

Circuitos migratorios laborales de bolivianos en Chile

Alfonso Hinojosa

CUADERNOS DE INVESTIGACIÓN



CIRCUITOS MIGRATORIOS LABORALES DE BOLIVIANOS EN CHILE.
MOVILIDAD, FRONTERAS Y POLÍTICAS

INSTITUTO DE INVESTIGACIONES SOCIOLOGICAS
“MAURICIO LEFEBVRE”

RED BOLIVIA MUNDO
OBSERVATORIO DE MIGRACIÓN TRANSNACIONAL

CIRCUITOS MIGRATORIOS LABORALES
DE BOLIVIANOS EN CHILE
MOVILIDAD, FRONTERAS Y POLÍTICAS

ALFONSO HINOJOSA

Auxiliar de investigación: Vanessa Quispe



La Paz, Bolivia, 2024

Esta publicación cuenta con el apoyo del Observatorio de Migración Transnacional (OMT) de la Red Bolivia Mundo.

304.883 084
H659c

Hinojosa, Alfonso

Circuitos migratorios laborales de bolivianos en Chile: movilidad, fronteras y políticas/
Alfonso Hinojosa. – 1a. ed. -- La Paz : Universidad Mayor de San Andrés UMSA – Facultad de Ciencias Sociales – Carrera de Sociología - Instituto de Investigaciones Sociológicas-IDIS “Mauricio Lefebvre”, Red Bolivia Mundo, Observatorio de Migración Transnacional, 2024.

106 p. ; cdrs., figs.; 21 cm. – (Cuadernos de Investigación, núm. 30)

D.L.: 4-1-289-2024 P.O.
ISBN: 978-9917-9751-1-3

MIGRACIÓN / RUTAS MIGRATORIAS / MIGRACIÓN EN TRÁNSITO / MIGRACIÓN EX-
TRARRREGIONAL / MIGRACIÓN INTERNACIONAL / MIGRACIÓN CIRCULAR / MIGRANTES
ILEGALES / MOVILIDAD TRANSNACIONAL / MOVILIDAD POBLACIONAL / DINÁMICAS DE
CIRCULACIÓN / MIGRACIÓN LABORAL / CIRCUITOS LABORALES / INSERCIÓN LABORAL
/ INSERCIÓN SOCIAL / PRECARIEDAD LABORAL / RECONFIGURACIONES FRONTERIZAS
/ POLÍTICAS RESTRICTIVAS / COVID-19 / EMIGRACIÓN / FLUJO ECONÓMICO / REMESAS /
TRANSPORTES ALTERNATIVOS / PISIGA-BOLIVIA / COLCHANE-CHILE

Circuitos migratorios laborales de bolivianos en Chile: movilidad, fronteras y políticas

© Instituto de Investigaciones Sociológicas-IDIS “Mauricio Lefebvre”
Universidad Mayor de San Andrés, Facultad de Ciencias Sociales
Carrera de Sociología, Instituto de Investigaciones Sociológicas-IDIS “Mauricio Lefebvre” Campus
Universitario de Cota Cota, Av. Andrés Bello, esq. Calle 30 A, La Paz, Bolivia
Teléfonos: 2798666- 2440388 – 68224069
E-mail: idis@umsa.bo
Página electrónica: <https://idis.umsa.bo/>
Facebook: Instituto de Investigaciones Sociológicas – IDIS

Director del IDIS a.i.: Constantino Tancara
Responsable de difusión e incidencia: Nadia Gutiérrez Aldayuz
Responsable de edición: Mónica Navia Antezana
Diseño y diagramación: Fabiana Alexandra Villegas
Fotografía de la portada: Pablo Mardones, 2019

© Red Bolivia Mundo
Observatorio de Migración Transnacional (OMT)
Avenida Arce 2580, Edificio Gloria, La Paz, Bolivia
Página electrónica: <https://boliviamundo.org>
Facebook: redboliviamundo

Primera edición: La Paz, septiembre de 2024
Impresión: Grupo Impresores

Las opiniones expresadas en este libro son responsabilidad exclusiva del autor.

Impreso en Bolivia

INDICE

PRESENTACIÓN.....	9
PRÓLOGO	11
INTRODUCCIÓN	15
I. BOLIVIA EN EL CONTEXTO REGIONAL: “ESPACIO DE TRÁNSITO PRECARIO”	21
1. MIGRANTES EXTRA REGIONALES Y REGIONALES EN TRÁNSITO POR BOLIVIA CON DESTINO A CHILE.....	21
2. CHILE COMO DESTINO LABORAL NACIONAL	29
II. LA RUTA MIGRATORIA ORIENTE OCCIDENTE A CHILE.....	39
1. VÍAS Y TRANSPORTES DE CIRCULACIÓN	39
2. DINÁMICAS DE MOVILIDAD Y CIRCULACIÓN EN CHILE	50
2.1. <i>Espacio tradicional o ancestral de movilidad</i>	53
2.2. <i>Segundo circuito de movilidad en el norte chileno: diversidad laboral</i>	55
2.3. <i>Tercer circuito de ampliación de la movilidad: temporeros agrícolas en el centro y sur de Chile....</i>	61
III. RECONFIGURACIONES FRONTERIZAS Y POLÍTICAS RESTRICTIVAS.....	71
1. PISIGA: EL SURGIMIENTO DE UNA FRONTERA CALIENTE	71
2. EMERGENCIA SANITARIA Y CIERRE DE FRONTERAS	74
2.1. <i>“No nos dejan volver”: El caso de temporeros repatriados durante la pandemia</i>	78
3. POLÍTICAS, MILITARIZACIÓN Y ACUERDOS MIGRATORIOS	82
CONCLUSIONES	85
BIBLIOGRAFÍA	89
ANEXO. REGISTROS FOTOGRÁFICOS	97

INDICE DE CUADROS Y FIGURAS

Cuadro 1. Lugares de trabajo de acuerdo a tres tiktokers	68
Figura 1. Flujo migratorio de llegada a Chile, 2008-2017	33
Figura 2. Flujo migratorio de salida de Chile, 2008-2017	34
Figura 3. Emigración boliviana a Chile (según sexo y departamento)	34
Figura 4. Principales territorios emisores de la migración boliviana en el norte de Chile	36
Figura 5. Ruta migratoria Oriente Occidente	42
Figura 6. Terminal de Santa Cruz	44
Figura 7. Terminal de Cochabamba	44
Figura 8. Terminal de Oruro	45
Figura 9. Rutas de transporte a diferentes destinos de Chile	46
Figura 10. Surubís en Pisiga	48
Figura 11. Terminal de transporte Pisiga	50
Figura 12. Circuitos de movilidad laboral de bolivianos hacia Chile	52
Figura 13. Mujeres bolivianas por lugar de destino	58
Figura 14. Vista aérea de Pisiga	71
Figura 15. Cartel de difusión sobre dos migrantes desaparecidos en Pisiga	73
Anexo 1. Surubís fuera de la Terminal de Santa Cruz	97
Anexo 2. Terminal de buses Cochabamba	98
Anexo 3. Carteles de rutas en la Terminal de Cochabamba	98
Anexo 4. Terminal de buses La Paz	99
Anexo 5. Terminal Metropolitana El Alto	99
Anexo 6. Antigua terminal de buses de Oruro	100
Anexo 7. Parada de Surubís Oruro - Pisiga	100
Anexo 8. Frontera de Pisiga	101
Anexo 9. Paso ancestral de la frontera de Pisiga-Colchane	101
Anexo 10. Control Fronterizo Colchane	102

PRESENTACIÓN

El Instituto de Investigaciones Sociológicas “Mauricio Lefebvre” (IDIS) de la carrera de Sociología de la Universidad Mayor de San Andrés (UMSA) tiene el propósito de promover la investigación en ciencias sociales y formar recursos humanos abiertos a “la generación de nuevos conocimientos y su incidencia en la realidad social boliviana, y el diseño y análisis de políticas públicas, a favor del cambio social en Bolivia”. Ha definido líneas de investigación dirigidas a fortalecer la investigación en determinadas problemáticas que son de especial interés para la sociedad boliviana. Una de las líneas de investigación del IDIS, “Población, urbanización, ruralidad, medio ambiente y migración”, está enfocada a estudiar justamente problemáticas sociales que actualmente están teniendo un fuerte impacto en la sociedad boliviana y que tiene incidencia en la calidad de vida de las personas.

Por su parte, el Observatorio de Migración Transnacional (OMT) es un proyecto de la Red Bolivia Mundo que busca brindar información clara, oportuna y especializada sobre la problemática de la movilidad transnacional como insumo fundamental para la toma de decisiones y la generación de conciencia crítica. En este sentido, ambas instituciones conjugan sinergias para promover la publicación de la investigación Circuitos migratorios laborales de bolivianos en Chile: movilidad, fronteras y políticas, realizada por Alfonso Hinojosa en el marco de las investigaciones extracurriculares del IDIS.

En la investigación, realizada durante la gestión 2023, el autor explora la reconfiguración de las movilidades transnacionales en Bolivia que se produce a partir del entrecruzamiento de viejas y nuevas dinámicas de circulación. Esto da lugar a “infraestructuras de la migración” en las cuales se enmarcan los tránsitos de migrantes sudamericanos y “extrarregionales” a través del país con destino a Chile. La relevancia de investigaciones como la de Hinojosa es que muestra el entorno

complejo de las migraciones, así como su vulnerabilidad. Destaca la invisibilización de las mismas, a pesar de la intensa migración de bolivianos al país vecino, debida, entre otras razones a la demanda de trabajadores procedentes de diversos puntos del territorio nacional, relacionados con un entorno rural. Estos migrantes suelen incorporarse a las áreas de cuidados, servicios, minería o agricultura. De esta manera, la masificación de la presencia laboral boliviana en Chile se expande a diferentes puntos del territorio chileno, no solo al norte, destino tradicional de trabajadores bolivianos. Un elemento novedoso e interesante que el investigador observa en el estudio es el uso de medios de comunicación de reciente generación en la ampliación de estos circuitos de movilidad laboral, como la plataforma de TikTok, considerada parte de esta “infraestructura migratoria”.

Mediante la colección del IDIS “Cuadernos de Investigación”, que está dirigida a compartir con un público académico institucional y también con la sociedad civil resultados de investigaciones sobre temas relevantes, se ofrece a los lectores y lectoras esta investigación que, a nuestro modo de ver, contribuye a comprender la compleja trama de la migración transnacional en la región.

Christine Krueger
Fundadora de la Red Bolivia Mundo

Constantino Tancara
Director a.i. del IDIS

PRÓLOGO

En noviembre de 2023 tuve la oportunidad de escuchar a Alfonso Hinojosa en un encuentro de historiadores y científicos sociales chileno-bolivianos (donde también habíamos investigadoras chilenas y bolivianas). En esa ocasión, advertí la claridad expositiva, el relato agradable e informado, así como la atrevida creatividad en el abordaje metodológico de los circuitos migratorios laborales de trabajadores bolivianos en Chile. Desde ese primer encuentro, mi entusiasmo por conocer más sobre su propuesta me llevó a leer este manuscrito cuando me brindaron el gusto de prologarlo. Así, desde el otro lado de la frontera, desde el trabajo intelectual bien remunerado, desde una nacionalidad que permite hacer efectivos los derechos y viajar sin visa a varios destinos del norte global, desde todos esos privilegios, se vuelve un gran desafío hablar de trabajadores y trabajadoras migrantes en Chile. Pero la importancia de hacerlo es enorme. Por los silencios que han aceptado durante décadas la explotación laboral y el racismo. Y es por eso que debe hacerse de manera responsable y, en esta obra, se aprecia esa responsabilidad.

El libro *Circuitos migratorios laborales de bolivianos en Chile: movilidad, fronteras y políticas* es una obra que presenta una nueva mirada respecto de las migraciones bolivianas, abriendo desafiantes reflexiones metodológicas y propuestas innovadoras para abordar lo social en el mundo contemporáneo, consolidando dos décadas de investigación que el autor ha desarrollado sobre la temática. De partida, el objetivo de la investigación que dio origen al libro fue conocer y comprender las características de los movimientos poblacionales hacia Chile, desde la problematización de las nociones de movilidad poblacional, circuitos laborales y políticas fronterizas. La relevancia de este objetivo radica en que estas nociones están en permanente cambio cuando se trata de migraciones, que “son como el agua”, como señaló Domenech, es decir,

que van cambiando y abriéndose paso a pesar de todo, modificando a la vez las formas y condiciones de su control. De la misma manera, respecto de los circuitos laborales, que se moldean a partir de la demanda, como lo demuestran las cifras entregadas por el autor, que posicionan a Chile como el segundo país de envío de remesas a Bolivia.

Otro elemento de gran valor en este texto es cómo se reporta las posibilidades que ofrece la tecnología para circular más fácilmente o de forma más informada. Porque, efectivamente revela el monitoreo etnográfico que le permitió visibilizar el impacto de las políticas fronterizas restrictivas y la expresión de la fuerza migrante ante los obstáculos, como se puede apreciar en la extensión y el dinamismo de los circuitos aquí descritos.

Dentro de las novedades que presenta el sociólogo Alfonso Hinojosa, el mapeo y la caracterización de las dinámicas de movilidad poblacional de trabajadores migrantes bolivianos al norte, centro y sur chileno son herramientas que permiten una mejor comprensión de esta fuerza migrante y su capacidad de expansión. Esto, que algunos/as han asociado al concepto de luchas migrantes, en tanto fuerza social que desafía el control migratorio, es identificable en los registros que recopila y analiza el autor, sin asumir directamente esta perspectiva teórica-política. Pero el propósito de explicitar los desplazamientos regionales (venezolanos) y entrecruzamientos que se dan en las rutas migratorias bolivianas hacia Chile, da cuenta de un salto teórico-político importante, que es salir del nacionalismo metodológico. Una decisión necesaria y no siempre bien lograda en tiempos de globalización neoliberal. En este caso, el situar a Bolivia como “país de tránsito precario” para migrantes principalmente de Venezuela, vincula las distintas movilidades regionales, exponiendo cómo la experiencia boliviana forma parte de un mismo proceso de movilidad poblacional –el proceso de reconfiguración y despliegue del corredor del Oeste Sudamericano– en función de los mercados laborales. En esa misma reflexión teórica, la pluma de Hinojosa asocia esta movilidad con la que se ha venido estudiando y describiendo como “migración en tránsito”, en Sudamérica. Un tránsito no autorizado, ilegalizado, que hemos analizado en nuestro equipo de la Universidad de Tarapacá como denso cuando se encarna, provocando transformaciones en las corporalidades y problemas de salud. Problemática que también

fue descrita por Soledad Álvarez Velasco como tránsitos irregularizados, a partir de las profundas transformaciones que trajo la pandemia en el campo político de la migración y que contribuimos a pensar como espacios de disputa transnacionales producidos por la tensión entre movilidad y control. De ahí viene el interés por analizar las readecuaciones dadas en las dinámicas de circulación fronteriza hacia Chile durante la pandemia y postpandemia, lo que aparece como un esfuerzo necesario considerando que inevitablemente hubo un antes y un después del Covid-19, que incidió e incide en las movilidades transfronterizas.

En este sentido, si bien la obra parte señalando que la migración regional (sur-sur), que se viene estudiando hace varias décadas, ha ido materializando mercados laborales transfronterizos, que dan cuenta de la apertura de las economías subregionales al mercado global, termina planteando que el control de fronteras y la gestión de la migración tienen directa relación con la inserción laboral y social en el destino. Y ésta es una de las contribuciones más valiosas de este trabajo, pues al mismo tiempo que entrega una mirada global y una escala regional más amplia de la movilidad, su control y la relación con la creación de mercados laborales, también presenta una mirada local e incursiona en la escala individual, de personas que encarnan los circuitos migratorios laborales.

En este último nivel de análisis, la agricultura y, por lo tanto, la ruralidad son el escenario de las experiencias encarnadas de inserción laboral resultante de estos circuitos migratorios. Un escenario insuficientemente observado y tangencialmente abordado. Es por esto que esta obra abre una línea de investigación que tiene que ver con la precariedad laboral, con la organización social del cuidado, con las distintas posibilidades de hacer familia y de resolver las necesidades para la reproducción social.

Y esto es algo que se va demostrando sutilmente a lo largo del texto, desde una contundente contextualización referida a los marcos jurídicos que estructuran las condiciones de residencia y cruces fronterizos, pasando por la exposición de datos que dan cuenta del efecto llamado del mercado de la agricultura chileno. Es así como virtuosamente el libro recorre las circulaciones laborales bolivianas que, una vez masificadas en el norte grande de Chile, alcanzan la cifra de un millón de empleos en esta área desde la pandemia, insertándose en otras localidades del centro

y sur del país. Son principalmente personas jóvenes de distintos lugares de Bolivia más allá de las regiones fronterizas y rurales. Contrariamente, provienen de zonas urbanas y periurbanas, evidenciando una importante presencia de mujeres, que con sus hijos e hijas, se aventuran kilómetros hacia el sur, con el apoyo de plataformas digitales, específicamente del TikTok, para abrirse paso en un país del cual no poseen referencias. Es esta plataforma la que creativamente decide analizar el autor, siguiendo perfiles de trabajadores/as migrantes a modo de etnografía digital multisituada, y elaborando una estrategia metodológica ajustada a los tiempos y a sus cambios. Pero, además, nos cuenta que no solo las personas migrantes hacen uso del Tiktok sino también contratistas de empresas agrícolas. De esta manera, esta plataforma se incorpora en los análisis de lo que se ha denominado la “infraestructura de la migración”, en tanto tecnología que interrelaciona, facilita y condiciona la movilidad.

Y, a pesar de lo fascinante que es descubrir el lugar que ocupa la ruta de Oruro hacia la frontera de Pisiga-Colchane y su nueva centralidad y trascendencia, tanto para estos nuevos circuitos migratorios como para la localidad, con una oferta de transporte ‘alternativo’, los ‘surubís’; el mayor valor de este libro –a mi entender– está en la denuncia explícita de la alta precariedad, inestabilidad y flexibilidad laboral que experimentan las personas migrantes. Nos cuenta el autor que la vulnerabilidad social no solo se vive en Chile, sino que, particularmente en el caso de migrantes de Haití y Venezuela, viene produciéndose a lo largo de la ruta hacia el sur del continente. Una vulnerabilidad que se acentúa en el cruce fronterizo, que ilegaliza y que además ha alterado y obstruido la circulación fronteriza ancestral.

En este sentido, resulta fundamental incursionar en los detalles que entrega Hinojosa respecto del crecimiento y expansión de la agroindustria de la fruta en Chile, pues entenderemos que su resplandor recae en el trabajo de temporeros y temporeras migrantes que ejercen una ardua y riesgosa labor, por míseras remuneraciones. Sus cuerpos jóvenes aún no saben de dolores o enfermedades. La informalidad es por ahora una ventaja para agilizar su movilidad, al igual que el celular, como dice el autor, un soporte tecnológico imprescindible.

Nanette Liberona Concha
Académica de la Universidad de Tarapacá

INTRODUCCIÓN

El presente texto presenta los principales hallazgos del proyecto de investigación “Circuitos migratorios laborales de bolivianos en Chile: movilidad, fronteras y políticas”, desarrollado desde el Instituto de Investigaciones Sociológicas “Mauricio Lefebvre” (IDIS) de la Carrera de Sociología de la Universidad Mayor de San Andrés (UMSA) en la gestión 2023. El objetivo principal de la investigación fue conocer y comprender las características de los movimientos poblacionales hacia Chile, desde la problematización de las nociones de movilidad poblacional, circuitos laborales y políticas fronterizas. Los objetivos específicos buscaban mapear y caracterizar las dinámicas de movilidad poblacional de trabajadores migrantes bolivianos al norte, centro y sur chileno, dando cuenta de las trayectorias laborales y familiares; explicitar los desplazamientos regionales (venezolanos) y entrecruzamientos que se dan en las rutas migratorias bolivianas hacia Chile, y analizar las readecuaciones dadas en las dinámicas de circulación fronteriza hacia Chile durante la pandemia y la postpandemia. Las preguntas que nos hacíamos al iniciar la investigación eran: ¿cuáles son las prácticas y estrategias que, desde los migrantes bolivianos, se transitan para insertarse, manejar y vincular estos espacios laborales transfronterizos?, ¿los vínculos que se establecen entre nichos laborales pueden ser pensados como articulaciones desde debajo de mercados laborales regionales?, ¿cómo se “empalman” las lógicas locales de reproducción social de la mano de obra en comunidades/localidades de origen, con prácticas laborales de orden y dinámica mundial como las que rigen en los desplazamientos de cosechadores temporeros ligados a la agroindustria?

Asistimos hoy en día a un tipo de migración regional (sur-sur) en el cual, desde hace varias décadas, se está gestando de manera sostenida un tipo de mercados laborales transfronterizos. En ese escenario, en donde conviven la decisión política de integrarse y la compleja y desigual

realidad estructural, ocurren los movimientos poblacionales fronterizos, especialmente aquellos vinculados al empleo y al trabajo. Las economías desarrolladas a nivel mundial encontraron en la movilidad de personas una fuente constante de trabajadores flexibles y adaptables para los requerimientos de la nueva economía. En este escenario, la apertura de las economías subregionales al mercado global requiere, entre otras cosas, de trabajadores que pudieran cruzar las fronteras e insertarse rápidamente a las nuevas –y flexibles– demandas del mercado laboral. Así, el incentivo a la migración a través de los acuerdos de residencia y apertura o los mayores controles de fronteras son estrategias políticas que favorecen dinámicas económicas específicas.

Como es muy propio de nuestra historia nacional sobre el tema de la movilidad poblacional, las migraciones contemporáneas de bolivianos a Chile se desarrollan en medio del silencio y el bajo perfil, contrastando con las políticas de los Estados, cuyas agendas resultan ajenas a aquellas que se tejen desde las movilidades territoriales y por pasos no habilitados; pero que dinamizan economías por allá donde circulan. Recientes titulares periodísticos dan cuenta de las importantes remesas que llegan desde Chile, así como el hecho de que un millón de bolivianos trabajan en la agricultura de ese país. Son titulares que, como todo titular, serán olvidados en pocas semanas o días. Sin embargo, la emigración boliviana a Chile es significativa, y lo es mucho más porque se desarrolla en un contexto regional altamente convulso en lo que hace a las movilidades poblacionales y las políticas que buscan regirlas y donde el país, en tanto espacio territorial, no está al margen.

La presencia contemporánea de migrantes bolivianos en la República de Chile no puede ser entendida sin ponerla en un contexto regional y más amplio, ya que la demanda laboral chilena es de tal magnitud que la respuesta ha sido también de orden regional y extrarregional. En este contexto, Bolivia adquiere relevancia al erigirse como “país de tránsito precario” (Biondini *et al.*, 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” (Xiang y Lindquist, 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 (TikTok, YouTube), así como los cruces fronterizos y las políticas de control y vigilancia en sus diversas 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 los históricos vínculos 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 principios de éste. En este periodo es cuando se produce la primera ampliación de los espacios de circulación de la mano de obra boliviana, vale decir, cuando se empieza a masificar la presencia boliviana en el norte grande de Chile (abarca a las regiones de Arica, Parinacota, Tarapacá, Antofagasta y la mitad norte de Atacama), proveniente no solo de regiones fronterizas, sino de otros lugares del país, entre ellos, del oriente, y con una presencia importante de mujeres que se emplean en diversos trabajos de servicios, cuidados, minería y agricultura. 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. Finalmente, y de manera exploratoria, damos cuenta de la última y más reciente ampliación de los circuitos migratorios laborales de bolivianos en el centro y el sur de Chile. De la mano de las plataformas digitales, específicamente del TikTok, sondeamos los territorios de expansión laboral de temporeros agrícolas bolivianos en torno a Santiago y mucho más al sur, incluso hasta la región de los lagos, en Puerto Montt.

Esta investigación adoptó una metodología de investigación de tipo cualitativa y utilizó 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, las experiencias y estrategias de movilidad y las políticas y prácticas de control del movimiento. El análisis etnográfico de los circuitos de movilidad laboral

de bolivianos 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 (siempre en torno a las rutas de movilidad) 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), situación que pusimos en práctica sobre todo en los viajes y espacios comunes de movilidad entre Oruro y Pisiga. 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).

El trabajo de campo etnográfico multisituado fue llevado a cabo en diferentes lugares y momentos entre febrero y octubre del año 2023, aunque también rescatamos información y contactos desarrollados con anterioridad en la zona de estudio, sobre todo en la frontera y en las regiones de los valles cochabambinos. Para ello se priorizó el trabajo de campo en la frontera de Pisiga, en las terminales de transporte de buses y “surubíes” (vagonetas o autos de menor tamaño) de Oruro (tanto la departamental como la interprovincial), en las ciudades de El Alto, La Paz, Santa Cruz y Cochabamba y sus terminales de El Alto, La Paz, Santa Cruz y, en Cochabamba, también en el valle alto (Tarata, Arbieta, Cliza). Estuvimos durante tres momentos del año (febrero, mayo y agosto) entre Oruro y Pisiga; el seguimiento en las terminales del interior del país lo realizamos en febrero y julio; el trabajo de campo en La Paz y El Alto se realizó en muchos momentos del año por la cercanía de dichas terminales. Las entrevistas a informantes clave se realizaron tanto de manera presencial como virtual.

En términos generales, la observación, junto con las entrevistas informales y semiestructuradas, la lectura de bibliografía regional e internacional de producción reciente sobre movilidades, fronteras y controles, así como el adentrarnos en el TikTok, no solo como fuente de información, sino como soporte fundamental de la rápida expansión de los circuitos migratorios de temporeros en el territorio chileno constituyen la base metodológica utilizada en la presente investigación. Entre las entrevistas realizadas, distinguimos entre aquellas de orden contextual general sobre la emigración y entrevistas a informantes claves con los cuales mantuvimos contactos más sostenidos. En estos casos, la elección de dichos informantes claves tuvo que ver con criterios de género (la gran novedad de gran número de mujeres migrantes) de edad (jóvenes) y de regiones (La Paz, Cochabamba, Santa Cruz); consideramos que los criterios vertidos en las entrevistas reflejan elementos centrales de las actuales características de la emigración boliviana a Chile.

La investigación fue realizada con el apoyo de la auxiliar de investigación de la carrera de Sociología, universitaria Vanessa Quispe con quien desplegamos el trabajo de campo en La Paz, El Alto, Oruro y Pisiga, además de ser ella la responsable del seguimiento y sistematización de las plataformas de TikTok. Paralelamente, un grupo de estudiantes de la carrera de Sociología se ligó, en una primera instancia, al estudio: Liseth Mamani, Karina Gonzáles, Lily Cruz y Fabricio Quispe. Todos ellos contribuyeron, en el marco de las políticas de formación de investigadores júnior del IDIS, a lo largo de las tareas que demandaba el proyecto.

I. BOLIVIA EN EL CONTEXTO REGIONAL: “ESPACIO DE TRÁNSITO PRECARIO”

I. MIGRANTES EXTRA REGIONALES Y REGIONALES EN TRÁNSITO POR BOLIVIA CON DESTINO A CHILE

En las últimas décadas, la “migración en tránsito” ha generado mucho interés en el campo de los estudios sobre migración y fronteras en distintas partes del mundo. En Sudamérica, sin embargo, esta temática recién ha comenzado a ser considerada y analizada en función a la creciente presencia de la migración “extrarregional” (sobre todo haitiana), la emigración masiva desde Venezuela y la pandemia por el covid-19. Estos desplazamientos poblacionales dieron lugar a múltiples escenarios a escala regional y nacional y varios espacios nacionales se convirtieron en “países de tránsito”.

Bolivia ha estado sometida a importantes transformaciones debido a la intensidad que adquirieron las rutas y los tránsitos de migrantes, sobre todo (pero no exclusivamente) venezolanos y haitianos, a través del país. En el marco general de la investigación, uno de los elementos que nos propusimos fue explicitar estos desplazamientos regionales y sus entrecruzamientos con las rutas migratorias nacionales que hoy en día se han masificado hacia Chile.

En este sentido, en el presente capítulo, recuperamos y focalizamos nociones trabajadas en una reciente investigación de la cual formé parte¹, sobre la conformación del espacio nacional boliviano como una

1 El proyecto de investigación se denominaba “Movimientos de migración y políticas de movilidad en el espacio sudamericano: la producción de rutas, corredores y zonas de tránsito en Bolivia” y fue llevado adelante gracias a una beca del Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales (CLACSO) en el año 2022. El equipo estaba compuesto por Eduardo Domenech, Valentina Biondini, Ruby Peñaranda y mi persona.

“zona precaria de tránsito” en el contexto del régimen sudamericano de migración y fronteras, donde la producción de “rutas” o “corredores” regionales son entendidos como productos de la “gobernanza” de las migraciones y de prácticas de fronterización, como veremos más adelante.

A nivel regional, la producción de nuevos espacios de tránsito mantiene una estrecha relación con los viejos movimientos de migración y cruces de frontera. La existencia e intensificación del tránsito de migrantes en y a través de Bolivia sucede a lo largo de itinerarios y cruces fronterizos que se formaron con la histórica migración transfronteriza. Junto con las transformaciones de las políticas y lógicas de regulación del movimiento, las migraciones y desplazamientos de bolivianos hacia Argentina, Chile y Brasil y su permanente circulación y asentamiento en las llamadas sociedades de destino aparecen como cruciales al momento de comprender la formación de zonas de tránsito y rutas o corredores migratorios en el espacio nacional boliviano.

En este sentido, nos interesa resaltar las dinámicas migratorias fronterizas de Bolivia en la región, analizando las transformaciones y las continuidades en los desplazamiento, reconociendo en ellas las conexiones entre las nuevas y viejas movilidades. En este apartado, buscamos acercarnos a comprender las configuraciones y transformaciones espaciales más recientes que involucran tanto a la migración histórica y en tránsito como a las “rutas” o “corredores” que intervienen en la producción de Bolivia como “zona precaria de tránsito”.

Como ya mencionamos, la migración extrarregional, el éxodo venezolano y la pandemia por el covid-19 dieron lugar a múltiples cambios e innovaciones en el campo del control de las migraciones y las fronteras en Sudamérica. En este contexto, las prácticas y políticas de control migratorio y fronterizo han adquirido diversas formas, tanto securitarias como humanitarias. Las diferentes medidas de contención de la migración han sido desplegadas tanto por instituciones y agentes estatales como por nuevos actores, entre ellos, los organismos intergubernamentales de Naciones Unidas especializados en migración y refugio. En Bolivia, los tránsitos y cruces de fronteras de migrantes venezolanos y haitianos, sobre todo a partir del cierre generalizado de

fronteras por la pandemia, han dado lugar a múltiples intervenciones e involucrado a un heterogéneo conjunto de actores institucionales.

Los estudios sobre “migración en tránsito” en América Latina y el Caribe se han centrado sobre todo en los movimientos humanos con dirección sur-norte que conectan Centroamérica y México hacia Estados Unidos. En México, hubo una proliferación de artículos de investigación sobre la migración en tránsito centroamericana hacia los Estados Unidos, especialmente a partir del papel que asumió el Estado mexicano en las políticas estadounidenses de externalización de fronteras. A diferencia de la extensa literatura producida en México sobre la “migración en tránsito”, en Sudamérica, se la empezó estudiar más recientemente a partir de la presencia y circulación de migrantes haitianos en la región en un contexto de profundas transformaciones en el campo político de la migración (Herrera y Cabezas Gálvez, 2019; López Rivera y Wessel, 2017; Miranda, 2021). La literatura sobre corredores migratorios en la región ha ofrecido diversos aportes empíricos para comprender la formación de nuevas espacialidades resultantes de la tensión entre movilidad y control. En su mayoría, los trabajos han atendido a la formación de Ecuador como zona de tránsito y la emergencia de rutas o corredores migratorios desde países como Ecuador y Brasil hacia el norte, incluyendo a la frontera México-Estados Unidos como el destino principal (Álvarez Velasco, 2019, 2020, 2022a, 2022b; Álvarez Velasco *et al.*, 2021; Miranda, 2021; Pedone, 2020). Es importante resaltar que los estudios desarrollados, sobre todo en México, resultan de mucha utilidad para el análisis de la articulación entre movilidad y control.

En los estudios sobre “migración en tránsito”, se utiliza el concepto de corredor migratorio para dar cuenta de las nuevas configuraciones que adquirieron los tránsitos en el espacio sudamericano. Álvarez Velasco (2022a, 2022b) discute las definiciones institucionales que describen a los corredores como la acumulación de movimientos migratorios en el tiempo entre un país de origen y otro de destino (Organización Internacional para las Migraciones, OIM, 2020) y propone entenderlos como espacios de disputa transnacionales y desiguales, siempre cambiantes, que surgen como producto de la tensión entre las movibilidades y el control. Se trata de formaciones espaciales arraigadas en un desarrollo geográfico desigual que son interdependientes y están

interconectadas con procesos socioeconómicos y políticos globales, regionales y translocales.

En Sudamérica, los estudios sobre rutas y corredores migratorios son aún incipientes en el campo de las investigaciones sobre migración, movilidad y fronteras. Pedone señaló la necesidad de “indagar las nuevas rutas, las trayectorias y estrategias migratorias y los nuevos corredores donde circulan migrantes de las más diversas procedencias, no solo regionales sino extra-continenciales como población procedente de África y Oriente Medio” (2020: 228). Álvarez Velasco (2019, 2022a, 2022b) ha indagado sobre el establecimiento del corredor hacia el norte que conecta a Ecuador con Centroamérica, México y Estados Unidos y el que conecta hacia el sur y comprende la región andina con el Cono Sur. En los últimos años, han surgido algunos proyectos de investigación que analizan, de un modo mayormente descriptivo, las rutas de migrantes venezolanos y haitianos, especialmente.

De acuerdo a Biondini *et al.* (2023), comprender la producción del espacio nacional boliviano como “zona precaria de tránsito” supone inscribir la experiencia boliviana en el proceso de reconfiguración y despliegue del corredor del oeste sudamericano², es decir, evitar aislarla analíticamente de los procesos regionales de “gobernanza” de la migración. Se afirma que 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) muestra la manera como 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

2 El corredor del Oeste Sudamericano oficialmente reconocido como “corredor andino”, no sería meramente un área geográfica –compuesta inicialmente por Colombia, Ecuador y Perú, luego también por Bolivia– a través de la cual circulan migrantes tanto regionales como extrarregionales, sino una nueva espacialidad producida para controlar los movimientos “desordenados” de migración en el espacio sudamericano, que se expandieron con la salida de millones de venezolanos. El “corredor andino” formaría parte de la estrategia de externalización de control de las fronteras estadounidenses a través de la creación de la plataforma R4V liderada por la OIM y el Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR), según el documento de Biondini *et al.* (2023).

y policiales en el trayecto, mayor cantidad de tiempo y de recursos económicos y condiciones climáticas hostiles.

Siguiendo este estudio, “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” (Biondini *et al.*, 2023: 237). Los autores proponen pensar este corredor que atraviesa Bolivia como parte de los esquemas de la gobernanza de las migraciones ejecutados por los Estados, pero fundamentalmente por organismos internacionales que, en vez de detener los movimientos masivos de migración ilegalizada, buscan ordenarlos, contenerlos y canalizarlos.

La incorporación de Bolivia al corredor andino 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.

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. Para el 2016, la dinámica local cambiaría con la finalización del asfaltado de la carretera que conecta la localidad de Oruro con Pisiga. El año 2017, se dio otra transformación que alteraría hasta hoy el paisaje local: en el mes de septiembre, se realizó el socavamiento de una zanja para demarcar el límite fronterizo (De Marchi y Alvites, 2022). Esta iniciativa fue ejecutada por el gobierno chileno con el objetivo de “inhabilitar pasos fronterizos no autorizados y combatir el narcotráfico, el contrabando y la migración ilegal” (*La Razón*, 04-10-2021). 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 cruce, situación

extrema que cada vez suele ser más frecuente. En el mismo año, en Pisiga, se registró unas 190 personas varadas que fueron amparadas en un albergue que es atendido por religiosas de la localidad.

Es así que un rasgo importante y de gran complejidad en lo que hace a los desplazamientos de bolivianos hacia Chile en los últimos años tiene que ver con la presencia de migrantes extrarregionales (venezolanos y haitianos, sobre todo, pero no exclusivamente) en las rutas y corredores migratorios de Bolivia con destino a Chile. Según la Plataforma Regional de Coordinación Interagencial para Refugiados y Migrantes de Venezuela (R4V) de Naciones Unidas, se estima que más de 5,9 millones de personas dejaron Venezuela en los últimos años, de las cuales alrededor de 4,6 millones se encuentran en América Latina y El Caribe (OIM, 2021: p. 3). Siguiendo esta fuente, en el Estado Plurinacional de Bolivia, a finales del 2021, había 18.940 personas migrantes y refugiadas venezolanas. Esta cifra incluiría a un número importante de migrantes en situación irregular. La cifra que nos permite dimensionar el incremento de la presencia venezolana en el país es el registro del Censo del año 2012, donde aparecen 596 ciudadanos de ese origen residiendo en el país (Instituto Nacional de Estadística, INE, 2015). De acuerdo con datos de la Dirección General de Migraciones (Digemin), publicados por medios escritos, las entradas de ciudadanos venezolanos a Bolivia se incrementaron significativamente a partir del año 2014, estando por encima de las cuatro mil personas por año, y llegando incluso el año 2017 a más de siete mil (*El Deber*, 04-07-2019).

Pese al importante crecimiento de la migración venezolana en el país, su principal característica es ser una presencia ‘en tránsito’, vale decir que en su enorme mayoría no se quedan en Bolivia, sino que continúan viaje hasta Chile. La rapidez o mayor demora en atravesar el territorio boliviano (entrando por Desaguadero hacia El Alto para continuar a Oruro y de allí hasta Pisiga) en gran parte dependerá de los recursos económicos con los que se cuente para ello. Es así que este ‘tránsito’ por Bolivia puede llevar algunas horas o días o semanas. De acuerdo a datos recabados por los monitoreos fronterizos realizados por parte de la Plataforma (R4V) de Naciones Unidas, a mediados del año 2022, se encontró un promedio de 498 personas refugiadas y migrantes saliendo diariamente de Perú por Puno (vía Desaguadero)

hacia Bolivia y con destino a Chile (vía Pisiga) durante la primera mitad del año 2022 (OIM, 2022).

Muchos, si no la casi totalidad de los ciudadanos venezolanos, ingresaron a Bolivia de forma irregular; algunos han solicitado refugio y otros solo esperan acumular un poco de dinero para seguir con su viaje a países vecinos, en particular, a Chile. Sin embargo, hay que recalcar que esta situación de irregularidad muchas veces se debe a las trabas burocráticas en su país de origen. Tramitar el pasaporte en Venezuela ha pasado de costar aproximadamente un dólar a costar hasta dos mil dólares. Conseguir un pasaporte por vías regulares se ha tornado muy difícil. Algunos ciudadanos acuden a la intervención de gestores o tramitadores, lo que los vuelve vulnerables a caer en estafas, y otros que no cuentan con el dinero para ese trámite se arriesgan a transitar como indocumentados por otros países.

La estancia de venezolanos en Bolivia no ha estado libre de dificultades ni abusos. Diversas noticias periodísticas dan cuenta de esta presencia, pero sobre todo desde una mirada acentuada en la seguridad nacional y ciudadana. Por ejemplo, el jefe de Inspectoría de Migración en Cochabamba, Luis Pardo, indicaba que se hacían operativos de manera constante con el objetivo de evitar el ingreso de “antisociales” al país y apuntaba que los venezolanos debían contar con carnet migratorio, pasaporte y sello de entrada a Bolivia, pues quienes no contaban con esos documentos eran trasladados a oficinas migratorias. Por su parte, algunos venezolanos denunciaron abusos por parte del personal de la Dirección General de Migración como cobros indebidos, detenciones arbitrarias, persecuciones, maltratos y hostigamiento (*La Razón*, 14-07-2021). Asimismo, se han dado muchos casos de mujeres venezolanas que dieron a luz a sus bebés durante su paso por Bolivia y muchas veces se han enfrentado con trabas burocráticas para obtener el certificado de nacimiento de sus hijos, ante lo cual muchas han decidido continuar su recorrido sin este documento (*El Deber*, 14-07-2019).

Entre las normativas generadas por el Estado boliviano sobre el tema está la Resolución de la Dirección General de Migración (DIGEMIG) 148/2020, que permitía el ingreso de familias venezolanas y su regularización migratoria por dos meses. Esta resolución –que implicaba un trabajo conjunto entre la DIGEMIG, las defensorías de

la niñez, la oficina de Derechos Humanos y ACNUR– surgía como una ayuda humanitaria para que los ciudadanos puedan permanecer en el país oficialmente ante la presentación de documentación más simplificada y después salir sin ningún problema para continuar con su tránsito. Por su parte, el Decreto Supremo N° 4576, de agosto de 2021 posibilita la regularización migratoria de toda persona que tenga el deseo de permanecer en el país (permanencia temporal de dos años). Entre los requisitos para residir, se solicitaban tan solo sus documentos personales y antecedentes penales. Al cierre de este proceso de regularización, las cifras señalan que 4.328 personas accedieron a este beneficio, de las cuales un alto porcentaje eran venezolanos.

Pese a estas y otras medidas tomadas por la población y autoridades bolivianas, no se puede ignorar que uno de los peligros más grandes que enfrentan muchos venezolanos tiene que ver con el tránsito que realizan hacia otros países. En el caso de la frontera entre Bolivia y Chile (Pisiga-Colchane), se han registrado varias muertes de venezolanos aplacados por las inclemencias del tiempo en esa región altiplánica, la altura y la delincuencia. Por eso, es precisamente en las zonas fronterizas donde los Estados y organizaciones sociales o religiosas necesitan poner más atención y centrar sus acciones sin ignorar o dejar de atender a los migrantes que habitan las ciudades.

Por otra parte, a partir del año 2010, Bolivia ha experimentado el tránsito de ciudadanos haitianos por su territorio con destinos cambiantes en el tiempo (Argentina, Brasil, Chile). “La imagen atractiva de Brasil en Haití (...) y las oportunidades económicas ofrecidas por Brasil y Chile han dibujado nuevos campos transnacionales, que se estructuraron después del terremoto de enero de 2010” (Audebert y Handerson, 2022). Un primer momento de ello se lo vivió ese año, producto de los efectos que generó el terremoto que asoló dicho país centroamericano; en ese entonces, miles de haitianos se vieron forzados a abandonar Haití y transitar por distintos espacios nacionales en busca de estabilidad, de posibilidades de asentarse; de ahí que Brasil hubiera sido uno de esos espacios. Pero a lo largo de la segunda década del presente siglo siguieron presentándose desplazamientos de haitianos en el continente, ya sea por la inestabilidad política o por nuevos desastres naturales en ese país.

Sin embargo, en los dos últimos años, la cantidad de ciudadanos haitianos que atravesaban el territorio boliviano es muy significativa. Proveniendo de Brasil, atravesaban el espacio boliviano con destino a Desaguadero, frontera con Perú, para de allí seguir viaje hacia los Estados Unidos. Los principales puntos de ingreso a Bolivia por la frontera con Brasil son Puerto Quijarro, San Matías, Guayaramerín y Cobija; y los puntos de salida son Desaguadero, frontera con Perú, pero también Pisiga, frontera con Chile, lo cual muestra también otra ruta migratoria laboral de haitianos residentes en Brasil que, temporalmente, van a trabajar a Chile. Según datos de la Dirección General de Migraciones, entre enero y agosto de 2021, se identificaron 5.814 migrantes haitianos transitando por Bolivia de manera irregular, y en agosto y septiembre se emitieron 580 salidas obligatorias a personas haitianas (*ANF*, 21-12-2021). Según la misma fuente, se estima que solo el 30 por ciento de los migrantes haitianos son identificados por autoridades migratorias y policiales en Bolivia, la mayoría logra evadir los puntos de control en función a redes y contactos que se forman a lo largo del trayecto y que rebasan las fronteras nacionales.

La mayoría de los migrantes haitianos que ingresan al país son adultos de 30 a 45 años y grupos con niños, niñas y adolescentes. Según algunos testimonios recabados por la prensa, estos migrantes pagarían entre 300 a 500 dólares a personas en Brasil que los guían durante el viaje. De acuerdo a estos datos, la población haitiana permanece en Bolivia por un periodo aproximado de siete días. La información de la ruta de viaje la recibe en su mayoría de familiares y amigos. Si bien casi la totalidad de las personas puede cubrir los costos de alojamiento, grupos reducidos son observados pernoctando en espacios públicos o privados en condiciones de hacinamiento, según indica la OIM (2021).

2. CHILE COMO DESTINO LABORAL NACIONAL

Es importante señalar, a modo de contextualización amplia, que, 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, especialmente a partir de la entrada en vigencia del “Acuerdo sobre Residencia para los Nacionales de los Estados Partes del MERCOSUR, Bolivia y Chile”. Este convenio regional dinamizó los 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 (Maggi, 2021). 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). Como veremos a continuación, la producción de nuevos espacios de tránsito mantiene una estrecha relación con los viejos movimientos de migración y cruces de frontera de trabajadores bolivianos hacia los países limítrofes.

Durante la segunda mitad de los años ochenta del siglo pasado, la movilidad de migrantes bolivianos hacia Argentina aumentó principalmente debido a la crisis económica que se vivió en Bolivia durante aquel momento y a la implementación del programa de ajuste estructural implementado a partir de 1985 mediante el Decreto Supremo N° 21.060, el cual dio inicio al período neoliberal. En la década de los noventa, la migración boliviana experimentó cierto auge a partir de la dolarización de la economía en la Argentina. En este periodo, se consolidaron y ramificaron muchas de las trayectorias migratorias de tipo urbano-urbano. Fueron estas redes sólidas y estructuradas las que amortiguaron los efectos de la crisis argentina desatada a finales del 2001. Ya para ese momento los trabajos en la horticultura y en los talleres de costura se habían afianzado en nichos laborales manejados y controlados por bolivianos. En este sentido, tenían una creciente presencia en el comercio informal, que establecía ritmos y momentos en los desplazamientos, determinando constantes de “idas y venidas” que marcan una larga tradición de movilidad y circulación (Hinojosa *et al.*, 2000; Benencia, 2005; Cortes, 2010; De La Torre, 2014; Maggi, 2021).

Las transformaciones de las condiciones socioeconómicas y políticas de la Argentina incidieron en los circuitos de movilidad de los trabajadores bolivianos. Si bien Argentina fue el principal receptor de inmigrantes sudamericanos hasta el 2002, la crisis económica y el aumento del desempleo hicieron que muchos de estos migrantes se dirijan a Sao Paulo, en Brasil. Las dinámicas de la migración boliviana evidencian que las situaciones de crisis económica que experimentan los sectores populares dinamizan los desplazamientos, los cruces y la circulación entre dos o más lugares. Así ocurrió con bolivianos residentes en Argentina que, a principios de siglo, decidieron migrar tanto a Brasil como a España (Hinojosa, 2009). Los migrantes bolivianos en Argentina que volvieron a emigrar a San Pablo lo hicieron básicamente al mismo rubro productivo en el cual se encontraban en Buenos Aires, vale decir, en la manufactura textil. Cabe destacar que la migración boliviana a San Pablo proviene mayormente del occidente del país. Según datos del INE, en el 2015, el 68 por ciento de bolivianos migrantes en Brasil provenía del departamento de La Paz, particularmente de la ciudad de El Alto.

Desde inicios de este siglo, una serie de medidas tendieron a favorecer la movilidad boliviana hacia Brasil: el acuerdo bilateral entre Bolivia y Brasil sobre temas de transporte de pasajeros (2005), la amnistía en Brasil (2009) y, fundamentalmente, la entrada en vigencia del “Acuerdo de Residencia Para Nacionales de los Estados partes del Mercosur Bolivia y Chile” en el 2009. En este período, segmentos significativos de la población comenzaron a dirigirse hacia San Pablo y se incorporaron principalmente al mercado informal de la confección textil, administrado por migrantes coreanos y sus descendientes. En un contexto de integración regional y disminución de las barreras fronterizas, se produjo una diversificación de los destinos de los bolivianos en la región: la crisis argentina de los años 2000, el endurecimiento de las políticas migratorias en los Estados Unidos del 2001 y la imposición del visado de turismo en el 2007 para acceder al espacio Schengen en Europa constituyeron procesos que favorecieron que destinos como Brasil y Chile fueran más atractivos (Speroni, 2019)

Como muchas de las dinámicas migratorias en Bolivia, la migración hacia Chile se desarrolló y desarrolla en silencio, al margen del Estado,

incluso al margen de la sociedad y su vida pública e institucional. Como señalamos, desde inicios del presente siglo existía ya una colectividad boliviana importante en el norte chileno, no solo en el tradicional puerto comercial de Arica, sino de igual forma en Iquique, Calama o Antofagasta, donde mayormente se empleaba en servicios, cuidados, comercio (sobre todo mujeres), construcción, minería, agricultura y otros. Hoy en día, esa presencia en el norte chileno está plenamente consolidada y en franca expansión. De acuerdo al censo chileno del año 2019, el número de bolivianos que estaban residiendo en ese país era de 119.401. Es claro que en esta cifra no figuran aquellos cuyo ingreso a Chile fue de forma irregular, es decir, por pasos no autorizados. En un reciente evento oficial entre autoridades bolivianas y chilenas en torno a negociaciones y acuerdos de circulación entre ambos países, un funcionario de Chile afirmaba que la presencia de bolivianos en dicho país sobrepasaba las 150 mil personas.

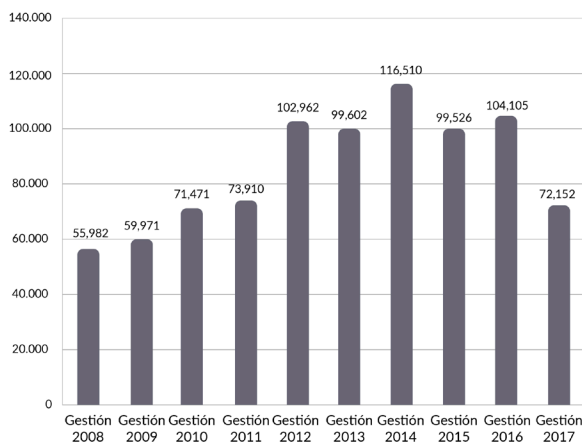
Según diversos estudios desde la década de los años noventa del siglo pasado, se evidencia un aumento significativo de la población inmigrante en Chile, sobre todo en las regiones fronterizas del norte del país, como Tarapacá (Liberona, Piñones y Dilla Alfonso, 2021; Lube y Garcés, 2013, 2014; Martínez Pizarro, 2003; Solimano y Tokman, 2008; Tapia y Ramos, 2013). Esta situación quedó reflejada, por ejemplo, en algún titular de la prensa local que expresaba: “Abismante emigración en Iquique” (*La Estrella de Iquique*, 30-9-1997) y 10 años después plantea su aumento a “15 mil bolivianos en la región” (18-10-2007). Si bien desde los años noventa del siglo pasado, Chile se convirtió en uno de los destinos de la migración sudamericana, a nivel local, la región norte de Tarapacá ha contado con una alta presencia de migrantes fronterizos a lo largo de su historia. Datos del censo chileno de 2002 señalaban que la región de Tarapacá se presentaba como la primera con población inmigrante. Estos datos indican que este porcentaje había aumentado a 7,4%. La población boliviana representaba 32,2% y era la segunda con mayor representación en la región después de la proveniente de Perú. Es fundamental subrayar que la región de Tarapacá destaca por su crecimiento económico entre 1990 y 2004, que fue un punto superior a la media nacional (Silva *et al.*, citado por Tapia y Ovando, 2013), debido a las inversiones de la industria del cobre y al dinamismo de la

Zona Franca de Iquique (Zofri), cuya actividad portuaria y comercial ha tenido como principal destinatario a Bolivia, en el marco de los acuerdos comerciales binacionales. En este contexto, los gobiernos centrales se han esforzado en blindar las fronteras, debido al aumento de actividades ilícitas y al crecimiento de las migraciones (Tapia y Ovando, 2013).

Algunas estadísticas proporcionadas por la Dirección General de Migraciones sobre los flujos de personas entre Bolivia y Chile muestran esta creciente circulación boliviana con dicho país (figuras 1 y 2).

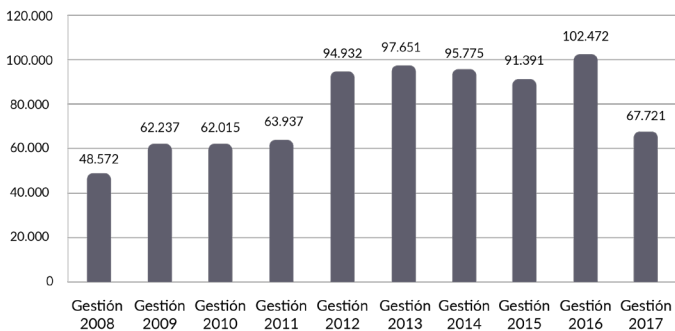
De acuerdo con datos del último censo de Población y Vivienda del año 2012, que por primera vez consultaba sobre la emigración de bolivianos en el exterior, señalaba que existían 29.081 conciudadanos residiendo en Chile según los porcentajes que se muestran en el siguiente cuadro, donde ya resalta la presencia de Santa Cruz en medio de los departamentos fronterizos con Chile, vale decir, Oruro, Potosí, La Paz (figura 3).

Figura 1. Flujo migratorio de llegada a Chile, 2008-2017



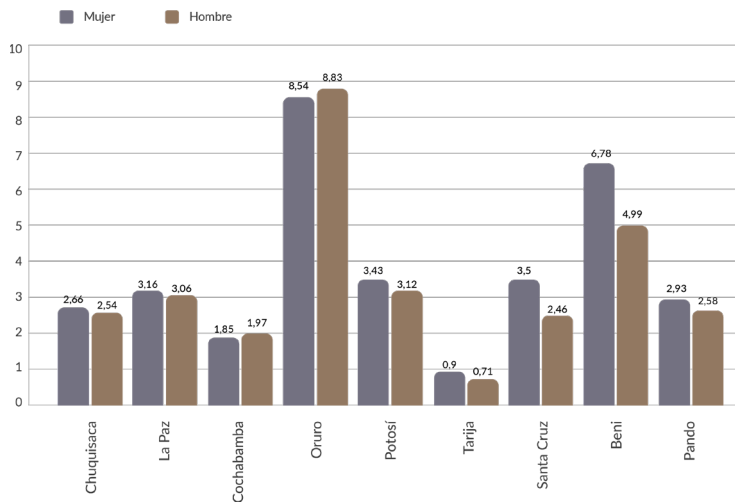
Fuente: DIGEMIN (hasta septiembre del 2017).

Figura 2. Flujo migratorio de salida de Chile, 2008-2017



Fuente: DIGEMIN (hasta septiembre del 2017).

Figura 3. Emigración boliviana a Chile (según sexo y departamento)



Fuente: INE (2012).

En todo caso, 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, que provenía en un primer momento de los departamentos colindantes con Chile,

pero que, a lo largo del presente siglo, fue engrosándose con migración de otros departamentos de Bolivia como Cochabamba y Santa Cruz. Durante este periodo, estas movilizaciones se daban básicamente por la frontera de Tambo Quemado-Chungará hacia Arica, que era la ruta que los buses seguían en sus viajes a Chile.

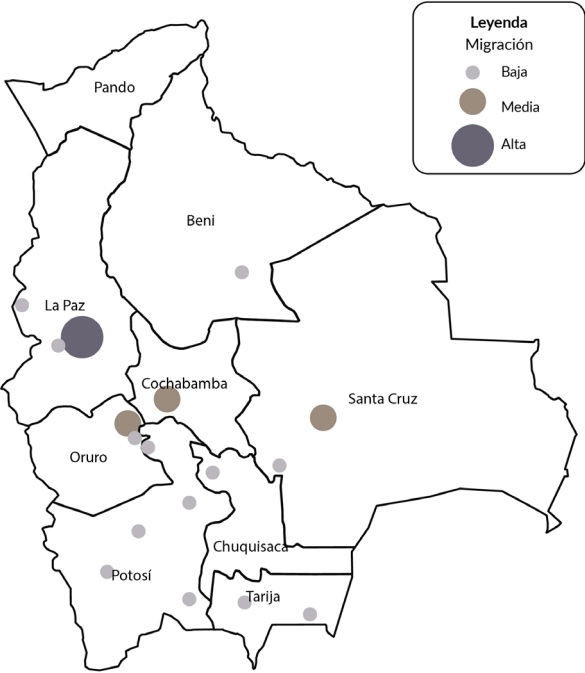
Hoy en día los migrantes bolivianos en Chile proceden tanto de zonas o departamentos fronterizos (La Paz, Oruro, Potosí), como también de regiones de los valles de Cochabamba, Chuquisaca o Tarija y del oriente boliviano, especialmente de las áreas periurbanas de Santa Cruz y Beni (figura 4). Diversos estudios, principalmente chilenos (Tapia, 2015; Leiva, *et al.*, 2017; Leiva Gómez y Ross Orellana, 2016; 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 Montt, la región de los lagos).

El proceso de redireccionamiento de la movilidad hacia Chile es producto, en parte, de las transformaciones que tuvieron las condiciones socioeconómicas en Argentina. La crisis inflacionaria en ese país desde la última década, acentuada por la pandemia, ha dado lugar a un redireccionamiento, especialmente de jóvenes, hacia los circuitos de recolección de fruta en Chile. Testimonios recogidos en Pisiga apuntan en la misma dirección. En suma, como parte de las transformaciones de las dinámicas de movilidad en el espacio nacional boliviano, la mano de obra se traslada desde los talleres textiles hasta los campos de cultivos y recolección de frutas, lo que ha implicado ritmos de movilidad diferentes y con mayor dinamismo.

La importancia y dimensión de la migración boliviana a Chile se corrobora cuando analizamos las remesas económicas generadas allí y llegadas al país. Según datos proporcionados por el Banco Central de

Bolivia, el flujo económico que se genera en Chile y llega a Bolivia vía remesas va en incremento desde hace varios años atrás; del año 2021 al 2022, se incrementaron en 84,8%, llegando casi a 300 millones de dólares, ocupando así Chile el segundo lugar como país remesador luego de España y superando a Estados Unidos.

Figura 4. Principales territorios emisores de la migración boliviana en el norte de Chile



Fuente: Garcés (2017).

Uno de los mayores consensos en los estudios de las migraciones internacionales y que calzan con las características en lo nacional se refiere al hecho de que las políticas neoliberales y los efectos de la globalización trajeron consigo transformaciones y reajustes sustanciales en la economía, en los patrones de trabajo, en el consumo y en la reorganización familiar, ampliando las brechas de desigualdades al interior de la sociedad. Según sugiere Alejandro Canales (2019), a diferencia de épocas anteriores, en la

actualidad, las migraciones internacionales no solo se han incrementado, sino que también se han *extensificado*, diversificándose en sus orígenes, destinos, modalidades migratorias y perfiles de los sujetos involucrados. En este sentido, y siguiendo al mismo autor, la migración configura un mecanismo que articula dos momentos de la globalización económica. Por un lado, potencia la globalización desde arriba, es decir, la globalización del capital y de sus actores y representantes. Por el otro, es parte de una globalización desde abajo, esto es, de desterritorialización de la producción del trabajador y su fuerza de trabajo que requiere el capital global. Esa reproducción se expresaría en dos dimensiones: la migración aporta un volumen de la fuerza de trabajo necesaria para sustentar la actividad económica y productiva en los países de destino. Por otra, la migración forma parte de la mano de obra que simultáneamente exhibe bajos costos de reproducción social y se inserta en el mercado laboral en un contexto de alta precariedad, inestabilidad y flexibilidad laboral. Se trata de trabajadores cuya condición de migrantes (y en muchos casos de indocumentados) los ubica en una situación de alta vulnerabilidad social.

En Bolivia, el crecimiento sostenido de los diversos colectivos de migrantes, en particular hacia Chile, y su importante impacto dentro de sus fronteras apremian a considerar este caso como uno de los más significativos para el estudio de la migración laboral latinoamericana³. Es así que muchos elementos llevan a pensar que las actuales dinámicas migratorias de bolivianos responden a esos mismos novedosos esquemas o patrones que se dan a nivel mundial.

Por otro lado, estos flujos masivos de personas en procesos de movilidad humana han llevado a los Estados a fortalecer sus medidas de seguridad en las fronteras mediante la creación de centros de

³ Según datos del Censo del año 2012 de un total de 2.803.982 viviendas ocupadas con personas presentes registradas, 11,1 por ciento de los hogares declaró tener algún emigrante desde 2001 hasta el momento del operativo censal (INE, 2015). El mayor porcentaje de hogares con emigrantes se registra en viviendas de área urbana y periurbana: 11,8 por ciento declara tener alguna persona que se encuentra en un país extranjero. Es interesante analizar la emigración de los espacios periurbanos ya que los mismos son el resultado de las dinámicas de migración interna hacia las ciudades. En lo que hace a la edad de la población emigrante, se constata la tendencia de estos flujos en términos generales ya que el 64,5 por ciento de las personas que salieron del país tienen entre 15 a 29 años, ratificando que se trata de sectores jóvenes cuya mano de obra es aprovechada más allá de nuestras fronteras. Dentro este grupo, destacan los más jóvenes de 20 a 24 años, tanto hombres como mujeres, que alcanzan a 27 por ciento.

detención para migrantes, la modificación de las reglas de ingreso a sus territorios con la imposición de visados y la ejecución de sanciones migratorias como expulsiones o inadmisiones. Todas estas acciones han exacerbado significativamente la situación de vulnerabilidad de las personas en movilidad humana, en particular de mujeres, niñas, niños y adolescentes, así como de adultos mayores, entre otros grupos. Además, han propiciado la proliferación de redes de trata de personas, el tráfico de migrantes y los abusos por parte de las autoridades estatales. Datos proporcionados por el Sistema de Servicio al Pueblo, dependiente de la Unidad de Defensa de Derechos de la Defensoría del Pueblo, señalan que, de enero de 2022 a junio de 2023, se recibió 3.945 denuncias relacionadas a la vulneración de los derechos de personas en situación de movilidad humana; de éstas, el 40,48% (1,597) corresponden a mujeres, situación que se agrava cuando ellas son madres que viajan en compañía de sus hijas e hijos o en su defecto transitan con el propósito de reagruparse con sus familias (Defensoría del Pueblo, 2023). Además, se evidencia que la vulneración que sufren en su tránsito migratorio por los diferentes países es mucho más grande que de otras poblaciones vulnerables, puesto que sufren abusos de las personas que les facilitan el traslado, abusos sexuales, exposición a redes de trata de personas y tráfico ilícito de migrantes e incluso abuso de algunas autoridades de control de Estado. En todo caso, estos datos van en contra de lo establecido en la Constitución Política del Estado de Bolivia en lo que respecta a los sujetos migrantes. Por lo tanto, es de vital importancia que el Estado, en sus diferentes niveles, proporcione medidas de protección y garantías mínimas a los niños, las niñas y adolescentes, a través de las instituciones que operan especialmente en las fronteras.

II. LA RUTA MIGRATORIA ORIENTE OCCIDENTE A CHILE

I. VÍAS Y TRANSPORTES DE CIRCULACIÓN

Una categoría teórica y analítica fundamental que recuperamos para el análisis de la configuración de Bolivia como nodo articulador de los nuevos y antiguos movimientos de migración es la de “infraestructura de la migración”. Esta categoría remite a tecnologías, instituciones y actores sistemáticamente interrelacionados que facilitan y condicionan la movilidad, y supone una conceptualización que busca ir más allá de los análisis de la migración que consideran a las políticas estatales, el mercado laboral o las redes sociales de migrantes por separado (Xiang y Linqvist, 2014). Desde esta perspectiva, la migración es un complejo sistema de movilidades/inmovilidades, más que un simple movimiento de personas de un Estado a otro (Lin *et al.*, 2017).

Hoy en día, en Bolivia, las dinámicas de movilidad poblacional se producen en función a una articulación entre circulaciones consolidadas de trabajadores bolivianos con países fronterizos y tránsitos relativamente inéditos de migrantes sudamericanos y extrarregionales de diversas nacionalidades. No se trataría de procesos separados, sino de una confluencia espacial de nuevas y viejas dinámicas de circulación que ha dado lugar a la reconversión e incluso ampliación de la infraestructura de la migración.

El establecimiento de una infraestructura de la migración mediante las movilidades de trabajadores bolivianos hacia los países fronterizos de Argentina, Brasil y Chile fue, sin duda, 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” (Biondini *et al.*, 2023). 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. 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 del aumento sostenido 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” o 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. Un nudo central de esta articulación espacial lo constituye la moderna carretera entre Oruro y Pisiga (240 km); 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

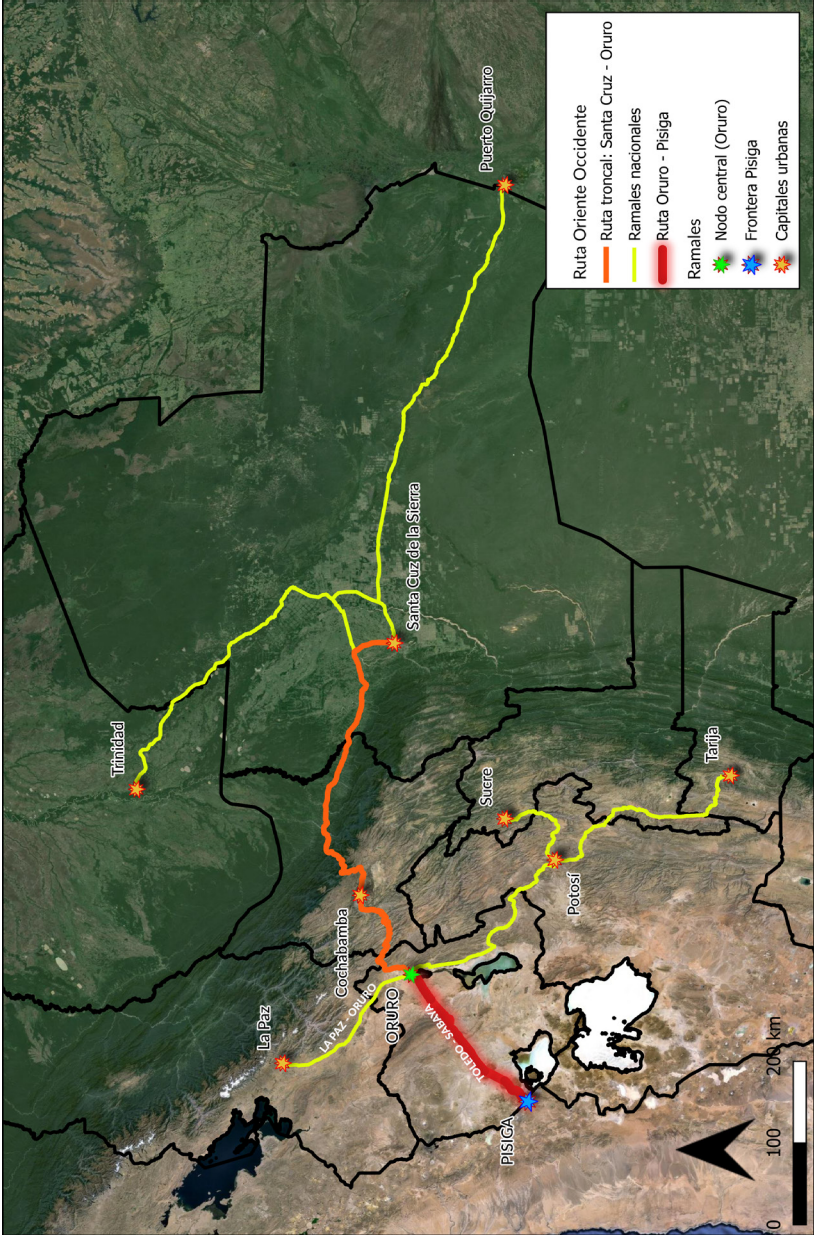
sudamericanos que salían o entraban a dicho país, transformando por completo la localidad y el dinamismo en la zona.

La ruta que une Oruro con la frontera de Chile vía Pisiga (alternativa más directa que Tambo Quemado) creó las condiciones para la intensificación de la movilidad humana en el espacio nacional boliviano, facilitando y acelerando el tránsito entre Bolivia y Chile. La composición nacional de la actual migración boliviana hacia Chile se cristaliza también en la ‘ruta oriente occidente’ que posibilita estas movilizaciones poblacionales. Hoy en día se viaja desde Santa Cruz de la Sierra (en el oriente) a la frontera con Chile (Pisiga) en unas 18 a 20 horas, algo que antes llevaba entre dos a tres días. El rápido desarrollo de esta ruta puede entenderse, en nuestro criterio, a partir de la construcción de la infraestructura vial básica, es decir, la ‘moderna’ carretera que une Oruro y Pisiga inaugurada recién en el año 2017 y, por otro lado, todo un complejo y diverso sistema de transportes tanto formal como ‘alternativo’ a nivel nacional (múltiples sindicatos y asociaciones de transportistas livianos de varios departamentos del país) que articula y posibilita esta ruta migrante hacia Chile con rapidez, continuidad y a costos aceptables (figura 5).

Como parte de la infraestructura de la migración que conecta a Bolivia con Chile, existe un extenso sistema de transporte tanto formal (buses de transporte interdepartamental e internacional) como un transporte “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 y/o ampliado 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 Iquique⁴. Está integrada por movilizaciones pequeñas, ligeras y rápidas denominadas ‘surubís’ y opera dentro de las terminales departamentales de buses (Santa Cruz, Cochabamba, La Paz y Oruro) y sus alrededores.

4 En el sistema de transporte desde Colchane hacia Iquique, existe una fuerte presencia y mediación de migrantes bolivianos (pobladores aymaras fronterizos).

Figura 5. Ruta migratoria Oriente Occidente



Fuente: Proyecto Circuitos migratorios IDIS, agosto de 2023.

Estas dinámicas en las movilidades hacia Chile son muy evidentes y palpables en las terminales de transporte, pero también en sus alrededores, ya que la magnitud de estos desplazamientos ha generado una oferta de transporte ‘alternativo’ al oficial que opera dentro de las terminales departamentales de buses. En el trabajo de campo realizado en las terminales de La Paz, El Alto, Cochabamba y Santa Cruz pudimos evidenciar el incremento de servicios de transporte terrestre en todas estas capitales, tanto en los buses formales como en el transporte alternativo de los ‘surubís’

En la terminal de Santa Cruz de la Sierra se puede encontrar por lo menos tres empresas de transporte que en diversos horarios al día viajan directo a Oruro, conexión que hasta unos años atrás no existía, ya que había que hacerlo por tramos. En las calles adyacentes de la terminal de buses se puede encontrar los llamados ‘surubís’ (que en el caso cruceño son furgonetas) que transportan a una persona hasta Cochabamba apenas se llene la movilidad, lo cual permite a muchos viajeros ahorrar en tiempo su traslado, aunque a un precio mayor al de los buses. En el interior de la terminal de buses de la ciudad de Cochabamba, encontramos alrededor de siete casetas de empresas de transporte donde se ofertan viajes directos, diarios y en dos horarios hasta Chile, ya sea a Iquique, ya sea a Calama, Antofagasta, Arica, Copiapó. Si bien no todas las empresas operan todos los días (al parecer, responden a turnos), en temporadas altas son seis o más empresas que al día salen con dos o cuatro buses (según la demanda), cada una de ellas con destino a Chile.

Las dos terminales de transporte de Oruro juegan un papel fundamental en la ruta oriente occidente hacia Chile, ya que esta capital es el nodo de articulación espacial nacional hacia dicho país. Por un lado, la nueva terminal de buses interdepartamentales (al igual que las otras terminales de otras capitales departamentales) oferta un número importante de empresas que realizan viajes diarios y en distintos horarios (entre las 6 de la tarde y las 10 de la noche) hacia diversas localidades de Chile: Arica, Iquique, Calama, Antofagasta y también Santiago. En total, contabilizamos doce empresas que prestan este servicio de transporte a Chile. Por otro lado, allí confluyen los buses que

llegan de otros departamentos del país y que buscan conexiones hacia Chile. Todo esto dentro de los transportes formales de buses.

Figura 6. Terminal de Santa Cruz



Fuente: Proyecto Circuitos migratorios IDIS, julio de 2023.

Figura 7. Terminal de Cochabamba



Fuente: Proyecto Circuitos migratorios IDIS, febrero de 2023.

Figura 8. Terminal de Oruro



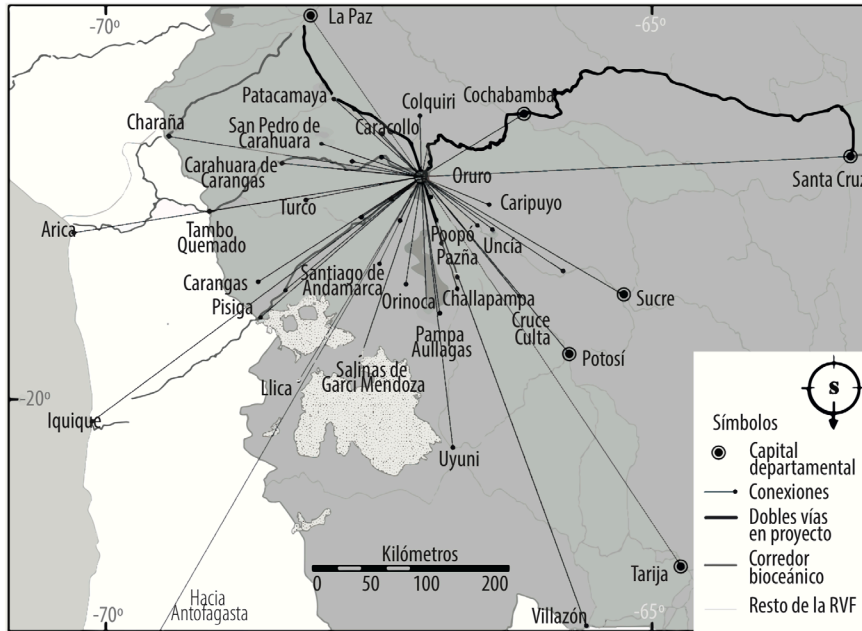
Fuente: Proyecto Circuitos migratorios IDIS, julio de 2023.

Por otro lado, en la terminal de transporte interprovincial (que opera en la antigua terminal de buses) en Oruro es desde donde funcionan los llamados ‘surubís’ o transportes alternativos (minibuses) hacia Chile, pero también es el lugar a donde llegan los mismos, que provienen de diversos lugares del país: Cochabamba, Sucre, Tupiza, Uyuni y otros. Es decir, esta terminal articula en un solo espacio la confluencia nacional de viajeros hacia Chile, actuando como ‘embudo’ o cuello de botella en lo que respecta al transporte alternativo, ya que desde allí hasta la frontera operan cuatro empresas de minibuses, como veremos a continuación. La figura 9 ilustra muy bien el rol estratégico de Oruro como nodo de articulación del transporte terrestre nacional.

Los ‘transportes alternativos’ (movilidades pequeñas, ligeras y rápidas, denominadas genéricamente ‘surubís’) suelen ubicarse fuera de las terminales de buses, en los alrededores y/o a veces trabajando solo en la noche y organizados en diversos sindicatos y asociaciones de transportistas con presencia en casi todo el territorio nacional. Es importante destacar que desde Oruro hasta Pisiga (la frontera) operan minibuses o ‘surubís’ que trabajan las 24 horas al día, siendo Oruro el

nodo aglutinador de los migrantes nacionales para desde allí dirigirse hacia la frontera.

Figura 9. Rutas de transporte a diferentes destinos de Chile



Fuente: De Marchi (2020: 209).

En los últimos diez años, se han creado y consolidado cuatro empresas (sindicatos) de transporte de minibuses que tienen el monopolio del transporte de Oruro a Pisiga, esto debido básicamente a que los propietarios de dichos minibuses son oriundos de dicho lugar, sobre todo de Sabaya, el municipio al que pertenece Pisiga. Sabaya y sus habitantes son considerados como el núcleo o eje del contrabando con Chile desde hace mucho tiempo atrás. En ese sentido, no resulta extraño que toda esa 'institucionalidad' de manejo, control y articulación de estos territorios fronterizos a través del contrabando de mercancías importadas de Chile, hoy en día esté a cargo del transporte y la 'facilitación' en el paso fronterizo de los trabajadores migrantes (nacionales como venezolanos,

haitianos u otros) mediante los denominados “chamberos”, que vendrían a ser un equivalente del ‘coyote’ o ‘pollero’ en el norte. Este aspecto constituye un elemento novedoso de esta frontera, debido al incremento de los controles y la vigilancia, que no sólo se expresa en las muertes en los intentos de cruzar de un país a otro, sino en el surgimiento de figuras como el ‘tratante’ (sobre todo, mujeres). Este vertiginoso desarrollo de la frontera de Pisiga tuvo su momento de mayor dinamismo y rentabilidad con la presencia de ciudadanos venezolanos y haitianos en los últimos tres o cuatro años, sobre todo a fines de 2020 y con gran fuerza el 2021, hasta mediados de 2022.

En un comienzo, según relata el subcalde de Pisiga, los “surubís” 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 hay alrededor de 600 minibuses de transporte dedicados exclusivamente al tramo Oruro-Pisiga que operan las 24 horas. Estas cuatro empresas de minibuses son de reciente creación, en la mayoría de los casos, de menos de diez años; cuentan en tal sentido con vehículos nuevos y casi en su totalidad de una misma marca y modelo. Las empresas en cuestión son: Sindicato Transporte Pesado Mixto Sabaya Nacional-Internacional Sabaya Servicio Rápido, Cooperativa Transporte Nacional-Internacional Pisiga, Empresa de Transporte Frontera Sabaya Servicios Ejecutivo y Tours Moyas Brach (Servicio Rápido). Se puede deducir de los nombres de algunas de estas empresas su nexos con el transporte pesado (carga) e internacional (Chile); por ejemplo, el Sindicato Transporte Pesado Mixto Sabaya Nacional-Internacional Sabaya Servicio Rápido, que cuenta con 200 afiliados y por tanto con 200 unidades de transporte, es una filial y/o apéndice del Sindicato de Transporte Mixto pesado “Sabaya”, fundado en 1954 por transportistas de la provincia Sabaya, que es fronteriza con Chile, y es muy probable que los propietarios de los minibuses (‘surubís’) sean los mismos que los afiliados al sindicato del transporte pesado que incursionaron en el transporte de pasajeros interprovincial (Oruro-Pisiga), ya que –según nuestras averiguaciones

en campo— la mayoría de los conductores de los minibuses son choferes contratados.

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 ‘surubís’ es constante, tanto de llegada como de salida. En temporada alta (octubre a marzo), de día arriban a Pisiga entre setenta y cien “surubís” (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, en la medida que todos los propietarios son oriundos de Sabaya, mantienen la exclusividad de los traslados terrestres entre Oruro y Pisiga (figura 10).

Figura 10. Surubís en Pisiga



Fuente: Proyecto Circuitos migratorios IDIS, octubre de 2023.

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 fronteriza, 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.

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 muchísimas casetas (más de cincuenta) 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 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 y 100 Bs. y varían según la cantidad, el tamaño y el peso del equipaje a trasladar. 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 familiarizadas 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” 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.

La principal modalidad de ingreso ‘legal’ a Chile, para el caso de los bolivianos, es bajo la figura de “turistas” vía la frontera terrestre de Pisiga (figura 11). Sin embargo, constatamos en el terreno que, luego de la pandemia y de la apertura de las fronteras, sigue siendo

mayoritario el ingreso irregular/ilegal. Vale decir, las familias, ya no solamente aymaras sino provenientes de los valles y del oriente, se desplazan permanentemente entre ambos países evitando los controles fronterizos y permaneciendo, en su mayoría, en una situación administrativa irregular.

Figura 11. Terminal de transporte Pisiga



Fuente: Proyecto Circuitos migratorios IDIS, agosto de 2023.

2. DINÁMICAS DE MOVILIDAD Y CIRCULACIÓN EN CHILE

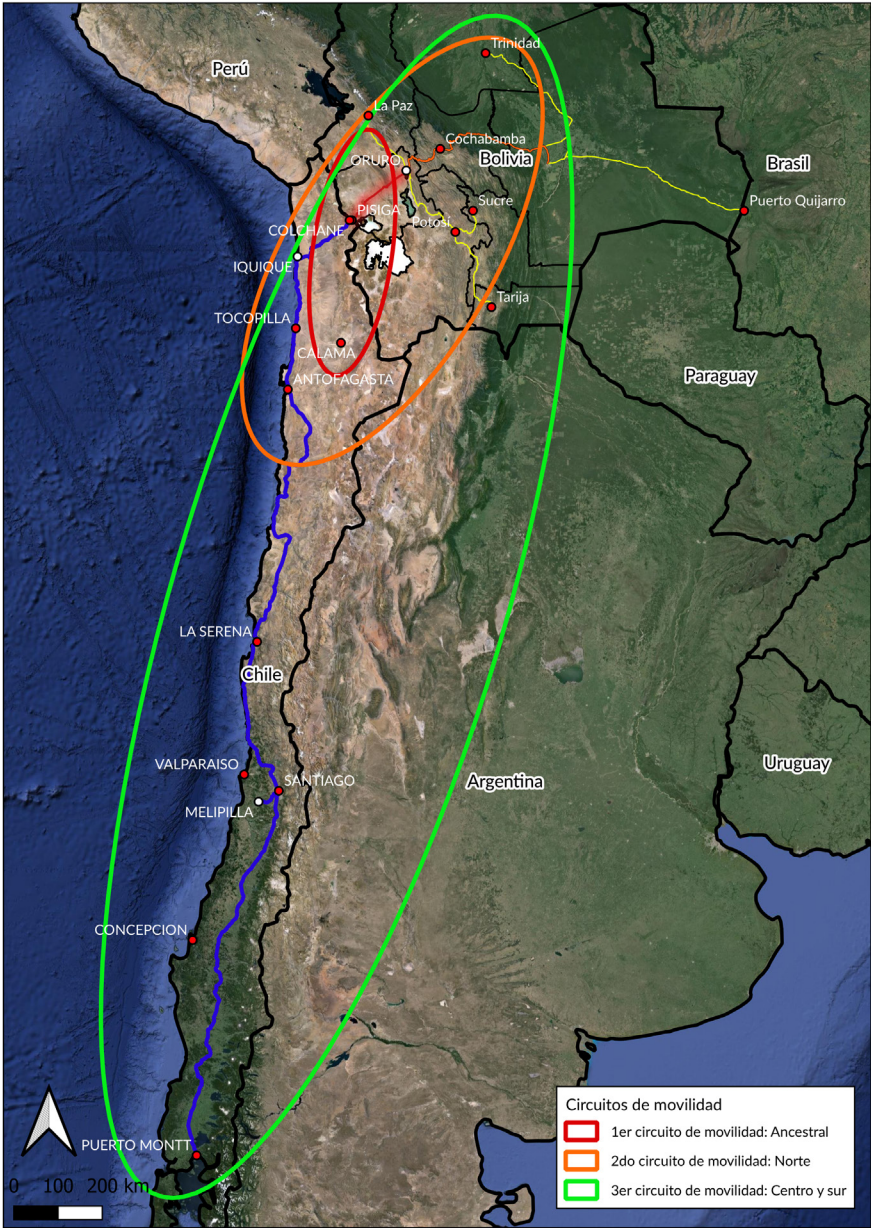
Las dinámicas migratorias regionales y nacionales han sufrido una serie de transformaciones donde la 'migración circular' desempeña un papel central. La migración circular ha estado relacionada con las movilidades estacionales y temporales de orden económico; este tipo de migración suele caracterizarse por la limitación del tiempo de residencia o de estancia, que suele extenderse hasta los tres meses en el caso de la estacional y durante algunos meses más, pero siempre por un periodo inferior a un año, en el caso de la temporal. Lo central de este tipo de migración es su carácter reiterativo. Da cuenta de movilidades temporales y repetitivas a lo largo del tiempo. Si bien en este último tiempo la noción de migración circular se ha incorporado como una categoría

distintiva en los estudios migratorios, los análisis sobre la migración circular han estado ampliamente vinculados a las investigaciones sobre movibilidades. La migración circular, en tanto migración internacional, repetitiva, temporal y llevada a cabo por razones económicas, tiene una serie de consecuencias sociales, económicas, políticas, culturales, legales, entre otras, tanto para la sociedad de acogida como para los propios migrantes (Solé *et al.*, 2016). Los estudios sobre migración circular de trabajo de cuidado dan cuenta en general de empleos desarrollados en condiciones precarias, de altas demandas solicitadas a las cuidadoras migrantes, llevadas a cabo en la esfera privada y por eso más factible aún de sufrir explotación.

El concepto de circularidad resulta de vital importancia para el análisis que aquí se realiza, es decir, personas que cruzan la frontera sin que estos movimientos supongan establecerse en el lugar de destino ni abandonar el lugar de origen (Tapia y González, 2014); la noción de “circulante” es acuñada por Tarrius (2007) para referirse a personas que se desplazan o “circulan” entre dos o más países. Así, según Cortes (2010), el término de circulación migratoria es acuñado para referirse a migrantes que se desplazan a otro lugar de manera temporal, repetitiva o cíclica, sin la intención de una residencia permanente o de largo plazo. Como se trata de un movimiento cíclico, se torna evidente que la migración circular no busca asentarse en el lugar de destino, puesto que las personas se mueven circularmente entre dos o más espacios.

El concepto de movibilidades tiene un sentido más amplio, ya que abarca tanto el desplazamiento geográfico de los seres humanos como los movimientos a nivel global de bienes y objetos, capital o información (figura 12). Incluye, igualmente, los viajes, el transporte, las redes y la movilidad social; es decir, todo tipo de movimientos, reales o virtuales, de personas, objetos o información en espacios, más que geográficos, sociales; y, por tanto, “espacios que no necesariamente siguen una delimitación territorial, sino que son construidos socialmente” (Oso *et al.*, 2023). En las actuales dinámicas de movilidad laboral boliviana hacia la República de Chile, podemos identificar tres ámbitos o espacios de circulación migratoria laboral que se han ido construyendo a lo largo del tiempo y, sin duda, cada una fue la base para la otra, en procesos más amplios de articulación territorial y socioeconómica.

Figura 12. Circuitos de movilidad laboral de bolivianos hacia Chile



Fuente: Proyecto Circuitos migratorios IDIS, agosto de 2023.

El primer circuito de movilidad demarca una geografía netamente fronteriza y étnica de vinculación histórica que va más allá de los Estados nacionales y sus demarcaciones limítrofes, a la que denominamos ‘ancestral’, y es la que rige en los hechos las relaciones de pueblos de frontera. El segundo circuito de movilidad es mucho más amplio, abarca casi la totalidad del norte chileno y procede no solo de regiones fronterizas con Chile sino también de los valles y el oriente de Bolivia, y se halla plenamente consolidado a partir de una presencia de diversos rubros de empleo (servicios, cuidados, minería y anexos, agricultura), donde la presencia femenina es muy importante y creciente. Finalmente, el tercer circuito de movilidad laboral de bolivianos en Chile es de más reciente data y se halla ahora en plena expansión y masificación, también con una presencia de migrantes de muchas regiones del país. Se trata de temporeros agrícolas (hombres y mujeres), sobre todo jóvenes, dedicados a la cosecha de múltiples productos a lo largo de Chile, no solo en el norte, sino sobre todo en el centro, en torno a Santiago, pero también en el sur, llegando incluso hasta Puerto Montt.

2.1. Espacio tradicional o ancestral de movilidad

Es fundamental considerar a esta región como una zona fronteriza, parte del espacio social aymara, cuyos habitantes han buscado a lo largo del tiempo 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, 2006). Posteriormente, este espacio fue territorio 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. En 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 y Ovando, 2013).

Un caso particular lo constituye la migración histórica/ancestral de los chipayas, que ha articulado las regiones fronterizas de Bolivia y Chile. Un reciente estudio (Riveros *et al.*) sostiene que

la larga data de los trayectos migratorios ha permitido recrear a lo largo de las generaciones, una suerte de pertenencia comunitaria transfronteriza, así como una complementariedad e interdependencia económica, la circulación de conocimientos y prácticas agrícolas que contribuyen a la seguridad alimentaria en ambas fronteras (producción de hortalizas en el norte de Chile, ganadería y agricultura de subsistencia en Chipaya) (2018: 54).

En todo caso, la migración en Chipaya es un aspecto central en las dinámicas sociales, productivas y territoriales de este grupo que se maneja entre la agricultura de consumo familiar y la agricultura comercial, sin que se perciba una contradicción entre ambas. Los autores distinguen también entre dos tipos de motivaciones en estas dinámicas migratorias, una de orden forzoso, derivada de las condiciones socioambientales, y otra de orden voluntario, que busca concretar proyectos personales y/o familiares.

Otra investigación desde el lado chileno sostiene que “existe una importante presencia de trabajadores agrícolas temporeros en los valles precordilleranos, donde se da una fuerte relación de parentesco que no limita las fronteras” (Vergara y Rodríguez, 2005: 20) y los ingresos son mayormente irregulares, ya que las familias, principalmente aymaras, se desplazarían permanentemente entre ambos países, evitando los controles fronterizos y permaneciendo, en su mayoría, en una situación administrativa irregular.

Otro estudio sobre mujeres migrantes aymaras revela que su estrategia de movilidad 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 (Tapia y Ramos, 2013). 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” (: 35).

En este mismo esquema, se hallan las localidades fronterizas propiamente dichas, como Pisiga y Colchane, cuyas poblaciones dependen mutuamente y suelen desarrollar ciertas actividades de manera conjunta, como la educación, las ferias locales o la atención en salud. Sin embargo, debido a las medidas de control fronterizo, así como por la militarización impuesta en Chile desde hace algunos años atrás, buena parte de esta circulación fronteriza se ha visto alterada y obstruida, tanto así que, por ejemplo, la feria quincenal que vinculaba a estas localidades ahora languidece por los excesivos controles en ese puesto fronterizo, haciendo que otras ferias muy distantes y pequeñas hoy en día estén creciendo, ya que muchos comerciantes se desplazan hasta esos lugares para evadir los controles.

En todo caso, mucha de la economía popular local transfronteriza cuya base de subsistencia se da a partir de la circulación entre el *hinterland* de ambos espacios nacionales, en la actualidad se ve muy afectada por las políticas restrictivas y de mayor control implementadas en los últimos tiempos por Chile y acentuadas por la pandemia del covid-19.

2.2. Segundo circuito de movilidad en el norte chileno: diversidad laboral

A finales del siglo pasado, los migrantes bolivianos en el norte chileno eran identificados como población básicamente fronteriza, proveniente de los departamentos vecinos, tales como Oruro y La Paz. Datos de la gobernación de Calama para la época señalaban que existían alrededor de 15.000 bolivianos debidamente inscritos, casi todos con hijos nacidos en suelo chileno, y que hay una cantidad tentativa de 5.000 a 7.000 bolivianos indocumentados que se encuentran en estado irregular. Según la prensa, el principal motivo de estos migrantes era mejorar sus condiciones económicas, en vista de haber sabido de las ventajas que presenta Chile, al saber que es un país que ha vivido un éxito económico. Con este afán, muchos se aventuran a cruzar por pasos no habilitados, pero que son caminos que históricamente han sido utilizados por habitantes de la zona (Vergara y Rodríguez, 2005), tal como lo explica Baggio, “Parte de la movilidad irregular responde a viejos esquemas anteriores a la moderna delimitación de los territorios nacionales. La porosidad de las fronteras es muchas veces un hecho ‘natural’, dada la configuración geográfica del territorio” (2010: 54).

Esta circulación “natural” se ve reflejada en las innumerables noticias referidas a la detención de indocumentados en la zona fronteriza.

Si bien otros estudios confirman que la principal modalidad de ingreso a Chile es la de “turistas”, por vía terrestre para el caso de los bolivianos, a través de los pasos fronterizos, el cruce de la frontera, aunque sea de manera legal, “deja marcas, deja huellas en lo que será la experiencia del proyecto migratorio” (Jensen y Iadevito, 2013: 23). Según la autora, la frontera condiciona la vida del migrante en el país de destino. El “tipo físico” y la nacionalidad juegan un papel relevante, ya que pueden colaborar o dificultar el cruce en los controles migratorios, según los estereotipos de los agentes, situación que permanece en las relaciones interétnicas en situación de inmigración. En este esquema, el uso de medios terrestres es parte de una estrategia de abaratamiento del costo del viaje.

Otro aspecto de gran relevancia tiene que ver con la creciente mano de obra femenina en estos mercados laborales. Como lo señalan numerosas investigaciones en Chile (Stefoni, 2003; Tapia, 2012; Gavilán y Tapia, 2006), hay un aumento progresivo de la inmigración femenina.

Andrea Comelin y Sandra Leiva (2015) señalan que una de las soluciones a la crisis de servicios de cuidado en Chile la constituye la contratación de servicio doméstico migrante; si bien tradicionalmente eran mujeres peruanas, en los últimos años aparecieron las bolivianas. Para las autoras, el trabajo de cuidados en clave de migración circular por nacionales bolivianas se realiza fuera de la ley. Las migrantes circulares bolivianas no poseen permiso de trabajo, facilitando el escenario para toda clase de abusos laborales y malos tratos, dando lugar a la triple discriminación en la que la cuidadora boliviana es discriminada por ser mujer, migrante y trabajadora.

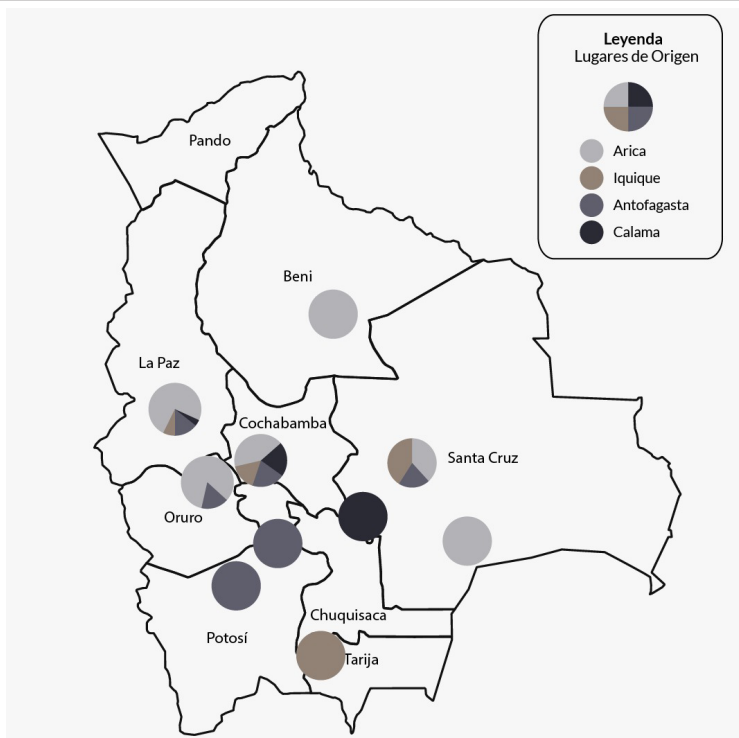
Se han firmado acuerdos que han tendido a incrementar la migración boliviana, como el Acuerdo de Residencia de los Nacionales de los Estados Partes del Mercosur. En virtud de este acuerdo, los y las migrantes bolivianos/as pueden obtener una visa de residencia temporaria por un año sin contar con un contrato de trabajo al momento de la solicitud. Sin embargo, la labor de cuidado realizada por trabajadoras domésticas bolivianas circulares en la zona fronteriza de Tarapacá constituye una práctica que hasta ahora no había sido estudiada.

Para Leiva Gómez y Ross Orellana (2016), en la región de Tarapacá, es usual que migrantes bolivianas sean contratadas como trabajadoras domésticas para realizar trabajos de cuidado de niños o ancianos. Favorecidas por la legislación vigente y por la cercanía geográfica, migrantes bolivianas efectúan una migración de tipo circular con un ritmo de tres meses. Las migrantes no buscan establecerse en el país, sino que efectúan una migración temporal y repetitiva. De acuerdo a estos autores, la migración de mujeres bolivianas que realizan trabajos de cuidado en la región de Tarapacá se ve facilitada principalmente por la cercanía geográfica y por la legislación vigente. Las migrantes bolivianas viajan con un ritmo de 90 días porque han ingresado con permiso de turismo y, según lo expresado por las entrevistadas, por el deseo de ver a sus hijos cada tres meses (figura 13).

De acuerdo a entrevistas que efectuamos a mujeres migrantes bolivianas que trabajan en el norte chileno, ellas ingresan con el documento nacional de identidad, solicitando un permiso de turista con el que pueden permanecer 90 días en el país. Se emplean mayormente como trabajadoras domésticas al cuidado de niños o ancianos y en la atención de restaurantes. Pasado ese plazo, regresan a su lugar de origen para enseguida volver a ingresar. No se acogen al convenio Mercosur (según el cual podrían permanecer un año en el territorio nacional) ni tampoco han solicitado permiso de trabajo, lo que las expone a trabajar en condiciones precarias. Ellas afirman salir cada tres meses a Bolivia para reactivar el permiso de turismo. Algunas van solamente por el fin de semana y regresan de inmediato, otras van por unos meses para regresar después. Una de las entrevistadas trabaja para la misma empleadora, las otras han debido buscar una nueva empleadora cada vez que ingresan.

Según nuestros datos, las migrantes bolivianas entrevistadas provienen de las ciudades de La Paz, Cochabamba, Santa Cruz y El Alto. En todos los casos, ellas envían remesas a sus familias. En Iquique, Calama, Arica o Antofagasta se desempeñan como trabajadoras domésticas al cuidado de personas dependientes, como empleadas de servicios o también en trabajos agrícolas.

Figura 13. Mujeres bolivianas por lugar de destino



Fuente: Lube-Guizardi y Garcés (2013).

Yo me decido a irme a Chile por conversaciones con amigas. Me encuentro con una amiga, me dice: “Oye, quisiera irme a Chile, dicen que es bien, uno gana bien allá, que puedes trabajar hasta de cocinera, de labores de casa...”

Al principio me fui solita (...) Yo dije buena oportunidad para irme a Chile. “Bueno, entonces le dije a mi hermana quédate con mis hijos estos dos meses”, yo me viajo, pues yo dije: “Que me los vea” y me fui (Carla, abril de 2023).

Llegué a Iquique, de Iquique me dijeron: “Aquí puedes tomar”. Entonces, preguntando. De ahí me fui yo a Arica. De Iquique hacia Arica, conocí una señora: “¿Dónde está usted viajando?”. Yo soy muy charladora, muy conversadora. O sea: “¿Está bien?, ¿se siente bien?”. O sea, pero en el camino no le hablan a usted, especialmente la gente que es de allá, chilena, si está yendo o viniendo, no intercambian conversación con usted. Bueno, me conozco

con una señora y le comento, le digo: “Mire que estoy yendo a trabajar”, y me dice: “Nos iremos a Calama”. Así que, de Arica, yo me fui a Calama. Luego he llegado a Mejillones donde yo he estado estos cuatro años (Rocío, septiembre de 2022).

La migración circular no siempre se efectúa cada tres meses: algunas de ellas vinieron la primera vez hace unos años atrás, estuvieron en régimen de salida cada tres meses un tiempo, luego regresaron por un año o varios meses a Bolivia, y luego volvieron a trabajar a Chile. Algunas de las migrantes que viajan cada tres meses declaran que esa modalidad les acomoda, pues de esa manera pueden visitar a sus hijos.

El tema es que al principio a nosotros no nos molestaban con cuestión de papeles, no había la vigilancia que hay ahora, no he hecho yo mis papeles durante... casi tres años, porque el carnet que tengo ahora es temporal. Sí, me lo han exigido ahora, desde que hay este otro gobierno porque ahora el control va a las empresas, restaurantes y demás.

Yo trabajaba en Mejillones quince por quince. Quince días trabajo doble jornada, o sea de seis de la mañana a diez de la noche, termina mi turno y los otros quince días yo puedo quedarme en Chile, el tema es que es muy caro...

Entonces, no me convenía quedarme, entonces yo en la noche agarraba, llegaba y compraba pasaje hasta Iquique, a las 12:30 salía el último. Yo terminaba mi turno a las 10:00, mi maleta, arreglaba todo, me bañaba, me arreglaba y a las 12:30 me venía yo hacia Bolivia, no me quedaba mucho (Susana, septiembre de 2023).

Sobre el tema de los retornos así como de las remuneraciones, afirman lo siguiente:

De Mejillones hasta Iquique, de Iquique a Oruro y de Oruro a La Paz. Llegaba dieciocho horas después... a las tres, cuatro, cinco, siete, dependiendo del horario en que yo salía. O sea, al principio yo salía a las 12:30 de la noche, en Iquique estaba a las 06:00 de la mañana, lo primero que pescaba yo a Oruro. ¿Por qué yo hacía estas paradas? Porque si yo tomo digamos el Tour bus, yo que sé, hasta Iquique, a mí me cuesta como veinte, veinticinco mil pesos chilenos y de ahí me tomo uno directo a La Paz que me cuesta otros quince digamos. Ahí están cuarenta mil pesos chilenos, que son cuatrocientos. Entonces lo que yo hago es, ya sea de Mejillones o al día siguiente de Antofagasta. Ahora ya me he paseado, ya conozco, he ido a dar vueltas, conozco todo. Lo que pasa

es que yo compro de Mejillones a Iquique con ocho a diez mil pesos y de Iquique entre cuatro, cinco y seis hasta Oruro, y de Oruro hasta quince pesos le cuesta venirse a La Paz (Yovana, febrero de 2023).

A uno le pagaban doscientos cuarenta mil pesos chilenos, doscientos cincuenta, hasta trescientos, esto significa el doble de lo que gano, más con el cambio que yo gano en peso chileno, o sea me resulta más de tres mil bolivianos. Yo dije genial, y gano el doble y no gasto en pasajes, no gasto en comida, lo tengo todo y mi sueldo es completo (Rocío, septiembre de 2022).

Cuando llego ahí [Arica] me fui a hospedar donde los bolivianos, bueno yo conocía ahí porque hace años vine, sabían estar los bolivianos que recibían mujeres y varones. Ahí conocí a una señora también de Bolivia, era del campo, que también quería trabajar, justo en eso aparece un señor peruano buscando trabajadores para que cosechen pepino, el día pagaba 2.000 más el almuerzo, que, al cambio era más o menos 170 0 180 Bs. Al día siguiente nos despertamos temprano, llamamos al dueño y fuimos a cosechar los valles de Azapa (...) había que sacar solo un tamaño, muy cansador era el trabajo, había que sacar en la carretilla, había que llevar (...) luego en otro lugar hemos ido a sacar zapallo italiano, había que desechar todo era grande nos pagaron 2.000 más el almuerzo, en otro lugar nos han llevado plantar lechuga, la lechuga me ha hecho padecer, había que estar agachados, poner el huequito un riego muy diferente. Ahí hemos plantado la lechuga, ahí la diferencia que te atienden muy bien, hay otros que te dan sopa y segundo y nos fuimos a descansar y otra vez nos fuimos, al día siguiente nos fuimos a cosechar tomates (Amparo, junio de 2023).

Durante los Carnavales del presente año, pudimos entrevistar a algunos jóvenes en el valle alto cochabambino (Tarata, Mamanaca y Arbieto) que recién habían retornado del norte de Chile y sus historias daban clara cuenta de estas nuevas dinámicas. Alberto tiene 18 años, vive en un barrio de Tarata; pese a tener su 'barbería' recién abierta en un cuartito que da a la calle en la casa de sus padres, dice que está de vago. En compañía de su primo (quien ya conocía Chile) viajó a Iquique a sus 17 años. Su viaje empezó en Cochabamba hacia Oruro, en flota. De ahí se embarcaron en un minibús con destino a Pisiga. Cruzaron por un paso no habilitado a las 3 de la madrugada, donde les cobraron 35 mil pesos chilenos (unos 350 Bs.), luego de pasar al 'otro lado', una vagoneta los recogió para llevarlos a Iquique. Alberto afirma que en

Chile se gana bien, él trabajo como peluquero en Alto Hospicio, en una toma (un asentamiento irregular). Alberto piensa volver a Chile, pero su aspiración es ir más al sur, como cosechador, “puedes hacer más de 1.200 Bs. al día” afirma.

2.3. Tercer circuito de ampliación de la movilidad: temporeros agrícolas en el centro y sur de Chile

El rápido avance desde el norte (donde en un primer momento se consolidó en torno a ciudades como Iquique, Arica, Calama o Antofagasta) hacia el centro y sur de Chile, básicamente siguiendo las cosechas de diversas frutas, con seguridad lleva más de una década y muy probablemente fueron migrantes bolivianos presentes en el norte quienes empezaron a ‘bajar’ hacia el centro y sur de Chile, siguiendo la demanda laboral creciente del agro. La agricultura chilena fue, de lejos, el sector de la economía que más creció en los últimos años anteriores a la pandemia. Para el año 2018, este sector tuvo un crecimiento del 5,8%, generando exportaciones por un valor en dólares americanos de 18 mil millones, demandando cerca de un millón de empleos. Fue, por lejos, el sector de la economía que más impulsó el crecimiento de Chile. Chile es uno de los países más industrializados de América Latina, y algunos de sus sectores de actividad clave incluyen la minería en el norte (cobre, carbón y nitrato), los productos manufacturados (procesamiento de alimentos, productos químicos, madera) y la agricultura (pesca, viticultura y fruta). Chile es uno de los mayores productores mundiales de productos agrícolas como uvas frescas, arándanos, ciruelas y manzanas deshidratadas. Los principales productos agrícolas chilenos son los cereales (avena, maíz y trigo), las frutas (duraznos, manzanas, peras y uvas) y las verduras (ajos, cebollas, espárragos y habas). La exportación de frutas y verduras ha alcanzado niveles históricos al abrirse las puertas de los mercados asiático y europeo.

En el año 2020, la Organización Internacional del Trabajo (OIT), la OIM y la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO) desarrollaron en conjunto una investigación denominada “Inserción de los trabajadores migrantes en el sector rural en Chile” que abordaba la situación actual de los trabajadores migrantes en ese sector. El estudio revela que, a pesar de haber oportunidades de

trabajo en el campo, las remuneraciones son muy bajas y la labor agrícola está sujeta a mayores riesgos de salud, informalidad y subempleo; recomienda, en función al contexto que se vive, la generación oportuna de visas, la coordinación interinstitucional, la orientación permanente al trabajador migrante y la provisión de información y asesoría.

Para la OIT es clave la elaboración de políticas laborales y migratorias que mejoren las condiciones de formalidad de los trabajadores del sector agrícola en Chile, tanto nacionales como migrantes. Ello es particularmente importante en el contexto actual, en que tanto en Latinoamérica como en Chile el impacto de la pandemia por la Covid-19 está produciendo pérdida de empleos y precarización de sus condiciones (Velásquez *et al.*, 2020: 22).

El documento no menciona a migrantes irregulares que son los que mayor vulnerabilidad representan frente a políticas y crisis sanitarias.

El hecho que permitió visibilizar la importancia de estos trabajadores temporeros bolivianos en Chile fue lo que se vivió a inicios de la pandemia con el cierre de las fronteras en las localidades de Colchane (Chile) y Pisiga (Bolivia), que devino en una situación de crisis humanitaria al quedar inmovilizados cientos, si no miles de trabajadores migrantes que retornaban de las cosechas en el centro y sur de Chile. La crisis del covid-19 coincidió con el verano y muchas de esas personas trabajaban como temporeros, sobre todo en la fruta. Se tienen datos de migrantes que provenían no solo de regiones cercanas a Santiago sino también de muy al sur de Chile, de Valdivia o de Puerto Mont (Mardones, 2021). Dado que se aceleró el cierre de la cosecha, por el covid-19, estas personas quedaron desempleadas. Entonces, lo que hizo esta gente cuando se quedó sin trabajo fue dirigirse hacia la frontera para retornar a Bolivia (los hogares de estos migrantes temporeros en su gran mayoría estaban en Santa Cruz, Cochabamba o Beni); se fueron por la vía terrestre, ya que todavía había buses hacia la frontera para llegar directamente a Colchane, que es el espacio internacional y principal hacia Oruro, para intentar cruzar. Sin embargo, no se les permitió el paso y tuvieron que transcurrir muchas semanas antes de poder ingresar a territorio nacional y volver a sus hogares.

En la actualidad, la migración boliviana hacia el trabajo agrícola y agroindustrial está en fuerte crecimiento. De acuerdo con el trabajo de

campo que desarrollamos entre el 2022 y el presente año, podemos afirmar que las dinámicas de movilidad de jóvenes bolivianos provenientes de muchas partes del territorio nacional que se dirigen hacia el trabajo de la recolección de frutas son muy significativas. El seguimiento y monitoreo que realizamos de manera sistemática en la presente gestión a estas dinámicas poblacionales a través de las redes sociales, específicamente vía TikTok, es fundamental para dar cuenta de este circuito de movilidad laboral de bolivianos. Lo que en un primer momento asumimos como una novedosa fuente de información (el TikTok) sobre las movilidades laborales de jóvenes migrantes bolivianos, posteriormente fue adquiriendo un carácter autónomo en tanto soporte tecnológico de información al día del mercado laboral de la cosecha de fruta en Chile. De ahí que empezamos a asumir TikTok como parte de la “infraestructura de las migraciones”. Al respecto, hay que señalar la importancia y centralidad que ha adquirido el celular como soporte tecnológico para el acceso, el manejo y la circulación de información laboral en las actuales migraciones.

El TikTok es una red social de origen chino que se basaba en sus inicios en compartir vídeos musicales. La aplicación fue lanzada en septiembre de 2016. Su crecimiento ha tenido una velocidad espectacular, porque, según portales chinos, en octubre del 2018 ya había superado la barrera de los 130 millones de usuarios. TikTok permite crear, editar y subir videoselfies musicales de un minuto, pudiendo aplicarles varios efectos y añadirles un fondo musical. La aplicación incluye otras funciones como la posibilidad de enviar mensajes y, por supuesto, un registro de seguidores y seguidos. Luego de un primer acercamiento y familiarización con la plataforma digital y de navegar muchas horas en fase esponja (absorbiendo lo más posible) en un muy amplio espectro de resultados obtenidos en la búsqueda “temporeros bolivianos en Chile” en el TikTok y de muy diversos perfiles de jóvenes migrantes temporeros bolivianos en Chile, seleccionamos algunos “tipos ideales” de perfiles a los cuales les realizamos un seguimiento y registro sistemático para dar cuenta de sus trayectorias y movilidades laborales.

Consideramos que cada perfil de TikTok puede ser leído como un diario personal, pero a la vez público, que expresa con cada video una idea fuerza, un apunte, una nota que, leída en relación con otras notas

(videos), configura un discurso. Si bien hablamos de videos de TikTok, donde el soporte fundamental está dado por el video y lo que en él se muestra, ésta no es la única lectura o acercamiento que se puede hacer, ya que se cuenta también con lo que se dice en el video, con las interacciones que se realizan en función a éste (los comentarios son aspectos muy importantes a tomar en cuenta, resulta también un indicador el número de seguidores); la música es otro aspecto que es pensado y analizado, entre otros.

Uno de los casos corresponde a Richard, joven migrante del departamento de Santa Cruz que, luego de algunos años de trabajar en las cosechas en Chile, ahora viaja con su familia para trabajar como temporero. Tiene actualmente 32 años. En el año 2021, realizó su primer video en la plataforma de TikTok. Vive actualmente en Chile, en Melipilla, con su familia, su esposa y sus dos hijos; su hijo mayor tiene aproximadamente 10 años y su segunda hija tiene cinco. Alquiló un cuarto en Melipilla con su familia y migró con algunos compatriotas del departamento de Santa Cruz de Bolivia. Sus hijos se encuentran en el colegio de Melipilla. Richard cuenta con unos 8 mil seguidores y algunos de sus videos que muestran el trabajo en la cosecha de frutas cuentan con cientos “me gusta”. En los muchísimos videos que tiene en Chile, se lo ve en las cosechas de mandarina, almendra, palta, durazno, pera, ciruela, papa, haba, limón, cereza; también se lo ve en el *packing* (empaquetado) de frutilla, en la poda de plantas o trabajando en granjas de aves y fumigando.

En los videos de Richard, encontramos también varios que muestran cómo viaja y se desplaza, en diversos momentos del año, desde Santa Cruz (Buena Vista) hasta las diversas localidades del centro (Melipilla) y sur de Chile, mostrando incluso los cruces irregulares que hace entre Pisiga y Colchane evitando los controles fronterizos.

Hasta pronto mi Bolivia Santa Cruz-Próxima parada Chile [muestra la terminal de en Santa Cruz].

Mientras hacía hora en Cochabamba para abordar el bus hacia Chile.

Cuando trabajas de noche *packing* de frutilla y duermo y tres horas y al otro día sigo trabajando fumigando.

Gracias Antofagasta rumbo a Santiago de Chile.

Semana terminada cobrando el sueldo⁵.

Celia Corani Morante es una migrante del departamento de Cochabamba, específicamente del trópico cochabambino, y actualmente vive con su hijo de siete años en la región de Maule, en Chile. Es madre soltera y trabaja como temporera y en algunos otros trabajos que se presentan; renta un cuarto para vivir, ya que en el campamento no puede hacerlo con su hijo –los contratistas no lo permiten por la susceptibilidad de que podría pasarles algo a los niños–. Trabaja en el raleo de cereza. En el año 2021, migró sola, dejó a su hijo en Cochabamba con sus padres. El cruce de la frontera lo hizo de manera “ilegal” y se quedó en un campamento de Melipilla trabajando en la cosecha de limones. En el año 2022, el mes de julio, retornó a Cochabamba, realizando el cruce de frontera también de manera irregular. Retornó a Chile en el mes de noviembre entrando de la misma manera. En su relato, la localidad de Melipilla es central para encontrar trabajo en la cosecha de diversas frutas. Sin embargo, el mismo mes de noviembre se “autodenuncia” junto con otros de sus compañeros de trabajo para poner en regla su situación migratoria y adquirir documentos. En el año 2023, retornó a Bolivia en el mes de enero de manera legal para posteriormente retornar a Chile con su hijo, el cual está estudiando en la escuela inicial.

Maya también es una joven migrante del oriente, específicamente del barrio Plan Tres Mil en Santa Cruz de la Sierra; tiene unos 28 años. Actualmente vive en Chile, en la localidad de Ovalle, y trabaja como temporera agrícola. Tiene cuatro hijos (dos mujeres y dos varones), que se encuentran estudiando en Copiapó; la mayor tiene 12 años y la menor seis. Junto con su pareja, alquilan un cuarto donde viven los cuatro y ambos trabajan en el campo. También en Ovalle vive la hermana de Maya, quien estuvo antes que ella en Chile y la que la hizo llamar. En los videos de Maya, cuyo primer registro es del año 2021, ya se la ve en diversas actividades de trabajo agrícola (cosecha de paltas, mandarinas, limón, nuez, arándanos, pera, *packing* de uva y labores de deshoje y poda) que no solo muestran características y detalles del

5 Durquiza,R[@RichardHCU]. (22 de enero de 2022). “Semana terminada cobrando el sueldo”. Tik Tok. https://www.tiktok.com/@torrezgamer/video/7224586439630081286?_r=1&t=8nAwh0VmRpG

trabajo, sino que también ofrecen información, vía los comentarios, sobre lugares, contratos, remuneraciones, condiciones de estadía o situaciones familiares vinculadas al proceso migratorio como el retorno o la festividad de Navidad fuera de la familia extendida:

Preguntan: “¿Hay campamento?”.

Responde Maya: “Te comento que no, yo me arriendo cuarto porque me conviene, así puedo elegir el trabajo y buscar donde pueda ganar más dinero.”

Preguntan: “Estoy en capital cómo llego dónde estás”.

Responde Maya: “Yo estoy en Ovalle, pero la otra semana me voy para Santiago a los Ángeles, igual allá hay trabajo”.

Preguntan: “¿Hay trabajo para que yo vaya, porfa?”.

Responde Maya: “Hay trabajo solo que yo trabajo sin campamento y para mí es más fácil porque puedo elegir el trabajo donde mejor me convenga”⁶.

El tema de la situación de ‘ilegalidad’ es una referencia que emerge en algunos videos: “Solo los que estamos ilegales sabemos todo lo que arriesgamos al dejar nuestra familia, amigos, amores y nuestro país Bolivia”⁷. La última vez que fueron a Bolivia, a Santa Cruz, fue en marzo del año pasado. Dos meses después, en mayo, volvieron a Chile hasta el día de hoy.

Pero en los videos de TikTok no solamente encontramos trabajadores migrantes, sino también contratistas que, haciendo uso de la plataforma digital, convocan, organizan, capacitan y contratan trabajadores temporeros para las empresas agrícolas. Éste es el caso de Valentina Díaz, que es una contratista de temporeros, sobre todo de nacionalidad boliviana y en mucha menor medida de haitianos, y venezolanos. Desde el año 2021 aproximadamente, empezó a usar la plataforma TikTok. En la medida que utiliza la plataforma para dar recomendaciones de cómo

6 Barado,M.[@Familia]. (20 de febrero, 2022). “*Nunca vas a ver aun boliviano pidiendo dinero somos personas humildes y trabajadores donde sea que vayamos a cualquier país que nos toca salir*”. Tik Tok. <https://vm.tiktok.com/ZMjyDM4f8/> <https://vm.tiktok.com/ZMrsVTev/>

7 Barado, M. [@Familia]. (14 de noviembre, 2021). “*Solo lo que estamos ilegales sabemos todo lo que arriesgamos al dejar nuestra familia, amigos, amores y nuestro país Bolivia*”. Tik Tok. <https://vm.tiktok.com/ZMrsca9de/>

se realizan las diversas cosechas (naranja, manzana, cereza, mandarina, uvas, arándanos y otros), graba videos. Lo que más le funciona en cuanto a seguidores son los videos en vivo que realiza, donde detalla cuántos trabajadores requiere para tal o cual cosecha en diversos campamentos, señalando que no le interesa el estatus migratorio del trabajador (si entró a Chile de manera legal o ilegal). En los videos se dedica sobre todo a reclutar trabajadores para la cosecha, pero mostrando también una faceta de familiaridad en el trabajo y con los trabajadores, resaltando cada que puede el origen boliviano de la mayoría. Recientemente armó un grupo de WhatsApp para requerir unos 200 trabajadores para la cosecha de frutas en tres campamentos desde el mes de octubre hasta febrero. Sus jefes de cuadrillas en los campamentos son todos básicamente bolivianos.

Estas novedosas modalidades de intermediación amplían las formas flexibles que adoptan las empresas para el reclutamiento, la organización y la gestión de los trabajadores y hacen más vulnerables al trabajador y sus derechos. Por otra parte, el gran volumen de trabajo que se maneja en algunas cosechas ha hecho que los servicios de intermediación se estén transformando en un negocio cada vez más apetecible, e inclusive en algunos lados ya se han constituido grandes firmas que manejan a miles de trabajadores agrícolas para suministrar y organizar la fuerza de trabajo para las empresas.

La evidencia empírica refleja la magnitud de las transformaciones que se han venido experimentando en las relaciones de trabajo, sobre todo en las formas de contratación, de movilidad y desplazamiento territorial en búsqueda de empleo a lo largo del territorio chileno y en variados ciclos ocupacionales agrícolas a lo largo del año. Este incremento de la demanda de trabajadores temporeros produce el ingreso de nuevos segmentos sociales al trabajo rural, lo que genera un notable crecimiento de la presencia urbana y de mujeres.

En todo caso, resulta evidente que estos desplazamientos laborales hacia el centro y el sur tienden a incrementarse debido a la importante demanda de mano de obra en el sector agroindustrial de la fruta y la horticultura chilena, donde la presencia boliviana ya tiene un lugar ganado, situación que se expresa, por ejemplo, en el hecho de que muchos nacionales son ya capataces y/o contratistas para

determinados emplazamientos agrícolas. En el tiempo de la presencia boliviana en este rubro podemos señalar que existe una tendencia creciente a generar trabajadores de tipo “temporero permanente” de fuerte movilidad y rotación en base a la alternabilidad ocupacional, aunque este grupo de trabajadores expresa niveles de heterogeneidad en términos de trayectorias e historias ocupacionales, destrezas, especialización y/o proyección.

Del seguimiento y la sistematización que hicimos a diversos *tiktokers* que son jóvenes migrantes bolivianos que viajan a las cosechas de fruta en Chile, así como de las cuentas de contratistas chilenos que mediante esta plataforma reclutan trabajadores para diversas cosechas y actividades agrícolas pudimos identificar una serie de lugares y regiones que son mencionados como espacios de trabajo rural y de demanda de mano de obra. En el cuadro 1, transcribimos de manera simple y general el listado de estas localidades.

Cuadro 1. Lugares de trabajo de acuerdo a tres *tiktokers*

<i>Celia Corani Morante</i> (Cochabambina Trópico Villa 14)	<i>Richar</i> (Santa Cruz, Buenas Vista)
<i>Lugar / Ubicación</i>	<i>Lugar / Ubicación</i>
Chile-Región de Maule	Chile-Melipilla
Chile-Linares	Chile-Santiago
Chile-Melipilla	Chile-Melipilla-Cuncumen
Chile-Mancagua-Santa Cruz del sur-Nancagua	Chile-Santiago-Melipilla
Chile-Pumanque	Chile-Huachuín
Chile-Lolol - Santa Cruz	Chile-San Antonio
Chile-Quilapilun	Chile-San Serapio
Chile-Melipilla Santa Clara	Chile-San Pedro
	Chile-Loica
<i>Maya (Santa Cruz-Bolivia)</i>	<i>Puma Kemal (Sucre)</i>
<i>Lugar/Ubicación</i>	<i>Lugar/Ubicación</i>
Chile Ovalle	Chile-Rengo (Kinta Tilcoco)
Chile Copiapó	Chile-Curico

Chile Santiago	Chile Rengo
Chile Copiapó-Viña Cerro	Chile-Rambo
Chile-Copiapó-Río Plata	Chile-Longavi
Chile- Santiago los Ángeles	Chile-Linares
	Chile-Linares
	Chile Santiago
<i>Valentina Díaz (contratista chilena temporeros)</i>	<i>Temporeros en global, lugares donde trabajan</i>
<i>Luga/Ubicaciónr</i>	<i>Lugar/Ubicación</i>
Chile (6ta región)-Que es hasta el Peaje de Quinta-Peumo-Pichidegua y Tambo	Chile (Melipilla)
Chile-Peralillo	Chile (Región de Ñuble-Chillan)
	Chile-Curico
	Chile-Ovalle
	Chile-Melipilla
	Chile-Región Norte San Felipe
	Chile-Puerto Montt
	Chile-Santiago
	Chile-Nancagua
	Chile-Rengo
	Chile-San Fernando
	Chile-Santa Inés
	Chile-Ovalle

Fuente: elaboración propia.

III. RECONFIGURACIONES FRONTERIZAS Y POLÍTICAS RESTRICTIVAS

I. PISIGA: EL SURGIMIENTO DE UNA FRONTERA CALIENTE

Una de las características específicas de las fronteras de Bolivia con Chile radica en que –a diferencia de otros países limítrofes– en ninguno de los pasos fronterizos como Charaña (Chile), Tambo Quemado (Chile), Pisiga Bolívar (Chile), Estación Avaroa (Chile) e Hito Cajones (Chile) existen configuraciones urbanas medianamente importantes. De ahí que el caso de Pisiga destaca (figura 14).

Figura 14. Vista aérea de Pisiga



Fotografía: Pablo Mardones, 2019.

Antes del año 2020, el paso fronterizo ubicado entre la localidad de Pisiga, en Bolivia, y Colchane, en Chile, no se presentaba como una zona de conflictividad, ni siquiera de visibilidad. Más bien, a este lugar fronterizo se lo consideraba como “inhóspito”. Esto explica que el año 2011 solo contara oficialmente con 73 habitantes. Sin embargo, desde aquel año en adelante puede registrarse cierta circulación de migrantes en la zona. En aquel momento llegaron a Pisiga las religiosas “Hijas de la Caridad” que, con ayuda de una ONG vinculada a la Iglesia católica (Cooperación Vicenciana para el Desarrollo-Acción Misionera Vicenciana de España, COVIDE-AMVE), se hicieron cargo de los migrantes que ya empezaban a circular por ahí. Las hermanas pusieron una casa de acogida transitoria para migrantes que les permitieran descansar y alimentarse durante la estadía. Para el año 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. Caridad Natera Soriano y Maribel Pujols fueron dos mujeres dominicanas de 40 y 49 años que fallecieron intentando cruzar por pasos no habilitados de Colchane, debido a las condiciones climáticas y geográficas del lugar.

En el año 2017, 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 y 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. Nuevamente en el 2019, luego de la imposición de visado a los ciudadanos haitianos, una mujer haitiana de veinte años fue hallada muerta en un paso no habilitado de Colchane debido a las condiciones hostiles del cruce. 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 registró unas 190 personas varadas que fueron amparadas por las religiosas de la localidad (figura 15).

Figura 15. Cartel de difusión sobre dos migrantes desaparecidos en Pisiga



Fotografía: Oficinas de Migración, en Pisiga.

En pleno contexto de pandemia, el cruce fronterizo Pisiga-Colchane empezó a “figurar en el mapa” y en las agendas de funcionarios nacionales e internacionales. En la primera mitad del año, el cierre de fronteras generó los efectos deseados por el Gobierno de Chile, es decir, una merma contundente y sin antecedentes de los movimientos migratorios e incluso una considerable salida de extranjeros. Sin embargo, desde el mes de agosto, comenzó a registrarse un incremento sostenido de ingresos por pasos no habilitados, fundamentalmente de migrantes venezolanos, pero también de haitianos y colombianos. 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 sanitarios. 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 guio 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 sobre las medidas que adoptaría Chile en esta materia.

2. EMERGENCIA SANITARIA Y CIERRE DE FRONTERAS

A mediados del mes de marzo del año 2020, la Organización Mundial de la Salud declara al covid-19 como pandemia y, con el discurso de evitar la propagación del virus, prácticamente todos los Gobiernos de los países de la región se declararon en emergencia sanitaria, cerrando sus fronteras y adoptando una serie de medidas excepcionales para provocar la inmovilidad de las personas. Fueron redoblados los controles migratorios y en algunos casos las fronteras incluso fueron militarizadas. Las medidas adoptadas en la mayoría de los países de la región latinoamericana debido a la pandemia del coronavirus ha significado intentos de inmovilizar a la población y confinarla a los espacios domésticos familiares como única medida para evitar el contagio. En sociedades donde la movilidad humana es precisamente uno de los ejes fundamentales de la producción y reproducción social, estas disposiciones estatales han generado serios contrastes con dinámicas económicas, sociales y políticas de sectores populares que se vieron limitadas y restringidas en su accionar.

Uno de los aspectos esenciales que ha generado la pandemia en la sociedad ha sido la de producir y exacerbar el miedo al virus, al contagio, y obviamente a la muerte, situación que ha justificado el cierre

de fronteras y la adopción de una serie de medidas para controlar la movilidad de la población al interior de los territorios nacionales. En esta lógica, es sobre los cuerpos de los migrantes (entendidos como extranjeros pobres) sobre los que recae el mayor peso de ese miedo y sospecha, haciendo que los mayores impactos de la emergencia sanitaria caigan sobre ellos.

La pandemia ha justificado una perversa intersección entre políticas de salud pública y control a la movilidad en los distintos espacios nacionales de las Américas. Esto ha exacerbado el sentido común construido desde el Estado y los medios de comunicación que asocian la figura del extranjero con la “peste”. Así, de manera generalizada, los migrantes – más aún si están irregularizados – son vistos como una amenaza a la sanidad pública por ser supuestos vectores de contagio. A la vez, en el medio del colapso económico, la figura del extranjero es percibida como una “carga social” particularmente para los Estados receptores. Ante este escenario, blindar las fronteras y agudizar los mecanismos de control interno se han legitimado y justificado. La inmovilidad decretada en la mayoría de los países frenó y detuvo la economía y la producción a nivel mundial, afectando a millones de fuentes laborales y sobre todo a aquellas que se desarrollan desde el autoempleo, el empleo informal y/o familiar, donde millares de migrantes se encuentran exentos de seguridad social, de salud y en situaciones sociales y laborales precarias. “Todo esto, junto con la galopante discriminación y xenofobia social y estatal, han exacerbado la vulnerabilidad y la desprotección de la población migrante empujándolos a emprender migraciones en reversa, una forma de movilidad inédita en las Américas” (Proyecto (In) movilidad en las Américas Covid-19).

En Bolivia, que meses antes se vio atravesada por la alteración del orden constitucional y democrático, ya que vivía un ambiente de inestabilidad, la autoproclamada presidenta de ese entonces, Jeanine Añez, anunció el 18 de marzo el cierre total de las fronteras del país con el fin de contener la amenaza del coronavirus. Además de esto, se determinó la reducción de la jornada laboral, la suspensión de vuelos y la restricción de horarios en el servicio de transporte y centros de abastecimiento. Resulta claro que estas medidas tomadas en virtud de la pandemia tuvieron un doble efecto en la situación boliviana, evitando además

cualquier tipo de manifestación contra el gobierno de Añez. Un par de días después, el director Nacional de Migraciones twitteaba: “Control preventivo Punto Fronterizo Pisiga, coordinando con funcionarios de salud, policía, militares e inspectores de @MIGRACION_BOL” (Rivas Falon, 2020), evidenciando la participación de militares y policías en el control fronterizo, específicamente de la frontera de Pisiga, donde luego se darían serios conflictos, como veremos luego.

Es importante subrayar que durante los últimos años asistimos también, tanto en la región como en Bolivia, a un ‘giro securitista’ en lo que hace a las políticas públicas y prácticas institucionales sobre la movilidad poblacional, que cambia el interés y el foco de los derechos de los migrantes hacia el combate a la migración y el fortalecimiento y control fronterizo, a la vez que se incrementa un discurso nacionalista y xenófobo. Si antes de la pandemia los migrantes irregularizados ya habían sido desposeídos de derechos básicos, durante la misma, solo se exacerbó su desprotección, el riesgo a ser explotados, a trabajar en condiciones insalubres, a vivir hacinados, a ser violentados, detenidos, deportados, contagiados y no tratados, más aún si se trata de migrantes en tránsito.

Claro ejemplo de esta situación son los miles de operativos realizados en los dos últimos años por parte de la Dirección General de Migraciones (DIGEMIN) en todo el territorio nacional, aunque con una fuerte concentración en la ruta Desaguadero (frontera con Perú)-El Alto, enfocándose en controles de inmigración hacia ciudadanos venezolanos, buscando además la mediatización de dichos controles. El objetivo de estas intervenciones claramente era el detectar personas extranjeras en situación irregular y aplicar las sanciones administrativas según la Ley de migraciones, para lo cual DIGEMIN realizó operativos conjuntos con la policía nacional, tanto con la policía migratoria (Unidad Policial de Control Migratorio, UPCOM) como con Interpol. Según datos obtenidos de ACNUR Bolivia, el año 2021 se realizaron 3.196 operativos de control migratorio y para el año 2022 se esperaba realizar 4 mil (el mes de abril fue particularmente intenso de operativos). Durante el cierre de fronteras, si bien no se otorgaban órdenes de salida obligatoria, sí se entregaban conminatorias a regularizar. Producto de estos operativos, cientos si no miles de personas, entre ellas muchísimos

niños, niñas y adolescentes, fueron reconducidas o retornadas al lugar de ingreso (expulsadas), emitiéndose prohibiciones de ingreso, sobre todo en Desaguadero, pero también en mucha menor proporción en fronteras con Brasil (Puerto Quijarro, Cobija). Asimismo, existen denuncias de migrantes sobre cobros y pago de multas (sobornos) por parte de funcionarios policiales y de DIGEMIN para no ser notificados con sanciones como conminatorias y salidas obligatorias en la localidad de Pisiga. Algunas de dichas irregularidades fueron evidentes en el trabajo de campo realizado.

Si bien las fronteras más activas y candentes durante estos últimos años fueron las de Desaguadero (Perú) y Pisiga (Chile), debido a que, forman parte del denominado corredor andino, las demás fronteras de Bolivia con los otros países vecinos (Argentina, Brasil, Paraguay) tuvieron también sus particularidades. La movilidad de ciudadanos haitianos que empezó a darse en los últimos años desde el Brasil, tanto hacia los Estados Unidos como también hacia Chile, ingresa a Bolivia por las fronteras de Puerto Quijarro, Cobija y Guayaramerín, para luego pasar por las ciudades de Santa Cruz, Cochabamba y Oruro. Desde allí, se va al norte, primero a La Paz y luego hacia la frontera de Desaguadero para ingresar a Perú, Ecuador, Colombia, hasta el Darién. En cambio, los que se dirigen a Chile (para trabajar en la cosecha y luego retornar a Brasil), de Oruro enfilan hacia Pisiga. Hay que remarcar que en esta ruta hacia Chile por Bolivia se hallan presentes, además de haitianos y venezolanos, los migrantes bolivianos que provienen en gran cantidad de varios departamentos del país. En todo caso, este corredor migratorio de tránsito por Bolivia para migrantes no nacionales se caracteriza por la precariedad, la inseguridad, los abusos y la desprotección hacia estos ciudadanos.

Diversos estudios (Pizarro, 2012; Stefoni, Lube y Gonzalez, 2018; Canales, 2019) analizan el vínculo entre políticas y prácticas institucionales para estratificar y clasificar a los migrantes laborales, sobre todo en función de su condición de irregularidad, de raza o de nivel socioeconómico o género, lo cual consideramos que durante y después de la pandemia se ha incrementado. Esta situación no solo tiene que ver con el paso material por las fronteras, sino también con

cómo esta situación determina y condiciona la inserción laboral y social en el destino.

En este sentido, destaca la relación entre la condición de irregularidad que establece la política migratoria vigente, las condiciones de inserción de migrantes no deseados y las proyecciones de permanencia de los migrantes. Esto es, los inmigrantes irregulares que no pretenderán el reconocimiento de sus derechos sociales laborales son preferidos por la patronal en mercados laborales que se caracterizan por la informalidad, el trabajo a destajo y las denigrantes condiciones laborales. Así, la irregularidad se produce desde el inicio de la migración como una condición de ella y no sólo como una consecuencia (Pizarro, 2012: 233).

Siguiendo a Sandro Mezzadra y Neilson, asumimos que el control de fronteras y la gestión de la migración tienen directa relación con la creación de mercados laborales: “La frontera crea y produce la economía nacional y, en este sentido, las naciones consideran el control de las fronteras y de la migración no solo como una prerrogativa soberana del Estado, sino también como una técnica (a menudo moralizada) de calibración económica” (2016: 99). Siguiendo esta lógica de razonamiento, lo que desde hace años atrás acontece en la frontera entre Bolivia (Pisiga) y Chile (Colchane), con la proliferación de controles para el ingreso de migrantes laborales, sean éstos bolivianos, regionales (venezolanos, colombianos u otros) o extrarregionales (haitianos) tiene que ver con la creciente demanda de mano de obra desde diversas regiones del país. Aquí resulta evidente cómo los tránsitos irregulares por la frontera marcan y determinan las inserciones laborales precarias en los destinos finales.

2.1. “No nos dejan volver”: El caso de temporeros repatriados durante la pandemia

Zavaleta Mercado afirmaba que la historia como economía, como política y como mito se concentraba en la crisis, en tanto tiempo común que tiene la capacidad descubrir a los otros diversos tiempos (Antezana, 2009). En este sentido, la crisis sería también un método para el conocimiento de sociedades abigarradas como la boliviana. Precisamente la crisis biopolítica que vivimos producto de la pandemia

del covid -19 explicita, como muy pocas veces se puede observar, el trato diferenciado, discriminatorio y racista por parte del Estado hacia sectores migrantes laborales de la población, como en los sucesos que se dieron en la frontera con Chile entre los meses de marzo y abril del 2020.

El caso más emblemático de cierre, militarización, control y restricciones fronterizas por la declaratoria de pandemia en Bolivia se lo vivió en la frontera con Chile, en Pisiga. El Gobierno de ese entonces negó la entrada a miles de migrantes bolivianos dejándolos a su suerte y en condiciones extremas propias de la región (a más de 4 mil metros de altura y con temperaturas y frío extremo). Solo luego de varios días y debido a la presión que se ejerció, tanto desde las redes sociales como desde organismos del exterior, el Gobierno, vía el ejército, armó campamentos para albergar a esos miles de trabajadores migrantes bolivianos que retornaban de Chile. En determinado momento, la situación fue denominada como “crisis humanitaria” por la prensa internacional.

En un principio se creía que la mayoría de las personas que habían quedado varadas o sin poder cruzar hacia Bolivia era población que residía entre Oruro, La Paz o regiones fronterizas con el norte chileno, que, como ya hemos mencionado, están asentados y consolidados en la región de Tarapacá. Pero no era así, la mayoría de esas personas lograron cruzar antes, porque más o menos intuyeron el cierre, debido a que días antes el comercio había bajado en el *mall* ZOFRI, que ya había cerrado gran parte de su producción al público; entonces, muchas de esas personas lograron pasar.

En cambio, aquellos migrantes que empiezan a llegar a la frontera (Colchane) a partir del 17 de marzo en adelante, ya no lograron pasar, o si lo hacían era de manera clandestina por los arbustos cercanos al paso fronterizo, situación que ya no se la pudo realizar desde el 25 de marzo, cuando se militarizó la frontera. La mayoría de esas personas varadas en Colchane venían del sur de Chile. La crisis del covid-19 coincidió con el verano y muchas de esas personas trabajaban como temporeros, sobre todo en la fruta. Se tienen datos de migrantes que provenían no solo de regiones cercanas a Santiago sino también de muy al sur de Chile, de Valdivia o Puerto Mont. Y dado que se aceleró el cierre de la cosecha por el covid-19 estas personas quedaron desempleadas. Entonces, lo que hizo

esta gente cuando se quedó sin trabajo fue ir hacia la frontera para retornar a Bolivia (los hogares de estos migrantes temporeros en su gran mayoría estaban en Santa Cruz, Cochabamba o Beni); se fueron vía terrestre, ya que todavía había buses hacia la frontera para llegar directamente a Colchane para intentar cruzar hasta Pisiga y de allí hacia Oruro.

El 25 de marzo, debido a que se habían reunido demasiadas personas en Colchane, las autoridades de Chile (el Gobierno central y regional) deciden armar un campamento en la ciudad de Huara (a 160 km de Colchane), haciendo que cientos de estos migrantes que ya estaban en la frontera retornen hacia el campamento de Huara.

Recién el 4 de abril, una semana después de haberse establecido el campamento en Huara, se organizó el primer campamento del lado boliviano en Pisiga Bolívar, denominado Tata Santiago, y que albergó a 480 migrantes. Un día después la Asamblea Permanente de Derechos Humanos de la ciudad de El Alto, denunciaba que, en el campamento de Pisiga, los migrantes repatriados eran objeto de hacinamiento, sin tomar en cuenta el distanciamiento, que no había agua para la higiene personal ni energía eléctrica:

Nuestros herman@s, no son prisioneros, deben recibir trato humanitario y digno. A las autoridades del Gobierno de Transición NO se les pide un favor, se les exige cumplan los estándares internacionales sobre los derechos humanos. Reiteramos a los presidentes de las Cámaras de Diputados y Senadores, junto al Alto Comisionado de Derechos Humanos de la ONU, Defensoría del Pueblo, la oficina de Derechos Humanos de El Alto, se constituyan al campamento Tata Santiago, para verificar el hacinamiento y trato indigno que sufren nuestros compatriotas (*La Izquierda Diario*, 05-04-2020).

El siete de abril, el periódico *El Sol de Iquique* twiteaba: “Colchane: imágenes de enfrentamientos de ciudadanos bolivianos con efectivos del ejército de Bolivia. Hay un herido. El hecho se registró en la frontera, donde se les impide el ingreso a su país a ciudadanos bolivianos. #Iquique #AltoHospicio #Antofagasta #Arica” (*El Sol de Iquique*, 07-04-2020). Según dan cuenta diversos medios, sobre todo chilenos, el enfrentamiento se dio cuando un grupo numeroso de migrantes bolivianos que habían llegado a pie, luego de penosas travesías a Colchane, intentaban ingresar a territorio boliviano por un

lado del paso fronterizo, ante lo cual los efectivos del ejército de Bolivia los reprimieron con violencia y recurriendo a disparos al aire. En la refriega, se reportaron algunos heridos. El director de Migración, ante estos hechos, denunció que entre las personas varadas se encontraban afines al Movimiento al Socialismo (MAS) que “instigan a la violencia” (*Correo del Sur*, 07-04-2020). Desde La Paz, en conferencia de prensa, el ministro de Gobierno, Arturo Murillo, informó que se identificó a 35 activistas mezclados en las marchas y protestas en Colchane, éstos serían miembros del MAS y recibían Bs 300 por movilizarse (*Urgente.bo*, 08-04-2020). La proyección de las disputas políticas y sociales que se vivían en el país en esos momentos hacia la tensión y el conflicto desatados en la frontera muestran a su vez cómo lo nacional y sus disputas llegan y determinan las miradas y las acciones en los límites.

El mismo día 7 de abril, un vuelo humanitario organizado por el consulado boliviano salía de Santiago de Chile con más de 35 bolivianos con destino a Santa Cruz de la Sierra. Estas personas claramente contaban con recursos económicos y sociales que les posibilitaron un vuelo de orden humanitario para repatriarlos; todo lo contrario sucedía con los miles de bolivianos pobres y trabajadores migrantes a los cuales se les impedía el ingreso mediante el ejército. El 10 de abril, el encargado de Naciones Unidas en Chile llegó a Colchane a constatar la grave situación que vivían los migrantes bolivianos. El sentimiento que expresaban estos trabajadores migrantes era: “Queremos volver a Bolivia, pero no nos dejan”. Durante más de tres meses estuvieron funcionando los albergues de migrantes en la comunidad de Pisiga antes de que se habilitaran otras formas de acelerar las repatriaciones.

Lo acontecido en la frontera con Chile durante la declaratoria de pandemia, negando la entrada a los propios ciudadanos bolivianos por parte del Gobierno de ese entonces, es una muestra clara de cómo las políticas y acciones institucionales en lo que hace a las migraciones adquieren unas características cada vez más restrictivas, securitistas y alejadas de la defensa de los derechos de los migrantes. Evidencia también la invisibilidad y el silencio en el cual se van construyendo y tejiendo estas nuevas rutas migratorias hacia Chile, donde la presencia del Estado –cuando se da– no es garantía del respeto de derechos y, por el contrario, resulta en muchos casos ser sinónimo de vulneraciones.

3. POLÍTICAS, MILITARIZACIÓN Y ACUERDOS MIGRATORIOS

Como dijimos al inicio del texto, en la última década, las transformaciones que se han experimentado en el campo de las migraciones laborales a nivel regional y nacional han sido muy fuertes, y en esto las fronteras y su rol en las movilidades poblacionales han adquirido una centralidad cada vez mayor, haciendo que se conviertan en espacios de mayor control, vigilancia, jerarquización y exclusión. Para ello, las políticas restrictivas y de securitización que la mayoría de los gobiernos de la región han asumido en este periodo contribuyen bastante.

Las nuevas migraciones, sobre todo de haitianos y venezolanos, trastocaron el orden fronterizo regional y dieron lugar a diferentes prácticas de control que han oscilado entre el punitivismo y el humanitarismo, bajo diversas modalidades de externalización de las fronteras. La externalización de fronteras es un proceso que se caracteriza por una construcción de políticas complementarias entre sí que tienen como objetivo desplazar la gestión de las fronteras exteriores europeas hacia el Sur, evitando la llegada de personas refugiadas e inmigrantes. Busca frenar la inmigración irregular a través de la subcontratación del control migratorio a terceros países, creando una zona de freno previa y adquiriendo presencia en lugares estratégicos, ya sea por cuestiones de geopolítica o por intereses económicos. Algunas de estas políticas son: imposición de visados, militarización de fronteras, centros de detención en terceros países, impermeabilización de las fronteras (muros, zanjas, vallas, dispositivos de control, obstáculos a la solicitud de refugio) y privatización del control migratorio entre otras.

En el espacio sudamericano, la intensificación del control migratorio y fronterizo tuvo una de sus principales expresiones en el aumento del uso de medidas punitivas o represivas como la detención, la expulsión y el rechazo en frontera. Estas prácticas de violencia estatal han estado entrelazadas con medidas como la ampliación de los requisitos de ingreso y residencia, la imposición de visas consulares y humanitarias, la negación sistemática del estatuto de refugiado a través de procedimientos sumarios y la implementación de programas de “retorno voluntario”, entre otros. Varios gobiernos nacionales, en particular hacia mediados de la década de 2010, reforzaron los esquemas

securitarios de la migración mediante la combinación de medidas punitivas, humanitarias y tecnológicas justificadas en nombre de una “migración segura, ordenada y regular”. La expansión de la migración venezolana volvió a desestabilizar los arreglos y certezas institucionales en torno a la regulación del movimiento y habilitó la propagación de prácticas humanitarias de control migratorio, así como el desarrollo de diferentes prácticas de la movilidad a través de herramientas digitales y biométricas de control y vigilancia.

En este escenario, a fines del mes de febrero del presente año, Chile militarizó su frontera norte con Bolivia y Perú con el objetivo declarado de frenar la inmigración irregular. Para ello, se dispuso atribuciones especiales a los militares como controlar la identidad, registrar equipajes o detener a personas para ser trasladadas ante la Policía de Investigaciones (PDI) o ante los carabineros. El despliegue del ejército junto a la dotación de tecnología e infraestructura no es la única medida adoptada para este fin; se está montando además un ‘sistema de información fronterizo’ a través de módulos de observación dotados de última tecnología (cámaras térmicas de visión nocturna, etc.) para controlar la circulación fronteriza en pasos no autorizados, así como sistemas de análisis biométricos en frontera para empadronar y registrar a migrantes. El laboratorio para todas estas medidas a ser replicadas luego en otras geografías fronterizas es la localidad de Colchane, frontera con Bolivia.

La medida, siendo extrema, no es novedosa. Desde el año 2018, el país vecino ha desarrollado una serie de medidas, planes y acciones de orden militar, policial y administrativo en esa frontera para impedir el ingreso de ciudadanos extranjeros, sobre todo venezolanos, colombianos y haitianos. A estas alturas, para nadie es desconocido que Chile, desde hace más de dos décadas atrás, es el destino migratorio regional por excelencia; las cifras indican que la presencia de ciudadanos provenientes de Sudamérica aumentó en un 80% en los últimos años. Sin duda alguna, buena parte de esos migrantes ingresaron a Chile vía Bolivia, primero, entrando al país por Desaguadero desde Perú, para luego atravesar La Paz y Oruro y dirigirse a Chile vía la frontera de Pisiga. De ahí que ahora seamos también un ‘país de tránsito’.

Por otra parte, a finales del mes de septiembre, las autoridades de Bolivia y Chile acordaron eliminar las barreras burocráticas de la

migración entre ambas naciones y emitir una visa temporal de trabajo recíproca y sin costo alguno. El documento tendrá validez por dos años y el acuerdo migratorio hará más expedita la posibilidad de obtener una residencia temporal recíproca de dos años en ambos países. Esta medida permitirá a los ciudadanos trabajar en territorio vecino de manera legal. El documento deberá ser solicitado en el país de origen y será gratuito. Éste es un acuerdo inédito en la relación Bolivia-Chile; según autoridades chilenas, “no es frecuente que un Ministerio de Gobierno de Bolivia y un Ministerio del Interior de Chile tengan diálogos que permitan este tipo de acuerdos migratorios” (*El Deber*, 14-09-2023). Es así que, con el fin de que bolivianos y chilenos puedan migrar regularmente, se decidió eliminar las barreras (burocráticas y económicas) para la migración legal, de manera que los ciudadanos bolivianos que van a trabajar o a hacer una actividad económica no tengan que migrar de manera irregular. Ahora podrán acceder a una licencia temporal, tramitada en el país de origen, una especie de visa temporal que se emitirá de manera gratuita (antes se tenía que pagar por ésta \$us 90). Además, se ha establecido un nuevo mecanismo “fácil y expedito”, según las autoridades, para que los bolivianos que van a Chile por razones laborales puedan enviar las remesas a sus familias a través del Banco del Estado, desde cualesquiera de sus sucursales, para que esas remesas se puedan transferir de forma segura y transparente.

Este acuerdo migratorio de Chile con Bolivia, en medio de un contexto de fuertes restricciones migratorias e incluso de militarización de las fronteras con Perú y con nosotros, evidencia una clara necesidad de diversos sectores de la economía chilena respecto a su demanda de mano de obra, que busca ser en parte satisfecha con los trabajadores bolivianos, que son asumidos como ‘migrantes laborales bien vistos’ y deseados frente a otros colectivos de migrantes de otras nacionalidades. Lo que podríamos asumir como políticas contradictorias (por un lado, restricciones y, por otro, acuerdos) termina siendo comprendido desde la demanda económica y productiva de fuerza de trabajo.

CONCLUSIONES

La reconfiguración de las movilidades en Bolivia se produjo en el entrecruzamiento de viejas y nuevas dinámicas de circulación. Las trayectorias consolidadas de 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 sudamericanos y “extrarregionales” a través del país con destino a Chile. 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 expandió a la mayor parte de Bolivia, dado que el desarrollo de infraestructuras viales en el país facilitó las conexiones con la ruta oriente-occidente.

La movilidad laboral de migrantes bolivianos a Chile no es reciente, pese a su invisibilización. La circulación laboral de migrantes nacionales, más allá de los espacios propiamente fronterizos, en lo que va del presente siglo, se ha ido expandiendo significativamente. Desde finales del siglo pasado y con mucha mayor fuerza desde inicios del presente siglo, en el norte grande de Chile, se ha visto que la presencia de trabajadores bolivianos ha ido en aumento debido a la demanda laboral en diversos rubros como el de los cuidados, los servicios, la minería o la agricultura. Esta presencia boliviana en el norte asumió las formas de dinámicas circulatorias de corto tiempo (hasta tres meses, pero que en algunos casos se va extendiendo y se expresa, por ejemplo, en las dobles residencias). La composición nacional de estos migrantes es otro dato particular, ya que proceden de casi todo el territorio nacional: de los departamentos fronterizos de La Paz, Oruro y Potosí; de los valles de Cochabamba, Chuquisaca y Tarija y de Santa Cruz y Beni, en el oriente.

Son jóvenes con fuerte presencia de mujeres que en buena parte salen de zonas periurbanas de ciudades capitales, de ciudades intermedias o de localidades urbanas con fuertes vínculos rurales. La figura del migrante rural está también presente.

La más reciente ampliación de los circuitos de movilidad laboral boliviana hacia el centro y sur de Chile marca a nuestro entender la masificación de la presencia boliviana en dicho país. La demanda laboral desde la pujante agroindustria expansiva de la fruta y hortalizas en el centro y sur de Chile explican la magnitud y rapidez de la ampliación de los circuitos de movilidad que décadas antes se hallaban solo en el norte. Un elemento novedoso e interesante que hemos observado en la ampliación de estos circuitos de movilidad laboral tiene que ver con el uso de tecnologías de comunicación de reciente generación. En este sentido, consideramos a la plataforma de TikTok, más allá de ser solo una fuente de información, parte de lo que asumimos como “infraestructura migratoria”. En todo caso, resulta evidente que estos desplazamientos laborales hacia el centro y el sur tienden a incrementarse debido a la importante demanda de mano de obra en la agroindustria de la fruta y la horticultura chilena, donde la presencia boliviana ya tiene un lugar ganado, situación que se expresa, por ejemplo, en el hecho de que muchos nacionales son ya capataces y/o contratistas para determinados emplazamientos agrícolas. En el tiempo de la presencia boliviana en este rubro, podemos señalar que existe una tendencia creciente a generar trabajadores de tipo “temporero permanente” de fuerte movilidad y rotación en base a la alternabilidad ocupacional, aunque este grupo de trabajadores expresa niveles de heterogeneidad en términos de trayectorias e historias ocupacionales, destrezas, especialización y/o proyección.

Por otro lado, la centralidad e importancia que han adquirido los espacios fronterizos en estos nuevos contextos regionales y nacionales es un aspecto fundamental en las contemporáneas dinámicas migratorias. En particular, el caso de la frontera de Pisiga-Colchane muestra con gran claridad esta nueva centralidad y trascendencia de estos espacios cuya tendencia parece mostrar la ruta por la cual seguirán las políticas respecto a lo fronterizo, donde las restricciones, los controles y vigilancias, así como los acuerdos evidencian las jerarquizaciones y la discriminación que imperan en dichos espacios. En todo caso, este

aspecto requiere de mayor estudio y profundidad, asumiendo que las movilidades continuarán e incluso se incrementarán.

Finalmente, si bien no hemos profundizado en el tema de los redireccionamientos migratorios con un tercer país, consideramos importante señalar la existencia de estas dinámicas más amplias de circulación y sus fuertes nexos con procesos de crisis a nivel regional; vale decir, por ejemplo, migrantes bolivianos en Argentina que, debido a la crisis que se vive allí, reemigran con destino a Chile.

BIBLIOGRAFÍA

- Álvarez Velasco, Soledad (2022a). “Between Hostility and Solidarity: The Production of the Andean Region–Southern Cone Transit Migratory Corridor”. En Gioconda Herrera y Carmen Gómez (eds.), *Migration in South America* (pp. 51-75). Springer.
- Álvarez Velasco, Soledad (2022b). “En búsqueda de un lugar: Tránsitos irregularizados y la producción de corredores migratorios en las Américas”. En Liliana Rivera Sánchez, Gioconda Herrera, y Eduardo Domenech (eds.), *Movilidades, control fronterizo y luchas migrantes* (pp. 77-125). Siglo XXI / CLACSO.
- Álvarez Velasco, Soledad (2020). “From Ecuador to Elsewhere. The (Re) Configuration of a Transit Country”. *Migration and Society*, 3(1), 34-49.
- Álvarez-Velasco, Soledad (2019). “Ecuador-México-EEUU: la producción de una zona de tránsito entre políticas de control y la autonomía de la migración”. En Blanca Cordero Sandro Mezzadra, y Amarela Varela (eds.), *América Latina en movimiento: migraciones, límites a la movilidad y sus desbordamientos* (pp. 63-97). Ciudad de México: Traficantes de Sueños; Universidad Autónoma de la Ciudad de México; Tinta Limón Ediciones.
- Álvarez-Velasco, Soledad, Claudia Pedone, y Bruno Miranda, (2021). “Movilidades, control y disputa espacial. La formación y transformación de corredores migratorios en las Américas”. *Periplos, Revista de Investigación sobre Migraciones*, 5(1), 4-27.
- Antezana, Luis H. (2009). “La crisis como método en René Zavaleta Mercado”. *Ecuador Debate*, 77, 107-124.
- Audebert, Cédric, y Joseph Handerson (2022). “El Sistema Migratorio Haitiano en América del Sur: Nuevos desarrollos y nuevos planteamientos”. En Joseph Handerson y Cédric Audebert (coords.), *El sistema migratorio haitiano en América del Sur: Proyectos, movilidades y políticas migratorias*. Buenos Aires: Clacso. <https://shs.hal.science/halshs-03889283/document>
- Barado, Maya. [@maryalbarorado5]. [Perfil de Tik Tok]. Recuperado el 16 de octubre de 2023, de URL. https://www.tiktok.com/@maryalbarado5?t=8gYtA8a6jHZ&_r=1

- Benencia, Roberto (2005). “Migración limítrofe y mercado de trabajo rural en la Argentina. Estrategias de familias bolivianas en la conformación de comunidades transnacionales”. *Revista Latinoamericana de Estudios del Trabajo* (RELET), 10(17), 6-30.
- Biondini, Valentina, Eduardo Domenech, Alfonso Hinojosa, y Ruby Peñaranda (2023). *Movimientos de migración y políticas de movilidad en el espacio sudamericano: la producción de Bolivia como ‘zona precaria de tránsito’*. En Guillermo Antonio Navarro Alvarado *et al.*, *Migrar en el siglo XXI* (pp. 185-248). Buenos Aires: Clacso.
- Canales, Alejandro (2019). “La centralidad de las migraciones en la reproducción de las sociedades avanzadas” Dossiê: Enfoques e perspectivas sobre mobilidade humana, REMHU, *Rev. Interdiscip. Mobil. Hum.* 27(57). <https://doi.org/10.1590/1980-85852503880005707>
- Comelin Andrea, y Sandra Leiva (2017). “Cadenas globales de cuidado entre Chile y Bolivia y migración circular”. En José Berríos Riquelme e Identilso Bortolotto (coords.), *Migración e interculturalidad: perspectivas contemporáneas en el abordaje de la movilidad humana* (pp. 181-213). Santiago de Chile: San Pablo.
- Cortes, Genevieve (2010). “Migraciones, construcciones transnacionales y prácticas de circulación”. *Párrafos Geográficos*, 8(1), 35-53.
- D’Andrea, Anthony, Luigina Ciolfi, y Breda Gray (2011). “Methodological Challenges and Innovations in Mobilities”. *Research. Mobilities*, 6(2), 149-160.
- Defensoría del Pueblo (2023) *Informes internos* (mimeo).
- De la Torre, Leonardo (2014). “Más notas sobre el retorno cíclico boliviano. Control y libertad en los proyectos de movilidad entre España y Bolivia”. En Solé, Carlota, Sonia Parella, y Alisa Petroff (coords.), *Las migraciones bolivianas en la encrucijada interdisciplinar: Evolución, cambios y tendencias* (pp. 127-153). Barcelona: Universidad Autónoma de Barcelona / CER MIGRACIONES.
- De Marchi, Bianca, y Angélica Alvites (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.
- Díaz, Alberto, y Marcela Tapia (2013). “Los aymaras del norte de Chile entre los siglos XIX y XX. Un recuento histórico”, *Atenea*, (507), 181-196. <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-04622013000100012>
- Domenech, Eduardo (2021). “Régimen de migración y fronteras”. En Iréri Ceja, Soledad Álvarez Velasco, y Ulla Berg (eds.), *Migración* (pp. 69-78). UAM-Cuajimalpa, CLACSO.

- Durquiza, Richar [@richardurquizaces]. [Perfil de Tik Tok]. Recuperado el 16 de octubre de 2023, de URL. https://www.tiktok.com/@richardurquizaces?t=8gYtQeSNEFZ&_r=1
- González, Sergio (2006). *Arica y la triple frontera. Integración y conflicto entre Bolivia, Perú y Chile*. Iquique: Aríbalo Editorial.
- Gavilán, Vivian, y Marcela Tapia (2006). “Diagnóstico de los procesos migratorios en el norte de Chile”. *Revista Electrónica Parinas, II(2)*. http://www.unap.cl/p4_inte/site/artic/20060807/pags/20060807194044.html
- Herrera, Gioconda, y Gabriela Cabezas Gálvez (2019). “Ecuador: de la recepción a la disuasión. Políticas frente a la población venezolana y experiencia migratoria 2015-2018”. En Luciana Gandini, Fernando Lozano-Ascencio, y Victoria Prieto (eds.), *Crisis y migración de población venezolana: entre la desprotección y la seguridad jurídica en Latinoamérica* (pp. 125-156). México, D.F.: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Hinojosa, Alfonso (2009). *Buscando la vida. Familias bolivianas transnacionales en España*. La Paz: CLACSO-PIEB.
- Hinojosa, Alfonso, Liz Pérez, y Guido Cortez (2000). *Idas y venidas. Campesinos tarijeños en el norte argentino*. La Paz: PIEB Programa de Investigación Estratégica en Bolivia.
- Icarte, Luz, Natalia Torres, y Romina Ramos (2018). “La Zona Franca de Iquique y su impacto en el trabajo informal de mujeres migrantes fronterizas”. *Polis (Santiago)*, 17(51), 63-87.
- Instituto Nacional de Estadística, INE (2015). *Censo Nacional de Población y Vivienda 2012*. La Paz: Instituto Nacional de Estadística. www.ine.gob.bo
- Jensen, María, y Paula Iadevito (2013). “Cruzando fronteras: Narrativas de la experiencia migratoria de ‘mujeres chilenas’ en Argentina”. *Cuestiones de población y Sociedad, III(3)*, 83-108.
- Lube-Guizardi, Menara, y Alejandro Garcés (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.
- Leiva, Sandra, Miguel Mansilla, y Andrea Comelin (2017). “Condiciones laborales de migrantes bolivianas que realizan trabajo de cuidado en Iquique”. *Si Somos Americanos, 17(1)*, 11-37.
- Leiva Gómez, Selva, y César Ross Orellana (2016). Migración circular y trabajo de cuidado: Fragmentación de trayectorias laborales de migrantes bolivianas en Tarapacá. *Psicoperspectivas, 15(3)*, 56-66. <https://dx.doi.org/10.5027/psicoperspectivas-Voll15-Issue3-fulltext-766>

- Liberona, Nanette, Carlos Piñones, y Haroldo Dilla Alfonso (2021). “De la migración forzada al tráfico de migrantes: La migración clandestina en tránsito de Cuba hacia Chile”. *Migraciones internacionales*, (12), 1-23. <https://doi.org/10.33679/rmi.v1i1.2319>
- Liberona, Nanette (2015). “De las fronteras geopolíticas a las fronteras sociales. La migración boliviana a través de la prensa de Tarapacá (1990-2007)”. *Estudios fronterizos*, 16(32), 41-74.
- Lin, Weiqiang, Joha Lindquist, Biao Xiang, y Brenda Yeoh (2017). “Migration infrastructures and the production of migrant mobilities”. *Mobilities*, 12(2), 167-174.
- López Rivera, Andres, y Jana Wessel (2017). “Migración Haitiana en tránsito por Ecuador. Comentario Internacional”. *Revista del Centro Andino de Estudios Internacionales*, (17), 19-32.
- Lube-Guizardi, Menara, y Alejandro Garcés (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. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=11229719004>
- Lube-Guizardi, Menara, y Alejandro Garcés (2014). “Historizar el espacio: reflexiones sobre la construcción del recorte espacial en un estudio sobre las migraciones peruanas y bolivianas en el Norte Grande de Chile”. *Revista Ágora*, (19), 27-56. <https://periodicos.ufes.br/agora/article/view/8308/5891>
- Maggi, Florencia (2021). “‘Idas y venidas’ entre Bolivia y Argentina. Retornos cíclicos en las movilidades bolivianas contemporáneas”. *Anuario del Instituto de Historia Argentina*, 21(2), e149. <https://doi.org/10.24215/2314257Xe149>
- Marcus, George E. (2001). “Etnografía en/del sistema mundo. El surgimiento de la etnografía multilocal”. *Alteridades*, 11(22), 111-127.
- Mardones, Pablo (2021). *Conversatorio virtual sobre la emergencia sanitaria en la frontera*. La Paz: Red Bolivia Mundo.
- Martínez Pizarro, Jorge (2003). *El mapa migratorio de América Latina y el Caribe, las mujeres y el género. Serie Población y Desarrollo*. Santiago: CEPAL/CELADE/UNFPA.
- Mezzadra, Sandro, y Neilson Brett (2017). *La frontera como método*. Madrid: Traficantes de sueños.
- Miranda, Bruno (2021). “Movilidades haitianas en el corredor Brasil-México: Efectos del control migratorio y de la securitización fronteriza”. *PERIPLoS, Revista de Investigación sobre Migraciones*, 5(1), 108-130.

- Organización Internacional para las Migraciones. Informes Anuales (2020, 2021, 2022).
- Organización Internacional del Trabajo, Organización Internacional para las Migraciones, y Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura, (2020). *Inserción de los trabajadores migrantes en el sector rural en Chile*. Ginebra: Organización Internacional del Trabajo.
- Osso, Laura, Ana López-Salas, y Jacobo Muñoz (2023). *Sociología de las migraciones*. Madrid: Editorial Síntesis.
- Pedone, Claudia (2020). “Nuevos flujos, nuevas rutas, nuevas territorialidades en Quito-Ecuador”. En Luiz Carlos Ribeiro, Márcio de Oliveira (eds.), *Sociedades em movimento: Fluxos internacionais, conflitos nacionais* (pp. 205-230). São Paulo: Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico, Intermeios.
- Pizarro, Cynthia (2012). “Clasificar a los otros migrantes: las políticas de migración argentinas como productoras de etnicidad y desigualdad”. *Revista Méis, Historia & Cultura*, 11(22), 219-240.
- Rivas Falon, Marcel [@Marcelrivasf]. [Perfil de Tik Tok]. Recuperado el 19 de marzo de 2020 de URL <https://twitter.com/Marcelrivasf/status/1240595540846555136?s=19>
- Riveros, Gilmar, Alex Zilvetty y Susan Campos (2018). *Sistematización de la experiencia migratoria de la población Chipaya en Chile*. La Paz: Centro Boliviano de Estudios Multidisciplinarios.
- Solimano, Andrés, y Tokman, Víctor (2008). *Migraciones internacionales en un contexto de crecimiento económico. El caso de Chile*. CEPAL. Santiago de Chile: CEPAL.
- Solé, Carlota, Sonia Parella, Teresa Sordé Martí y Sonja Nita (eds.) (2016). *Impact of circular migration on human, political and civil rights: A global perspective*. Suiza: Springer International Publishing.
- Speroni, Thales (2019). *Desencajes y bricolajes de la protección social: Las familias transnacionales bolivianas en Barcelona y São Paulo* [Ph.D. Thesis, Universitat Autònoma de Barcelona]. <https://www.tdx.cat/handle/10803/667407>
- Stefoni, Carolina (2003). *Inmigrantes transnacionales: La formación de comunidades y la transformación en ciudadanos*. Flacso Chile. <https://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/Chile/flacso-cl/20120914100858/artstef.pdf>
- Stefoni, Carolina, Menara Lube, y Herminia González (2018). “La construcción política de la frontera. Entre los discursos nacionalistas y la “producción” de trabajadores precarios”. *Polis* (Santiago), 17(51), 137-162.
- Tapia, Marcela (2015). “Frontera, movilidad y circulación reciente de peruanos y

- bolivianos en el norte de Chile”. *Estudios atacameños. Arqueología y Antropología Surandinas*, (50), 195-213.
- Tapia, Marcela, y Ramos, Romina (2013). “Mujeres migrantes fronterizas en Tarapacá a principios del siglo XXI. El cruce de las fronteras y las redes de apoyo”. *Polis. Revista Latinoamericana*, (35), 1-35. <https://journals.openedition.org/polis/9321>
- Tapia, Marcela, y Cristian Ovando (2013). “Los Andes tarapaqueños, nuevas espacialidades y movilidad fronteriza ¿barrera geográfica o espacio para la integración?”. En Andrés Nuñez, Rafael Sánchez y Federico Arenas, *Fronteras en movimiento e imaginarios geográficos. La Cordillera de los Andes como espacialidad socio-cultural* (pp. 243-274). Santiago de Chile: Instituto de Geografía, Pontificia Universidad Católica.
- Tapia, Marcela, y Antonio González (eds.) (2014). *Regiones fronterizas, migración y los desafíos para los Estados nacionales latinoamericanos*. Santiago de Chile: Universidad Arturo Pratt, RIL Editores.
- Tapia, Marcela (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.
- Tarrius, Alain (2007). *La mundialización por abajo. El capitalismo nómada en el arco mediterráneo*. Barcelona: Hacer Editorial.
- Velásquez, Mario, Leopoldo Yañez, y Fredy Molina (2020). *Inserción de los trabajadores migrantes en el sector rural en Chile*. Santiago de Chile: OIT, OIM y FAO.
- Vergara, Mónica, y Marcos Rodríguez (2005). *El trabajo de los extranjeros en Chile y en la I Región*. Santiago de Chile: Departamento de Estudios de la Dirección del Trabajo.
- Watts, Laura, y John Urry (2008). “Moving Methods, Travelling Times”. *Environment and Planning D: Society and Space*, 26(5), 860-874.
- Xiang, Biao, y Johan Lindquist (2014). *Migration Infrastructure. International Migration Review*, 48(1), 122-148.

Entrevistas realizadas

Entrevistada 1. Mujer paceña migrante temporera (abril de 2023).

Entrevistada 2. Mujer de El Alto, migrante en el norte chileno (junio de 2023).

Entrevistada 3. Mujer adulta de Oruro migrante en el norte (septiembre de 2022).

Entrevistada 4. Funcionaria en Iquique (octubre de 2023).

Entrevistada 5. Mujer joven residente en Iquique (julio de 2022).

Entrevistada 6. Mujer de La Paz residente en Melipilla (marzo de 2023).

Entrevistada 7. Activista migrante (Iquique, julio 2022).

ANEXO. REGISTROS FOTOGRÁFICOS

Anexo 1. Surubís fuera de la Terminal de Santa Cruz



Fotografía: Proyecto Circuitos migratorios IDIS.

Anexo 2. Terminal de buses Cochabamba



Fotografía: Proyecto Circuitos migratorios IDIS.

Anexo 3. Carteles de rutas en la Terminal de Cochabamba



Fotografía: Proyecto Circuitos migratorios IDIS.

Anexo 4. Terminal de buses La Paz



Fotografía: Proyecto Circuitos migratorios IDIS.



Fotografía: Proyecto Circuitos migratorios IDIS.

Anexo 6. Antigua terminal de buses de Oruro



Fotografía: Proyecto Circuitos migratorios IDIS.

Anexo 7. Parada de Surubís Oruro - Pisiga



Fotografía: Proyecto Circuitos migratorios IDIS, agosto de 2023.

Anexo 8. Frontera de Pisiga



Fotografía: Proyecto Circuitos migratorios IDIS, mayo de 2022.

Anexo 9. Paso ancestral de la frontera de Pisiga-Colchane



Fotografía: Proyecto Circuitos migratorios IDIS, agosto de 2022.

Anexo 10. Control Fronterizo Colchane



Fotografía: Proyecto Circuitos migratorios IDIS, agosto de 2022.

SOBRE EL AUTOR

Alfonso Hinojosa Gordonava, Sociólogo, Master en Ciencias Sociales con especialidad en Antropología. Docente de la UMSA; investigador del Instituto de Investigaciones Sociológicas Mauricio Lefebvre (IDIS-UMSA); Investigador en temática migratoria para instituciones como CLACSO, PIEB, CESU-UMSS, Defensoría del Pueblo, Pastoral de Movilidad Humana. Entre sus publicaciones, destacan: *Trayectorias poblacionales en y desde La Paz. De la migración interna a la construcción del sujeto político transnacional*. IIISP-TS, La Paz, 2019. *La Economía Popular en Bolivia* (en coautoría con Nico Tassi y Richard Canaviri) Centro de Investigaciones Sociales de la Vicepresidencia del Estado Plurinacional de Bolivia (CIS), 2015. *Familias bolivianas transnacionales en España* (CLACSO/PIEB, 2011), entre otras.

E-mail: alfhg67@gmail.com

Este libro es el resultado de una investigación concluida realizada en el Instituto de Investigaciones Sociológicas “Mauricio Lefebvre” (IDIS), de la Carrera de Sociología de la Universidad Mayor de San Andrés. A partir de un trabajo de campo etnográfico multisituado, su autor, Alfonso Hinojosa, estudió las características de los movimientos poblacionales desde Bolivia hacia Chile, desde la problematización de las nociones de movilidad poblacional, circuitos laborales y políticas fronterizas. Para Hinojosa, se produjo una reconfiguración de las movilidades en Bolivia a partir del entrecruzamiento de viejas y nuevas dinámicas de circulación así como itinerarios de trabajadores bolivianos debidos a las crisis sociales, políticas y económicas que experimentaron en sus destinos.

