



María Inés **PACECCA\***

\*: Antropóloga, docente e investigadora de la Facultad de Filosofía y Letras (UBA), docente de la Especialización en Migración y Asilo (UNLa), de la Maestría en Antropología (UBA) y de la Maestría en Derechos Humanos (UBA). Coordinadora del Área de Investigación de la Comisión Argentina para los Refugiados y Migrantes (CAREF). e-mail: mpaccecca@caref.org.ar

Gabriela **LIGUORI\***

\*: Trabajadora Social, docente de la Carrera de Trabajo Social de la Facultad de Ciencias Sociales (UBA), docente de la Carrera de Trabajo Social y de la Especialización en Migración y Asilo (UNLa), de la Diplomatura de Migraciones de la Facultad de Derecho (UBA). Directora Ejecutiva de la Comisión Argentina para los Refugiados y Migrantes (CAREF). e-mail: gabriela@caref.org.ar

---

PRESENTADO: 25.04.22

ACEPTADO: 03.05.22

## MIGRAR EN PANDEMIA Y CON FRONTERAS CERRADAS. TRAYECTOS DE FAMILIAS MIGRANTES Y SOLICITANTES DE ASILO HASTA ARGENTINA

161

### Resumen

A partir de la experiencia de una organización de la Sociedad Civil (la Comisión Argentina para Refugiados y Migrantes), este artículo analiza el impacto de los cierres de fronteras ocasionados por la pandemia COVID-19 en la movilidad de las personas en América del Sur entre mediados de 2020 y noviembre de 2021. Se describen los tránsitos terrestres desde Venezuela, Colombia, Ecuador y Perú hacia Argentina de familias con niños/as de corta edad y los riesgos implicados. También, se reflexiona sobre las características y los déficits de la presencia estatal en las fronteras y el rol de organismos internacionales y organizaciones de la sociedad civil para proveer asistencia y cuidados sanitarios a lo largo de las rutas.

**Palabras Clave:** Pandemia; cierre de fronteras; migrantes; protección; Argentina.

### Summary

*Based on the experience of a Civil Society Organization (the Argentine Commission for Refugees and Migrants), the article analyzes the impact of the pandemic-related border closures on human mobility in South America between mid-2020 and November 2021. It describes the lengthy and perilous land travels of four families with young children, from Venezuela, Colombia, Ecuador, and Peru to Argentina, focusing on the deficits of federal presence and interventions on the borders, and on the role of international and civil society organizations that provided assistance and health care along the routes.*

**Key words:** Pandemic; border closures; migrants; protection; Argentina.

## PUNTOS DE PARTIDA

La pandemia ocasionada por el COVID-19 agudizó la desigualdad estructural y evidenció las frágiles condiciones de vida de millones de personas, especialmente aquellas cuyos ingresos provenían de trabajos informales o por cuenta propia, que no podían hacerse sin presencialidad.

En este contexto, este texto articula algunas experiencias y reflexiones vinculadas a una dimensión puntual de la pandemia: los cierres de fronteras internacionales que comenzaron en marzo de 2020 y que en Argentina se prolongaron de manera casi ininterrumpida hasta noviembre de 2021. Las experiencias a las que aludimos abrevan en parte del trabajo que la Comisión Argentina para Refugiados y Migrantes (CAREF)<sup>1</sup> realizó durante más de un año y medio para acompañar, asistir y promover los derechos de las personas que, a pesar de las restricciones, se desplazaron a través de varios países para llegar hasta Argentina. Reseñan los motivos, obstáculos y peligros de estos trayectos, tal como fueron relatados por quienes recorrieron por tierra varios miles de kilómetros. A partir de estas experiencias, propondremos algunas reflexiones preliminares en torno a la operatoria de los regímenes de control migratorio y fronterizo (Hess, 2012; Glick-Schiller y Salazar, 2013;

Mezzadra, 2013) y sus consecuencias durante los primeros tiempos de la pandemia.

En las primeras semanas de pandemia, de manera comprensible ante el temor y la incertidumbre, los cierres de fronteras y los confinamientos priorizaron la protección de la salud. El estado de excepción puesto en marcha para detener la circulación de un virus afectó otros derechos, entre ellos el derecho a migrar y a solicitar asilo. Si bien estos derechos (especialmente el derecho a migrar) han sufrido históricamente numerosas restricciones, la novedad de la época refiere a la amplitud de la prohibición, que, por definición, alcanzó a todas las personas (y no a ciertas categorías, tales como quienes carecen de documentación, o de visa, o de dinero). En este contexto, la gobernabilidad de la movilidad pareciera haberse organizado en torno a dos cuestiones principales: asegurar la *inmovilidad* y establecer y gestionar los sistemas de excepciones o permisos de movilidad, tanto a nivel interno como para el cruce de fronteras. Este artículo explora, de manera incipiente, cómo estos cambios en el régimen de *(in)movilidad* (cuya característica principal fue la masiva restricción del derecho a la migración y al asilo) impactaron en las dinámicas regionales y pusieron en riesgo a miles de personas que, a pesar de las restricciones, debieron desplazarse para llegar a otros países.

---

1. CAREF es una organización de la sociedad civil y de carácter ecuménico cuya misión es la promoción de derechos de las personas migrantes, refugiadas y solicitantes de asilo. Fue creada en 1973 con el objetivo de recibir y asistir a quienes huían del golpe de Pinochet en Chile.

A medida que pasaban los meses, la situación de muchísimas personas se fue volviendo cada vez más incierta y varios miles de personas (residentes en Venezuela, Colombia, Perú o Ecuador) comenzaron a dirigirse hacia otros destinos, entre ellos Argentina, Chile y Uruguay. ¿Cómo moverse y desplazarse en un contexto de restricciones a la circulación? ¿Cómo cruzar de un país a otro en este nuevo régimen de fronteras militarizadas por motivos sanitarios? ¿Cómo permanecer dentro de un país del que la persona no es nacional ni residente, y al que ha ingresado a pesar de las prohibiciones o restricciones? ¿Y cuándo se trata de familias o mujeres solas con niños y niñas de corta edad?

En las últimas décadas, las normativas y las prácticas migratorias crecientemente restrictivas y los controles de fronteras cada vez más tecnificados contribuyeron al crecimiento de lo que algunos autores han denominado la “industria de la migración” (Castles y Miller, 2003; Gammeltoft-Hansen y Nyberg-Sorensen 2013; Hernández León 2017, entre otros). Esta industria se caracteriza por la presencia de diversos intermediarios no estatales, formales (tales como las empresas de transporte) e informales (tales como los “pasadores”), que, con fines de lucro, facilitan el cruce de las fronteras internacionales. Incluye, entre otros actores, agencias de viajes, gestores de documentación, prestamistas o financiadores, transportistas, dadores de alojamiento, servicios varios de asesoría, guías o “pasadores” que asisten a las personas en diversas etapas de sus traslados, y también falsificadores de documentos y de permisos o certificados varios.

Antes de la pandemia, en las fronteras argentinas y de sus países vecinos, la presencia de intermediarios informales con fines de lucro no era especialmente notoria, ya que se trataba de fronteras relativamente sencillas de cruzar para los ciudadanos de los países de la región que tuvieran sus documentos de identidad o sus pasaportes en regla. Las personas recurrían a intermediarios informales muy ocasionalmente, y casi siempre ante

situaciones de documentación vencida o incompleta<sup>2</sup> (Pacecca, 2014; IPPDH y OIM, 2017). Con las fronteras cerradas, y sin poder recurrir a los buses internacionales -el medio de transporte más habitual para la movilidad regional- los intermediarios informales se volvieron mucho más necesarios para las personas y familias que se veían compelidas a migrar, ya que proveyeron los servicios que permitieron gran parte de los traslados y los tránsitos transfronterizos.

También adquirieron mayor relevancia (e incluso se volvieron indispensables) otros actores -formales, institucionales y sin fines de lucro- que trabajaron desde una perspectiva de derechos para facilitar el acceso a la atención sanitaria y brindar asistencia humanitaria y protección a las personas y familias que se estaban desplazando por el continente de maneras riesgosas e inseguras. Varias de estas organizaciones (organismos internacionales, instituciones ecuménicas y de iglesias, organizaciones locales de Derechos Humanos, equipos de abogados, comunidades de migrantes, entre otras), apoyadas por la cooperación internacional y orientadas hacia la promoción o protección de derechos, están ubicadas en zonas de fronteras o en los puntos críticos de los corredores regionales más transitados. Un ejemplo es la Red de Protección en Fronteras (apoyada por el Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados -ACNUR-), que desde 2014 articula organizaciones activas en el corredor andino que conecta Perú, Bolivia, Chile y Argentina.

Consolidadas a partir del incremento de la movilidad venezolana en la región, estas redes y los actores institucionales que las conforman construyeron lazos y estrategias que resultaron invalorable durante 2020 y 2021. Sostuvieron el derecho a migrar y a solicitar asilo a pesar de la pandemia y elaboraron criterios y prácticas de intervención, asistencia, promoción y protección de derechos que contribuyeron a la seguridad de los tránsitos, sin por ello descuidar los aspectos sanitarios y la prevención de los contagios. En la práctica, estos dispositivos inter-institucionales (de sociedad civil

2. La falta de documentación de identidad o de viaje, así como la documentación de identidad o de viaje vencida, constituyen un impedimento para el ingreso regular al país, a excepción de los casos que requieren protección internacional (Ley 26.165 de Protección y Asistencia al Refugiado). En el caso de niños y niñas, la documentación completa incluye la que demuestra el vínculo con la persona adulta que acompaña o los distintos tipos de permisos con que p/madres, tutores (o jueces) autorizan el cruce de fronteras internacionales.

y organismos internacionales) alojaron a las personas para el cumplimiento de las cuarentenas, articularon con los servicios públicos territoriales para en lo que respecta a controles sanitarios y atención y trabajaron en pos del acceso a una documentación provisoria y al registro de la población en movilidad.

## TRÁNSITOS Y FRONTERAS

En marzo de 2020 Argentina cerró sus fronteras. El DNU 274/2020 prohibió el ingreso por pasos aéreos, fluviales, terrestres o marítimos de personas extranjeras no residentes en el país, con algunas excepciones (personas involucradas en el traslado de mercaderías transportistas, tripulantes personal sanitario). Para comprender el impacto de estas medidas, vale recordar que hasta 2019 inclusive, se registraba un promedio de 5.000.000 de movimientos mensuales<sup>3</sup>, tanto de personas argentinas como extranjeras. Entre marzo de 2020 y octubre de 2021, los tránsitos registrados se redujeron a alrededor de 250.000 mensuales, y limitados a las categorías autorizadas. Aunque hubo aperturas parciales para turismo (proveniente de ciertos países, y solo ingresando por vía aérea en determinados aeropuertos) los ingresos por pasos terrestres de personas no residentes recién comenzaron a flexibilizarse hacia noviembre de 2021.

Entre marzo de 2020 y octubre de 2021, en la práctica, el derecho a migrar y el derecho a solicitar asilo quedaron suspendidos, tanto por el fortalecimiento de las medidas de control y vigilancia de las fronteras como por la ausencia -literal- de funcionarios de migraciones en los pasos fronte-

rizos. La acotada cantidad de categorías autorizadas para ingresar al territorio pretendió generar un vallado normativo rígido, que resultó muy difícil de sostener en la práctica (especialmente en las fronteras terrestres, donde parte de la economía y las relaciones sociales y familiares se sostienen en el tránsito vecinal) y también desde la legalidad en términos amplios. A diferencia de otros países (tal como Uruguay), el Estado nacional no puso en marcha mecanismos que permitieran el ingreso de personas extranjeras no residentes por motivos tales como unidad familiar, razones humanitarias o necesidades de protección, ni reforzó la información respecto a la posibilidad de interponer una solicitud de asilo una vez en el territorio.<sup>4</sup> Si bien durante algo más de un año (entre abril 2020 y junio 2021) la Comisión Nacional para los Refugiados (CONARE) habilitó un mecanismo on-line para formalizar la solicitud y acceder al procedimiento de asilo, se trató de un mecanismo que funcionó en gran medida gracias al trabajo de las organizaciones de la Sociedad Civil, que sostenían contacto presencial y telefónico con la población, explicaban el trámite y acompañaban en la digitalización y carga de documentos.

Con el argumento de que estaban prohibidos, el Estado nacional se desentendió de los miles de ingresos de extranjeros no residentes que de todos modos ocurrieron (en particular por La Quiaca, en la frontera con Bolivia). No buscó mitigar su posible impacto sanitario, no aseguró el acceso a los hisopados ni promovió los aislamientos -y mucho menos aportó recursos para que las personas pudieran realizarlos-.

Hacia fines de 2020, cuando ya se habían ido levantando las restricciones a la circulación interna

3. Las cifras representan movimientos (ingresos y egresos) y no personas. La misma persona puede entrar y salir del país en más de una oportunidad, y cada uno de esos movimientos se registra separadamente. Por otra parte, puesto que se trata de estadísticas administrativas, recogen únicamente los tránsitos registrados, es decir: las entradas y salidas hechas por pasos migratorios habilitados y con la documentación personal exigible según el caso. Todas las cifras mencionadas en esta sección provienen de diversos pedidos de acceso a la información pública que CAREF cursó a la Dirección Nacional de Migraciones durante 2020 y 2021.

4. En Argentina, la solicitud de asilo (o de reconocimiento de la condición de refugiado) se puede interponer en la frontera, al momento de ingresar al territorio, o una vez dentro del país. El procedimiento consiste en la presentación de una carta (sin formato preestablecido) en la que la persona expone los motivos por los cuales solicita asilo, y aporta la documentación personal y de viaje con la que cuenta (si es que la tiene). Si la presentación se hace en la frontera, con esa carta la autoridad migratoria debe autorizar el ingreso por 48 hs y dirigir a la persona hacia una Delegación de Migraciones o hacia la Comisión Nacional para los Refugiados donde se le emitirá la documentación provisoria de solicitante de asilo (que permite tramitar CUIL y trabajar). Luego, la CONARE citará a la persona a una entrevista para obtener mayor información, y evaluará el caso para decidir si efectivamente cumple con los requisitos de "temor fundado" establecidos en la Convención de Ginebra (1951) y en la Declaración de Cartagena (1984) y recogidos en la Ley 26.165 de Protección y Asistencia al Refugiado. El procedimiento que culmina en el reconocimiento o la denegación del estatuto de refugiado suele demorar entre dos y tres años.

en los países de la región, los medios de comunicación locales informaron sobre arribos cotidianos a La Quiaca (Jujuy) y Puerto Iguazú (Misiones), de personas y familias con niños pequeños que habían emprendido riesgosos viajes terrestres desde Venezuela, Colombia, Perú y Ecuador. A los ingresos terrestres no registrados se sumaron las dificultades o la imposibilidad de continuar el viaje hacia otras regiones del país, ya fuera por la falta de sello de ingreso o por las barreras y controles sanitarios, que requerían permisos de traslado para los que era indispensable contar con algún tipo de documentación argentina (tal como el DNI, una residencia precaria o la documentación provisoria de solicitante de asilo).

Entre noviembre de 2020 y octubre de 2021, casi 4.500 personas consultaron en el Servicio Social de CAREF. De estas personas, 1.460 no contaban con sello de ingreso al país. La mayoría (1.380) eran venezolanas, y 320 eran niños y niñas que habían hecho el viaje con su padre o su madre. El 60% de las personas sin sello de ingreso fueron atendidas por primera vez en La Quiaca, San Salvador de Jujuy o Puerto Iguazú (es decir: a poco de haber cruzado la frontera) o en alguno de los dispositivos puestos en marcha por las organizaciones de la Sociedad Civil y la cooperación internacional. Se trataba en todos los casos de personas que habían ingresado por pasos no habilitados, con la expectativa de instalarse en el país. Es probable que varios miles más hayan hecho viajes similares e ingresado en idénticas condiciones, pero sin acudir a ninguna institución luego de su ingreso al territorio.

Puesto que los cierres de fronteras habían limitado el transporte internacional de pasajeros y reconfigurado radicalmente las prácticas y procedimientos de control, quienes partieron de sus lugares de residencia debieron evaluar la incierta y cambiante información disponible para decidir sus recorridos. Para quienes buscaban llegar a Argentina, hacia fines de 2020 ciertas rutas se habían

vuelto transitables a partir de la propia circulación de personas y la presencia de dispositivos humanitarios en casi todas las fronteras de América del Sur a las que llegaban personas venezolanas y de otras nacionalidades. Además, la circulación de miles de personas que llegaban a las fronteras decididas a cruzarlas promovió el lucrativo negocio de los intermediarios informales, tales como “guías”, pasadores, transportistas, dadores de alojamiento y falsificadores de documentos. La presencia centralmente (y casi exclusivamente) represiva de los Estados en las zonas de fronteras atrajo más intermediarios informales y subió los costos de sus servicios. Puesto que todos estos servicios se pagaban en efectivo (en dólares o en moneda local), el negocio también benefició a los cambistas e implicó riesgos extra para las personas: porque todos sabían que llevaban dinero entre sus pertenencias, y porque cuando se acababa ese dinero, se acababa el viaje.

## CUATRO HISTORIAS

A fines de 2021, en el marco del trabajo conjunto entre CAREF y ACNUR, se hicieron 28 entrevistas en profundidad a personas que habían ingresado al país por pasos no habilitados en los doce meses anteriores y carecían de sello de ingreso, a los efectos de conocer los motivos de su traslado, las características de los recorridos y su ingreso y permanencia en Argentina.<sup>5</sup> La mayoría de las personas entrevistadas (24) eran venezolanas, en tanto que las restantes eran nacionales de Brasil, Ecuador, Colombia y Perú.<sup>6</sup> De las personas venezolanas entrevistadas, dieciocho ya no vivían en Venezuela: doce habían residido durante dos o tres años en Perú, y las demás venían desde Colombia, Ecuador o Brasil. Los relatos de quienes ya no vivían en Venezuela muestran cómo los efectos económicos de la pandemia afectaron de manera especial a las personas migrantes. Debido a las restricciones no pudieron continuar con sus trabajos presenciales (muchos en la vía pública),

5. El informe completo de esta investigación se titula Fronteras cerradas por pandemia. Familias en movimiento y sus tránsitos hacia Argentina, 2020-2021 y puede consultarse en [www.caref.org.ar/publicaciones](http://www.caref.org.ar/publicaciones).

6. Cuando el equipo de investigación de CAREF comenzó a contactar personas para entrevistar, el criterio de búsqueda era “personas sin sello de ingreso que hubieran arribado al país entre abril de 2020 y octubre de 2021, cualquiera fuera su nacionalidad”. Por ello, suponemos que la gran proporción de personas venezolanas efectivamente entrevistadas se vincula con que predominaron entre quienes ingresaban al país por primera vez.

o resultaron rápidamente despedidas de empleos informales en rubros que se vieron afectados por las cuarentenas (comercio, gastronomía, hotelería).

De las veintiocho personas entrevistadas, cinco viajaron solas y dos con sus respectivas parejas. En el resto de los casos (21) se trató de grupos familiares, de los cuales seis estaban compuestos únicamente por la madre y entre uno y cuatro niños. Así, las entrevistas dan cuenta del desplazamiento de ochenta personas, de las cuales treinta eran niños y niñas. Vale destacar que cinco de las familias venezolanas tenían niños muy pequeños nacidos en Brasil, Colombia o Perú, en el marco de desplazamientos anteriores al arribo a Argentina.

De ese corpus de 28 entrevistas interesa retomar cuatro, que relatan las trayectorias terrestres hacia Argentina de cuatro familias venezolanas. Una familia, integrada por una madre y su hijo de 12 años, partió desde Venezuela [Nina]. Otra, compuesta por una pareja y sus dos hijos pequeños, partió desde Colombia [Estrella]. La tercera, integrada por una mujer venezolana, sus dos hijos de 11 y 14 años y su pareja peruana, partió desde Perú [Beatriz]. La cuarta, una pareja, su niña de tres años y un abuelo de la niña, partió desde Ecuador [Juan y Luisa].<sup>7</sup> Iniciando su viaje desde distintos sitios y en distintos momentos, las cuatro familias transitaron por el mismo corredor y cruzaron las mismas fronteras por los mismos puntos:

- desde Venezuela hacia Colombia por Maicao - La Guajira,
- desde Colombia hacia Ecuador por el Puente Internacional de Rumichaca, que conecta las localidades de Ipiales y Tulcán,
- desde Ecuador hacia Perú por el paso que conecta Huaquillas y Tumbes,
- desde Perú hacia Bolivia cruzando el Río Desaguadero,
- desde Bolivia hacia Argentina por el paso que conecta Villazón con La Quiaca.

Debido a la pandemia, todas estas fronteras estaban cerradas administrativamente. Más allá de los cierres físicos o vallados, en los puntos de control (en las casetas de Migraciones) no había autoridades migratorias que verificaran la documentación de las personas y les emitieran el comprobante de salida de un país y de ingreso a otro. Es decir que ninguno de estos cruces de frontera quedó registrado, ni en los sistemas de los respectivos países ni como un sello en la documentación de viaje de las personas. Ello no significó que los tránsitos o los cruces de fronteras hayan sido subrepticios ni a escondidas. Por el contrario, todos los relatos destacan que se trataba de cientos de personas circulando por los mismos lugares y contactando fácilmente (y a la luz del día) a pasadores y transportistas que los llevarían hasta la próxima etapa.

Estas cuatro familias iniciaron el viaje con equipaje mínimo, una cantidad limitada de dinero en efectivo (que, por diversos motivos no les alcanzó) y con sus cédulas o pasaportes venezolanos -en varios casos, vencidos-. En el caso de los niños y niñas, uno solo contaba con cédula; los demás tenían únicamente la partida de nacimiento, que no es un documento de identidad ni de viaje.<sup>8</sup> Si bien las cuatro familias tenían clara la ruta que harían y los lugares por donde cruzarían de un país a otro, solo una (Nina) había contratado con un intermediario informal un “paquete” que incluía todos los tramos, desde Venezuela hasta Argentina. Las demás familias (que eran más numerosas) no contaban con tantos dólares, y aunque habían hecho extensas averiguaciones antes de partir, fueron contratando los tramos a medida que iban avanzando. Salvo la familia de Estrella, las demás demoraron entre una y dos semanas en completar el trayecto hasta su destino en Argentina.

Los relatos a continuación muestran cómo la pandemia restringió las oportunidades laborales en los países donde residían y cómo en las rutas (en sentido amplio) existía abundante oferta de guías, transportistas y pasadores, a menudo en

7. Se utilizan nombres ficticios a los fines de preservar la identidad de las personas entrevistadas.

8. En Venezuela, los niños y las niñas obtienen su primera cédula de identidad a los nueve años de edad. Antes de esa edad, solo cuentan con partida de nacimiento. Si bien pueden solicitar el pasaporte a cualquier edad, este trámite presenta larguísima demoras desde 2017 aproximadamente. En 2019, Argentina autorizó el ingreso al país con partida de nacimiento de niños y niñas venezolanos/as menores de nueve años (Disposición DNM 520/2019). Esta norma permitió el ingreso pero no resolvió el acceso al DNI (para más detalles, ver CAREF, 2021). A la fecha (2022), dicha disposición no se aplica más.

convivencia con las policías o fuerzas de seguridad. También muestran que la asistencia a las personas en movimiento, el acceso a los cuidados sanitarios y por ende la prevención de los contagios quedaron casi siempre a cargo de los dispositivos humanitarios gestionados por organizaciones de la sociedad civil y sostenidos por la cooperación internacional. En los relatos de las personas, el COVID-19 y el riesgo de contraer la enfermedad se expresan como un detalle, a ser tomado en cuenta en la medida de lo posible, pero nunca como un aspecto relevante que ponga en duda la necesidad de partir ni demore las decisiones. Las urgencias, claramente, son otras.

### Estrella, Hugo y sus dos niños

A fines de febrero de 2020, Estrella partió desde Maracay (Venezuela) con sus dos niños de 2 y 7 años hacia Maicao-La Guajira (Colombia). Allí se reuniría con Hugo (su pareja) que había estado trabajando en Lima durante 2019, y los cuatro juntos partirían hacia Buenos Aires, donde los esperaba su comadre. Estrella partió de Maracay con US\$ 80 en varios billetes de denominaciones pequeñas. La policía colombiana la paró varias veces en el breve trayecto de alrededor de 15 km por la trocha<sup>9</sup> desde la frontera hacia Maicao. Como no tenía la autorización de Hugo para el viaje de los niños, fue dejando de a 10 dólares en las distintas alcabalas (“peajes” informales), hasta que se quedó con el último billete. Mientras estaba en Maicao, sola con los niños, Estrella vivió en un refugio sostenido por la cooperación internacional. También calificó para una ayuda económica durante siete meses. Hugo llegó a Maicao en abril de 2020. Junto a un grupo de caminantes, en un mes había recorrido, a pie y a dedo, los 3.800 km de distancia con Lima. El día previsto para su partida, mientras estaba en la estación de bus con su equipaje, entraron en efecto en Perú las medidas de confinamiento.

La familia permaneció unos meses en Maicao, trabajando (Estrella vendía café

en las calles; Hugo trabajó en la construcción) hasta que juntaron dinero para llegar a Cali y luego a Ipiales (en la frontera con Ecuador), donde estuvieron casi una semana en un refugio gestionado por el ACNUR. De allí se dirigieron a Tulcán, Ecuador. Estrella cuenta que eran cientos de personas caminando: familias con niños de todas las edades, parejas, adultos mayores, incluso gente en silla de ruedas, y casi todos eran venezolanos. Una vez en Ecuador, hicieron una cuarentena, fueron alojados durante 45 días en un refugio y recibieron asistencia de diversos organismos internacionales y de la sociedad civil tales como el Consejo Noruego para los Refugiados, la Agencia Adventista de Desarrollo y Recursos Asistenciales (ADRA), la OIM y el ACNUR. El dinero de la ayuda humanitaria (US\$ 280) les permitió comprar pasajes en bus hasta Huaquillas, en el sur de Ecuador. Cruzaron la frontera hacia Perú, también por la trocha, pagándole a la policía, que hacía una suerte de barrera cortando el paso: “si les pagabas, podías pasar e ingresar; sino, no”. En Tumbes (Perú), se quedaron una noche en un hotel, y el dueño, conmovido por su situación, les pagó dos pasajes hasta Desaguadero (frontera con Bolivia, a 2.700 km de Tumbes). Estrella dice que “tuvieron suerte” porque recuerda haber visto que de algunos buses bajaban a venezolanos que se encontraban en Perú de manera irregular. Cruzaron el Río Desaguadero hacia Bolivia en una canoa donde viajaban unas diez personas, desde allí siguieron hasta La Paz y luego hacia Villazón, desde donde cruzaron a La Quica, por el lecho del río, el 24 de diciembre de 2020.

Estrella cuenta que a lo largo de todo el viaje fueron muy pocas las veces que durmieron en la calle. Y que cuando eso ocurría, generalmente eran un grupo de varias personas, y la mitad dormía mientras la otra mitad vigilaba. Varios de los tramos los hicieron caminando, durante días enteros, con la niña de 2 años montada sobre los

9. Las trochas son caminos transfronterizos informales (a menudo a campo traviesa, por la selva o por el lecho de los ríos) por los que circulan personas (y también vehículos) sin pasar por los controles migratorios ni aduaneros.

hombros del padre y una valija rota que pudieron reemplazar a mitad camino, cuando una agencia internacional les entregó una mochila grande junto con un kit sanitario.

En La Quiaca, a partir de las recomendaciones de otras personas que encontraron en la terminal de buses, se dirigieron al Punto de Atención y Orientación (PAO), el dispositivo de asistencia humanitaria de la sociedad civil sostenido por la cooperación internacional. La familia fue alojada en un hotel para cumplir el aislamiento y los adultos fueron hisopados. Mientras, con la orientación de CAREF, la familia interpuso la solicitud de asilo (por la vía virtual) y obtuvo una documentación provisoria emitida por la CONARE. Con esa documentación y con el hisopado negativo obtuvieron un permiso de circulación, y la Cruz Roja Argentina les emitió los pasajes hasta la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, donde llegaron el 30 de diciembre de 2020. Durante 2021, la familia fue renovando la documentación provisoria de solicitantes de asilo, que autoriza para trabajar y gestionar un CUIL. Solo obtendrán el DNI si su solicitud se resuelve favorablemente y Argentina les reconoce el estatuto de refugiados. En marzo de 2022 nació el tercer hijo de la pareja, argentino.

### Beatriz y su familia

En 2018, con las fronteras funcionando de manera normal, Beatriz partió de Maracaibo (Venezuela) para Trujillo (Perú) con sus dos hijos, que en ese entonces tenían 9 y 12 años. El viaje lo hizo con otros integrantes de su familia. En total, eran once personas, entre niños y adultos. Igual que Estrella, salieron hacia Maicao-La Guajira, en una van que les cobró aproximadamente US\$ 50 por persona. Cuando ingresaron a Colombia, por la trocha, Beatriz recuerda que eran tantos los vehículos que iban por el monte que parecía una ruta. Cada tanto, había sogas o cadenas que cortaban el paso, y personas con la cara cubierta les cobraban peaje para dejarlos continuar. Siguieron hacia el sur, hasta Ipiales, y allí cruzaron hacia Ecuador,

sellando el ingreso y tramitando la Carta Andina. En un bus, atravesaron Ecuador y llegaron hasta Huaquillas, para cruzar hacia Perú. Llegaron a Tumbes ya sin dinero, y durante dos días acamparon en el paso. Allí había una agencia humanitaria (Beatriz no recuerda cuál) que les proporcionó comida y unos colchones para que durmieran a la intemperie. Mientras, el personal de la agencia humanitaria entrevistó a Beatriz y a otros integrantes de su familia “para ver si calificábamos para la ayuda”. Como calificaban, les compraron los tickets de bus hasta Trujillo, que era su destino final.

En Trujillo, Beatriz formó una nueva pareja, con Josué, un hombre peruano que vivió muchos años en Argentina y cuenta con DNI de residente permanente. En diciembre de 2020, ante la falta de trabajo, emprendieron el viaje hacia Buenos Aires, donde estaban la madre y la hermana de Josué. Para ayudarlos a solventar los gastos, la familia de Josué les envió US\$ 200. Josué, Beatriz y sus dos hijos llegaron a Desaguadero en un bus de línea. Luego de cruzar el río hacia Bolivia, “en una chalana que se movía para todos lados”, fueron a la terminal de micros y sacaron pasajes para La Paz, en un bus “trucho” (irregular, clandestino). Cada pasaje costó US\$ 55: Beatriz sabe que el monto (exorbitante para un recorrido de 120 km) se debió a que no tenían documentos. Su pasaporte y su cédula se habían vencido en 2018 y 2019 respectivamente, y sus hijos solo contaban con partida de nacimiento. En La Paz les alquilaron un baño (en un restaurante) para que pudieran bañarse y cambiarse antes de proseguir hacia Villazón, en otro bus, esta vez de línea. La policía boliviana paró el bus en la ruta e hizo descender a todos los venezolanos. Beatriz y su familia tuvieron que pagar US\$ 70 para volver a subirse. Otra pareja pagó US\$ 100.

A fines de diciembre de 2020 llegaron a La Quiaca y se dirigieron directamente a la terminal de buses, donde sacaron pasajes para la Ciudad de Buenos Aires. Durante la noche, ya en camino hacia Buenos Aires, el bus fue detenido por una fuerza de seguri-



dad. Beatriz solo recuerda que “iban vestidos de marrón”. Subieron al micro, pidieron documentos a todos los pasajeros, e hicieron bajar a Beatriz (Josué bajó con ella), a una pareja venezolana y a algunas personas bolivianas. Los llevaron unos cien metros por la oscuridad hasta una suerte de caseta, que estaba a oscuras. Adentro estaba quien Beatriz supone era el jefe, que le pidió ARS \$15.000 para dejarlos seguir. Si no, la iban “a devolver a Perú”. Josué volvió al micro a contar la plata, dijo que tenía ARS \$12.000, y arreglaron por ese monto. Beatriz sabe que la pareja venezolana pagó ARS \$20.000 y los bolivianos ARS \$15.000. Toda esta negociación duró aproximadamente una hora, con el micro parado esperándolos.

Vale destacar que en todo el trayecto desde Trujillo hasta Buenos Aires (en diciembre de 2020), esta familia no hizo ningún aislamiento ni fue hisopada.

Ya en Buenos Aires, Beatriz intentó iniciar el trámite de radicación de ella y de sus hijos, convencida que contaba con la documentación necesaria. Sin embargo, como ella tenía sus documentos venezolanos vendidos, sus hijos solo contaban con partida de nacimiento, y todos carecían de sello de ingreso, el trámite no prosperó. En esa circunstancia, se contactó por primera vez con CAREF. En julio de 2021 nació su tercer hijo, argentino.

## Nina y su hijo

Luego de un preocupante episodio de inseguridad, Nina y su hijo de 12 años partieron de Venezuela en diciembre de 2020, poco después de Navidad, rumbo a Buenos Aires, donde residían dos hermanos de Nina. Para el viaje recurrió a un intermediario informal, a quien le contrató un “paquete”, saliendo por Colombia, por US\$ 2.300 entre ambos. Incluía todos los traslados (en buses, *vans* y autos particulares), algunos lugares para dormir (“terribles”) y algunas comidas. Nina pagó el total por adelantado. Su referencia era la madre de una conocida, que había

recurrido a esta “agencia” y había llegado bien a Perú. Con sus cédulas venezolanas vigentes, partieron de Maracay, y cambiando de buses, cruzando por trochas y con paradas para comer e higienizarse (siempre en condiciones muy precarias), llegaron a Desaguadero el 3 de enero de 2021. Arribaron de madrugada y allí, por primera vez, la separaron de su hijo para cruzar la frontera. Los guías los hacían cruzar por una zona baja del río, de a uno y distanciados. Primero llevaron al niño: ella lo pudo seguir con la vista durante un trecho, hasta que de golpe, dejó de verlo. Más tarde supo que fue porque había caído en una zanja. Luego la cruzaron a ella, y cuando llegó del lado boliviano tampoco veía a su hijo. Durante media hora, Nina no supo dónde estaba el niño, y pensó que no lo vería nunca más. No lo encontraba porque, literalmente, lo habían metido dentro de una maleta.

Allí, su guía la dejó con un matrimonio boliviano, en cuyo auto particular llegaron hasta La Paz. De allí fueron en bus hasta Villazón, donde esperaron varias horas en la terminal porque su enlace se había quedado dormida. La mujer los llevó a comer (“una sopa incomible, lo peor de todo Villazón”) y los condujo hasta el río. Subió a Nina y a su hijo a un carrito, que los cruzó por el lecho seco, mientras ella cruzó por otro lado. Luego los llevó en taxi hasta la terminal de ómnibus de La Quiaca, y les dio los dos pasajes hasta San Salvador de Jujuy. En San Salvador abordaron otro micro, “trucho”, que transportaba a personas argentinas, bolivianas y venezolanas, y cuyo destino final era Buenos Aires.

A poco de iniciado el viaje (presumiblemente todavía dentro de la Provincia de Jujuy) el micro fue detenido por la policía, que revisó la documentación de todas las personas. A Nina y a varios pasajeros más les pidieron dinero: “es muy fácil: o nos das la plata que tenés o te devolvemos”. Nina les entrega su último billete, de US\$ 50. En el micro viajaba también un joven venezolano que ya no tenía más dinero. Entre los pasajeros argentinos hicieron una colecta para darle plata a

la policía y que los dejara seguir. Según el relato de Nina, estos policías o gendarmes tenían cubierta la parte del uniforme donde figuraban sus nombres. Durante el resto del trayecto, cuando el micro paraba, otros pasajeros les compraron comida o compartieron la que tenían con Nina y su hijo. Finalmente llegó a la Ciudad de Buenos Aires, cree que el 6 de enero de 2021. Un par de meses después se contactó con CAREF e inició la solicitud de asilo.

### Luisa, Juan, la niña y el abuelo

En septiembre de 2019, cuando las fronteras aún estaban abiertas, Juan, Luisa y la hija de ambos (de pocos meses) se instalaron en Ibarra (Ecuador), donde estaba uno de los hermanos de Juan. Allí estuvieron hasta mediados de 2021, sin lograr que se les reconociera la condición de refugiados a pesar del hecho violento por el que habían partido de Venezuela. El no reconocimiento, las dificultades laborales y la discriminación que percibían impulsaron a Luisa a pensar el viaje hacia Argentina, donde ya residían su madre y sus hermanos. El padre de Luisa, que también estaba en Ecuador, se sumó al proyecto. Luisa empezó a averiguar y se contactó con un intermediario informal (del que tenía referencias) que les ofreció trasladarlos desde Ecuador hasta La Quiaca a razón de US\$ 600 por persona adulta (la niña no pagaba). Como solo tenían US\$ 1.200 entre los tres, decidieron hacer el recorrido por su cuenta. A principios de junio de 2021 partieron de Ibarra con tres maletas, comida y pañales para la niña.

De Ibarra fueron hasta Quito y desde allí hasta Huaquillas sin inconvenientes, en buses de línea. En la terminal de Huaquillas había personas ofertando el viaje hasta Tumbes (Perú). Pagando US\$ 50 a diversos pasadores llegaron a la terminal de micros de Tumbes, que estaba cerrada debido a las elecciones presidenciales. No obstante, en la zona había muchas agencias de viajes que estaban abiertas y ofrecían sus servicios para todas las personas venezolanas

y colombianas que estaban buscando cómo continuar sus tránsitos. En una de esas agencias sacaron pasajes para un bus clandestino que les cobró US\$ 160 a cada uno para llevarlos desde Tumbes hasta Lima (1300 km). En Lima se unieron a varias otras personas venezolanas (resultaron doce en total, entre las cuales había tres niños pequeños, incluyendo a la hija de Luisa y Juan) que tenían previsto un recorrido similar al de ellos, hasta La Paz (Bolivia), pero que luego irían hacia Chile por el paso de Colchane. Desde Lima fueron en bus hasta Desaguadero, cruzaron el río en una lanchita y ya del lado boliviano buscaron las *vans* que realizan el transporte hasta La Paz (unos 120 km).

Antes de subir a la van, el chofer les explicó que, en un punto del trayecto, deberían descender con todos sus equipajes para que la van pasara vacía por el punto de control policial. También les indicó el recorrido (por el monte) que deberían hacer para volver a la carretera sin ser vistos y llegar hasta el lugar donde él los estaría esperando (un farol de alumbrado). Subieron a la van ya de noche, y cuando los bajaron en el lugar a partir de donde tenían que caminar, se perdieron. Era una noche cerrada y helada (“no pensé que esa temperatura fuera posible” recuerda Juan), estaban con el equipaje y los niños pequeños, y además el terreno estaba lleno de zanjas y pozos. Luisa iba con la niña a upa, envuelta en unas cobijas, y siguiendo, mientras pudo, a dos varones jóvenes que iban rápido, ya que solo tenían mochilas de mano. Estos dos varones fueron los únicos que lograron llegar a la van. El resto del grupo se fue quedando atrás y nunca logró encontrar la carretera donde supuestamente los esperaban.

Deambularon en el frío y la oscuridad durante dos o tres horas, hasta que los encontró la policía boliviana. Le pidieron a la policía que los arrestara, ya que temían por los niños pequeños. La policía solo les indicó cómo encontrar una avenida, y finalmente llegaron a una zona semi-urbana, donde había algunas casas, pero nadie los ayudó. Hicieron un fuego con unas ramas y

encontraron una suerte de galpón abandonado donde pasaron el resto de la noche, abrigados con toda la ropa que portaban en sus maletas. Luisa relata que tenía a la niña contra el pecho y cada tanto le decía el nombre para que le contestara, porque por momentos pensaba que había muerto de frío.

Cuando aclaró, sobre las cinco de la mañana, fueron hasta la carretera y allí pararon a una de las tantas *vans* que estaban circulando, que los llevó hasta La Paz a razón de US\$ 10 por persona. Allí, Juan, Luisa, la niña y el abuelo se dirigieron a la terminal para comprar pasajes a Villazón, en tanto que el resto del grupo siguió hacia Chile.

Cuando llegaron a Villazón, un carrito los cruzó por el río hasta La Quiaca. Sabían que podían ir a la Cruz Roja, pero querían seguir viaje. En la terminal de La Quiaca, un argentino les dijo que les podía gestionar el viaje hasta Buenos Aires, asegurándoles que no los iban a parar. Les cobró en dólares y desapareció con el dinero. Entonces, Luisa compró un chip de celular y se comunicó con el dispositivo humanitario (CAREF - ANDHES), pero les dijo que estaba en San Salvador de Jujuy (porque en realidad no sabía dónde estaba). Cuando se dieron cuenta que en verdad estaban en La Quiaca, sacaron pasajes en bus a San Salvador. La agencia les vendió el pasaje “a su propio riesgo”, aclarando que no habría reembolso si Gendarmería paraba el micro y los mandaban de vuelta para la frontera. Llegaron a San Salvador y allí, con la asesoría de CAREF/ANDHES fueron alojados en un hostel para cumplir el aislamiento. Mientras, iniciaron el procedimiento de asilo y cuando obtuvieron la documentación provisoria como solicitantes (con la que podrían circular sin inconvenientes), la Cruz Roja les emitió los pasajes hasta la Ciudad de Buenos Aires.

## TIERRA DE NADIE

Las historias relatadas muestran lo sencillo y rápido que fue para las personas encontrar y contratar intermediarios informales que los transportaran

de un lugar a otro y a través de las fronteras, a pesar de las restricciones vigentes. Agencias, transportistas y pasadores varios eran fácilmente identificables en todos los puntos del trayecto y estaban disponibles en cantidad. Los precios que cobraban eran bastante similares (siempre en efectivo), todos circulaban los mismos caminos y sabían qué hacer en relación a policías y controles.

De las entrevistas parecieran desprenderse dos grandes tipos de intermediarios informales: los que proveían el viaje completo, con una logística más compleja -como el “paquete” que contrató Nina- y los que proveían trayectos breves y desarticulados. Entre estos últimos pueden mencionarse las *vans*, los taxis y las motos con carrito para tramos puntuales (frontera Venezuela - Colombia; desde las orillas del Río Desaguadero hasta las *vans*); las lanchas para cruzar el Río Desaguadero (a las que no recurrieron los guías de Nina); o las *vans* desde Desaguadero hacia La Paz. En estos casos, las personas entrevistadas siempre hablaron directamente con el proveedor (que podía realizar el trayecto casi inmediatamente) y le pagaron en mano a la persona que hizo el traslado. De los relatos también surge que quienes ofrecían los servicios a nivel local eran principalmente nacionales (¿y tal vez residentes de las zonas donde ofrecían el servicio?). A título de ejemplo, el taxi hasta Tumbes se contrataba del lado peruano; las *vans* hacia La Paz se contrataban del lado boliviano, y sus choferes (que eran quienes ponían el precio y recibían el dinero) eran bolivianos. Lo mismo con los buses no autorizados o clandestinos que realizaban los trayectos internos. Queda por indagar la clase de acuerdos que vinculaban a estos intermediarios entre sí y con otros actores -tales como las fuerzas policiales o de seguridad-. Si bien las personas entrevistadas hicieron referencias repetidas a estafas y coimas o peajes a policías, no mencionaron robos armados, secuestros, ni muertes violentas. Ello no significa que no hayan ocurrido. Por la propia naturaleza de los fenómenos, no se trata de indagaciones sencillas.

Los relatos también ponen en evidencia que la inseguridad y los riesgos que enfrentaron estas familias sobrevivieron en rutas y fronteras que por momentos podrían describirse como “tierra de nadie”. La mayoría de las veces que las personas en tránsito se toparon con alguna presencia estatal

(casi siempre, una policía o fuerza de seguridad), el resultado fue el abandono (la experiencia del contingente a la deriva en la noche helada en Desaguadero) o el pedido de dinero para no aplicar la normativa migratoria y sanitaria y permitir el tránsito. Más allá de que las personas intentaran evitar estos encuentros, todo indica que ocurrieron con muchísima frecuencia: había presencia estatal/policial en las rutas y esos tránsitos estaban siendo detectados y observados. Pero el rol asumido por los agentes estatales no fue represivo (por ejemplo, detener y devolver a las personas) ni de prevención sanitaria (por ejemplo, asegurar aislamientos e hisopados). Más bien fue una suerte de ausencia activa (¿una especie de zona liberada?), que no desalentó los tránsitos y a la vez permitió el lucrativo accionar de todos los intermediarios informales.<sup>10</sup>

Los relatos también muestran que, dentro de Argentina, los tránsitos seguros fueron resultado directo de la intervención del dispositivo de asistencia puesto en marcha por las organizaciones de la sociedad civil. Estrella, Luisa y sus familias no solo hicieron cuarentena luego de contactarse con el Punto de Atención y Orientación (PAO) en La Quiaca o San Salvador. También obtuvieron una documentación provisoria de solicitantes de asilo que les permitió circular sin inconvenientes dentro del país. A diferencia de Beatriz y Nina (que se contactaron con CAREF una vez en Buenos Aires), a estas familias ninguna fuerza policial o de seguridad les exigió dinero para dejarlas continuar su viaje.

A poco de iniciados los cierres de fronteras, algunas voces comenzaron a alertar acerca de la necesidad de equilibrar razonablemente los diversos derechos en juego ante las medidas que comenzaban a implementarse (Barretta Maia y Ortiz Cetra, 2020; Chetail, 2020; Rajmi-Nogales y Goldner Lang, 2021). Chetail (2020) sostiene que ante tensiones o interpretaciones divergentes relativas a las medidas sanitarias y la libertad de circulación, el derecho internacional de los derechos humanos

brinda una respuesta nítida: los derechos no quedan en suspenso ni ante las fronteras ni en situaciones de emergencia. Desde esa perspectiva, los controles fronterizos deben/debieron hacerse con un doble propósito: “proteger la salud pública y los derechos individuales”. Estos dos propósitos no pueden realizarse a través de los cierres de frontera, que implican “medidas colectivas y automáticas de rechazo de ingreso, prohibidas en el marco del derecho internacional de los derechos humanos”. Estas medidas “son inconciliables con los derechos más básicos de migrantes y refugiados, incluyendo el principio de no devolución, la garantía de acceso al sistema de asilo, la prohibición de las expulsiones colectivas, el interés superior del niño y el principio de no discriminación. (...) La salud pública y los derechos de las personas migrantes no son mutuamente excluyentes, ni en la ley ni en la práctica.” (Chetail, 2020; nuestra traducción).

En este contexto, las organizaciones de la sociedad civil con presencia en las rutas y en las zonas de frontera asumieron una triple tarea. Por un lado, respetaron el derecho de las personas a migrar y a desplazarse, por los motivos que fuera: reunificación familiar, necesidades de protección internacional o el simple deseo de mejorar sus condiciones de vida. Para ello, no sin dificultades ni tensiones, y con recursos provistos por la cooperación internacional, apoyaron la movilidad de diversas maneras. En ocasiones (incluso antes de la pandemia) proveyeron alojamiento y alimentación, ayudas mediante dinero en efectivo (en particular en el caso de familias con niños y niñas) o los pasajes terrestres que les permitieron a las personas llegar a su destino. Durante la pandemia, colaboraron con la prevención de los contagios facilitando recursos y lugares donde hacer los aislamientos. También (según las características de los países y las jurisdicciones) articularon con las instituciones de salud locales para gestionar hisopados y atención médica para las personas que la requirieron. Finalmente, cuando las personas ya estaban en territorio argentino, buscaron

10. Vale destacar que en ciertos momentos se habilitaron los ingresos de personas no residentes a través de los aeropuertos, donde se dispusieron medidas sanitarias y de seguridad que los convirtieron en “corredores seguros” -accesibles solo para las familias que podían costear los pasajes aéreos-.

las vías para que pudieran acceder a algún tipo de permiso de residencia para que hubiera registro de su presencia en el país y no se convirtieran en fantasmas civiles: habitantes que están físicamente en el territorio pero que son invisibles para las instituciones que deben velar por sus derechos.

Por necesidades impostergables (y desatendidas), miles de personas quebraron las prohibiciones de desplazamiento y emprendieron traslados internacionales en los que estuvieron prácticamente ausentes los controles y cuidados sanitarios que todos los gobiernos de la región dijeron priorizar durante la pandemia. ¿Hubiera sido posible tomar decisiones políticas que permitieran abordar la recepción y atención de estas familias de otro modo? Puntualmente, con mayor presencia del Estado y de sus agencias en lo que respecta a la protección de los derechos de personas en movilidad. ¿Cuánto hubiera implicado en términos de gastos y recursos, y cuánto se hubiera ahorrado en costos sociales? ¿Qué hubiera ocurrido sin los dispositivos de la sociedad civil para atender, al menos en parte, la llegada sostenida de familias que habían padecido a lo largo de tránsitos riesgosos?

¿Cuál es la situación (a marzo de 2022) de las familias y personas que ingresaron a Argentina cuando las fronteras estaban cerradas?

Gran parte de las personas que consultaron en CAREF, sea en el dispositivo en la frontera (PAO) o cuando ya habían llegado a su destino final en Argentina, fueron orientadas hacia el sistema de asilo. Debido a las características de su desplazamiento y las historias previas que contaban, a criterio de los equipos profesionales intervinientes se trataba de personas y familias que muy probablemente requirieran algún tipo de protección internacional. Así, entre mediados de 2020 y mediados de 2021, muchas de estas familias iniciaron el procedimiento de solicitud de asilo a través de la página web habilitada a tal fin por la Comisión Nacional para los Refugiados y obtuvieron una documentación provisoria como solicitantes de la condición de refugiado. Son parte de los 2.500 trámites iniciados entre abril de 2020 y octubre de 2021 (según respuesta de CONARE a un pedido de acceso a la información pública). Hasta donde contamos con información, todas es-

tas personas fueron renovando su documentación provisoria (que vence cada 90 días) pero ninguna fue citada para la entrevista. Es decir que las solicitudes no avanzaron hacia su resolución.

El inicio del trámite vía web dejó de estar disponible hacia junio / julio de 2021. Puesto que para esa fecha muchas oficinas públicas ya habían retomado la atención presencial, las personas comenzaron a dirigirse personalmente a la CONARE o a las delegaciones de la Dirección Nacional de Migraciones (DNM) para realizar allí la solicitud. Según contaron luego al equipo profesional interviniente, los/as empleados/as que las atendieron les sugirieron no interponer la solicitud de asilo, argumentando que el procedimiento era lento, y que como las personas no cumplían con los requisitos, el estatuto les sería denegado. A cambio, les sugerían iniciar la radicación por la vía migratoria. Vale aclarar que, en Argentina, el/la empleado/a administrativo/a que recibe la carta con la solicitud de asilo no tiene elementos ni competencia para evaluar su pertinencia, y mucho menos para afirmar que la persona no cumple con los requisitos para obtener el estatuto de refugiada. Esto es tarea de las y los comisionados que integran la CONARE (que es un cuerpo colegiado), quienes evalúan caso a caso y votan en reunión plenaria si corresponde o no el reconocimiento de la condición de refugiado. Además, la ley argentina permite llevar adelante simultáneamente la solicitud de asilo y el trámite por la vía migratoria.

Esta sugerencia (desistir del asilo y continuar por la vía migratoria) fue recibida sistemáticamente por muchas personas. Persuadidas que sería el mejor camino, la aceptaron. En estos casos, se les inició el expediente de radicación migratoria bajo la doble leyenda de “control de permanencia” e “ingreso irregular”, y se les emitió un certificado de residencia precaria válido por 90 días. Según datos correspondientes a agosto, septiembre y octubre de 2021, en ese período la DNM inició 1300 expedientes por “control de permanencia”. De ellos, 800 correspondían a personas venezolanas. En los meses que siguieron, las personas concurren a la delegación de la Dirección Nacional de Migraciones que les correspondía por domicilio y allí fueron intimadas a presentar el sello de ingreso al país como requisito indispensable para avanzar con la radicación y la posterior

obtención del DNI. Naturalmente, ninguna de estas personas contaba con dicho sello. A algunas les renovaron las residencias precarias por períodos cada vez más breves (60 días, 30 días), mientras les repetían la intimación a presentar el sello de ingreso. A principios de 2021, la DNM dejó de renovar muchas de estas residencias precarias y comenzó a conminar a las personas a abandonar el territorio de manera voluntaria. Caso contrario, les llegaría una orden de expulsión, con prohibición de reingreso al país.

Asimismo, muchas personas recibieron, por parte de empleados/as de la DNM, la sugerencia verbal de salir del país (pagando la multa que corresponde por permanencia irregular) hacia un país vecino y volver a ingresar a Argentina, esta vez sellando el ingreso ya que desde noviembre de 2021 las fronteras terrestres están abiertas. Les dijeron que con ese sello de ingreso (y el resto de la documentación exigible) podrían iniciar nuevamente el trámite de residencia. Algunas personas siguieron esa sugerencia, que además de resultados inciertos (nada garantiza que se autorice el reingreso) implica costos y el cumplimiento de numerosos requisitos sanitarios, entre ellos el seguro de salud por COVID. No obstante, quienes salieron y volvieron a ingresar, sellando su ingreso, tampoco pudieron iniciar un nuevo trámite de radicación porque nadie les pudo informar cómo clausurar o desistir del trámite ya existente e intimado.

Si bien el viaje físico de estas personas y familias concluyó y lograron llegar al destino que se habían propuesto, su viaje de papeles es aún tan incierto y precario como lo fue su recorrido terrestre. Las mismas agencias e instituciones estatales que las ignoraron y desprotegieron durante el tránsito las arrojan ahora a una nueva tierra de nadie (la de los “sin papeles”) o directamente les indican que se vayan del país.

## NUEVOS PUNTOS DE PARTIDA

La noción de *régimen* no refiere a un campo de estudios definido sino que es tributaria de las tradiciones teóricas y metodológicas de diversas disciplinas (Horvath, Amelina y Peters 2017). Como perspectiva de indagación, propone la articulación analítica de conjuntos de redes, actores, normas,

reglas, prácticas, procedimientos, tecnologías y discursos para explorar los sentidos de acciones y comportamientos concretos y situados. En el campo de los estudios migratorios y de fronteras, esta perspectiva ha enfatizado la necesidad de combinar la investigación etnográfica, las estadísticas administrativas, el trabajo con fuentes normativas, documentarias y jurídicas y el análisis del discurso. Esto ha permitido enfocar la atención en “el papel de los distintos Estados y de las cambiantes administraciones regulatorias y de vigilancia que afectan a la movilidad” (Glick Schiller y Salazar 2013:189), tomando en cuenta las complejas (y a veces efímeras) articulaciones y tensiones entre actores que operan a distintos niveles, con distintas lógicas y agendas (ver, por ejemplo, Domenech 2017; Heyman 2011; Renoldi, 2013; Walters, 2006).

La novedad a la que nos enfrentamos ahora (y de la que debemos dar cuenta a medida que se despliega) no tiene precedentes. En estos dos años (2020-2021) el estado de excepción no se dirigió a los sospechosos de siempre (el extranjero, el migrante, el refugiado, el solicitante de asilo, el desplazado) sino a una acción -el movimiento, la circulación- y, por extensión, a dos derechos asociados: el derecho a migrar y el derecho al asilo. Un virus y la enfermedad que produce habilitaron, como nunca antes, la suspensión masiva y prolongada del derecho a la circulación de poblaciones enteras, independientemente de su nacionalidad, su género, su edad, su pertenencia étnica, su lugar de residencia, su dinero, sus documentos, la “fuerza” de su pasaporte.

Los discursos securitistas y restriccionistas de fines del siglo XX y principios del siglo XXI se consolidaron a partir de señalar al “terrorismo” y a la “delincuencia organizada transnacional” (o a la delincuencia lisa y llana, lo mismo da) como elementos que ponían en peligro a la comunidad. Sin expresarlo como objetivo primordial, estas perspectivas impactaron fuertemente sobre personas migrantes, refugiadas y solicitantes de asilo, que ya eran el foco explícito de las cada vez más restrictivas y arbitrarias políticas de control migratorio -territoriales o externalizadas- (Gil Araujo, 2005). No obstante, estos discursos no lograban opacar los intereses nacionales y sectoriales en pugna en las definiciones, de modo que la resistencia al estado de excepción convocaba

a diversos y numerosos actores sociales, políticos, académicos y del activismo en general.

Hoy el panorama es distinto y más preocupante: muy pocas voces cuestionaron la legalidad (además de la sensatez y la efectividad) de los cierres de fronteras tal como se implementaron en casi todo el mundo (Shiraef, 2021). Sin duda, el simple sentido común indica que ante una pandemia de las magnitudes del COVID-19 es indispensable que la prevención

y los cuidados lleguen a todas las personas. Pero también deberíamos recordar que los derechos son interdependientes, y siempre que se ha suspendido o minimizado uno en pos de otro, las consecuencias han sido perjudiciales para las personas afectadas, para la sociedad en su conjunto y para el mismo estado de derecho. Los derechos humanos son para todas las personas, en todo momento y en todo lugar, o no son derechos humanos (De Lucas, 2004), y el Estado es quien puede y debe garantizarlos.

## BIBLIOGRAFÍA

- Barretto Maia, C. y R. Ortiz Cetra. (2020). *Coronavirus. El cierre de las fronteras no debe ser absoluto*. Latfem, Disponible en <https://latfem.org/coronavirus-el-cierre-de-fronteras-no-es-ni-debe-ser-absoluto/>
- CAREF y ACNUR. (2022). *Fronteras cerradas por pandemia. Familias en movimiento y sus tránsitos hacia Argentina, 2020-2021*. Disponible en [www.caref.org.ar/publicaciones](http://www.caref.org.ar/publicaciones).
- Castles, S. y M. Miller. (2004). *La era de la migración. Movimientos internacionales de población en el mundo moderno*. Universidad Autónoma de Zacatecas: México.
- Chetail, V. (2020). "Crisis Without Borders: What Does International Law Say About Border Closure in the Context of Covid-19?" *Journal Frontiers in Political Science*, Vol. 2, 2020. Disponible en <https://www.frontiersin.org/articles/10.3389/fpos.2020.606307/full>
- De Lucas, J. (2004). "La inmigración como res política". En: Cuadernos Electrónicos de Filosofía del Derecho, vol. 10 p. 1-44, Madrid Disponible en: [www.cadernosdederechoactual.es/ojs/index.php/cadernos/article/download/183/116](http://www.cadernosdederechoactual.es/ojs/index.php/cadernos/article/download/183/116)
- Domenech, E. (2017). "Las políticas de migración en Sudamérica: elementos para el análisis crítico del control migratorio y fronterizo". En: *Terceiro Milênio: Revista Crítica de Sociologia e Política Volume 8, número 1*, janeiro a junho de 2017, pp.19-48.
- Gil Araujo, S. (2006). "(Re) definiendo las fronteras de Europa. Sobre la deslocalización del control migratorio comunitario". En: *Respuesta a la exclusión: políticas de inmigración, interculturalidad y mediación*. Tercera Prensa: San Sebastián.
- Düvell, F. (2003) "The Globalisation of Migration Control", en OpenDemocracy [[http://www.opendemocracy.net/people-migrationeurope/article\\_1274.jsp](http://www.opendemocracy.net/people-migrationeurope/article_1274.jsp)].
- Gammeltoft-Hansen T. y Nyberg-Sorensen, N. (Eds.). (2013). *The Migration Industry and the Commercialization of International Migration*. Routledge: London and New York.
- Glick Schiller, N. y Salazar, N. (2013). "Regimes of Mobility Across the Globe", en *Journal of Ethnic and Migration Studies*, Vol. 39, Nº 2, pp. 183-200.
- Hernández León, R. (2017). "La industria de la migración en el sistema migratorio México - Estados Unidos". En *Revista Electrónica Temas de Antropología y Migración* Nº 9, pp. 112-132.
- Heyman, J. (2011). "Cuatro temas en los estudios de la frontera contemporánea". En: Ribas Mateos, Natalia (Ed.) *El Río Bravo Mediterráneo. Las regiones fronterizas en la época de la globalización*. Ediciones Bellaterra: Barcelona.
- Hess, S. (2012). "De-naturalising transit migration. Theory and methods of an ethnographic regime analysis". En: *Population, Space and Place*, Vol 18 n 4, Julio agosto 2012.
- Horvath, K.; Amelina, A. y Peters, K. (2017). "Re-thinking the politics of migration. On the uses and challenges of regime perspectives for migration research", en *Migration Studies*, Vol. 5, Issue 3, pp. 301-314.
- Mezzadra, S. (2012). "Capitalismo, migraciones y luchas sociales. La mirada de la autonomía", *Revista Nueva Sociedad* Nº 237, pp. 159-178.
- Pacecca, M I. (2014). *Trabajo adolescente y migración desde Bolivia a la Argentina*. Entre la adultez y la explotación. Buenos Aires: CLACSO
- OIM e IPPDH. 2017. *Niños, niñas y adolescentes a través de las fronteras del Mercosur*. Motivos y modalidades de los cruces entre Argentina y Paraguay. Aportes para pensar la protección. IPPDH - OIM, Buenos Aires, Argentina.
- Ramji-Nogales, J., Goldner Lang, I., (Eds.). (2021). *Migration in the Time of COVID-19: Comparative Law and Policy Responses*. Lausanne: Frontiers Media.
- Renoldi, B. (2013). "Fronteras que caminan: relaciones de movilidad en un límite trinacional". En *Revista Transporte y Territorio*, Nº 9, pp. 123-140. FFyL, UBA: Buenos Aires.
- Shiraeef, M. (2021). "Closed borders, travel bans and halted immigration: 5 ways COVID changed how -and where- people moved around the world". En *The Conversation*, disponible en <https://theconversation.com/closed-borders-travel-bans-and-halted-immigration-5-ways-covid-19-changed-how-and-where-people-move-around-the-world-157040>
- Walters, W. (2006). "No Borders. Games with(out) Frontiers". En *Social Justice*, 2006: 33, 1, pp.21-39.