

Entre la migración circular y la migración en tránsito: Nuevas movilidades en la frontera Pisiga (Bolivia) – Colchane (Chile)

Alfonso Hinojosa Gordonava

Investigador del Instituto de Investigaciones Sociológicas,
Universidad Mayor de San Andrés.

E-mail: alfh67@gmail.com

orcid.org/0000-0002-5098-6520



Resumen

En la última década Bolivia y la región han atravesado profundos cambios en lo que hace a las dinámicas de movilidad poblacional, donde la “migración en tránsito” es el elemento más sobresaliente a partir de la creciente presencia de migrantes extrarregionales (haitianos) como regionales (sobre todo venezolanos), lo cual sumado a las tradicionales dinámicas migratorias nacionales ha producido nuevas espacialidades y prácticas en torno a la movilidad. Paralelamente la intensificación de los controles migratorios y fronterizos tiene una de sus principales expresiones en el aumento del uso de medidas punitivas o represivas como la militarización, la detención, la expulsión y el rechazo en frontera. Estas nuevas migraciones laborales trastocaron el orden fronterizo regional y dieron lugar a diferentes prácticas de control. En estos nuevos contextos, la frontera de Bolivia (Pisiga) y Chile (Colchane) juega un rol fundamental.

Palabras clave:

Movilidad;
Regulación; Fronteras;
Control migratorio;
Pisiga.

Resumo

Na última década, a Bolívia e a região passaram por profundas mudanças em termos de dinâmica de mobilidade populacional, onde a “migração em trânsito” é o elemento mais destacado devido à presença crescente de migrantes extra-regionais (haitianos) e regionais (especialmente venezuelanos), que somada à tradicional dinâmica migratória nacional produziu novas espacialidades e práticas em torno da mobilidade. Ao mesmo tempo, a intensificação dos controles migratórios e fronteiriços tem uma das suas principais expressões no aumento do uso de medidas punitivas ou repressivas como a militarização, a detenção, a expulsão e a rejeição na fronteira. Estas novas migrações laborais perturbaram a ordem fronteiriça regional e deram origem a diferentes práticas de controle. Nestes novos contextos, a fronteira da Bolívia (Pisiga) e do Chile (Colchane) desempenha um papel fundamental.

Palavras-chave:

Mobilidade;
Regulação; Fronteiras;
Controle migratório;
Pisiga.

A manera de introducción

El presente artículo busca problematizar el modo en que la reciente “migración en tránsito” de ciudadanos regionales y extrarregionales y las dinámicas tradicionales de migración circular entre Bolivia y Chile han generado nuevas espacialidades, disputa de cruces fronterizos y desestabilización de formas de control. La presencia de migrantes bolivianos en Chile no puede ser entendida sin ponerla en contexto regional, ya que la demanda laboral chilena es de tal magnitud que la respuesta es de orden regional y extrarregional. En este contexto, Bolivia adquiere relevancia al erigirse como “país de tránsito precario” (Biondini, *et all.*, 2023), donde ciudadanos regionales (sobre todo venezolanos, pero también colombianos, ecuatorianos y otros) como extrarregionales (haitianos, cubanos y otros) circulan por el territorio nacional con destino a Chile, y en ese tránsito, comparten ‘ruta’ con migrantes nacionales. Sin embargo, estos tránsitos se dan sobre ‘infraestructuras migratorias’ (Lindquist y Xiang, 2014) previas. En nuestro caso, la ruta oriente - occidente de vinculación con Chile es la base material sobre la cual se despliegan las diversas estrategias de movilidad nacional con destino a Chile: las vías, los transportes, las paradas y terminales, los soportes comunicativos virtuales, así como los cruces fronterizos y las políticas de control y vigilancia en sus manifestaciones y territorialidades constituyen los elementos de dicha “infraestructura migratoria”.

Que haya bolivianos trabajando en Chile no es un hecho reciente, pese al silencio que hay al respecto. Más allá de las históricas conexiones entre regiones fronterizas muy vinculadas por redes comerciales y étnicas que sí tienen un peso gravitante en los ‘tránsitos’ fronterizos, las circulaciones laborales contemporáneas de nacionales a Chile datan de fines del siglo pasado y las dos décadas del presente. La noción de circulantes (Tarrius, 2007) resulta central para dar cuenta de estas movilidades que, a la fecha, se hallan plenamente consolidadas en muchas ciudades del norte.

La metodología de investigación utilizada fue de tipo cualitativa y manejó un enfoque etnográfico multilocal (Marcus, 2001). La perspectiva multisituada propuesta por Marcus consiste en “seguir” los procesos de construcción de relaciones, asociaciones y vínculos entre los lugares en los que suceden los hechos, las luchas, experiencias y estrategias de movilidad, las políticas y prácticas de control del movi-

1. El presente texto recoge de manera sintética y focalizada algunos de los hallazgos del Proyecto de investigación “Movimiento de migración y políticas de movilidad en el espacio sudamericano: la producción de rutas, corredores y zonas de tránsito en Bolivia”, Biondini, Domenech, Hinojosa y Peñaranda, CLACSO (2023). En este sentido, este documento no es inédito en su integridad.

miento. El análisis etnográfico hacia Chile mediante una aproximación multisituada demandó una estrategia metodológica que posibilite, por un lado, el encuentro con actores, políticas, situaciones y experiencias de movilidad hacia Chile en distintos sitios geográficos y, por otro lado, técnicas que permitan problematizar y capturar las prácticas, estrategias y momentos de movimiento, pero también de espera. El estudio también incorporó el uso de metodologías móviles (D'Andrea, Ciolfi y Gray, 2011) con el propósito de capturar las experiencias cotidianas de movimiento, espera e identificación de los lugares en relación a la movilidad. El empleo de metodologías móviles requiere viajar con personas y cosas, participar en su cambio continuo a través del tiempo, el lugar y las relaciones con los demás (Watts y Urry, 2008). Los desplazamientos espaciales, es decir “los viajes”, constituyen instancias analíticas y momentos de fundamental relevancia para el análisis de las movilidades y su control en la vida cotidiana. Estas experiencias de movilidad son indagadas en relación con la ya mencionada “infraestructura de la migración” (Xiang y Lindquist, 2014).

Circulación de migrantes bolivianos transfronterizos

4

Desde comienzos de siglo, la presencia de trabajadores bolivianos en los países fronterizos se ha incrementado notablemente, consolidando circuitos migratorios que incluyen zonas y localidades de Argentina, Brasil y Chile. Si bien los movimientos poblacionales se han intensificado a diversos niveles y escalas, el crecimiento ha sido mucho mayor en espacios y territorios de larga tradición migratoria como Argentina y Brasil. Por otro lado, en los últimos diez años, Bolivia ha estado sometida a importantes transformaciones debido a la magnitud que adquirieron los movimientos de migrantes extrarregionales, especialmente haitianos, y sudamericanos, particularmente venezolanos, a través del país y hacia destinos regionales que fueron cambiando en el tiempo (Brasil, Argentina, Chile). La producción de nuevos espacios de alto tránsito mantiene una estrecha relación con los viejos movimientos de migración y cruces de frontera de trabajadores bolivianos hacia los países limítrofes.

Si bien se han intensificado los movimientos poblacionales en diversos niveles y escalas, lo es mucho más en espacios y territorios de larga tradición migratoria como lo son Argentina y Brasil para Bolivia,

y con mayor intensidad a partir de la entrada en vigencia del “Acuerdo sobre Residencia para los Nacionales de los Estados Partes del MERCOSUR, Bolivia y Chile”², que dinamizó estos desplazamientos de antigua data y que responden a trayectorias de circulación migratoria con “retornos cíclicos” (De la Torre, 2014) de periodicidad variable, y con “...diversas formas de multiterritorialización que nos permiten pensar en estrategias transnacionales de apropiación de los territorios por parte de los migrantes” (Maggi, 2021, párrafo 2). La intensificación de la circulación de migrantes bolivianos sucede en trayectos, rutas y cruces fronterizos que se fueron formando a lo largo de esta migración histórica transfronteriza.

En los últimos diez años Bolivia ha estado sometida a importantes transformaciones debido a la magnitud que adquirieron las rutas y los tránsitos de migrantes venezolanos y haitianos a través del país hacia destinos regionales cambiantes en el tiempo (Brasil, Argentina, Chile). En todo caso, la producción de nuevos espacios de tránsito mantiene una estrecha relación con los viejos movimientos de migración y cruces de frontera. Un muy claro ejemplo de esta situación lo constituye la frontera de Desaguadero entre Bolivia y Perú³.

Para empezar a dar cuenta de las transformaciones constantes en los desplazamientos y cruces de fronteras que se fueron construyendo a lo largo del tiempo en estos espacios, además de identificar las conexiones entre las nuevas y viejas movilidades en la producción de Bolivia como “zona de tránsito” (Biondini, 2023), interesa puntualizar algunos aspectos específicos de cada país y situación y en particular con lo acontecido durante el cierre de fronteras debido a la emergencia sanitaria desatada por la pandemia del Covid-19 entre marzo del 2020 hasta nuestros días. Para tal efecto a continuación vamos a mapear por país estos cruces y readecuaciones en las dinámicas de movilidad y circulación fronteriza de migrantes bolivianos hacia Argentina, Brasil y Chile.

Diversos datos e investigaciones certifican las históricas migraciones bolivianas a Argentina, así como la fluidez de circulación (que suelen abarcar más allá de los espacios de origen y destino) y retornos. Siguiendo a Magliano, la migración boliviana a Argentina “no es vivido como un momento excepcional en un contexto vital de asentamientos residenciales sino que, por el contrario, es la misma cotidianeidad la que se define como móvil territorialmente” (2015:146). Por su parte, De la Torre sostiene que “si bien muchos de esos migrantes han afinsa-

2. Mecanismo que desde el año 2009 concede a los ciudadanos del MERCOSUR el derecho a obtener la residencia legal en el territorio de otro Estado Parte. Actualmente se encuentran en vigencia para Argentina, Brasil, Paraguay, Uruguay, Bolivia, Chile, Perú, Colombia y Ecuador.

3. La frontera de Desaguadero se caracteriza históricamente por un flujo comercial muy intenso que vincula La Paz con el sur peruano, pero que en los últimos años se ha visto trastocada por la presencia de migrantes sobre todo venezolanos, pero también haitianos, colombianos y otros que ‘transitan’ por Desaguadero, ya sea hacia Chile vía Pisiga o subiendo por Perú hacia el norte.

do luego permanencia definitiva en sus respectivos puntos de destino, lo más frecuente ha sido el retorno hacia Bolivia o hacia el fermento de un nuevo ciclo migratorio” (De la Torre, 2014:128).

Si bien Argentina fue el principal receptor de inmigrantes sudamericanos hasta el 2002, la crisis económica que vivió en ese periodo y el aumento del desempleo hicieron que muchos vuelvan a emigrar a Brasil. En este sentido, el inicio de siglo ha significado para más de un país latinoamericano escenarios marcados por la crisis. Y ésta juega un papel importante en las migraciones, ya sea presionando para la salida de migrantes (como la crisis boliviana), ya sea alterando los intercambios materiales y simbólicos preestablecidos en determinados espacios por otros. En el transcurso de las movilidades bolivianas vemos cómo las situaciones críticas (“las crisis”) que viven diversos sectores populares, son los grandes dinamizadores de dichos desplazamientos con el añadido de cruces y circulaciones entre más de dos lugares de movilidad (origen y destino), como en el caso de la migración de bolivianas de Argentina a Brasil, aunque también salieron muchísimos hacia España (Hinojosa, 2009). Esta misma situación, la percibimos en la actualidad entre la crisis inflacionaria de Argentina (acentuada por la crisis sanitaria y la pandemia) y el redireccionamiento migratorio hacia los circuitos de recolección de fruta en Chile. En el caso de principios de siglo donde migrantes bolivianos en Argentina re-migran a São Paulo, lo hacen básicamente al mismo rubro productivo en el cual se encontraban en Buenos Aires, vale decir, en la manufactura textil; sin embargo, en el actual redireccionamiento hacia el centro y sur de Chile existe un cambio de rubro, de los talleres textiles a los campos de cultivos de frutas y su recolección que implica ritmos de movilidad más acelerados. En este sentido, lo que advertimos nuevamente, es un proceso de redireccionamiento de los flujos migratorios bolivianos que se hallaban en Argentina hacia Chile. El proceso de deterioro de la economía argentina con niveles inflacionarios muy elevados desde hace muchos años atrás, a lo cual se sumó la pandemia y sus efectos en los ámbitos laborales de los migrantes, motiva la búsqueda de nuevos horizontes de trabajo, sobre todo para los más jóvenes que encontraron en el norte, centro y sur de Chile, oportunidades laborales temporales muy bien remuneradas.

La historia y desarrollo de los talleres textiles en ciudades como São Paulo o Buenos Aires comienza en los años ochenta, es decir que, la mano de obra boliviana en los talleres textiles de estas ciudades no

es reciente. Cada una en sus momentos y sus ritmos fueron delineando una trayectoria que presenta características similares, pero manteniendo sus particularidades. La mayor relación tiene que ver con una presencia boliviana masiva que se inicia en los niveles más bajos de este rubro (costura) y que avanza y copta otros niveles de la cadena productiva (dueño de taller, comerciante), renegociando en esta dinámica con otros actores presentes. En términos ocupacionales la gran mayoría de los migrantes bolivianos en São Paulo trabajan en la confección textil desde la década de los años ochenta del siglo pasado, incursionando en los últimos años también en el comercio. El trabajo y la convivencia en los talleres de costura (por que se trabaja y se vive en el mismo lugar) se da en condiciones altamente precarias y marcadas por la informalidad, tanto de los trabajadores como de los talleres, tal como también sucede en Buenos Aires. Es evidente que las reglas de trabajo en el taller están permeadas por relaciones de parentesco y paisanaje ancladas en sustratos culturales muy profundos, y que engloban y albergan a la vez relaciones intrincadas de subordinación de la mano de obra y, por otro lado, representan espacios y posibilidades reales de movilidad social.

Durante la segunda década del presente siglo, la economía brasilera siguió siendo altamente atractiva y dinamizadora de las movi-
7
lidades migratorias y no sólo fronterizas (africana, haitiana), sobre todo a partir del movimiento económico y las obras demandadas por eventos como la Copa Mundial de fútbol del año 2014 y las Olimpiadas del año 2016, aunque muchos de estos trabajos representaban oportunidades expuestas a la discriminación, explotación y al trabajo precario debido a la fragilidad de las leyes brasileñas que se agudizaron en los últimos años con políticas restrictivas hacia los migrantes por parte del gobierno de Jair Bolsonaro.

Chile como destino laboral

Por su parte, ya desde los años 90 del siglo pasado, la república de Chile se ha convertido igualmente en uno de los destinos de la migración sudamericana (Martínez, 2003; Lube-Guizardi y Garcés, 2012, 2013; Martínez, 2003; Tapia, 2012). Según estas fuentes las cifras indican que en los últimos quince años la presencia de ciudadanos sudamericanos que llegan a Chile en busca de mejores oportunidades laborales ha aumentado en 78.5%. En este contexto, según el censo chileno de 2002,

la región norteña de Tarapacá se presentaba como la primera con mayor inmigración relativa, con 6.66% de población inmigrante en relación al total de su población. Los datos del censo de 2012 indican que este porcentaje ha aumentado a 7.4%. La población boliviana representa 32.2% y es la segunda con mayor representación en la región después de la proveniente de Perú. Si bien en Tarapacá la población peruana es la más importante en cantidad, las relaciones fronterizas existentes entre Chile y Bolivia en esta región hacen de la actual presencia migrante boliviana sea muy interesante para analizar. Según datos oficiales del último Censo chileno, a nivel nacional los principales cinco colectivos inmigrantes en 2019 provenían de Venezuela (30,5%), Perú (15,8%), Haití (12,5%), Colombia (10,8%) y Bolivia (8%), lo cual daba 119.401 bolivianos aproximadamente (INE, 2019), a esto hay que sumarle la migración temporal que no fue censada. Hay que subrayar que la gran mayoría de estos colectivos migrantes entran a Chile vía Bolivia, a través del paso fronterizo de Pisiga.

Es fundamental considerar a esta región como una zona fronteriza parte del espacio social tradicional aymara, cuyos habitantes buscaban complementar las ventajas de los distintos pisos ecológicos del espacio andino (Tapia y Ramos, 2013). Por este motivo, la circulación de personas ha sido parte de la cotidianidad de quienes habitan la región desde antes de la fundación de las repúblicas (González, 2016). Posteriormente, este espacio perteneció a territorios peruano y boliviano hasta la Guerra del Pacífico (1879-1883), cuando en el Tratado de Ancón de 1883 se anexa la región de Tarapacá al Estado de Chile. Esta anexión se tradujo en una política de asimilación de las comunidades indígenas aymaras a través de la escuela fiscal y el reclutamiento militar. Asimismo, el proceso de “chilenización” llevado a cabo por el Estado exacerbó el nacionalismo y la xenofobia (Díaz y Tapia, 2013). Sin embargo, la demarcación establecida entre Chile y Bolivia en el Tratado de 1904 no detiene el movimiento fronterizo, al contrario, éste se ha vinculado con los ciclos económicos regionales, con las posibilidades y limitaciones dadas por la legislación y las oportunidades laborales a uno y otro lado de la frontera (Tapia, 2013).

Un estudio de Tapia y Ramos (2013) sobre las mujeres migrantes aymaras revela que esta estrategia consiste en “que una vez vencidos los 90 días de la visa de turista vuelven a Bolivia, permanecen algunos días allí y luego regresan a Iquique activando con el cruce otros nuevos 90

días”. Según las autoras, las estrategias de ingreso “están modeladas, por el marco jurídico sobre ingreso y extranjería por las oportunidades laborales que encuentran para ellas y por las facilidades que otorga la cercanía de la frontera” (Tapia y Ramos, 2013: 35). Mucha de esa población tiene doble residencia, resulta complicado establecer dónde radican,

...muchas de esas personas tienen una casa en Oruro y también otra casa en Iquique, van y vienen, a veces están una semana acá y otra semana allá y viven de ese tránsito. No solamente esas personas viven de ese tránsito y esa relación transfronteriza entre Chile y Bolivia, sino también, muchas de las comunidades Aymaras del altiplano tarapaqueño se abastecen en el lado boliviano que está más poblado y además tiene más acceso a servicios básicos como luz eléctrica, muchos de estos pueblos no tienen luz eléctrica o luz eléctrica continua (Mardones, Pablo, 2021, Conversatorio RBM)

Diversos estudios sobre todo del lado chileno dan cuenta de que se trata de una migración de tipo circular, vale decir que la gente circula en temporadas más o menos de dos a cuatro meses, yendo y viniendo con mucha fluidez y rapidez temporal, lo cual incide en su estatus migratorio (irregularidad), mucho más aún luego de la pandemia complicar, burocratizar y retrasar los trámites de ingresos, frente a lo cual muchos migrantes prefieren realizar sus ingresos durante la noche por pasos no permitidos y cada vez más alejados y riesgosos, aspecto que pone en peligro la vida misma de estos trabajadores. De acuerdo a versiones periodísticas (que varían entre ellas) en los últimos cuatro años habrían muerto más de cincuenta personas, la mayoría mujeres, intentando cruzar dicha frontera.

9

La ruta Oriente – Occidente hacia Chile

En los últimos quince años, la migración boliviana hacia Chile adquirió una mayor magnitud, especialmente a través de la creciente movilidad transfronteriza en el norte chileno. Los migrantes bolivianos en Chile proceden en la actualidad tanto de zonas o departamentos fronterizos (La Paz, Oruro, Potosí), como también de regiones de los valles de Cochabamba, Chuquisaca o Tarija y del Oriente boliviano, especialmente de las áreas periurbanas de Santa Cruz y Beni. Diversos estudios, principalmente chilenos (Tapia, 2015; Leiva, et al., 2017, Leiva y Orellana 2017, Icarte y Ramos 2018), señalan que la migración boliviana es de tipo circular, es decir, que los migrantes se mueven en temporadas de dos a cuatro meses aproximadamente, yendo y viniendo

con mucha fluidez y rapidez temporal. Si bien la presencia de mano de obra boliviana en el rubro del trabajo agrícola en el norte, data de comienzos de siglo (Vergara y Rodríguez, 2005), en el último tiempo se produjo una expansión significativa. La migración boliviana se ha extendido rápidamente a lo largo del territorio chileno: ya consolidada en el norte (Arica, Iquique, Calama, Antofagasta) ha avanzado hacia el centro del país, en torno a Santiago (Melipilla), llegando en la actualidad hasta bien al sur (Puerto Mont, la región de los lagos).

El establecimiento de una infraestructura de la migración mediante las movilidades de trabajadores bolivianos hacia los países fronterizos de Argentina, Brasil y Chile fue la plataforma para la circulación de migrantes extrarregionales, en especial haitianos, y sudamericanos, en particular venezolanos. A su vez, la intensificación de estos movimientos y la evasión de los controles fronterizos en un contexto de cierres de frontera ha jugado un papel central en la producción de Bolivia como “zona precaria de tránsito”.

En el contexto del cierre de fronteras por la pandemia, también se intensificó la migración venezolana hacia Chile a través de Bolivia. Al igual que en los demás países sudamericanos, el Estado boliviano dispuso ciertas facilidades para que los migrantes venezolanos pudieran ingresar y permanecer en el país. La Resolución N° 148 del 2020 de la Dirección General de Migración (DIGEMIG) permitía el ingreso de familias venezolanas y su regularización migratoria por dos meses. Esta resolución favorecía la permanencia, así como la salida sin mayores inconvenientes para continuar con su tránsito en el país ante la presentación de documentación más simplificada (Valdés, 2020). Frente a las dificultades para realizar el cruce fronterizo entre Tacna y Arica, los venezolanos encontraron en el trayecto a través de Bolivia una alternativa para ingresar a Chile. Es así que, en el mes de agosto del 2020, el cruce fronterizo Pisiga (Bolivia) - Colchane (Chile) alcanzó un inusitado protagonismo como efecto de la suba sostenida de cruces por “pasos no habilitados”, de migrantes sudamericanos. Ingresaban a Bolivia por Desaguadero (Bolivia/Perú) y, después de atravesar La Paz y Oruro, llegaban al punto fronterizo. Las salidas que se produjeron hacia finales de aquel año no solo se consolidaron, sino que se incrementaron considerablemente. En el mes de febrero del 2021, los medios de comunicación se referían a la presencia de migrantes en Colchane como una “crisis humanitaria”.

La intensificación de los movimientos hacia Chile tuvo lugar en la ruta Oriente-Occidente, donde se produjo la confluencia espacial de trabajadores bolivianos de distintas partes del país y de migrantes haitianos y venezolanos, entre otros grupos nacionales. La carretera troncal, que se extiende desde Santa Cruz de la Sierra hasta Oruro (a través de Cochabamba), y los ramales, que vinculan a Trinidad con Santa Cruz y a Tarija, Sucre, Potosí y La Paz con Oruro, constituyen un entramado fundamental de la infraestructura de la migración que facilita el tránsito terrestre. La carretera entre Oruro y Pisiga, inaugurada en el 2017, se convirtió en una pieza fundamental de la infraestructura de la movilidad de trabajadores bolivianos que se dirigían hacia Chile, así como de aquellos migrantes extrarregionales y sudamericanos que salían o entraban a dicho país, transformando por completo la localidad y el dinamismo en la zona. En suma, la ruta Oruro-Pisiga creó las condiciones para la intensificación de la movilidad humana en el espacio nacional boliviano, facilitando y acelerando el tránsito entre Bolivia y Chile. Como parte de la infraestructura de la migración que conecta a Bolivia con Chile, existe un extenso sistema de transporte tanto formal como “alternativo” a nivel nacional compuesto por múltiples sindicatos y asociaciones de transportistas livianos de varios departamentos del país que posibilita los desplazamientos hacia Chile con rapidez, continuidad y a costos aceptables. La magnitud de estos desplazamientos ha generado una oferta de transporte alternativa a los buses nacionales e internacionales que cubre y conecta diferentes tramos de los trayectos hacia Chile e incluso desde la frontera hacia Iquique. Está integrada por movilidades pequeñas, ligeras y rápidas denominadas “surubies” y opera dentro de las terminales departamentales de buses (Santa Cruz, Cochabamba, La Paz y Oruro) y sus alrededores.

En un comienzo, como relata un funcionario municipal entrevistado en Pisiga en diciembre del 2022, los “surubies” eran utilizados principalmente para la circulación de trabajadores bolivianos. Las flotas eran oriundas de Sabaya y Pisiga y se movilizaban desde el sur de Oruro tres veces por semana, con horario fijo. Con la intensificación de los tránsitos de bolivianos y migrantes de otros países, se produjo una expansión de las empresas de transporte. En la actualidad, existen cuatro sindicatos de transporte y se estima que en total hay alrededor de 600 minibuses de transporte dedicados exclusivamente al tramo Oruro-Pisiga que operan las 24 horas. El alto tránsito entre Oruro y Pisiga es una manifestación

de las múltiples “idas y venidas” que se producen entre ambos países. Oruro opera como el nodo articulador de los trabajadores bolivianos y migrantes extrarregionales y sudamericanos que se dirigen hacia y desde Chile. En la localidad de Pisiga la movilidad de los “surubíes” es constante, tanto de llegada como de salida. De día arriban a Pisiga entre setenta y cien “surubíes” (cada uno tiene capacidad para trasladar aproximadamente 14 pasajeros). En su regreso a Oruro, estos minibuses transportan también a aquellos migrantes que retornan desde Chile. Los cuatro sindicatos de transporte de minibuses tienen el monopolio de los traslados terrestres entre Oruro y Pisiga. Esto se debe a que los propietarios de los “surubíes” son oriundos de dicho lugar, sobre todo de Sabaya, el municipio al que pertenece Pisiga. Asimismo, es muy notoria e intensa la actividad nocturna que existe en los “pasos no habilitados” de la frontera a través de la circulación de migrantes y mercancías. En Pisiga, existe una alta movilidad durante la noche y la madrugada. La existencia previa en Sabaya de una red dedicada al contrabando de mercancías entre Bolivia y Chile ofrecía la infraestructura necesaria para el transporte y la ‘facilitación’ del cruce clandestino de personas mediante los denominados “chamberos”. En un contexto de reforzamiento de los controles y la vigilancia fronterizos, esta dinámica favoreció el surgimiento de la figura del “tratante”, así como la instalación de la “trata” y el “tráfico” como un problema o flagelo de esta zona de frontera.

12

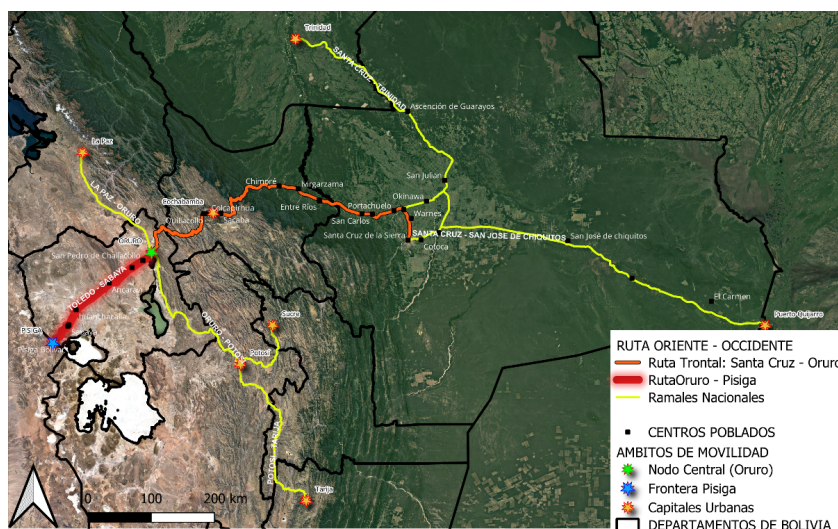


figura 1. Ruta migratoria: Oriente – Occidente a Chile.

Con el incremento de la movilidad migrante en la zona, proliferaron distintos servicios vinculados a la movilidad internacional. En la localidad de Pisiga, a lo largo de la ruta que desemboca en el complejo

fronterizo de Colchane, se instalaron casetas donde los migrantes pueden comprar y vender diversas divisas (las transacciones incluyen pesos bolivianos, chilenos y colombianos, reales y dólares americanos, entre otras monedas), realizar transferencias de dinero a cuentas bancarias bolivianas, y adquirir chips telefónicos con números chilenos o bolivianos para que puedan estar en contacto mientras transitan hacia o desde Chile. En esta zona, así como en la zanja divisoria entre Bolivia y Chile, controlada por Carabineros y el Ejército chileno, los migrantes pueden entrar en contacto con los ‘chamberos’ quienes, a cambio de dinero, les ofrecen guiarlos para cruzar a Colchane, así como cargar sus equipajes. Los precios por este servicio oscilan entre 40 a 100 Bs y varían según la cantidad, tamaño y peso del equipaje a trasladar y también según la nacionalidad, aspecto que es importante subrayar, ya que el ser no nacional es un elemento fuertemente distintivo en la frontera. Los chamberos, varones o mujeres de diferentes edades, pueden ser habitantes de Pisiga y sus alrededores; no obstante, también se ofrecen como guías personas ajenas al lugar que están familiarizados por distintos motivos con el cruce fronterizo. Quienes deciden no contratar a un chambero o no cuentan con los recursos suficientes para hacerlo, despliegan diversas estrategias de cruce. Aquellas personas que viajan solas o en “familia” (involucre o no lazos de parentesco) buscan realizar el trayecto y el cruce en compañía de otros, sean individuos o grupos, y/o seguir a grupos de personas que cuentan con un guía para el camino.

En la localidad de Pisiga (tiene el rango de sub-alcaldía) la confluencia de migrantes de muchas nacionalidades puede reducirse básicamente a migrantes nacionales y no nacionales. Si bien a partir de estos últimos los precios en general encarecen el costo de vida (todo es más caro de lo ‘normal’) muchos de los aspectos que tienen que ver con el ‘tránsito’ y el ‘paso de la frontera’ son más elevados para los no nacionales, ya sea el transportar equipaje o el pago del cruce fronterizo. Jóvenes migrantes nacionales suelen quejarse de que los chambero quieren cobrarles como a venezolanos o haitianos el cruce fronterizo por pasos no habilitados. Durante el trabajo de campo realizado en Pisiga no evidenciamos tampoco interacciones sostenidas o de acompañamiento en el cruce entre estos colectivos migrantes. A diferencia de la frontera de Desaguadero (Perú) en Pisiga no existe una diferenciación en el costo del pasaje del transporte de los minibuses o surubís. En Desaguadero el costo del pasaje hacia La Paz para los nacionales es de 20 Bs. en cambio para los no nacionales era de 80 a 100 Bs.

El corredor migrante andino

En Bolivia, la “respuesta humanitaria” a migrantes *en tránsito* surgió con su incorporación al llamado “corredor andino” a partir de la aparición de la ruta que conecta Desaguadero (en la frontera Perú/Bolivia) con Pisiga (en la frontera Bolivia/Chile) y que se consolida en el contexto de la pandemia. Cuando se presentó el Plan Regional de Respuesta para Refugiados y Migrantes de Venezuela a finales del 2018, la presencia de la población venezolana era reconocida especialmente en cuatro países vecinos. Colombia y Brasil ocupaban un lugar destacado por su proximidad a Venezuela. Ecuador y Perú también estaban considerados entre los principales países de destino, aunque con una cantidad de migrantes venezolanos mucho menor que en Colombia. La descripción más habitual daba cuenta de la formación inicial de lo que más adelante se denominará como “corredor andino”: el desplazamiento desde Venezuela hacia Colombia y su posible prosecución hacia Ecuador o Perú. En aquel momento, este corredor era identificado por las agencias de Naciones Unidas que lideraban la Plataforma de Coordinación para Refugiados y Migrantes de Venezuela (denominada R4V *Inter-Agency Coordination Platform for Refugees and Migrant from Venezuela*, 2022) como el “más dinámico en la región”, a la vez que su crecimiento cuantitativo entre el 2017 y el 2018 era destacado (OIM, 2019).

Hasta finales del 2019, Bolivia aún no integraba el “corredor andino”. Según un documento de la OIM sobre tendencias migratorias en la región (OIM, 2019), este corredor articulaba cinco pasos internacionales: el Puente Internacional Transfronterizo Simón Bolívar entre Colombia y Venezuela que conecta las localidades de Villa del Rosario y San Antonio de Táchira, el Puente Internacional Rumichaca ubicado entre las localidades de Ipiales en Colombia y Tulcán en Ecuador, el cruce fronterizo entre Huaquillas en Ecuador y Tumbes en Perú, el complejo fronterizo Santa Rosa en Perú y el de Chacalluta en Chile, y el paso trasandino Sistema Cristo Redentor que conecta Chile con Argentina. A partir del 2020, en el contexto de la pandemia, Bolivia empezó a recibir atención como “país de tránsito” y a ser considerada como parte del “corredor andino”. En la VI Reunión Internacional sobre Movilidad Humana de Ciudadanos Venezolanos en la Región, realizada en septiembre de 2020 en el marco del Proceso de Quito, el Secretario General de la Comunidad Andina, Jorge Hernando Pedraza, identificó al “corredor andino” con el

área cubierta por Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú. Hizo hincapié en que la CAN recibía el 60 por ciento de los cinco millones de migrantes venezolanos que habían salido de Venezuela. Durante su intervención, señaló la trascendencia de la cooperación internacional ante las dificultades que generaba la gran cantidad de migrantes venezolanos en los países andinos. En esta oportunidad también hizo explícita la adhesión de la CAN a los principios tecnocráticos de la gobernanza de la migración: “La Secretaría General seguirá participando activamente y en colectivo, para lograr una migración venezolana ordenada, regular y segura”⁴.

Fue especialmente en el contexto de cierre de fronteras fundado en la pandemia por Covid-19 que se activó la ruta que conecta Desaguadero, La Paz, Oruro y Pisiga. Se trata de una ruta no solo transitada por “caminantes” venezolanos en dirección norte-sur, sino también de un recorrido emprendido por migrantes de diversas nacionalidades: por ejemplo, durante el 2021 esta ruta fue especialmente transitada por haitianos que salían de Chile o Brasil y se dirigían a los Estados Unidos a través de la selva del Darién. Las distintas visitas realizadas por el equipo en el marco del proyecto a las localidades fronterizas de Desaguadero, Perú / Desaguadero, Bolivia y Pisiga, Bolivia / Colchane, Chile han permitido capturar el carácter cambiante que asume el control fronterizo en relación a los “migrantes en tránsito”. De cualquier manera, con menores o mayores controles estatales de acuerdo al momento, las múltiples prácticas de actores de distinta naturaleza a lo largo del tramo Desaguadero-Pisiga favorecen la circulación de los “migrantes en tránsito”, es decir, en conjunto producen la facilitación de la movilidad, lo cual da cuenta de la modalidad de control del movimiento que supone un corredor migratorio: el “control de la movilidad migrante a través de la movilidad” (Tazzioli, 2020) o el “atrapamiento en la movilidad” (Hess, 2010, 2012). Esta nueva ruta a través de Bolivia supuso una de las transformaciones más importantes que tuvo el “corredor andino” desde su formación. Es resultado de las diversas tensiones entre la movilidad y el control que se han producido durante los últimos años en el régimen sudamericano de migración y fronteras.

Comprender la producción del espacio nacional boliviano como “zona precaria de tránsito” (Biondini, et. *all.*, 2023) supuso inscribir la experiencia boliviana en el proceso de reconfiguración y despliegue del corredor del Oeste Sudamericano, es decir, evitar aislarla analíticamente de los procesos regionales de “gobernanza” de la migración. A través de

4. Disponible en: <https://www.comunidadandina.org/notas-de-prensa/el-60-de-los-venezolanos-migrantes-se-encuentran-en-paises-de-la-comunidad-andina/#:~:text=%E2%80%99CLA%20Secretar%C3%ADa%20General%20seguir%C3%A1%20participando,Migraciones%2C%20Organizaci%C3%B3n%20Panamericana%20de%20la> último acceso 04/05/2024

entrevistas institucionales, búsqueda de material hemerográfico y observaciones en zona de frontera, buscamos desentrañar la emergencia de una ruta alternativa para ingresar a Chile a través de Bolivia frente a la opción que suele ser mayormente elegida como el cruce en la frontera Tacna-Arica. A partir de ello, pretendemos mostrar la manera en que Bolivia se convirtió en una “zona precaria de tránsito” como efecto de la producción del corredor del Oeste sudamericano para gobernar los movimientos “desordenados” de migración. La nueva ruta que conecta Desaguadero y Pisiga/Colchane implica un recorrido más extenso, dos cruces de frontera, diversos controles migratorios y policiales en el trayecto, mayor cantidad de tiempo y de recursos económicos y condiciones climáticas hostiles. Sin embargo, como veremos a continuación, en determinado momento surgió como la ruta preferida por diversos grupos de “migrantes en tránsito”.

La contención de la movilidad a través de Bolivia y Chile

Las dinámicas migratorias en la frontera Tacna-Arica se caracterizaron durante finales del siglo XX y primera década del siglo XXI por una marcada presencia de migración transfronteriza, especialmente de peruanos y un incipiente desplazamiento de bolivianos (Tapia, 2012). Sin embargo, a comienzos de la década del 2010, las dinámicas se modificaron a partir del paulatino pero creciente aumento de ingreso de migración caribeña. En aquel momento se destacaba el ingreso de migrantes provenientes de República Dominicana que, frente a una mayor visibilidad, sufrieron la imposición de visado en el año 2012. A partir del año 2011, esta zona sería protagonista de la ejecución del Plan Frontera Norte bajo la presidencia del presidente Sebastián Piñera. Este plan proponía combatir el crimen organizado a través de una coordinación multisectorial para fortalecer la frontera marítima y terrestre de las regiones de Arica y Parinacota, Tarapacá y Antofagasta con una inversión aproximada de más de 35 mil millones de pesos chilenos entre 2011 y 2014. Esta inversión permitiría la compra de radares fijos de tierra, sistemas de Unidad Vigía Costera, sistemas de detección termográfica, sistemas de interdicción marítima, y sistemas de mando y control para “mejorar las capacidades de control, observación y reacción preventiva”. En una entrevista realizada en diciembre del 2022, un carabinero de alta jerarquía de la comisaría de Chacalluta

en Arica explicaba que a partir del Plan Frontera Norte se había fortalecido la coordinación, lo que les permitía mejorar la respuesta en frontera. Asimismo, respecto al uso de dispositivos tecnológicos para el control fronterizo, afirmaba que gracias a las ventajas que ofrecían, ellos lograban identificar a los migrantes mientras aún se encontraban en territorio peruano y así evitaban que cruzaran a territorio chileno, lo que les “ahorraba” tiempos y recursos.

En 2018 se produjeron importantes transformaciones en las políticas de migración y fronteras desplegadas en el marco de la nueva presidencia de Sebastián Piñera como respuesta a los nuevos movimientos migratorios. En la frontera en cuestión, la Policía de Investigaciones (PDI) registraba un aumento considerable de los ingresos por “pasos no habilitados” siendo la población cubana y dominicana la predominante.

Los itinerarios migrantes que activaron la ruta Desaguadero-Pisiga-Colchane-Iquique tuvieron como contraparte una respuesta institucional que buscaba regular y canalizar los tránsitos a través del territorio boliviano. La política aplicada por el gobierno boliviano para quienes ingresaban de manera “irregular” se amparaba en la ley N° 370. Esta estipula que aquellos migrantes que ingresen de manera irregular se les tramitará una notificación de salida obligatoria que conmina a la persona migrante extranjera a abandonar el territorio nacional en el plazo de quince días hábiles a partir de su notificación legal. De esta manera, a los migrantes que ingresaban y manifestaban estar de paso se les tramitaba la salida obligatoria, lo que les permitía circular con menores dificultades hacia Chile⁵. Asimismo, en las situaciones de cruces de frontera en la localidad de Pisiga-Colchane las fuerzas de seguridad bolivianas se acercaban a observar, pero no tomaban ninguna medida para evitar que los migrantes cruzaran hacia el lado chileno.

El aumento de los movimientos migratorios por el país capturó la atención de diversas organizaciones de ayuda humanitaria asociadas a la Plataforma R4V. En la localidad de Desaguadero, tanto del lado boliviano como peruano, se instalaron Puntos de Atención y Orientación a Refugiados y Migrantes (PAO). En Bolivia, la apertura del PAO fue en el 2019, mientras que en Perú en el 2020. Allí los migrantes eran informados sobre la ruta, la presencia de organizaciones humanitarias en el camino y los números telefónicos a los cuales podían acudir en caso de que necesitaran algún tipo de atención. También recibían “kits viajeros” que se ordenaban en función de la edad y sexo-género de la persona. En

5. Sobre eso ver: <https://www.migracionenchile.cl/migrantes-buscan-otras-rutas-para-entrar-a-chile-tras-militarizacion-de-la-frontera-con-bolivia/>

el caso del PAO de Desaguadero en Bolivia se gestionaban albergues y alimentación para los grupos que forman parte de su “población de interés”. En la ciudad de La Paz, ACNUR articula con la Fundación Scalabrini, donde se alberga a migrantes “con vocación de permanencia” y “en tránsito”; a estos últimos se les proporcionaba información sobre el resto del camino. Al igual que en Desaguadero, su acceso estaba restringido a poblaciones identificadas como “vulnerables”.

Previo al 2020, el paso fronterizo ubicado entre la localidad de Pisiga (Bolivia) y Colchane (Chile), no era una zona de conflictividad ni siquiera de visibilidad. De hecho, este lugar fronterizo era considerado un lugar “inhóspito”. Para el año 2011 contaba oficialmente con 73 habitantes. Sin embargo, desde aquel año en adelante puede registrarse cierta circulación de migrantes en la zona. En aquel momento, las Hijas de la Caridad, con ayuda de la ONG COVIDE-AMVE, llegaron al lugar por pedido del obispo de la diócesis boliviana de Oruro para que se hicieran cargo de los migrantes. Las religiosas instalaron una casa de acogida transitoria que les permitiera descansar y alimentarse durante la estadía. Para el 2016 la dinámica local cambiaría con la finalización del asfaltado de la carretera que conecta la localidad de Oruro con Pisiga. Entre septiembre y octubre de aquel año se produjeron dos defunciones que pondrían de manifiesto la presencia de migración “extrarregional” en la zona. Se trataba de dos mujeres dominicanas fallecidas en cruces inhabilitados de Colchane debido a las condiciones climáticas y geográficas del lugar. En ese mismo año, se produjo otra transformación que modificaría el paisaje local: en septiembre se realizó el socavamiento de una zanja para demarcar el límite fronterizo (De Marchi, Alvites, 2022). Esta iniciativa fue ejecutada por el gobierno chileno con el objetivo de “inhabilitar pasos fronterizos no autorizados y combatir el narcotráfico, contrabando y la migración ilegal”⁶. En el 2019, luego de la imposición de visado, una mujer haitiana de veinte años fue hallada muerta en un paso no habilitado de Colchane debido a las condiciones hostiles del cruce⁷. En el mismo año, en consonancia con los conflictos sucedidos en Tacna por la imposición de visado de turistas a migrantes venezolanos, en Pisiga se registraron unas 190 personas varadas que fueron amparadas por las religiosas de la localidad⁸.

En pleno contexto de pandemia, el cruce fronterizo Pisiga-Colchane empezó a “figurar en el mapa”. En la primera mitad del año, el cierre de fronteras generó los efectos deseados por el gobierno de Chile,

6. Más información en: <https://eju.tv/2017/09/ministro-aclara-que-zanjas-chilenas-no-estan-en-el-lado-boliviano-ffaa-se-mantiene-vigilante/>

7. Sobre eso ver: <https://www.soychile.cl/Iquique/Policial/2019/09/29/617514/PDI-investiga-hallazgo-de-cadaver-de-mujer-en-frontera-de-Colchane.aspx>

8. Más información en: <https://www.pagina12.com.ar/203271-una-crisis-en-la-frontera-de-chile>

es decir, una merma contundente y sin antecedentes de los movimientos migratorios e incluso una considerable salida de extranjeros⁹. Sin embargo, desde el mes de agosto comenzó a registrarse una suba sostenida de ingresos por pasos no habilitados, fundamentalmente de migrantes venezolanos, pero también de haitianos y colombianos¹⁰. Frente a la considerable presencia de migrantes en la comuna de Colchane, el 26 de septiembre, las autoridades dispusieron buses para trasladar a los migrantes hacia albergues sanitarios¹¹. Hacia comienzos del 2021, se produjo un marcado aumento del tránsito de individuos y grupos familiares provenientes en su mayoría de Venezuela. En el mes de febrero, los medios de comunicación se referían a la presencia de migrantes en Colchane como una “crisis” o como una “crisis humanitaria”. En aquel momento, el alcalde de Colchane señalaba que diariamente ingresaban y apelaban a la figura de la “autodenuncia” unas 150 personas, con picos de hasta mil seiscientas. Más allá de que estas cifras son difíciles de corroborar debido al carácter “irregular” de los ingresos, su uso pone de manifiesto las representaciones construidas sobre el “descontrol fronterizo”, como lo llamaría el alcalde que guió las acciones en la zona. Frente a estos sucesos, en el mismo mes de febrero, el Estado nacional creaba el “Plan Colchane” con el objetivo de militarizar la zona, reforzar la institución policial, expulsar a quienes ingresaran al país por pasos no habilitados y realizar un plan de difusión internacional para advertir las medidas que adoptaría Chile en esta materia.

La respuesta a la movilidad migrante se tradujo en la institucionalización de un circuito de atención mediante la articulación entre burocracias nacionales e internacionales en vistas a contener a la población migrante ilegalizada. En la comuna de Colchane, alrededor de la comisaría de Carabineros se agrupaban los migrantes a la espera de tramitar la “autodenuncia” (ahora eufemizada como “Declaración voluntaria de ingreso clandestino”). La “autodenuncia” consiste en un permiso provisorio de circulación, proveniente de los tiempos de la dictadura de Pinochet, que supone el reconocimiento del ingreso irregular por parte de la persona que realiza el cruce por algún “paso no habilitado”. Este mecanismo, que criminaliza la movilidad y convierte en expulsable al sujeto que se autodenuncia, era apoyada y favorecida por la OIM: en unas carpas ubicadas en el predio de la comisaría, este organismo especializado de Naciones Unidas asistía a los migrantes en el trámite de “autodenuncia”. Además, la OIM articulaba con la parroquia de la comuna que,

9. Más información en: <https://www.latercera.com/nacional/noticia/chile-experimenta-claro-descenso-y-flujo-negativo-de-migrantes-en-la-pandemia/SQNRHJN4RJHANL-SAW5PUXQHQXA/>

10. Sobre eso ver: <https://www.lanacion.cl/gobierno-registra-5-147-inmigrantes-ilegales-entre-enero-y-agosto-la-mayoria-venezolanos/>

11. Sobre eso ver: <https://eju.tv/2020/10/presencia-de-venezolanos-en-frontera-con-bolivia-genera-criticas/> <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-55950140>

a partir de la solicitud de este organismo internacional, había abierto sus puertas a la “población vulnerable”. Por su parte, el gobernador del Tamarugal dispuso de nueve buses para trasladar diariamente a los migrantes, especialmente a mujeres y niños, hacia la ciudad de Iquique. La estrategia sanitaria en aquel entonces consistía en trasladarlos hacia el ex Colegio Unap, sin embargo, debido a la saturación de dicha institución, para mediados de octubre habilitaron el Estadio Cavanha para albergar a quienes tuvieran un resultado negativo de la prueba de COVID-19¹². Con esta estrategia, las autoridades locales afirman haber disminuido la presencia de “caminantes” en la ruta. A pesar de ello, plantearon la necesidad de trasladarlos a otras ciudades del país “porque no dan abasto”.

Uno de los sucesos fundamentales que generó el crecimiento de desplazamientos hacia Chile se vincula con la asunción presidencial de Pedro Castillo, quien, en su primer discurso en el mes de julio, anunció que “los delincuentes extranjeros” tenían 72 horas para salir del país¹³. En la ciudad de Iquique, el incremento de la presencia de migrantes venezolanos a lo largo del espacio público produjo un marcado descontento en grandes sectores de la sociedad civil. Sumado a presuntos delitos menores contra la propiedad privada, la violencia xenófoba en la ciudad comenzó a escalar exponencialmente. Hacia fines de septiembre del 2021, se produjeron una serie de eventos xenófobos: el sábado 25 se organizó la marcha “No+migrantes”, que congregó, de acuerdo a la información de la policía de Carabineros, a unas 5.000 personas. Ofuscados por la ocupación del espacio público, se concentraron en las cercanías a la Plaza Brasil donde los manifestantes prendieron fogatas y comenzaron a quemar las pertenencias de los migrantes: vestimenta, carpas, mochilas, juguetes infantiles y coches de bebés. Meses después, tras el asesinato de un camionero supuestamente en manos de una persona venezolana, decretarían el estado de excepción. Esta medida les permitía a las Fuerzas Armadas “colaborar con la policía para controlar la inmigración ilegal”¹⁴.

Conclusiones

La reconfiguración de la movilidad en Bolivia se produjo en el entrecruzamiento de viejas y nuevas dinámicas de circulación. Las trayectorias consolidadas de los trabajadores bolivianos entre Brasil, Argentina y Chile dieron lugar a la emergencia de infraestructuras de la migración que posibilitaron y facilitaron los tránsitos de migrantes

12. https://www.litoralpress.cl/paginaconsultas/Servicios_NClipSitio/Get_Imagen_Pagina.aspx?LPKey=5JJHVUY-VSBGFKJS2RXNA26R-GI3NNO6LLVLLQFXQ-Z2RFMAJBJYXCQ

13. <https://gestion.pe/peru/politica/bicentenario-del-peru-presidente-pedro-castillo-delincuentes-extranjeros-tienen-72-horas-para-salir-del-pais-nndc-noticia/>

14. Disponible en: <https://www.telam.com.ar/notas/202202/583726-chile-estado-de-excepcion-crisis-migratoria.html> último acceso 04/05/2024

sudamericanos y “extrarregionales” a través del país. Lejos de permanecer estables en el tiempo, los itinerarios de trabajadores bolivianos se transformaron a partir de las crisis sociales, políticas y económicas que experimentaron en sus destinos. Esta movilidad supuso el abandono de las actividades laborales habituales en Argentina y Brasil, y su reinserción en otros sectores productivos en Chile. Asimismo, la procedencia de los trabajadores se extendió a la mayor parte de Bolivia, dado que el desarrollo de infraestructuras viales en el país facilitó las conexiones con la ruta Oriente-Occidente. En los movimientos de migración hacia Brasil y Chile se produjo la confluencia entre trabajadores bolivianos y migrantes sudamericanos y extrarregionales.

La desestabilización del orden fronterizo provocada por migrantes sudamericanos, especialmente venezolanos, tuvo como efecto la incorporación de Bolivia al corredor del Oeste sudamericano. Esta nueva espacialidad en la región constituye una de las transformaciones de mayor relevancia del régimen sudamericano de migraciones y fronteras. La incorporación de Bolivia a este corredor se produjo a partir de la intensificación de los tránsitos de migrantes sudamericanos hacia Chile. El trayecto por Bolivia ganó intensidad como efecto del sostenido fortalecimiento del control en la frontera Tacna-Arica, los rumores y los graves incidentes relacionados con las minas antipersonales y las “reconducciones” del Estado chileno, autorizadas por el Estado peruano y rechazadas por el boliviano. Frente a los inesperados e indómitos tránsitos por el país, organizaciones nacionales e internacionales de asistencia humanitaria se dirigieron hacia las zonas de mayor masividad y conflictividad. Así, el cruce Pisiga-Colchane se erigió en el lugar donde se concentraron las mayores intervenciones de actores estatales e internacionales involucrados en el control fronterizo y la ayuda humanitaria para llevar adelante diversas prácticas de contención de la migración ilegalizada que ingresaba a Chile. La estrategia de control desplegada por el gobierno chileno, ahora reforzada con la intervención de organismos internacionales del sistema de Naciones Unidas, consistió en la construcción de un circuito de “asistencia humanitaria” entre Colchane e Iquique. La creación de estos “dispositivos transitorios” destinados a contener más que a detener el movimiento de personas constituye una manifestación de los nuevos modos de control de la movilidad a través de la movilidad que han emergido en el espacio sudamericano como “respuesta regional” a los grandes movimientos de personas.

Referências

- Biondini, V.; Domenech, E.; Hinojosa, A.; Peñaranda, R. 2023. Movimientos de migración y políticas de movilidad en el espacio sudamericano: la producción de Bolivia como 'zona precaria de tránsito'. In: Navarro Alvarado, G. A. *Migrar en el siglo XXI: conflictos, políticas y derechos*. Buenos Aires: Clacso, 185-247.
- D'Andrea, A., Ciolfi, L., y Gray, B. 2011. Methodological Challenges and Innovations in Mobilities Research. *Mobilities*, 6(2): 149–160.
- De la Torre, L. 2014. Más notas sobre el retorno cíclico boliviano. Control y libertad en los proyectos de movilidad entre España y Bolivia. En S. Solé, S. Parella, y A. Petroff (Eds.). *Las migraciones bolivianas en la encrucijada interdisciplinar: evolución, cambios y tendencia*. Bellaterra: Universitat Autònoma de Barcelona, 127-153.
- De Marchi, B. y Alvites, A. 2022. El muro invertido: las zanjas en el límite fronterizo de Chile con Bolivia. *Geopolítica(s). Revista de Estudios sobre Espacio y Poder*, 13 (2): 355–384.
- DIGEMIG Dirección General de Migración Resolución N° 148 del 2020.
- Guizardi, M; Garcés, A. 2013. Circuitos migrantes. Itinerarios y formación de redes migratorias entre Perú, Bolivia, Chile y Argentina en el norte grande chileno. *Papeles de Población* 19 (78): 65-110.
- Guizardi, M.; Garcés, A. 2012. Mujeres peruanas en las regiones del norte de Chile: Apuntes preliminares para la investigación. *Estudios Atacameños* 44: 5-34.
- Hess, S. 2010. The Invention of "Transit Migration". Theoretical and Methodological Considerations on Illegal Migration in Europe's Southeastern Border Region. *Ethnologia Balkanica* 14: 129-146.
- Hess, S. 2012. *De-naturalising transit migration. Theory and methods of an ethnographic regime analysis*. *Population, Space and Place*, 18(4), 428–440.
- Hinojosa, A. 2009. *Buscando la vida. Familias bolivianas transnacionales en España*. CLACSO-PIEB.
- Maggi, M. F. 2021. 'Idas y venidas' entre Bolivia y Argentina. Retornos cíclicos en las movilidades bolivianas contemporáneas. *Anuario del Instituto de Historia Argentina*, 21 (2): 1-15.
- Magliano, María José. 2008. Migración de mujeres bolivianas hacia Argentina: cambios y continuidades en las relaciones de género. *Amérique Latine Histoire et Mémoire. Les Cahiers ALHIM* 14. <http://alhim.revues.org/index2102.html>.
- Marcus, G. E. 2001. Etnografía en/del sistema mundo. El surgimiento de la etnografía multilocal. *Alteridades* 11 (22): 111–127.
- Lin, W., Lindquist, J., Xiang, B. y Yeoh, B. S. 2017. Migration infrastructures and the production of migrant mobilities. *Mobilities*, 12 (2): 167-174.
- Mardones, P. 2021. *Conversatorio virtual organizado por la Red Bolivia Mundo*. La Paz.
- Martínez Pizarro, Jorge. 2003. *El mapa migratorio de América Latina y el Caribe, las mujeres y el género*. Santiago: CEPAL-CELADE-UNFPA.

- González, S. Leiva, S. 2016. El norte grande durante el ciclo del salitre: la política salitrera y la política exterior en la formación de un espacio transfronterizo (Bolivia y Chile, 1880 – 1929). *Estudios Atacameños* 52: 11-29.
- Tapia, M. 2012. Frontera y migración en el norte de a partir del análisis de los censos población: Siglos XIX- XXI. *Revista de Geografía Norte Grande* 53: 177–198.
- Tapia, M. 2015. Frontera, movilidad y circulación reciente de peruanos y bolivianos en el norte de Chile. *Estudios Atacameños* 50: 195–213.
- Tarrius, A. 2007. *La mundialización por abajo. El capitalismo nómada en el arco mediterráneo*. Barcelona: Hacer Editorial.
- Icarte, L.; Torres, N; Ramos, R. 2018. La Zona Franca de Iquique y su impacto en el trabajo informal de mujeres migrantes fronterizas. *Polis* 17 (51): 63–87.
- Leiva, S.; Mansilla, M. Á.; Comelin, A. 2017. Condiciones laborales de migrantes bolivianas que realizan trabajo de cuidado en Iquique. *Si Somos Americanos* 17(1): 11–37.
- Leiva, S.; Orellana, C. 2016. Migración circular y trabajo de cuidado: fragmentación de trayectorias laborales de migrantes bolivianas en Tarapacá. *Psicoperspectivas* 15 (3): 56–66.
- Tazzioli, M. 2020. Governing migrant mobility through mobility: Containment and dispersal at the internal frontiers of Europe. *Environment and Planning C: politics and space*, 38 (1): 3–19.
- Xiang, B.; Lindquist, J. 2014. Migration Infrastructure. *International Migration Review*, 48(1): 122–148.
- Watts, L. y Urry, J. 2008. Moving Methods, Travelling Times. *Environment and Planning D: society and space* 26 (5): 860–874.