Ecuador no fue sencillo. A la distancia y el alto costo del viaje se sumaron los esquemas de visado impuestos por la geopolítica del control externalizado de la Unión Europea y EUA, que erigen muros inmateriales y restringen la movilidad de migrantes del sur global. Por ejemplo, transitar por aeropuertos como Barajas o Schiphol —nodos clave en rutas transcontinentales directas a destinos como Ecuador— implica visados de tránsito y costos inalcanzables para quienes huyen de la guerra. De ahí que trazar rutas aéreas multiciudad vía *hubs* en Asia y África, libres de visado, resultara clave en sus desplazamientos.

Googleando y vía redes sociales fueron trazando sus itinerarios. Quienes huían de Siria e Irak viajarían por tierra hasta Turquía, y desde Estambul volarían a São Paulo para conectar vía Lima con Quito. Quienes partirían de Camerún volarían desde la capital, Yaundé, a Addis Abeba, Etiopía, y de allí a São Paulo; algunos se quedarían allí, mientras que otros continuarían en ruta aérea a Quito vía Lima. Desde Nigeria, unos volarían a Addis Abeba y luego a São Paulo; otros, a Estambul y de allí a São Paulo; y algunos continuarían después a Lima y Quito. Quienes salían de Eritrea

despegarían desde la capital, Asmara, hacia Dubái y luego a São Paulo, antes de continuar hacia Ecuador. Quienes partían de Sudán volarían desde Jartum, la capital, hasta Estambul, luego a São Paulo y, vía Lima, aterrizarían en Quito. Y Andrew —a quien introduje antes—, quien salía de Zimbabue, cruzaría primero por tierra a Sudáfrica para luego seguir la ruta marítima a Sudamérica.

En las rutas de escape aéreo, las empresas de aviación privadas —Turkish Airlines, Ethiopian Airlines, Emirates y Latam— operarían esos vuelos, siendo el aeropuerto de São Paulo-Guarulhos la principal puerta de entrada sudamericana. Serían travesías aéreas de no menos de quince horas y con conexiones nocturnas y largas esperas en aeropuertos de enlace. Estas rutas les costarían, en promedio, entre 1 800 y 4 500 dólares,² siendo este último el precio más alto. A esto se suma el dinero extra que todos dijeron llevar para costear el trayecto y la instalación en Ecuador y en Brasil. En la ruta marítima, en cambio, un buque transatlántico de carga sería la vía de escape de Andrew, y viajar como polizone implicaría pagar tres mil dólares, además del dinero extra para instalarse.

ENDEUDARSE PARA ESCAPAR

Es aquí donde la deuda adquiere un papel preponderante como habilitador material de sus vías de escape y como garante del acceso a la infraestructura aérea y marítima transcontinental.

Los veinte se endeudaron, ya sea directamente o a través de sus familias. Por ejemplo, Osama, un iraquí de 36 años, obtuvo dinero porque su abuelo solicitó un préstamo a un prestamista informal en Bagdad. Fue el padre de William, un nigeriano de 22 años, quien accedió a un crédito de un banco local, mientras que Mustafa, un sudanés de 34 años, se endeudó con su primo que ya residía en EUA. Como ellos, los otros 16 recurrieron a bancos, cooperativas, prestamistas locales informales y redes familiares. Esos arreglos financieros, formales o informales, les exigían cuotas de pago con intereses, so pena de represalias contra sus familiares garantes

² Montos correspondientes a valores aproximados en dólares estadounidenses para boletos adquiridos entre 2016 y 2023.

—quienes habían puesto como garantía terrenos, viviendas, joyas o artículos de valor— o del incremento de los intereses.

La deuda inicial se convirtió en un elemento estructurante de su movilidad. Endeudarse les permitió acceder a las infraestructuras aéreas y marítimas que los llevarían a Sudamérica, como analizo después. La deuda, además, reconfiguraría las presiones financieras y temporales que condicionan sus proyectos migratorios y vitales a largo plazo. Pagarla —o, más adelante, volver a endeudarse para seguir transitando por Sudamérica a otros destinos como EUA— se tornaría así en un *modus vivendi* complejo y sofocante, que los encadenó al multiempleo y a la superexplotación en los primeros destinos sudamericanos.

Dado que el primer tránsito hacia Sudamérica es el foco del artículo, excede sus límites detallar cómo el endeudamiento inicial determinó sus trayectorias posteriores. Basta traer a colación, como caso ilustrativo, el relato de Osama: “Yo no iba a meter en problemas a mi abuelo, tengo un compromiso con él de pagar la deuda [...]. Por eso trabajo en Faraón 1 [restaurante] en la cocina y de mesero, y vendo ropa en mercados. Con lo que queda sobrevivo”. Como él, los demás describieron cómo pagar las cuotas iniciales de la deuda y asegurar su propia sobrevivencia se convirtió en un peso emocional, moral y financiero. Independientemente de su estatus migratorio, recurrieron a múltiples empleos en economías informales de São Paulo y Quito —marcadas por explotación y racismo (Abobacar, 2025; Reiffen, 2019; Moscoso, 2016; Echeverri *et al.*, 2018). Como meseros, cocineros, limpiadores, vendedores ambulantes, trabajadores de la construcción y cargadores en mercados reunían el monto mínimo de pago de la deuda y lo enviaban por Western Union o MoneyGram para saldarla.

Así, la infraestructura financiera de la deuda extrae valor del trabajo como forma de gobierno, tal como lo explican Verónica Gago y Luci Cavallero (2025) en un análisis extensible al ámbito migratorio y a los casos aquí examinados. La deuda se superpone en las infraestructuras de movilidad y espera: primero viene el endeudamiento y luego el acceso a esas vías politizadas de movilidad y control. Por eso, infraestructuras aéreas y marítimas están cubiertas por una pátina de deuda: sin ese endeudamiento inicial no hay acceso ni escape posible a la violencia de origen, pues esa salida —circunvalando un mundo amurallado por visas selectivas— implica un costo elevado. La deuda, efecto indirecto de la violencia en su origen y

del régimen fronterizo, es también, de forma paradójica, condición habilitante de escape, aunque a un costo perpetuo. Desde esta lente, sus luchas migrantes —en el tránsito hacia Sudamérica— quedan atravesadas por la deuda, que articula infraestructuras de movilidad y capital financiero como parte de un circuito de extracción de valor y disputa migrante central al neoliberalismo contemporáneo.

Hasta aquí, los veinte interlocutores comparten puntos en sus historias de salida. El giro se producirá cuando se materialice la movilidad hacia Sudamérica mediante los corredores aéreos o marítimos. Analicemos primero las travesías aéreas.

CORREDORES AÉREOS AL SUR

Endeudados, los 19 que viajaron por vía aérea lo hicieron con pasaporte en mano, la única forma de acceder a vuelos transcontinentales relativamente más seguros. Aunque encarnar esa partida implicó, no obstante, enfrentar la coreografía del control de los regímenes fronterizos en rutas aéreas, y para ello sus “comunes móviles” volvieron a ser clave: el conocimiento migrante compartido en redes los alertó sobre posibles interrogatorios o retenciones y sobre cómo responder. Así, desplegaron una “performatividad migrante” (Brigden, 2018): saber qué y cómo responder, e incluso cómo vestirse para atravesar esos controles, sobre todo en los aeropuertos como turistas, y garantizar su escape.

En sus relatos, describieron la ruta de salida como una secuencia de microbatallas en las que distintos actores ejercían control. Los sirios e iraquíes partieron por tierra —en buses, taxis y camiones— para ingresar a Turquía y llegar al aeropuerto de Estambul. Enfrentaron controles terrestres con agentes migratorios y militares, interrogatorios extensos, inspecciones arbitrarias y pagos a escondidas para cruzar; prácticas que no hicieron distinción de género ni de edad. A esto se sumaron controles en el aeropuerto de Estambul a cargo de personal de aerolíneas. Los 19 relataron experiencias similares: filtros de control migratorio en manos de ese personal. Por ejemplo, Ibrahim, de treinta años, de Eritrea, dijo que en el *counter* de Emirates lo interrogaron insistentemente y lo miraron con sospecha cuando dijo que iba de turista a Ecuador vía São Paulo. Algo similar

le sucedió a Bruno, de 38 años, de Camerún, quien sólo tras un jaloneo de preguntas con la agente de Ethiopian Airlines obtuvo su pase para abordar.

Militares, agentes fronterizos, personal de aerolíneas, entre otros, son parte de los regímenes fronterizos racistas frente a los cuales migrantes despliegan batallas —imperceptibles para quienes no las encarnan— como parte de la micropolítica de sus luchas. En este caso, los 19 tenían que pasar ese filtro aeroportuario fingiendo ser turistas en ruta a Ecuador o Brasil, donde sólo a la llegada iniciarían el proceso de solicitud de asilo. Así, los aeropuertos en sus primeros tránsitos dejaron de ser meras infraestructuras neutrales y se convirtieron en terrenos sociotécnicos y políticos donde desplegaron estrategias para sortear interrogatorios y la mirada sospechosa y racista del control, y para sostener su escape.

En la política de sus vías, cuatro aeropuertos fueron clave: Estambul, Addis Abeba, Dubái y São Paulo-Guarulhos. Aunque en las trayectorias de sirios, iraquíes, sudaneses, eritreos y nigerianos, el aeropuerto de Lima también estuvo presente, éste funcionó como nodo de tránsito de corta duración antes del arribo a Quito desde São Paulo. De acuerdo con el *World Airport Traffic Report* (2024) del Airports Council International, los cuatro primeros aeropuertos figuran entre los conectores globales más dinámicos, con vuelos directos a más de doscientos destinos internacionales. Se trata de nodos logísticos en la circulación global de pasajeros y carga (Graham, 2012) que, simultáneamente, desempeñan un rol estratégico en las luchas migrantes, pues operan tanto como infraestructuras de movilidad como dispositivos anticipados de control, filtrado y selección migratoria, convirtiéndose así en espacios de disputa.

Además, esas infraestructuras aéreas —en particular las salas de espera y los aviones— fueron resignificadas por los 19. En sus relatos, todos dieron cuenta de que, durante las horas de espera, aprovecharon el wifi gratis en los aeropuertos para conectarse con sus afectos. Las salas de espera se convirtieron en lugares de conexión digital, de descarga emocional y afectiva y de strategización de la ruta que seguía. “En la sala de espera me conecté con mi familia por Skype para contarles cómo iba la ruta y que me dieran fuerzas”, dijo Abeer, una siria de 38 años. “Mientras esperaba, me conecté con mi hermano, que estaba en Brasil, por WhatsApp para tener más información de quién me esperaría”, explicó William, un nigeriano de 22 años.

Las salas de espera también fueron lugares de encuentro con otros migrantes. Eso experimentó Ahmed, de 31 años, de Nigeria, en ruta, en el aeropuerto de Estambul. En sus palabras: “ahí conocí a otros nigerianos que salían a Brasil y a uno que iba a Ecuador, y eso fue un alivio porque empezamos a conversar”. Los otros también describían los encuentros en la espera como momentos estratégicos para encontrar cómplices en ruta y generar conexiones, solidaridades y confianzas —aunque efímeras— claves en su travesía.

Así como las salas de espera fueron resignificadas, lo mismo sucedió con los aviones. Atravesando la ruta transcontinental, ellos no sólo eran transportados pasivamente, su tiempo en el aire no fue un tiempo muerto: entremezclados con otros pasajeros iban inmersos en revisar la información compartida en redes por otros migrantes sobre los controles a la llegada y conexiones aéreas previstas; se iban preparando. Allí, por ejemplo, un iraquí de 27 años, quien emigró con su amigo Osama, contaba que en el avión sacó una libreta con apuntes de lo que tenían que hacer y responder si llegaban a ser interrogados en Quito. Los otros describieron situaciones parecidas, en las que esa preparación se entremezclaba con ansiedad. El avión era el vehículo donde se materializaba su ruta de escape y, al aterrizar, enfrentarían inmediatamente otro régimen fronterizo, el de Sudamérica, para empezar una nueva vida como desplazados forzados. Por eso, el tiempo en el aire fue para muchos un tiempo emocionalmente cargado ante lo que vendría.

Y así fue. Al aterrizar en el aeropuerto de São Paulo-Guarulhos, la puerta de entrada a Sudamérica, todos atravesaron el control fronterizo para entrar a Brasil o conectar con vuelos a Ecuador. Como analizan Caio Fernández *et al.* (2024), el São Paulo-Guarulhos no es sólo un nodo de logística de carga y pasajeros globales; es un filtro de solicitantes de asilo del sur global. Inserto en el complejo entramado de la geopolítica de control a la movilidad migrante en los sistemas sur-sur, donde opera la externalización del control de EUA, allí se decide quién es un solicitante “deseable” y quién no y, por tanto, quién entra a Brasil, toma rutas de conexión y a quién, en cambio, se le niega la entrada y se le devuelve por sospecha de falsos asilo o potencial tránsito al norte. Entrar implica, para quienes quedan bajo sospecha de la mirada racista estatal, batallar en un *ring* de preguntas y respuestas con agentes migratorios. La experiencia del nigeriano William es ilustrativa.

En 2022, él aterrizó en São Paulo-Guarulhos. Para entonces, su nacionalidad aún no requería visado de entrada a Brasil. Al llegar al control migratorio, William presentó su pasaporte y fue interrogado por un primer agente fronterizo brasileiro; luego, por otro, quien lo condujo a una sala de segunda inspección. Para su sorpresa, ahí se encontró con migrantes de países africanos y del sudeste asiático. Ésa es la llamada “sala de inadmitidos”, que, como explican Caio Fernández *et al.* (2024), es un espacio del aeropuerto donde se concentra a migrantes de países como India, China, Nigeria, Ghana o Pakistán, a quienes se les ha negado la entrada o se los retiene por horas mientras son procesados por el Comitê Nacional para los Refugiados (Conare). Esa segunda inspección —y, en particular, la negativa de sus ingresos— ha sido interpretada por analistas críticas, como Rosana Baeninger (2025), como un giro en la política aperturista brasileña que, moldeada por los efectos racializados de la externalización del control de EUA, convierte a Brasil en un “país tapón”, en sus palabras, para contender a migrantes “no deseados” del sur global bajo la presunción de que usen a Brasil como escala al norte (Fernández *et al.*, 2024; Cintra y Nabuco, 2025).

William estuvo retenido en la sala de inadmitidos durante horas. Tras varios interrogatorios, fue finalmente admitido en Brasil. El resto fue retenido en Quito. A su llegada, los sirios, iraquíes, nigerianos, cameruneses y eritreos también debieron desplegar microbatallas en el aeropuerto Mariscal Sucre. La mirada sospechosa y racista de los agentes ecuatorianos los confinó a largos interrogatorios, una dinámica documentada en investigaciones sobre cómo el control aeroportuario racista ha derivado en inadmisiones (Álvarez Velasco, 2021; Ceja y Ramírez, 2022). En su caso, sin embargo, insistir en las causas de su persecución y la urgencia de solicitar refugio permitió su admisión. Así como William ingresó en Brasil, los demás ingresaron en Ecuador, mostrando cómo los aeropuertos fueron terrenos sociotécnicos y políticos donde se libró parte de su lucha migrante.

Hasta aquí he analizado cómo los entramados infraestructurales aéreos —donde las tres acepciones de las vías y sus políticas, camino-vehículo-traectoria móvil— forman parte de las luchas de estos veinte desplazados forzados. La reconstrucción de sus travesías muestra una capilaridad infraestructural donde lo físico, lo técnico, lo social, lo político y lo financiero, por medio de la deuda, se imbrican. Esa capilaridad infraestructural *viva* es

la que da forma a los corredores migratorios aéreos e interconecta Medio Oriente, África y Sudamérica por el Atlántico Sur.

Ahora bien, esos corredores no siempre han existido como tales. Las infraestructuras que los componen cargan historias. Andreas Greiner (2022) señala que, en la historia global de la aviación, durante las décadas de 1920 y 1930, esta tecnología de transporte de masas —pasajeros y carga— apenas se iniciaba, en contraste con los siglos de desarrollo del transporte terrestre y marítimo. Aunque desde la segunda década del siglo xx ya existían conexiones aéreas entre Medio Oriente, África y Sudamérica, estaban limitadas al transporte diplomático, postal y de carga, no al uso sistemático en travesías migrantes como hoy. Hasta la década de 1990 no existían rutas directas y estables, y Europa operaba como *hub* obligatorio entre esas regiones (Lipovich, 2014).

La expansión de rutas aéreas comerciales sur-sur se aceleró con la liberalización comercial en el giro neoliberal y el crecimiento de aerolíneas del Golfo a inicios del siglo xxi (Williams y O'Connell, 2012). Sólo entonces compañías como Emirates, Turkish Airlines y Ethiopian Airlines establecieron rutas directas entre África, Medio Oriente y América Latina acelerando la conectividad y uso masivo (Al Thani, 2022). Sumado al aperturismo migratorio de Brasil —principal puerta de entrada aérea a Sudamérica— y el cierre progresivo de Europa, esto explica la orientación de desplazados forzados hacia la región. De esta manera, estos corredores aéreos tomaron forma en la segunda década del siglo xxi, desempeñando un papel infraestructural clave en el Atlántico Sur.

Aunque corredores aéreos transatlánticos han abierto posibilidades de desplazamiento, son contingentes a cambios políticos. Si bien Brasil ha mantenido políticas aperturistas —sin exigencia de visado y prorefugio— que estimularon la llegada de migrantes, la presión desde EUA y factores internos derivaron recientemente en un giro represivo: a mayo de 2025, más de sesenta países, mayoritariamente del sur global, requieren visado (RNE Brasil, 2025). Estos cambios confirman que los corredores migratorios son ensamblajes infraestructurales inestables, sensibles a tensiones geopolíticas y regulatorias, y abren una agenda sobre cómo las nuevas exigencias de visado reconfigurarán las rutas migrantes y el papel infraestructural.

CORREDORES MARÍTIMOS AL SUR

Entre las veinte trayectorias, la experiencia de Andrew muestra una dimensión poco explorada: el entramado infraestructural de corredores marítimos que conectan África con Sudamérica por el Atlántico Sur.

Andrew partió de Sudáfrica no con la intención de llegar a Sudamérica: fue engañado. Desde las primeras negociaciones con el enganchador en el puerto —quien lo conectaría con el traficante al que debía pagar para ir como polizón—, Andrew creía estar negociando y pagando por una ruta marítima que lo llevaría de Sudáfrica a EUA. En medio de la premura por escapar, no se informó sobre los engaños que, en muchos casos, marcan las experiencias de polizontes (Mawani, 2022). Y su historia es ejemplificadora.

Andrew partió imaginando llegar a un puerto estadounidense y arribó a otro, kilómetros más lejos en Sudamérica. Aunque la gran mayoría de los migrantes de África y Medio Oriente llega por vía aérea, existen casos como el suyo. Documentados mayoritariamente por investigación periodística (Aljazeera, 2014; Mata, 2016; The Guardian, 2018) y apenas académica (Roa, 2022; Fernandes, 2025), estos trabajos muestran que, ante el cierre europeo y la necesidad de encontrar destinos alternativos, algunos migrantes africanos pagan para atravesar el mar.

La experiencia de Andrew muestra que el entramado puerto-barco-trayectoria marítima está atravesado por disputas y resistencias que convierten la infraestructura marítima en terreno sociotécnico, parte de la lucha de los pocos migrantes que cruzan el Atlántico Sur. Él también partió endeudado —tras pedir un préstamo a un colega cercano— y, con ese dinero, accedió a la ruta marítima, enfrentándose a un régimen fronterizo distinto. A diferencia de quienes atravesaron rutas aéreas controladas por actores estatales y privados legales, Andrew ingresó al terreno de lo paraestatal: lo que ocurre en altamar queda fuera de cualquier jurisdicción nacional (Walters, 2008; Senu, 2022). Allí negoció y pagó a enganchadores en el puerto y a intermediarios que controlan la travesía de los polizontes. Cada transacción estuvo teñida de violencia y amenazas, y durante el cruce libró una batalla interna consigo mismo para sobrevivir.

Andrew contaba que desde que abordó el barco y lo ubicaron entre *containers*, no dejó de pensar en sus ancestros: personas africanas esclavizadas que cruzaron el Atlántico. A diferencia de las travesías de los otros 19 interlocutores, la suya posee una historicidad que se remonta al siglo

xvi, cuando, en el marco de la expansión colonial, rutas marítimas transatlánticas conectaron África con Sudamérica como parte nodal de la brutal economía del tráfico esclavista.

El “pasaje del medio”, como se conoce a esa espeluznante movilidad forzada, fue experimentado por millones de africanos traficados en grandes buques en condiciones infrahumanas, convirtiéndose en un pilar del capitalismo racial durante la época de expansión imperial europea (Hartman 2008; Mbeme, 2020). Según la base de datos del proyecto Slave Voyage (2025), entre los siglos xvi y xix se registraron unos 35 mil viajes transatlánticos que forzaron el traslado de alrededor de 12.5 millones de africanos vía el Atlántico Norte y Sur. De ellos, aproximadamente 10.7 millones sobrevivieron y llegaron a las Américas, siendo Brasil el principal receptor. Esta interconexión, basada en la extracción de vidas esclavizadas negras, define la primera de las “tres eras del Atlántico Sur”, identificadas por Alencastro (2019): la era esclavista e imperial, marcada por el dominio, la violencia y la resistencia en el espacio marítimo, conectando África y Sudamérica vía Brasil, cuya impronta aún se resiente.

Estudiosos de la esclavitud, cautelosos ante la escasez de archivos y sin minimizar el terror de la travesía, han identificado formas de resistencia a bordo de los barcos esclavistas —desde revueltas y huelgas de hambre hasta prácticas más silenciosas como cánticos, cuidados, miradas, rezos, susurros silencios e imaginaciones— que permitieron sostener la vida siempre bajo la brutal coacción (Christopher *et al.*, 2007; Smallwood, 2007). Con las debidas distancias, algo de esa resistencia marcó la travesía de Andrew.

Además de lo deshumanizante de la experiencia, el barco se convirtió, como él dijo, en un “lugar donde resistí”. Recordó no haber sentido nunca tanto miedo, asco y terror entremezclados. Pasó semanas sin bañarse, usando una bolsa para sus necesidades, comiendo lo mínimo y racionando el agua para no morir de deshidratación y soledad. En medio del despojo, encontró fuerza en las enseñanzas de su padre y en el recuerdo de Zimbabue resistiendo la dictadura, así como en la imaginación de una nueva vida como periodista. La solidaridad del trabajador del barco le ofreció un atisbo de esperanza adicional. Esos gestos, sumados a su inquebrantable fortaleza interna, le permitieron llegar a Sudamérica.

La travesía de Andrew evidencia otra vez la capilaridad infraestructural donde el barco, la ruta marítima y su trayectoria de inmovilidad tempo-

ral en la movilidad por el Atlántico Sur son terreno sociotécnico, político y financiero. Endeudado y viajando entre contenedores, su historia se entremezcla con las rutas que siguen las mercancías que cruzan los circuitos globales transatlánticos. Circunvalando controles estatales y confrontando controles paraestatales, el buque de carga transatlántico fue reutilizado por Andrew convirtiéndose en su vehículo de escape.

Tras la prohibición del tráfico transatlántico de esclavos a finales del siglo XIX, esa travesía declinó. En la segunda década del siglo XXI, son las experiencias como las de Andrew —por escasas que sean— las que siguen moldeando los corredores marítimos conectando a África con Sudamérica. Comprender lo que ocurre en los barcos en alta mar y las vidas de los polizontes —como advierte Amaha Senu (2022)— es una tarea analítica pendiente, pues esas historias suelen perderse entre el sensacionalismo periodístico y nuestras limitaciones investigativas. ¿Cuántas historias como las de Andrew se nos habrán escapado? Leídos como archivos, estos corredores marítimos condensan capas de historia donde las ecologías marinas, los legados imperiales, la necropolítica del racismo colonial, las infraestructuras marítimas, los cuerpos y los objetos *en* movimiento —trabajadores de barcos, pasajeros (incluyendo desplazados forzados) y cargas— se imbrican y reverberan en las dinámicas contemporáneas de movilidad y control.

CONCLUSIONES

Este artículo muestra que, en el primer tránsito hacia Sudamérica, aeropuertos, aviones, rutas aéreas, puertos, barcos y rutas marítimas participan en las luchas de migrantes de Medio Oriente y África, no como medios neutros, sino como entramados donde dimensiones físicas, técnicas, políticas, sociales, financieras y digitales se imbrican en la disputa por el control de la movilidad y la resistencia migrante.

La reconstrucción de las trayectorias migrantes es clave para analizar la vida política infraestructural en ese primer tránsito. Aunque se trate de casos individuales, revelan convergencias que amplifican experiencias compartidas por otros desplazados forzados transcontinentales en Sudamérica. Articulada con una mirada histórica, esta perspectiva capta la densidad política de los corredores aéreos y marítimos en transformación, atravesados por capas de expansión capitalista, colonial, racialización y organización

desigual de la movilidad. Su historicidad es central para explicar los corredores que conectan Medio Oriente, África y Sudamérica, y la función crítica del Atlántico Sur en el sistema-mundo.

Las infraestructuras de movilidad y espera son terrenos sociotécnicos, políticos y financieros que estructuran las rutas de escape migrante. Este trabajo evidencia la centralidad de la deuda o, en otros términos, cómo la infraestructura financiera opera como una tecnología de extracción de valor encadenada a la movilidad futura. Sin endeudamiento no hay acceso a estas infraestructuras; los corredores migratorios quedan, por tanto, estructurados por formas de extracción financiera que moldean la movilidad migrante.

Pensar los corredores migratorios desde la *viapolítica* permite comprender la espacialidad de la globalización neoliberal contemporánea, mostrando cómo las operaciones infraestructurales sostienen su producción y multiplican procesos de fronterización orientados a disciplinar la movilidad y las vidas laborales. A contrapelo, las luchas migrantes en sus primeros tránsitos hacia Sudamérica ocurren en el corazón de las infraestructuras y circuitos financieros contemporáneos. Los casos analizados ejemplifican cientos de otras experiencias de desplazados a través de nodos globales de movilidad —aeropuertos, aerolíneas comerciales de uso masivo, puertos y barcos de carga— por donde circulan capitales, mercancías y personas que sostienen la acumulación global. Lejos de ser periféricas, estas luchas, moldeando el histórico Atlántico Sur en el presente, son constitutivas del capitalismo neoliberal y tensionan sus regímenes de frontera.

En América Latina se viene reflexionando críticamente sobre las infraestructuras en la ecología política, la geografía crítica y la antropología del Estado, analizando carreteras, puertos y otras vías como dispositivos del extractivismo y la lucha territorial (Svampa, 2021; Wilson y Bayón, 2017). Sin embargo, esas contribuciones no han incluido necesariamente las luchas migrantes y los regímenes fronterizos que también moldean esos mismos territorios extractivos e infraestructuras. Articular ambos análisis desde el giro infraestructural crítico es una agenda académica y política pendiente —y urgente— en un contexto de derechización regional que intensifica el extractivismo, refuerza el control fronterizo y pretender arrasar con las vidas migrantes en lucha.

BIBLIOGRAFÍA

- Abobacar Mumade, Ali (2025). “O papel do comércio informal na integração social do imigrante em São Paulo: o caso dos vendedores ambulantes africanos no Largo da Concórdia”. Tesis doctoral. São Paulo: Universidad de São Paulo.
- Airports Council International World (2024). *Annual World Airport Traffic Report 2024*. Montreal: ACI World. Disponible en <<https://store.aci.aero/product/annual-world-airport-traffic-report-2024/>> (consulta: 10 de diciembre de 2025).
- Alencastro, Luiz Felipe, de (2019). “As três eras do Atlântico Sul”. *Revista USP* 123: 13-28.
- Al Thani, Hamad (2022). “A century of the global airline industry and the emergence of the Gulf’s super connectors”. *Journal of Air Transport Studies* 13 (1): 21-35.
- Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR) (2025). “Situación de Venezuela”. Disponible en <<https://www.acnur.org/emergencias/situacion-de-venezuela>> (consulta: 10 de diciembre de 2025).
- Álvarez Velasco, Soledad (2020). “From Ecuador to elsewhere: the (re)configuration of a transit Country”. *Migration and Society* 3 (1): 34-50. Disponible en <<https://doi.org/10.3167/arms.2020.111403>>.
- Álvarez Velasco, Soledad (2022a). “Between hostility and solidarity: the production of the Andean Region-Southern Cone transit migratory corridor”. En *Migration in South America*, IMISCOE Research Series, editado por Gioconda Herrera y Carmen Gómez, 51-75. Cham: Springer. Disponible en <https://doi.org/10.1007/978-3-031-11061-0_3>.
- Álvarez Velasco, Soledad (2022b). “En búsqueda de un lugar: tránsitos irregularizados por las Américas”. En *Movilidades, control fronterizo y luchas migrantes*, coordinado por Liliana Rivera Sánchez, Gioconda Herrera y Eduardo Domenech, 77-111. México: Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales/Siglo XXI.
- Álvarez Velasco, Soledad, y Nanette Liberona Concha (2025). “Irregularized transits to the South: a social force in the cross-border spatial dispute in South America”. *The Journal of Latin American and Caribbean Anthropology* 30 (2): e70008. Disponible en <<https://doi.org/10.1111/jlca.70008>>.
- Anand, Nikhil, Akhil Gupta, y Hannah Appel (eds.) (2018). *The Promise of Infrastructure*. Durham: Duke University Press.
- Baeninger, Rosana (2025). “Brasil virou ‘país-tampão’, diz pesquisadora sobre crise migratória”. YouTube, 13 de agosto. Disponible en <<https://jornal.unicamp.br/audio/2025/08/19/brasil-virou-pais-tampao-diz-pesquisadora-sobre-crise-migratoria/>> (consulta: 10 de diciembre de 2025).
- Bonhomme, Macarena (2021). “Racismo en barrios multiculturales en Chile: precariedad habitacional y convivencia en contexto migratorio”. *Bitácora Urbano Territorial* 31 (1): 167-181.
- Castells, Manuel (2015). *Networks of Outrage and Hope: Social Movements in the Internet Age*. Cambridge: Polity Press.
- Ceja, Iréri, y Jacques Ramírez (2022). “La migración haitiana en la región andina y Ecuador: políticas, trayectorias y perfiles”. *Estudios Fronterizos* 23.

- Christopher, Emma, Cassandra Pybus, y Marcus Rediker (eds.) (2007). *Many Middle Passages: Forced Migration and the Making of the Modern World*. Berkeley: University of California Press.
- Cintra, Natalia, y Paulo Nabuco Martuscelli (2025). "Wall of visas: how race impacts the externalization of (forced) migration control in south-south migration corridors". *Ethnic and Racial Studies*: 1-18.
- Cowen, Deborah (2014). *The Deadly Life of Logistics: Mapping Violence in Global Trade*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Cowie, Sam (2014). "Brazil: Destination of choice for Africans". *Al Jazeera*, 3 de septiembre. Disponible en <<https://www.aljazeera.com/indepth/features/2014/09/brazil-destination-choice-africans-201493113721757775.html>> (consulta: 10 de diciembre de 2025).
- Cresswell, Tim (2006). *On the Move: Mobility in the Modern Western World*. Nueva York: Routledge.
- Dawson, Kevin (2006). "Enslaved swimmers and divers in the Atlantic world". *The Journal of American History* 92 (4): 1327-1355.
- deChile.net (2025). *Diccionario Etimológico Castellano en Línea*. Disponible en <<https://etimologias.dechile.net/?infraestructura>>.
- Deleuze, Gilles, y Félix Guattari (1987). *A Thousand Plateaus: Capitalism and Schizophrenia*. Londres: Athlone Press.
- Domenech, Eduardo (2017). "Las políticas de migración en Sudamérica: elementos para el análisis crítico del control migratorio y fronterizo". *Terceiro Milênio: Revista Crítica de Sociologia e Política* 8 (1): 19-48.
- Domenech, Eduardo (2021). "Régimen de migración y fronteras". En *Migraciones. Colección Palabras Clave*, editado por Irma Ceja, Soledad Álvarez Velasco y Ulla Berg, 69-79. México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Domenech, Eduardo (2025). *Fronteras en disputa*. Guadalajara: CALAS-Universidad de Guadalajara.
- Domenech, Eduardo, y Gustavo Dias (2020). "Regimes de fronteira e 'ilegalidade' migrante na América Latina e no Caribe". *Sociologias* 22 (55): 40-73.
- Echeverri Zuluaga, Jonathan, y Liza Acevedo Sáenz (2018). "Pensando a través de la errancia: travesías y esperas de viajeros africanos en Quito y Dakar". *Antípoda. Revista de Antropología y Arqueología* 32: 105-123.
- Fernandes Caio (2025). "A multiplicação das fronteiras nos trânsitos migratórios: experiência de uma travessia a barco". *Espaço Aberto, PPGG-UFRJ, Rio de Janeiro* 15 (1): 71-88, <DOI: 10.36403/espacoaberto.2025.66869>.
- Fernandes, Caio, Maria Cláudia Paiva, Bruno Miranda y Juliana Scavitti (2024). "Paisajes de la espera migrante: el Aeropuerto Internacional de São Paulo". *Revista Común*. Disponible en <<https://revistacomun.com/blog/paisajes-de-la-espera-migrante-el-aeropuerto-internacional-de-sao-paulo/>> (consulta: 10 de diciembre de 2025).
- Freier, Luisa Feline, Leon Lucar Oba, y María Angélica Fernández Bautista (2023). "Inter-regional migration in the Global South: African migration to Latin America". *The Palgrave Handbook of South-South Migration and Inequality*, 343-368. Cham: Springer International Publishing.

- Gago, Verónica, y Luci Cavallero (2025). *Contra el autoritarismo de la libertad financiera*. Buenos Aires: Tinta Limón.
- Gandini, Luciana (2024). “Movilidades pospandémicas en las Américas: tránsitos irregularizados y aletargados entre el control y *laissez passer*”. *Estudios Avanzados* 41: 1-28.
- Greiner, Andreas (2022). “Aviation history and global history: towards a research agenda for the interwar period”. *Bulletin of the German Historical Institute* 69: 123-150.
- Hartman, Saidiya (2008). *Lose Your Mother: a Journey Along the Atlantic Slave Route*. Nueva York: Farrar, Straus and Giroux.
- Harvey, David (2006). *The Limits to Capital*. Londres: Verso.
- Heller, Charles, Lorenzo Pezzani, y Maurice Stierl (2023). “Contesting the lethal Mediterranean frontier”. En *Research Handbook on Irregular Migration*, 361-372. Cheltenham: Edward Elgar.
- Herrera, Gioconda, y Gabriela Cabezas (2020). “Los tortuosos caminos de la migración venezolana en Sudamérica: tránsitos precarios y cierre de fronteras”. *Migración y Desarrollo* 18 (34): 33-56.
- Herrera, Gioconda, y Carmen Gómez (2022). “Introduction: emergent issues of South American migrations”. En *Migration in South America: IMISCOE Regional Reader*, 1-23. Cham: Springer.
- Kron, Stefanie (2011). “Gestión migratoria en Norte y Centroamérica: manifestaciones y contestaciones”. *Anuario de Estudios Centroamericanos* 37: 53-85.
- Larkin, Brian (2013). “The politics and poetics of infrastructure”. *Annual Review of Anthropology* 42: 327-343.
- Latour, Bruno (2009). “A collective of humans and nonhumans: following Daedalus’s labyrinth”. En *Readings in the Philosophy of Technology*, coordinado por David M. Kaplan, 156-167. Lanham, Boulder, Nueva York, Toronto, Plymouth: Rowman & Littlefield Publishers.
- Liberona, Nannete, Carlos Piñones-Rivera, y Haroldo Dilla (2021). “De la migración forzada al tráfico de migrantes: la migración clandestina en tránsito de Cuba hacia Chile”. *Migraciones Internacionales* 12.
- Lipovich, Gustavo (2014). “Geographies of Latin American air transport”. En *The Geographies of Air Transport*, 211-230. Londres: Routledge.
- Maffia, Marta, y Bernarda Zubrzycki (2021). “Desde el África subsahariana a la Argentina: ¿un incipiente corredor migratorio?”. En *Migraciones internacionales en la Argentina: panorama socioterritorial en tiempos del bicentenario*, coordinado por Susana Sassone, 595-614. Buenos Aires: Instituto Multidisciplinario de Historia y Ciencias Humanas-Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas.
- Marcus, George (1995). “Ethnography in/of the world system: the emergence of multi-sited ethnography”. *Annual Review of Anthropology* 24: 95-117.
- Massey, Doreen (2005). *For Space*. Londres: Sage.
- Mata Blanco, Esteban (2016). “Africanos llegan escondidos en barcos y atizan crisis migratoria de la región”. *La Nación*, 10 de abril. Disponible en <<https://www.nacion.com/el-pais/politica/africanos-llegan-escondidos-en-barcos-y-atizan-crisis-migratoria-de-la-region/SDCE5MK5AZGRJCIXE64O5T2B4Q/story/>> (consulta: 21 de diciembre de 2025).

- Mawani, Renisa (2022). "From migrants to revolutionaries: The Komagata Maru's 1914 'Middle Passage'". En *Viapolitics: Borders, Migration, and the Power of Things*, editado por William Walters, 58-84. Durham: Duke University Press.
- Mbembe, Achille (2020). *Necropolitics*. Durham: Duke University Press.
- Mezzadra, Sandro, y Brett Neilson (2013). *Border as Method, or, the Multiplication of Labor*. Durham: Duke University Press.
- Miranda, Bruno (2021). "Movilidades haitianas en el corredor Brasil-México: efectos del control migratorio y de la securitización fronteriza". *Périplos: Revista de Investigación sobre Migraciones* 5 (1): 108-130.
- Miranda, Bruno (2023). "Migración africana en situación de espera: nuevo alcance y dimensión de la contención migratoria en México". *Revista Pueblos y Fronteras Digital* 18: 1-30.
- Miranda, Bruno, Daniela Fernández Rodríguez, y Jana Sosa Gundelach (2023). "Diferencia y espera: migrantes africanos y asiáticos en Tapachula, frontera sur de México". *Diarios del Terruño* 15: 144-167.
- Moscoso Raúl (2016). "*Ciudadanos universales*" en el Comité del Pueblo. Quito: UASB.
- Moulin, Carolina, y Bruno Magalhães (2021). "Operation shelter as humanitarian infrastructure: material and normative renderings of Venezuelan migration in Brazil". En *Material Politics of Citizenship*, 73-93. Routledge.
- Mountz, Alison (2010). *Seeking Asylum: Human Smuggling and Bureaucracy at the Border*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Navarro Alvarado, Guillermo, Luz Espiro, y Régis Minvielle (2024). "Introducción-África en América Latina hoy: migraciones heterogéneas, participaciones complejas e inserciones precarias". *e-Migrinter* 26. Disponible en <<https://doi.org/10.4000/137os>>.
- Navarro Alvarado, Guillermo, Juliana Gil Ortiz, y Joel Oviedo Segura (2023). "Etnografía multisituada de los tránsitos migratorios africanos por Costa Rica en 2022". En *Migrar en el siglo XXI: conflictos, políticas y derechos*, 17-72. Buenos Aires: Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales.
- Organización Internacional para las Migraciones (2017). *South American Migration Report No. 1*. Disponible en <https://lac.iom.int/sites/g/files/tmzbdl626/files/documents/report_migration_trends_south_america_no1_2017_en.pdf> (consulta: 21 de diciembre de 2025).
- Organización Internacional para las Migraciones (2023). *Annual Report (Informe Mundial de las Migraciones)*. Disponible en <<https://www.iom.int/msite/annual-report-2023/>> (consulta: 21 de diciembre de 2025).
- Ortega, Pedro Roa (2022). "'En el barco había más personas que huían como yo': itinerarios diaspóricos del África Occidental en América Latina". *REMHU: Revista Interdisciplinar da Mobilidade Humana* 30 (64): 117-138.
- Papadopoulos, Dimitris, Niamh Stephenson, y Vassilis Tsianos (2008). *Escape Routes: Control and Subversion in the Twenty-first Century*. Londres: Pluto Press.
- Papadopoulos, Dimitris, y Vassilis S. Tsianos (2013). "After citizenship: autonomy of migration, organisational ontology and mobile commons". *Citizenship Studies* 17 (2): 178-196.

- Reiffen, Franziska (2019). "Pourquoi tu te mets là comme ça? Migrantes congoleñas y prácticas de haciendo-lugar en São Paulo". *REMHU: Revista Interdisciplinar da Mobilidade Humana* 27: 117-137.
- Sarrut, Marilou, Jonathan Echeverri Zuluaga, y Santiago Valenzuela Amaya (2023). "Derrumbando el mito de la 'selva mortífera': análisis del papel de los intermediarios en el paso del Darién". *Revue Européenne des Migrations Internationales* 39 (4).
- Schapendonk, Joris, Ilse Van Liempt, Inga Schwarz, y Griet Steel (2020). "Re-routing migration geographies: Migrants, trajectories and mobility regimes". *Geoforum* 116: 211-216.
- Sheller, Mimi, y John Urry (2006). "The new mobilities paradigm". *Environment and Planning A* 38 (2): 207-226. Disponible en <<https://doi.org/10.1068/a37268>>.
- Simone, AbdouMalik (2018). *Improvised Lives: Rhythms of Endurance in an Urban South*. Cambridge: Polity Press.
- Slave Voyages (2025a). *Voyages y Timelapse*. Disponible en <<https://www.slavevoyages.org/>> (consulta: 21 de diciembre de 2025).
- Smallwood, Stephanie E. (2007). *Saltwater Slavery. A Middle Passage from Africa to American Diaspora*. Cambridge: Harvard University Press.
- Star, Susan Leigh, y Karen Ruhleder (1996). "Steps toward an ecology of infrastructure: Design and access for large information spaces". *Information Systems Research* 7 (1): 111-134. Disponible en <<https://doi.org/10.1287/isre.7.1.111>>.
- Stefoni, Carolina, Matías Jaramillo, Aline Bravo, y Gustavo Macaya-Aguirre (2023). "Colchane: la construcción de una crisis humanitaria en la zona fronteriza del norte de Chile". *Estudios Fronterizos* 24.
- Svampa, Maristella (2021). *Del cambio de época al fin de ciclo: Gobiernos progresistas, extractivismo y movimientos sociales en América Latina*. Buenos Aires: Edhasa.
- The Guardian (2018). "No food, no water: African migrants recount terrifying Atlantic crossing", 23 de mayo. *The Guardian*. Disponible en <<https://www.theguardian.com/world/2018/may/22/african-migrant-brazil-boat-rescue-atlantic-crossing>> (consulta: 21 de diciembre de 2025).
- Trabalón, Carina (2024). "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*.
- 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.
- Vidal de la Blache, Paul (1922). *Principes de géographie humaine*. París: Armand Colin.
- Villarreal Villamar, María del Carmen, y Adriana Montenegro Braz (2025). "La gobernanza de las migraciones en el sur global: un análisis comparativo". *Revista CIDOB d'Afers Internacionals* (139): 167-194.
- Walters, William (2008). "Bordering the sea: shipping industries and the politics of stowaways". *Borderlands E-journal* 7 (3). Disponible en <https://www.academia.edu/1822124/Bordering_the_Sea_Shipping_Industries_and_the_Policing_of_Stowaways>.

- Walters, William (2015). "Migration, vehicles, and politics: three theses on viapolitics". *European Journal of Social Theory* 18 (4): 469-488. Disponible en <<https://doi.org/10.1177/1368431014554859>>.
- Walters, William (2016). "The flight of the deported: aircraft, deportation and politics". *Geopolitics* 21 (2): 435-458. Disponible en <<https://doi.org/10.1080/14650045.2015.1089234>>.
- Walters, William, Charles Heller, y Lorenzo Pezzani (eds.) (2021). *Viapolitics: Borders, Migration, and the Power of Locomotion*. Durham: Duke University Press.
- Williams, George, y John F. O'Connell (eds.) (2012). *Air Transport in the 21st Century: Key Strategic Developments*. Farnham: Ashgate.
- Wilson, Japhy, y Manuel Bayón (2017). *La selva de los elefantes blancos: megaproyectos y extractivismos en la Amazonía ecuatoriana*. Quito: Abya-Yala/Instituto de Estudios Ecológicos del Tercer Mundo.
- Winters, Nanneke, y Franziska Reiffen (2019). "Haciendo-lugar vía huellas y apegos: las personas migrantes africanas y sus experiencias de movilidad, inmovilidad e inserción local en América Latina". *REMHU: Revista Interdisciplinar da Mobilidade Humana* 27 (56): 11-33. Disponible <<https://doi.org/10.1590/1980-85852503880005602>>.
- Zacca Thomaz, D. (2022). "Urban citizenship for all? Exploring the limits of an agenda in São Paulo's squats". *Migration Studies* 10 (2): 214-234.

Soledad Álvarez Velasco

Doctora en Geografía Humana por el King's College London. Profesora en la Universidad de Illinois Chicago, en el Departamentos de Antropología y Latin American and Latino Studies. Líneas de investigación: interrelación entre movilidad, control y espacio; tránsitos migratorios irregularizados sur-sur, sur-norte y norte-sur; regímenes fronterizos, y luchas migrantes en los corredores migratorios de las Américas. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8836-7063>. solalv7@uic.edu.

