

Sección temática

**Regímenes fronterizos en las Américas:
infraestructuras y tránsitos migratorios**

Introducción

BRUNO MIRANDA Y GUSTAVO DIAS

ENDURECIMIENTO DE FRONTERAS: SECURITIZACIÓN Y VIRAJE POLÍTICO EN LAS AMÉRICAS

Esta Sección temática examina los regímenes fronterizos históricos y contemporáneos con un marcado énfasis en América Latina y el Caribe, a partir de miradas críticas que interpelan las formas en que se gobierna y se territorializa la movilidad migratoria, en particular en el marco de lo que se ha dado a conocer, gubernamentalmente, como “migración de tránsito”. Los trabajos aquí reunidos exploran cómo los mecanismos de regulación migratoria implementados “desde arriba”, tanto a nivel estatal-nacional como de forma sincronizada a nivel regional, capitaneados por Estados Unidos, operan de manera capilar y multiescalar, en intersección con discursos securitarios y humanitarios. Por otro lado, como personas migrantes “en la ruta” instrumentalizan dichos mecanismos con tal de contornarlos.

En su conjunto, los textos contribuyen a pensar las fronteras no como zonas periféricas o excepcionales, sino como formaciones históricas y socioespaciales centrales y dinámicas que se anclan en infraestructuras activas, más

allá de las líneas político-administrativas que separan a los Estados entre sí, y en prácticas, actores y discursos institucionales que afectan, desproporcionadamente, las movilidades, las rutas y los proyectos de vida de las personas migrantes racializadas del Sur Global, quienes también producen frontera al convertirla en un campo de disputa.

La Sección gana en relevancia y actualidad ante el ascenso y permanencia de los gobiernos de extrema derecha en las Américas, así como el despliegue de operativos y campañas antimigrantes, tal como señala el texto inicial de Aviva Chomsky. A partir del segundo mandato de Donald Trump observamos una intensificación de las acciones de agentes del Servicio de Inmigración y Control de Aduanas (ICE) en la búsqueda, detención y deportación de migrantes. Los registros y denuncias de violencia y muerte se han intensificado. Agentes enmascarados, sin identificación personal y, en varios casos, conduciendo vehículos no identificados, comenzaron a patrullar con mayor vigor diversas ciudades estadounidenses. Provistos de fuerza coercitiva y con apoyo explícito del gobierno, estos agentes aparecen con frecuencia en los medios de comunicación, actuando en espacios como escuelas, viviendas, establecimientos comerciales, lugares de trabajo en la búsqueda de personas en condición migratoria irregular, independiente de su edad, género o estatus migratorio. Recientemente, los agentes del ICE han comenzado a monitorear los espacios aeroportuarios.

En Argentina, bajo el gobierno de Javier Milei, se observa un movimiento convergente, marcado por el endurecimiento de las políticas migratorias y por la ampliación del papel de las fuerzas de seguridad en el control de la movilidad. A finales de mayo de 2025, mediante el Decreto de Necesidad y Urgencia (DNU) 366/2025, el gobierno impulsó una reforma sustantiva del régimen migratorio orientada a reforzar los mecanismos de control sobre el ingreso de migrantes, limitar el uso considerado indebido de los sistemas de asistencia social y educativa, y fomentar la atracción de capitales mediante dispositivos como la ciudadanía por inversión. La actual ministra de Seguridad Nacional de Argentina, Alejandra Monteoliva, en un anuncio oficial en febrero de 2026, destacó que “las normas migratorias en Argentina se endurecieron. Quien intente ingresar de manera ilegal o posea antecedentes penales, no podrá hacerlo” (Rojas, 2026).

Complementariamente, la externalización fronteriza desde Estados Unidos hacia México y los demás países latinoamericanos y caribeños, o

lo que algunos autores han dado a conocer como “control remoto migratorio” (Fitzgerald, 2019; Zolberg, 2003), constituyen metáforas potentes para dar a conocer cómo la imposición de la regulación migratoria desde el hegemon se apoya en la burocracia y en el personal de los países limítrofes y regionales para concretar el reforzamiento de los sistemas de visado, la identificación de “falsos refugiados” entre las personas solicitantes de protección internacional y las deportaciones aéreas y terrestres, tres aspectos destacados que son indagados por Carina Trabalón, Caio Fernandes y Guillermo Castillo en esta Sección, respectivamente.

Lo anterior explica, por ejemplo, cómo México y Brasil, con más o menos margen de soberanía, han optado por desplegar medidas que dificultan el ingreso y el tránsito por sus territorios al militarizar la política migratoria y las fronteras (FJEDD *et al.*, 2022), diversificar los espacios de confinamiento migratorio (Fernandes *et al.*, 2024) y aplicar, selectivamente, los marcos normativos de ampliación del alcance del refugio, como es el caso emblemático de la Declaración de Cartagena (Zapata *et al.*, 2023), aun cuando las solicitudes de refugio en ambos países tuvieran un repunte significativo de más de medio millón en los últimos quince años.

Un proceso similar observamos en El Salvador, donde se construyó un complejo penitenciario que da lugar a personas deportadas de terceros países, y en Chile, donde se empezó a construir un muro en la frontera con Perú. Países como Panamá y, recién, Brasil, Chile, Argentina y México han implementado cambios operativos con un marcado carácter securitario en materia migratoria. En el caso brasileño, a partir de 2019, durante la administración de Jair Bolsonaro, se observa una reconfiguración institucional que rearticula competencias anteriormente dispersas en el Ministerio de Justicia y Seguridad Pública. Si bien esta reorganización no representa una ruptura completa con arreglos previos, sugiere la centralidad de dispositivos de control e intervención policial en la gestión de la movilidad.

Nos parece importante señalar que la manifestación explícita de una agenda securitaria en las Américas, incluso en contextos recientes, guarda correlación con procesos de securitización observados en Estados Unidos desde inicios del siglo XX, cuando las políticas migratorias comenzaron a articular de manera sistemática el control, la vigilancia y la exclusión. En particular, nos referimos a la declaración de la “Guerra contra el terror” por parte del gobierno de George W. Bush que, en respuesta a los atentados del

11 de septiembre de 2001, dio lugar a la implementación de políticas de seguridad nacional ampliadas, mediante la promulgación de la *Homeland Security Act* y la posterior creación del Departamento de Seguridad Nacional (DHS). En este proceso, las políticas migratorias fueron desplazadas del Servicio de Inmigración y Naturalización (INS), entonces ubicado en el Departamento de Justicia (DOJ) desde 1940, e incorporadas al DHS, que el 1 de marzo de 2003 creó cuatro de sus principales agencias dedicadas a la migración: el Servicio de Inmigración y Control de Aduanas (ICE), la Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza (CBP), la Oficina de Gestión de Identidad Biométrica (OBIM) y los Servicios de Ciudadanía e Inmigración de Estados Unidos (USCIS).

Con la disolución del INS, su poder monolítico fue redistribuido entre estas agencias, capilarizando el control migratorio y consolidando las bases de una infraestructura estatal de gestión de la movilidad, ahora anclada en la lógica de la seguridad nacional. Esta reorganización institucional no sólo redefine competencias administrativas, sino que también instituye los fundamentos de una infraestructura deportacional que, a partir de entonces, legitimaría la expansión de prácticas de vigilancia, detención y deportación. Como muestran Aviva Chomsky, Caio Fernandes y Guillermo Castillo en esta Sección, dichas prácticas participan, en última instancia, en el proceso más amplio de criminalización migratoria a nivel regional.

Ahora bien, la infraestructura del DHS adquirió una nueva configuración con la crisis financiera global de 2008. Como señala Varoufakis (2016, 2025), dicha crisis trascendió el colapso económico inmediato, abriendo paso a una profunda reconfiguración de las relaciones entre Estado y mercado, caracterizada por masivos programas de rescate financiero y la inyección de recursos públicos en el sector tecnológico, lo que favoreció la expansión de grandes empresas tecnológicas como Palantir y Anduril (Varoufakis, 2025; Da Silveira, 2025). Este proceso no sólo estabilizó el sistema financiero, sino que también contribuyó a la consolidación de nuevas formas de acumulación centradas en tecnología, datos y seguridad, incluyendo sistemas de control migratorio y vigilancia: Palantir se ha vinculado a operaciones del ICE, mientras que Anduril colabora con el CBP en la monitorización de fronteras.

La pandemia de covid-19 y la “crisis sanitaria” derivada de ella constituyeron un nuevo capítulo en la reconfiguración de la infraestructura de

control migratorio gestada por el DHS. Bajo la justificación sanitaria, la adopción del Título 42 permitió la expulsión sumaria de migrantes sin la observancia de los procedimientos legales de asilo, suspendiendo garantías jurídicas y ampliando significativamente la capacidad de remoción inmediata durante más de tres años (Dias *et al.*, 2024). Este dispositivo jurídico funcionó como un acelerador de prácticas ya en curso, profundizando dinámicas previamente consolidadas en ciclos anteriores de endurecimiento de las políticas migratorias, implementadas durante el primer mandato de Donald Trump (2017-2021) y, en buena medida, mantenidas durante el gobierno de Joe Biden (2021-2025). Al integrar bases de datos biométricos, sistemas de *triage* y mecanismos de cooperación transfronteriza en tiempo real, esta infraestructura sociotécnica se mostró central para la operacionización a gran escala de estas expulsiones.

El texto de Aviva Chomsky sugiere cómo, en el periodo pospandémico, hemos observado no un retroceso, sino una rearticulación y legitimación ampliada de este aparato, consolidando un régimen de excepción en la gobernanza migratoria mediante la creación de canales alternativos y cada vez más restringidos de asilo en Estados Unidos, en concordancia con la bibliografía reciente (Arrima y Blue, 2024; Miranda y Silva Hernández, 2022). Al mismo tiempo, entre 2021 y 2024, tras la reapertura de las fronteras, la región latinoamericana y caribeña experimentó un periodo de *boom* migratorio, expresado en el aumento vertiginoso de la intensidad del tránsito intrarregional y hacia Norteamérica. Este fenómeno resulta palpable en los nodos y zonas de tránsito examinados en esta Sección temática por Soledad Álvarez Velasco, Carina Trabalón y Caio Fernandes, tanto los que moldean los corredores migratorios terrestres —Tulcán, en la frontera ecuatoriano-colombiana; la triada compuesta por Golfo de Urabá–Darién–Metetí; y la frontera Brasil–Colombia–Perú—, como la principal zona de tránsito aéreo en Sudamérica, constituida por el Aeropuerto Internacional de São Paulo.

Lejos de constituir meros desplazamientos, estos tránsitos condensan los efectos acumulados de la intensificación de la precariedad social y económica exacerbada por la pandemia —escasez de recursos, desempleo y erosión de las condiciones de vida—, al tiempo que expresan un impulso vital que impele a individuos, familias y colectividades caravaneras y caminantes en movimiento a cruzar trochas, selvas y extensas rutas de terracería,

frecuentemente en articulación con guías y redes de coyotaje imbricadas en economías criminales, con el fin de bordear, desobedecer y reconfigurar los mismos regímenes fronterizos de los que forman parte.

Pareciera que el periodo pospandémico del *boom* migratorio también aceleró e intensificó los cambios de los países de la región en sus posiciones en los sistemas migratorios a los que pertenecen, procesos tildados por De Hass, Castles y Miller (2020) como transiciones migratorias. De esa manera, ante la imposibilidad inmediata de solicitar asilo en Estados Unidos, las funciones espaciales de México en el sistema migratorio meso-norteamericano se complejizaron: tradicionalmente un país de expulsión, deportación y tránsito (Durand, 2019), se convirtió también en país de espera, algo que Guillermo Castillo, en esta Sección, analiza desde la superposición de diferentes territorialidades. Lo mismo para algunos países de Sudamérica, como Brasil y, en menor medida, Argentina: de ser calificados como países de recepción de refugiados caribeños, africanos y asiáticos desde inicios del siglo XXI, han sido quizás en los últimos años evidenciados como “países de tránsito”, tal como examinan Carina Trabalón y Caio Fernandes.

TRÁNSITO MIGRATORIO Y RÉGIMEN FRONTERIZO

Dentro del extenso, casi interminable universo de investigación en torno a las migraciones, las movilidades y las fronteras, en esta Sección temática las personas lectoras encontrarán textos orientados al examen del tránsito migratorio en sus diversas facetas. La “migración de tránsito” ha sido tradicionalmente concebida como una etapa temporal y marginal; sin embargo, la evidencia empírica muestra que se trata de una condición que puede prolongarse mediante trayectorias fragmentadas, estancias sucesivas y desplazamientos intermitentes, como ilustran recientemente las diásporas haitiana y venezolana en América Latina y el Caribe (Montinard, 2020; Herrera Mosquera y Cabeza Gálvez, 2020).

En este sentido, lejos de ser un momento residual, el tránsito se constituye como una experiencia central para comprender la reconfiguración contemporánea de las movilidades migratorias regionales. Su asociación con la ilegalidad o la crisis responde, en gran medida, a su carácter difícilmente contenible dentro de los marcos del Estado-nación, lo que la vuelve perturbadora del orden y catalizadora de nuevos arreglos de gobernanza

(Domenech y Dias, 2020). Asimismo, la categoría de “migración de tránsito” no es meramente descriptiva, sino performativa y gubernamental, como indican los artículos que componen esta Sección temática: habilita prácticas de control, exclusión o elusión estatal, al asumir que quienes están “de paso” no requieren protección internacional ni acceso a derechos. La principal contribución de la Sección, en este sentido, es reunir textos que abordan la perspectiva plural del tránsito migratorio, incluyendo infraestructuras aéreas, terrestres y acuáticas que posibilitan la circulación a través de zonas fronterizas, sin perder de vista la dimensión de las negociaciones violentas a las que las personas migrantes son sometidas en estos espacios sociales.

Dicho lo anterior, la noción de régimen fronterizo funciona aquí como un paraguas analítico que permite aterrizar los insumos etnográficos y documentales sobre el tránsito migratorio en los textos que siguen. Más que referirse a un régimen fronterizo en abstracto, los trabajos aquí reunidos, sientan las bases para comprender regímenes fronterizos en plural, entretejidos en distintas escalas: nacional, subcontinental (Sudamérica), regional (América Latina y el Caribe), continental (las Américas) y transcontinental (Sudamérica en relación con África, Asia y Medio Oriente). Lo anterior, bajo el entendido de que ni los regímenes ni las fronteras que los conforman son entidades estáticas o monolíticas, sino formaciones dinámicas que se reconfiguran constantemente a la luz de las movilidades migratorias.

Los regímenes fronterizos pueden ser concebidos en el marco de una “nueva arquitectura de regulación internacional de los movimientos migratorios basada en el modelo tecnocrático de la gobernanza global de las migraciones” (Domenech, 2021: 70). En este sentido, nos parece apremiante entender cómo las nociones de régimen fronterizo y gobernanza migratoria se distinguen, puesto que con frecuencia son utilizadas como sinónimos o nociones equivalentes. Mientras que la gobernanza migratoria parte de la premisa normativa de que la migración constituye un problema de gestión que requiere coordinación entre actores estatales, interestatales (agencias internacionales) y no-estatales (ONG), los enfoques que se apoyan en la noción de régimen fronterizo (Tsianos y Karakayali, 2010; Casas-Cortés *et al.*, 2015) no buscan proponer coordinación, sino problematizar el poder que produce fronteras, clasifica movilidades e ilegaliza migrantes.

Las dos nociones, no obstante, pueden comunicarse entre sí. En estudios como el de Carina Trabalón, se evidencia cómo los acuerdos de

armonización de los sistemas de visado impulsados por actores de la gobernanza migratoria continental inciden en las formas en que el ingreso de migrantes internacionales es regulado en distintos países de la región. Así las cosas, si bien la gobernanza migratoria orienta los dispositivos fronterizos, suele desatender —o a subsumir dentro de lógicas tecnocráticas de gestión— el papel constitutivo de las movilidades migrantes encarnadas, cuyas tácticas y estrategias de desplazamiento tensionan y reconfiguran la frontera misma.

Para finalizar, es de particular relevancia resaltar que los regímenes fronterizos emergen como intentos de responder y encauzar la movilidad migratoria, no simplemente de bloquearla. En este sentido, reconocemos el carácter pionero de los estudios críticos en Europa, Estados Unidos y Canadá, especialmente dentro de la corriente de la autonomía de las migraciones, al tiempo que llamamos la atención sobre cómo, en los regímenes fronterizos de América Latina y el Caribe, intervienen otros actores con su propia lógica e historicidad. Entre ellos, destacan las organizaciones del capital criminal, como los cárteles del narcotráfico en México y Colombia, que han desempeñado un papel central en la economía política de la movilidad irregularizada, tal como examina Soledad Álvarez Velasco, particularmente en el periodo de boom migratorio referido anteriormente.

SOBRE INFRAESTRUCTURAS DE MOVILIDAD

Nuestro recorte analítico sobre las infraestructuras obedece al diálogo con el giro de las movilidades (Sheller y Urry, 2006) y con las corrientes teóricas críticas de las migraciones y las fronteras, en especial la autonomía de las migraciones (Casas-Cortés y Cobarrubias, 2020).¹ Aunque entendemos las movilidades y las infraestructuras como dimensiones co-constitutivas (Adey *et al.*, 2024), nos atenemos a las movilidades migratorias, en especial las que dan cuerpo a los corredores migratorios latinoamericanos y caribeños.

1 El esfuerzo colectivo por dar solidez al “giro infraestructural” con base en la producción latinoamericana y caribeña remite a dos eventos recientes en los que participamos los coordinadores de esta Sección, algunas de las personas autoras y otros colegas referentes en el campo de estudios: “Diálogos, infraestructuras, (i)movilidades migratorias e espaço urbano” y el Simposio “Migraciones irregularizadas e infraestructuras. perspectivas críticas desde Argentina y Brasil”.

La producción académica regional aún es incipiente, pero sólida. Tanto Domenech (2025) como Moulin y Magalhães (2020) permiten pensar las infraestructuras migratorias en América Latina “desde arriba”, es decir, como ensamblajes diseñados, coordinados e implementados por actores estatales, internacionales y humanitarios. En el caso de Domenech, el corredor migratorio emerge como una infraestructura de control que, además de canalizar migrantes, los produce como objeto de intervención logística. Así, la movilidad es contenida, dirigida y administrada a través de dispositivos que organizan el tránsito en términos de circulación regulada. Por su parte, Moulin y Magalhães (2020) analizan la *Operação Acolhida* como una infraestructura humanitaria que articula componentes militares, logísticos y tecnológicos —centros de registro, albergues, sistemas digitales— para gestionar la llegada de personas migrantes venezolanas en Brasil.

En contraste con estos enfoques que privilegian arreglos propiamente formales, otras investigaciones han puesto el énfasis en la producción infraestructural “desde abajo”, mostrando cómo los propios migrantes devienen actores centrales en la construcción de las condiciones materiales y relacionales de su movilidad. En esta línea, Jung y Buhr (2022) proponen entender los negocios gestionados por migrantes —tiendas, restaurantes, cafés— no simplemente como unidades económicas, sino como verdaderas infraestructuras de movilidad que operan como nodos por donde circula dinero, información, trabajo y redes sociales. De manera convergente, Heil (2018) introduce la noción de “infraestructura de llegada” a partir del estudio de la *dahira* senegalesa en Río de Janeiro, mostrando cómo, en ausencia de una provisión estatal robusta, emergen formas comunitarias, religiosas y transnacionales que articulan alojamiento, apoyo mutuo, circulación de información e inserción urbana.

Los estudios infraestructurales presentes en esta Sección temática adquieren matices específicos que desbordan las formulaciones iniciales centradas en sistemas relativamente estables de mediación de la movilidad. Los trabajos aquí reunidos muestran que las infraestructuras no sólo son precarias, fragmentadas y distribuidas de forma desigual, sino también profundamente híbridas, articulando dispositivos estatales, iniciativas humanitarias, así como producciones de hábitat y sostenimiento por parte de las propias personas migrantes. Dichos textos resuenan esta hibridez y posicionan a las infraestructuras de movilidad migratoria como elementos

que forman parte activa de los regímenes fronterizos latinoamericanos y caribeños.

En este marco, se analiza un conjunto diverso de infraestructuras. Caio Fernandes examina la infraestructura aeroportuaria a partir del Aeropuerto Internacional de São Paulo (AISP), destacando elementos como la “sala de inadmitidos” y los sistemas de vigilancia y clasificación que modulan el acceso y la circulación. Con bastante sintonía, Carina Trabalón aborda la infraestructura de contención aérea, compuesta por regímenes de visado, políticas aeroportuarias y mecanismos de control sobre aerolíneas y vuelos, articulados con dispositivos legales y administrativos que se inscriben en marcos normativos regionales — como la Declaración de Los Ángeles sobre Migración y Protección (2022)— y en arquitecturas regulatorias globales como el Pacto Mundial para la Migración Segura, Ordenada y Regular. Soledad Álvarez Velasco analiza las infraestructuras de movilidad y de espera —donde intervienen actores formales, como las líneas aéreas, e informales, como transportistas integrados al crimen organizado y otros pertenecientes a comunidades locales— junto a una dimensión clave frecuentemente invisibilizada: la infraestructura financiera de la movilidad, donde participan agencias de remesas internacionales e intermediarios financieros en ruta, incluyendo prestanombres o facilitadores de transacciones informales.

A la luz de los hallazgos, los autores examinan las infraestructuras como mediadoras y tensionadoras de la movilidad migratoria. De esta manera, la sección “Regímenes fronterizos en las Américas: infraestructuras y tránsitos migratorios” contribuye al desarrollo y a la compilación de estudios realizados en y desde América Latina y el Caribe, extendiéndose a otras regiones y diásporas del Sur global, poniendo en el radar la relevancia de las conexiones realizadas a través del Atlántico Sur. Como académicos y académicas, nos vemos en la necesidad de reflexionar sobre los procesos migratorios y fronterizos de las últimas décadas desde una perspectiva que desborde tanto el estado de alerta permanente producido por la securitización migratoria, justificada por sucesivas “crisis” y la continua “guerra contra el terrorismo”, como el inmediatez que atraviesa gran parte de la producción contemporánea. Más que responder únicamente a coyunturas, se trata de situar estos procesos en tramas de más largo y profundo aliento, que permitan comprender la densidad de las transformaciones en curso, para lo cual nuestro objetivo es ofrecer pistas críticas a esa tarea.

BIBLIOGRAFÍA

- Adey, Peter, Jinhyoung, Lee, Giada, Peterle, y Tania Rossetto (2024). "Mobility, infrastructure and the humanities". *Mobility Humanities* 3 (1): 1-17.
- Álvarez Velasco, Soledad, Nicholas De Genova, Gustavo Dias, y Eduardo Domenech (2026). *The Borders of America: Migration, Control, and Resistance across Latin America and the Caribbean*. Durham: Duke University Press.
- Arima, Eugenio, y Sarah A. Blue (2024). "Evaluating the use of humanitarian parole as a border management strategy in the United States". *Migration and Diversity* 3 (4): 319-334.
- Casas-Cortés, Maribel, Cobarrubias, Sebastian, De Genova, Nicholas, Garelli, Glenda, Grappi, Giorgio, Heller, Charles, Hess, Sabine, Kasperek, Bernd, Mezzadra, Sandro, Neilson, Brett, Peano, Irene, Pezzani Lorenzo, Pickles, John, Rahola, Federico, Riedner, Lisa, Scheel Stephan y Martina Tazzioli (2015). "New keywords: migration and borders". *Cultural Studies* 29 (1): 55-87.
- Casas-Cortés, Maribel y Sebastián Cobarrubias (2020). "La autonomía de la migración: Una perspectiva alternativa sobre la movilidad humana y los controles migratorios". *EMPIRIA. Revista de Metodología de las Ciencias Sociales* 46: 65-92.
- Da Silveira, Sérgio Amadeu (2025). *As Big Techs e a Guerra Total: o Complexo Militar-Industrial-Datificado*. São Paulo: Hedra.
- Dias Gustavo, Bruno Ribeiro, e Isadora França (2024). "Detention, death, and deportation: (re)bordering Brazilian migrants under Bolsonaroism and the pandemic". *Environment and Planning C: Politics and Space* 0 (0).
- Domenech, Eduardo (2021). "Régimen de migración y fronteras". En *Migración*, coordinado por Iréri Ceja, Soledad Álvarez Velasco y Ulla D. Berg, 69-75. Ciudad de México: UAM Cuajimalpa; Buenos Aires: Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales.
- Domenech, Eduardo (2025). *Fronteras en disputa. Migración y crisis*. Guadalajara: CALAS- Editorial Universidad de Guadalajara.
- Domenech, Eduardo, y Gustavo Dias (2020). "Regimes de fronteira e 'ilegalidade'—migrante na América Latina e no Caribe". *Sociologias* 22: 40-73.
- Durand, Jorge (2019). *Historia mínima de la migración México-Estados Unidos*. Ciudad de México: El Colegio de México.
- Fernandes, Caio, Maria Cláudia Paiva, Bruno Miranda y Julia 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-migranteel-aeropuerto-internacional-de-sao-paulo/>> (consulta: 15 de febrero de 2026).
- Fitzgerald, D. S. (2019). Remote control of migration: theorizing territoriality, shared coercion, and deterrence. *Journal of Ethnic and Migration Studies* 46 (1): 4–22.
- Fundación para la Justicia y el Estado Democrático de Derecho (FJEDD), Sin Fronteras IAP, Derechos Humanos Integrales en Acción (DHIA), Derechoscopio, Uno de Siete Migrando, e Instituto para las Mujeres en la Migración (IMUMI) (2022). *Bajo la bota: militarización de la política migratoria en México*. Ciudad de México: FJEDD.
- Heil, Tilmann. (2018). "Uma infraestrutura muçulmana de chegada no Rio de Janeiro". *REMHU, Revista Interdisciplinar da Mobilidade Humana* 26 (52): 111-129.

- Herrera Mosquera, Gioconda y Gabriela Cabezas Gálvez (2020). “Los tortuosos caminos de la migración venezolana en Sudamérica: tránsitos precarios y cierre de fronteras”. *Migración y Desarrollo* 18 (34): 33-56.
- Jung, Phillip Roman, y Franz Buhr (2022). “Channeling mobilities: migrant-owned businesses as mobility infrastructure”. *Mobilities* 17 (1): 119-135.
- Miranda, Bruno, y Aida Silva Hernández (2022). “Gestión desbordada: solicitudes de asilo en Estados Unidos y los mecanismos de espera allende sus fronteras”. *Migraciones Internacionales* 13: 1-21.
- Montinard, Mélanie (2020). “Pran Wout La: Expériences et dynamiques de la mobilité haïtienne”. *Vibrant: Virtual Brazilian Anthropology* 17: e17503.
- Moulin, Aguiar Carolina y Bruno Magalhães (2020). “Operation shelter as humanitarian infrastructure: material and normative renderings of Venezuelan migration in Brazil”. *Citizenship Studies* 24 (5): 642-662.
- Rojas, Sofía (2026). Pese a la demora en el lanzamiento de la Agencia de Migraciones, Monteoliva refuerza los controles fronterizos. *Infobae*, 11 de febrero. Disponible en <<https://www.infobae.com/politica/2026/02/11/pese-a-la-demora-en-el-lanzamiento-de-la-agencia-de-migraciones-monteoliva-refuerza-los-controles-fronterizos/>> (consulta: 26 de marzo de 2026).
- Sheller, Mimi, y John Urry (2006). “The new mobilities paradigm”. *Environment and Planning A* 38 (2): 207-226.
- 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.
- Varoufakis, Yanis (2016). *O Minotauro Global: a Verdadeira Origem da Crise Financeira e o Futuro da Economia Mundial*. São Paulo: Autonomia Literária.
- Varoufakis, Yanis (2025). *Tecnofeudalismo: o que Matou o Capitalismo*. São Paulo: Planeta do Brasil.
- Zapata, Gisela P., Gandini Luciana, Vera Espinoza Marcia, y Victoria Prieto Rosas (2023). “Weakening practices amidst progressive laws: refugee governance in Latin America during COVID-19”, *Journal of Immigrant & Refugee Studies*, 21 (4): 547-565.
- Zolberg, Aristide R. (2003). “The archaeology of ‘remote control’”. En *Migration control in the North Atlantic world: The evolution of state practices in Europe and the United States from the French revolution to the inter-war period*, coordinado por Andreas Fahrmeir, Olivier Faron y Patrick Weil, 195-222. Nueva York: Berghahn Books.

Bruno Miranda

Doctor en Ciencias Políticas y Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM). Investigador del Instituto de Investigaciones Sociales de la UNAM. Líneas de investigación: espacio social, espacio fronterizo, temporalidades migratorias. ORCID: 0000-0003-2968-1295. brunofemiranda@sociales.unam.mx

Gustavo Dias

Doctor en Sociología, Goldsmiths/University of London. Profesor e investigador del Programa de Posgrado en Historia Social y del Departamento de Ciencias Sociales de la Universidad Estatal de Montes Claros (Unimontes, Brasil). Líneas de investigación: migración brasileña (con apoyo del CNPq: 444254/2024-2) y el pensamiento crítico de Abdelmalek Sayad. ORCID: 0000-0001-5325-3253. tentonidias@hotmail.com

