

TEORIZANDO LA INFRAESTRUCTURA DE MIGRACIÓN EN CHILE Y AMÉRICA LATINA: EL ROL CENTRAL DE LOS INTERMEDIARIOS*

THEORIZING MIGRATION INFRASTRUCTURE IN CHILE AND LATIN AMERICA: THE CENTRAL ROLE OF BROKERS

DRA. CAROL CHAN**

Universidad Academia de Humanismo Cristiano
Santiago, Chile

Email: zchan@docentes.academia.cl

Id-ORCID: 0000-0001-9879-5144

RESUMEN

Este artículo propone que los intermediarios han sido poco considerados o ignorados en las discusiones políticas y académicas sobre migración internacional en América Latina. Rescatando el rol histórico de los intermediarios o *brokers* en la migración global, se busca desafiar el énfasis sobre la agencia de migrantes y el rol del Estado en explicar migración regional, presentando el estado del arte sobre infraestructura de migración y su relevancia. Finalmente, se muestra que los diversos casos de migraciones asiáticas en Chile evidencian la importancia política del concepto y el fenómeno del uso de intermediarios.

Palabras clave: Migración; infraestructura; intermediarios; migración asiática

ABSTRACT

This article takes as its starting point the observation that brokers have been overlooked in political and academic discussions about international migration in Latin America. Highlighting the historical role of brokers in global migration, this article challenges current scholarly emphasis on migrant agency and the role of the State in explaining regional migration. It does so by providing an overview of current research on migration infrastructure and arguing for its relevance to Latin America. Finally, diverse cases of Asian migration to Chile are described and analyzed as a way to highlight the political importance and relevance of the concept and the phenomenon of migration brokers.

Keywords: Migration; Infrastructure; Brokers; Asian Migration

* Recibido: 17 de agosto de 2019. Aprobado: 19 de noviembre de 2019.

** Artículo revisión. Este artículo es parte del Fondecyt postdoctorado N° 3170051 (2017-2020), “Una etnografía de las personas chinas en Santiago de Chile: Examinando migración multi-nodal para repensar practicas transnacionales e integración social”, patrocinado por la Universidad Alberto Hurtado.

Cómo citar: Chan, C. (2019). “Teorizando la infraestructura de migración en Chile y América Latina: el rol central de los intermediarios”. *Revista Historia Social y de las Mentalidades*, 23(2), 91-110. DOI: 10.35588/rhsm.v23i2.4066

1. INTRODUCCIÓN

Se ha observado en años recientes un aumento de la migración regional en América Latina, en donde países receptores como Chile han caracterizado este proceso como una situación que requiere mejor regularización, siendo además un problema de seguridad y soberanía nacional. En general, la gobernanza de las migraciones en América del Sur se encuentra en un momento significativo, donde por un lado hay un énfasis sobre la restricción y control de las fronteras, y por otro, se puede observar “un giro humanístico” (García 109) con atención hacia los derechos humanos en las políticas migratorias (Brumat et al.; Geddes y Vera Espinoza). En Chile, estas tendencias de “ordenar” los movimientos humanos en términos de los “deseables” e “indeseables” son evidentes, como señaló el presidente Sebastián Piñera, “Chile debe estar abierto a recibir inmigrantes que aporten al desarrollo de nuestro país, pero debe cerrar absolutamente sus fronteras al narcotráfico, a la delincuencia, al contrabando, al crimen organizado y también a la inmigración ilegal” (*La Tercera* 2016, 29 de noviembre). En general, hay dos enfoques en los discursos políticos y estudios académicos sobre migración en la región: 1) la gobernanza de la migración –incluyendo las políticas migratorias de los países– y 2) la agencia de los migrantes frente a estas políticas, junto a la discriminación institucionalizada y cotidiana contra ellos. Este artículo propone que los intermediarios han sido poco considerados o ignorados en estas discusiones. Se busca desafiar el énfasis sobre la agencia de migrantes y el rol del Estado en explicar la migración regional, presentando el estado del arte sobre infraestructura de migración y su relevancia.

Esta discusión se basa principalmente en una revisión bibliográfica extensa de los artículos académicos publicados (desde el año 2000) sobre los intermediarios en el proceso de migración laboral en América Latina y Asia, y un análisis de archivos de noticias desde el año 2012 sobre el tráfico de personas en Chile, específicamente donde aparecen menciones del uso de intermediarios en los procesos de migración. Como el concepto de migración infraestructura tiene su origen en las migraciones en Asia, y por eso existe mucha más información sobre cómo funcionan los intermediarios en las migraciones desde los países como China y las Filipinas, este artículo toma como casos de estudio las migraciones de estos dos países asiáticos a Chile para demostrar la relevancia del concepto no solo

en Chile, sino en la región. Se toma Chile como un ejemplo de un país de destino de migrantes en América Latina, porque en años recientes ha visto un crecimiento significativo y cada vez más diverso de su población migratoria.

En los estudios migratorios en América Latina, la inmigración mexicana a los Estados Unidos (EE.UU.) ha sido una referencia relevante en el estudio sobre los intermediarios de estos viajes, en donde destaca la figura del “coyote.” Sin embargo, la teorización y perspectiva sobre la infraestructura de migración emergió desde los casos empíricos de Asia en general, donde la mayoría de las migraciones –de estudiantes, novias/esposas, y trabajadores de sectores precarios como las trabajadoras domésticas, trabajadoras sexuales, obreros y trabajadores agrícolas– son facilitados por intermediarios. Como observan Biao Xiang y Johan Lindquist, “no son los migrantes que migran, sino que colectivos consistentes en migrantes, no-migrantes, actores humanos y no-humanos” (124). Estos autores definen la infraestructura de migración como las “tecnologías, instituciones y actores sistemáticamente vinculados que facilitan y condicionan la movilidad,” en donde destacan cinco dimensiones: lo comercial, lo regulatorio, lo tecnológico, lo humanitario, y lo social (124). Como señalaron Lindquist y sus colegas, aunque hay muchos estudios sobre las motivaciones de los migrantes y sus experiencias en los países de destino, la información sobre las formas de infraestructura que condicionan sus movilidades es relativamente escasa. En años recientes, hay cada vez más estudios en Asia sobre los procesos de reclutamiento y de obtención de la documentación necesaria para migrar; sin embargo, estos estudios aún faltan en el caso de Chile y el resto de los países de Sudamérica. Una razón para eso es el llamado nacionalismo metodológico (Wimmer y Schiller) en los estudios migratorios, en que los académicos a menudo toman –explícita o implícitamente– el punto de vista del Estado-nación en sus investigaciones, asociando a los intermediarios comerciales con la ilegalidad, prácticas ilícitas, y como personas que amenazan la soberanía del estado y la seguridad nacional (Lindquist et al.; McKeown). Otra razón es la perspectiva economicista que predomina en los estudios migratorios, donde la idea que las personas migran desde lugares de pobreza hacia lugares de oportunidades económicas hace que sus trayectorias se den por sentadas (Lindquist et al.; McKeown).

En las discusiones actuales sobre la migración en Chile, se reconoce que las redes sociales tienen un lugar importante en “ayudar” a los migrantes para obtener visas, trabajo y residencia. Sin embargo, al promover un enfoque empírico sobre las prácticas y roles de los intermediarios, junto con un enfoque analítico sobre la infraestructura de migración, no se niega que existen prácticas de explotación y relaciones de poder desigual entre intermediarios y migrantes. Es más, deberíamos considerar esta pregunta ética sobre la explotación de migrantes en relación con una amplia gama de prácticas y procesos que involucran a diversos actores, y no solo como algo asociado con la intermediación de la migración.

Los intermediarios y brokers en este artículo se refieren a las personas que median entre el migrante, los empleadores y el Estado (Lindquist et al.). Ellos son quienes facilitan el intercambio y flujo de información y conocimiento entre otros actores que suelen tener distintos intereses. Existe una diversidad de intermediarios en la migración: algunos trabajan principalmente con el Estado, mientras que otros trabajan con los migrantes (o ambos); hay intermediarios profesionales, quienes cuentan con una red social amplia y organizada, mientras otros operan solos y de modo aficionado. Se entiende que los funcionarios del Estado y migrantes también pueden ser considerados como intermediarios si cumplen la función de mediar o facilitar las movilidades de otros (Lindquist et al.). Ser un intermediario entonces no es una identidad fija. En este sentido, se desafían las dicotomías del Estado y mercado, formal e informal, regular e irregular (Lindquist et al.).

Tomando algunos ejemplos de las noticias sobre el tráfico ilícito de migrantes en Chile, se evidenciará que las perspectivas que se enfocan en la agencia de los migrantes o las políticas migratorias no son suficientes para entender los procesos de migración y la experiencia de los migrantes. Categorías como migración “forzada,” “engañada” o “voluntaria,” “lícita” e “ilícita,” y el rol del Estado en producirlas, solo son posibles de dilucidar si vamos más allá del examen de quienes migran, enfocándonos en las personas y tecnologías que permiten esta movilidad (Lindquist et al.). Este tema toma mayor importancia en el contexto de la nueva ley de migración en Chile, donde por primera vez el gobierno está promoviendo un tipo de migración que es bastante común y problemática en el Asia Pacífico—la migración laboral circular y temporal (Lindquist et al.).

Se argumentará entonces que la perspectiva de infraestructura de migración podría servir como una crítica y alternativa complementaria para otros enfoques presentes. En las secciones siguientes, se define y resume la literatura sobre esta perspectiva, argumentando su relevancia para Chile y la región. Luego se presenta una visión general de las trayectorias de los migrantes del Asia Pacífico hacia Chile para demostrar cómo sus viajes evidencian la importancia política del concepto y el fenómeno del uso de intermediarios.

2. LOS INTERMEDIARIOS E INFRAESTRUCTURA DE MIGRACIÓN: EL ESTADO DEL ARTE Y SU RELEVANCIA

Los intermediarios o brokers no siempre han estado asociados con la criminalidad, explotación e inmoralidad. En esta sección, se presenta el rol histórico de los intermediarios en la migración, su estereotipo negativo, y un resumen de los nuevos estudios y perspectivas sobre ellos y las infraestructuras de migración.

En los inicios del mundo moderno y durante la revolución industrial, los brokers, definidos como personas o instituciones que conectan migrantes potenciales a medios de transporte y oportunidades en el extranjero, constituyeron parte de un proceso más amplio para definir las formas de poder y obligación, en la construcción de los nuevos acuerdos sobre propiedad, contratos y relaciones entre amos y sirvientes (McKeown 22). Con la abolición de la esclavitud en Occidente durante el siglo XIX, se generó un cuestionamiento crítico a la idea de libertad asociada a los movimientos migratorios. Diversos actores como asociaciones humanitarias, empleadores, trabajadores, e incluso intermediarios usaron el concepto de “libertad” para acusar y representar el abuso, explotación y engaño de migrantes efectivos y potenciales (McKeown 22). En lugar de criticar los contratos y leyes que permitieron las condiciones de explotación de los trabajadores migrantes contratados, se culpó a los brokers por las prácticas indeseables de migración, los métodos de trasladar a los migrantes y las formas de firma y término de contratos (McKeown 25). A fines del siglo XIX, McKeown argumenta que la mayoría de gente “llegó al acuerdo de que los brokers eran un problema, porque limitan la libertad y el autogobierno del migrante” (McKeown 22). La regulación de la migración coincidió entonces con el establecimiento del modelo moderno de organizar el mundo en naciones-estado, en donde los intermediarios y brokers fueron asociados con “la organización social premoderna, e inapropiados para la libertad y transparencia de los mercados modernos, la autonomía personal y del Occidente” (McKeown 23).

En la historia de la regulación de las movilidades humanas se puede observar un racismo y orientalismo, ya que la discusión sobre las condiciones de los trabajadores migrantes contratados a fines del siglo XIX tomó como punto de referencia el caso de los migrantes asiáticos en las Américas y en Asia, debido a la disminución del proceso de esclavitud africana. La migración asiática en esta época se veía como un ejemplo y evidencia de “las dificultades de tratar con las personas inherentemente no-libres, ignorantes, estáticas y ligadas a la tradición” (McKeown 23). Existía la imagen del broker (asiático) que se aprovechaba de la ignorancia y pobreza de los nativos asiáticos. Estas percepciones fueron utilizadas para justificar las primeras leyes migratorias que intentaron controlar la movilidad humana, leyes que excluyeron específicamente a las personas asiáticas en muchos países de las Américas desde los 1880s. Una consecuencia importante de estas leyes era la exclusión de los brokers en los procesos legítimos de migración. De ahí surgió la idea moderna del “verdadero migrante” y deseable: una persona autónoma que puede contribuir a la economía nacional y asimilarse (cultural y biológicamente) en la sociedad de acogida (McKeown).

A pesar del estatus legalmente ambivalente de los brokers en muchos contextos, hoy en día la intensificación de los controles migratorios y de las fronteras nacionales han dado más oportunidades de poder y dinero para los brokers, quienes pueden facilitar las migraciones con su navegación de la complejidad y burocracia de las regulaciones contemporáneas (McKeown 24). Existe una paradoja hoy sobre los intermediarios de migración, donde, por una parte, hay cada vez más programas y discursos contra la trata de personas o tráfico ilícito de los migrantes, mientras que por otra, hay países que tienen sus propios programas para promover y regularizar la migración laboral y residencia temporaria (Rodríguez; Lindquist et al.). Estos Estados también a menudo trabajan con los intermediarios comerciales, sea de empresas de reclutamiento, agencias de viaje u organizaciones no gubernamentales (ONGs). En este contexto, se observa la emergencia de discursos y categorías que distinguen entre intermediarios buenos y malos, lícitos e ilícitos, legales e ilegales. Es decir, los intermediarios o brokers que trafican a las personas, en contraste a los que ayudan y protegen a los migrantes.

En este contexto, algunos investigadores argumentan que debemos entender a los intermediarios o brokers como aspectos internos y no externos al poder del Estado (Lindquist et al. 2012). Es decir, las prácticas de los brokers (brokerage) o intermediación son centrales a las formas de gobernar la migración. Por ejemplo, Jill Alpes sostiene que, por un lado, la emergencia de los brokers de migración está vinculada con la regulación estatal de la migración, porque el Estado es el que crea un mercado de trabajo para ellos. Por otro lado, el éxito de los brokers a menudo depende en su capacidad de presentarse como personas que tienen conocimiento íntimo o privilegiado de los funcionamientos del Estado, o personas que pueden manifestarse con el poder simbólico asociado a la autoridad oficial. En esta discusión es evidente que los discursos o evaluación moral sobre los brokers oscurece en vez de iluminar los procesos y la experiencia de la migración.

En vez de categorizar a los intermediarios como actores positivos o negativos, buenos o malos, sería más productivo analizar críticamente el rol del Estado en la producción de estas ideas (Alpes). La representación de los brokers como personas inmorales y criminales permite la deflexión de las responsabilidades del Estado sobre las condiciones estructurales que hacen posible la explotación de los trabajadores migrantes (Alpes; Aptekar). Sin embargo, desde el punto de vista de los migrantes, el pago y confianza pueden coexistir y no son incompatibles (Aptekar; Alpes; Faist; Kern y Müller-Böker; Lindquist et al.). Los migrantes pueden y suelen pagar a sus amigos o parientes para obtener su ayuda en el proceso de migración u obtención de documentos; además, es precisamente por el tema del riesgo que la confianza es aún más importante en la decisión y elección del bróker. Se hace arbitraria también la distinción entre los pagos (a veces costosos)

al Estado para obtener los documentos para migrar, y los pagos que reciben los intermediarios para ayudarles a obtener las mismas cosas.

Investigar y poner más atención en las prácticas de los intermediarios y sus roles en la migración contemporánea nos puede dar una perspectiva distinta para alejarnos de las visiones estatales sobre la migración. Los discursos contra el tráfico ilícito de migrantes no siempre consideran que el problema del trabajo precario y la desigualdad global y nacional se debe a condiciones estructurales y políticas, en vez de solamente a la existencia de individuos “malos” (Alpes; Faist). Estos discursos entonces justifican la autoridad moral del Estado para controlar las fronteras y gobernar las movilidades humanas, aunque son precisamente las leyes y políticas rígidas del Estado las que producen la vulnerabilidad e ilegalidad de los migrantes (De Genova).

Un enfoque en los roles, prácticas, y relaciones de los intermediarios con sus clientes, puede desafiar algunos mitos también asociados con la migración. Uno de estos mitos es que los migrantes principalmente migran solo por razones económicas, para escapar de la pobreza. Varias investigaciones han revelado que los brokers forman relaciones de confianza con migrantes potenciales y sus familias, y activamente influyen y crean los deseos y motivaciones para migrar (Lan; Lindquist y Xiang). Ellos usan discursos culturalmente específicos para atraer migrantes, sean discursos morales o discursos sobre subjetividades modernas y aspiraciones sobre movilidad social (Chan). Por otro lado, estas investigaciones también nos recuerdan que la mayoría de los migrantes presentan una serie de riesgos asociados con los viajes, relacionados no solo a los intermediarios, sino que también a factores como su nacionalidad, raza, pobreza y género, entre otros. Es más, nos recuerdan que los migrantes no son ignorantes o ingenuos, sino que tienen sus formas culturalmente específicas de evaluar oportunidades y opciones de irse o quedarse. Una forma de acceder a la información sobre migración es precisamente a través de intermediarios que suelen ser parte de su red familiar o social, donde ya existe una relación de confianza (ver Alpes; Chan). Sin embargo, es claro que la posición ventajosa de los intermediarios los puede llevar a abusar de la confianza de los migrantes para fines de explotación y engaño. De esto se deduce que cualquier intento de prevenir o reducir la explotación debe basarse en un conocimiento profundo y contextualizado de cómo el tráfico opera, entendiendo el por qué los migrantes siguen confiando en dichos intermediarios y cuál es la base de su poder y confianza.

Como plantean los antropólogos Xiang y Lindquist, la migración no es un viaje lineal entre dos lugares, sino “un espacio multifacético de mediación ocupado por intermediarios comerciales de reclutamiento, ... funcionarios, ONGs, migrantes, y tecnologías. En este espacio es donde la migración adquiere

sus formas y significados particulares” (142). La infraestructura de migración es entonces “una perspectiva analítica que reconceptualiza lo que ya es conocido, y es también una herramienta metodológica que hace visible lo que anteriormente estaba escondido” (142). Este concepto nos permite comprender la complejidad de la situación actual, donde, claramente, la migración no está determinada solo o principalmente por el libre mercado, la lógica de la política, ni tampoco la agencia de los migrantes (Xiang y Lindquist 143). Deberíamos analizar cómo se constituye la migración en múltiples prácticas y tecnologías, en contextos específicos y culturales, sin presunciones morales sobre las categorías de las personas.

Esta complejidad es evidente en las noticias y reportajes en Chile sobre los “coyotes” que acompañan a los migrantes de Perú, Bolivia, República Dominicana, Colombia y Venezuela por pasos fronterizos no habilitados, los cuales a menudo son peligrosos debido a las minas terrestres. Un documental afirmaba que los coyotes cobran 1.000 dólares a los migrantes para ingresar a Chile (*CHV Noticias* 2016, 3 de junio). Una “red de tráfico de personas migrantes” fue desbaratada en el año 2016 por el Ministerio Público, en donde la mayoría de los migrantes viajaban desde República Dominicana hacia Chile (Tapia). Este largo viaje implica una organización y cadena de personas –intermediarios– y plataformas de comunicación entre ellos y con los migrantes. Los migrantes recibieron instrucciones por WhatsApp, y se trasladaban en buses, en motos o a pie, ingresando a veces por pasos no habilitados. Se les había prometido que “todo este trayecto sería legal”. Según cifras de la Policía de Investigaciones (PDI), en el primer semestre del 2018 hubo 3.182 denuncias por este tipo de ingresos ilegales; a veces ellos llevaban documentos adulterados (Tapia). Más allá de estos títulos sensacionalistas y discursos que tienden a tomar la perspectiva del Estado, muchas preguntas quedan: ¿cómo logran los intermediarios ganar la confianza de los migrantes, o todo se explica por la desesperación de estos últimos? ¿Cómo se relacionan los intermediarios con la familia y la cultura de los migrantes? ¿Son ellos del mismo país? ¿Cuáles son los métodos y redes de los intermediarios en relación a las comunidades de origen, los empleadores y funcionarios del Estado? ¿Cómo evalúan los migrantes e intermediarios los riesgos de sus viajes?

‘Infraestructura de migración’ es un concepto analítico que nos permite una mirada alternativa y nueva para examinar la migración en América Latina. Por ejemplo: ¿Cómo la nueva ley migratoria en Chile y las nuevas políticas sobre la residencia y permisos para trabajar en el país están produciendo y ampliando de manera activa un mercado para los brokers e intermediarios (estatales y no-estatales)? ¿Cómo se producen nuevas prácticas de movilidad hacia Chile, en el país, y en la región? ¿Cuáles son las consecuencias para las relaciones de confianza y desconfianza entre los migrantes que ya están instalados en el país y sus amigos

y parientes que quedan afuera? En la sección siguiente, se presenta una visión general sobre la infraestructura de migración en algunos países de Asia Pacífico, para contextualizar determinadas trayectorias de migración desde Asia hacia Chile que revelarían la importancia y utilidad del concepto bajo discusión.

3. MIGRACIONES DE ASIA HACIA CHILE

Como se mencionó previamente, la infraestructura de migración en Chile se encuentra en su etapa inicial de desarrollo, con la nueva política migratoria chilena del año 2018 y la nueva ley de migración de este año 2019, la que no había sido renovada desde el año 1975. Con el desplazamiento masivo de los haitianos y los venezolanos, muchos países de América Latina están enfrentando nuevas y urgentes preguntas sobre temas como el control de las fronteras, la regularización de la migración y los derechos humanos. En contraste, la infraestructura de migración en países de Asia ya es evidente, donde los gobiernos de los países de origen y destino promueven específicamente la migración laboral temporaria bajo regulaciones cada vez más sofisticadas (Xiang y Lindquist 125).

En Asia, en general, la infraestructura de migración en los países de destino es fundamental para determinar la seguridad, el comportamiento e incluso los movimientos de los migrantes en manos de sus empleadores, ya que se prohíbe o dificulta la residencia permanente de los migrantes, haciéndose obligatorio el regreso de los migrantes a sus países de origen. En cambio, la infraestructura de migración en los países de origen se enfoca en talleres de capacitación para migrantes o migrantes potenciales: para profesionalizarlos, educarlos sobre sus derechos en el extranjero, los riesgos asociados con su viaje, y también sobre los certificados necesarios para viajar (Xiang y Lindquist; Rodríguez y Schwenken). En estos países de origen como China, Filipinas, Indonesia, Vietnam y Nepal, los intermediarios y agencias de reclutamiento son importantes para mediar no solo entre las fronteras físicas y legales, sino también de idioma y cultura, para acceder y comunicarse con los empleadores en el extranjero y ponerlos en contacto con las personas que quieren migrar para trabajar (Xiang y Lindquist; Rodríguez; Belanger y Wang; Kern y Müller-Böker).

Se puede hablar entonces de una comercialización e institucionalización de la migración laboral, donde los Estados trabajan con agencias de reclutamiento –a veces empresas privadas como en el caso de Indonesia, pero también con empresas estatales como en el caso de Vietnam–. Los países de origen y destino migratorio a menudo trabajan juntos para regularizar los flujos de personas entre sus países –principalmente como mano de obra barata y racializada–. La lógica es que ellos coinciden en sus intereses económicos: los países de destino necesitan

trabajadores que no serán residentes ni ciudadanos, mientras que los países de origen desean las remesas de los migrantes, donde su regreso obligatorio puede asegurar su vinculación con el país de origen y la continuidad de las remesas. Ambos tipos de países justifican su alta intervención en los flujos migratorios con discursos de “protección” y “cuidado”, para “ayudar” a los migrantes a enfrentar los riesgos asociados con migración.

En años recientes, hay cada vez más casos en Chile sobre la trata de personas o tráfico ilícito de migrantes, donde tanto las víctimas como los traficantes son principalmente migrantes latinoamericanos. Sin embargo, existen también varios casos notables que involucran los migrantes y traficantes asiáticos, incluyendo una diversidad de nacionalidades como las personas de China, Indonesia, India, y Bangladesh¹. El objetivo de presentar y analizar brevemente el caso de la migración china y filipina hacia Chile, es hacer evidente las trayectorias migratorias más complejas y cada vez más comunes al nivel mundial y en la región, que no son tan visibles en la investigación académica ni en los discursos públicos sobre migración.

3.1. La infraestructura de migración desde China

En la China actual, la migración, tanto dentro como fuera del país, es un fenómeno de grandes proporciones. Desde los años ochenta, con la liberalización gradual de la economía china, comenzó la migración transnacional, que hoy en día constituye una industria (tanto legal como ilícita) muy comercializada y lucrativa. Existen muchas agencias de reclutamiento y de migración que ayudan a realizar los diversos trámites asociados con la migración: hacer presupuestos, tener los documentos necesarios como pasaportes y visas, obtener contratos, trasladar a las personas, etc. Los intermediarios cobran cada año más dinero por sus servicios, a pesar de que los sueldos de los migrantes chinos no han mejorado mucho (Axelsson et al.; Xiang y Lindquist). Por ejemplo, en 2010 se cobraban unos 8.000 dólares para una visa y pasaje a los Estados Unidos (Xiang y Lindquist), mientras que en 2016 se cobraban hasta 10.000 dólares por los trámites para Chile. En 2010, existieron en China 3.000 empresas asociadas con esta industria, las que tenían licencia del Estado chino para ofrecer sus servicios (Xiang y Lindquist). Es decir, la migración transnacional desde China es una actividad altamente institucionalizada.

1 Ver: “Desarticulan red de tráfico ilícito de migrantes con exautoridades involucradas”, *El Mostrador*, 25 de mayo 2019; “¿Esclavitud en Chile? Indonesias denuncian trata de personas en Punta Arenas”, *El Mostrador*, 17 de abril 2017; “Dueño de local de comida india fue condenado a tres años y un día por trata de personas”, *La Tercera*, 22 de enero 2018; “Interpol enciende ‘alerta morada’ ante tráfico de migrantes desde Bangladesh”, *La Tercera*, 6 de abril 2019.

La regularización y comercialización de la migración ha producido la paradoja de ofrecer más posibilidades de libertad en el sentido de movilidad geográfica, económica y social, pero por otro lado, más restricciones creadas por los sistemas y relaciones de control y deuda con los intermediadores y/o empleadores (Axelsson et al.; Xiang y Lindquist). La mayoría de los migrantes viene de las regiones más pobres y rurales del país, quienes a veces no hablan bien chino-mandarín (pero hablan el idioma local de su provincia) y no tienen una alta educación formal (Chu; Xiang)². Estos factores, entre otros, contribuyen a su predisposición a migrar y a su vulnerabilidad en tales procesos.

Fuera de los casos más peligrosos e ilícitos de migración china, los procesos “legales” o documentados de migración laboral más comunes son tres: El primero acontece a través de las redes familiares, donde un pariente que tiene residencia en otro país puede hacer cartas de invitación u obtener visas de residencia para su pariente que viene de China. Este pariente también puede contratar un intermediario para hacer los trámites necesarios en China. El segundo proceso consiste en pagar a un intermediario en las distintas fases del proceso para obtener visas y un trabajo fuera del país. Esto incluye un depósito antes de comenzar los trámites, un segundo pago para cuando los documentos estén listos, además de una garantía en caso de que el migrante no termine su contrato o falte a sus obligaciones. En este caso, el migrante normalmente ahorra y pide prestado a su familia, vecinos, y amigos, con la esperanza de que pueda pagar sus deudas con el sueldo prometido (Chu; Xiang y Lindquist). El tercer proceso consiste en viajar endeudado con los intermediarios, parientes y/o empleadores, lo cual es una situación menos común y de mayor vulnerabilidad que los otros dos escenarios (Chu). En este caso es el empleador/intermediario quien paga por los costos del pasaje y trámites necesarios, mientras que el migrante-trabajador paga esta deuda a su empleador a través de descuentos de su sueldo. En todos estos escenarios, muchos de los migrantes chinos no hacen los trámites relevantes por sí mismos, ni saben cómo hacerlo. Solo en casos donde hay una historia de migración de larga data como hacia los EE.UU., ellos saben qué tipos de documentos necesitan (Chu). El caso de migraciones a Chile es menos común y, por ende, el conocimiento que tienen sobre los trámites necesarios es mucho menor.

Existe un alto nivel de corrupción dentro de los procesos migratorios, y por eso las redes y capital social de los intermediarios y agencias son centrales y muy

2 En años recientes, la demografía de los migrantes desde China está cambiando, donde hay cada vez más migrantes de las ciudades grandes de China, que son universitarios y trabajan como profesionales en las industrias de minería, educación, y tecnología en Chile.

importantes. Es común que los migrantes encuentren trabajos y oportunidades de migrar fuera del país a través de sus redes sociales y redes familiares, para trabajar para un conocido de la familia o un pariente. Esta opción es muy atractiva para los migrantes por un tema de confianza. Los empleadores migrantes chinos también prefieren contratar trabajadores de China porque tienen más confianza en ellos en comparación con extranjeros. Sin embargo, la institucionalización de los procesos migratorios desde China podría generar en ciertos casos, una dependencia y vulnerabilidad de los trabajadores con respecto a su intermediario o empleador, por el hecho de que ellos no conocen el procedimiento para obtener sus documentos de migración. Su consentimiento previo para migrar o trabajar depende mucho de la confianza en que el empleador o intermediario obtenga los documentos necesarios, cumpla sus promesas y los proteja de los riesgos involucrados en el proceso de migración. Estos aspectos de la infraestructura de migración desde China nos ayudan a comprender algunos casos de la trata de ciudadanos chinos en Chile, donde los trabajadores no contaron con sus documentos al día, vivían en malas condiciones y sus pasaportes eran retenidos por el empleador³. En estos escenarios, los migrantes trabajadores a menudo tienen mucho menos poder para negociar o reclamar sobre sus condiciones de residencia o trabajo debido a la alta deuda asociada con sus viajes a Chile.

Observando los diversos tipos de procesos migratorios desde China y el sudeste asiático, muchos académicos han argumentado que hay una línea difusa entre prácticas migratorias “legales” e “ilegales”, especialmente si consideramos que muchas veces su “legalidad” se construye a través de documentos que se pueden obtener de modo poco transparente. Algunos aspectos de esta infraestructura de migración entre China y Chile son evidentes cuando en el año 2019 se desbarató una gran red de tráfico ilícito de migrantes (*La Cuarta*, “Así funcionaba la red de tráfico de migrantes más grande de la historia”, 25 de mayo 2019). La organización operaba desde 2016, y por ella ingresaron al país 381 ciudadanos chinos a los cuales se les cobraba US\$5.000 por traerlos. Entre las personas detenidas por tráfico y cohecho hay exautoridades y funcionarios públicos: un exgobernador de la provincia de Choapa, un exalcalde de Los Andes, un exfiscal y militante de la Democracia Cristiana, y un funcionario del Ministerio de Relaciones Exteriores. Según PDI, la organización funcionó así:

3 “Cierran restaurant chino por insólitas deficiencias sanitarias,” *Emol* 20 de julio 2012; “Descubren caso de ‘semiesclavitud’ en restaurante de Antofagasta,” *Cooperativa*, 5 de mayo 2016

Los ciudadanos chinos eran contactados por los integrantes de la organización. Luego se coordinaban con los contactos que estas personas tenían en Chile para facilitar cartas de invitación “ideológicamente falsas”, para que se tramitarán las visas y entraran a Chile en forma legal”, reveló la PDI. El argumento para facilitar las cartas es que los ciudadanos chinos venían a nuestro país a hacer negocios, pero en la realidad nunca fue así. Algunos de ellos fueron contratados por sus compatriotas empresarios avecindados en Chile. Pero no todos tenían la intención de quedarse en nuestro territorio, pues 178 de ellos fueron llevados por tierra a Antofagasta “donde sus visas fueron tramitadas en el Consulado argentino”, señaló el prefecto. (*La Cuarta*, 25 de mayo 2019)

En este ejemplo, podríamos ver que los intermediarios incluyen a los funcionarios del Estado –en el país de origen y destino– e intermediarios no-estatales (ciudadanos chinos que residen en Chile), quienes median entre los migrantes y los empleadores o empresas. La “legalidad” o “ilegalidad” de sus viajes y entradas en Chile es construida últimamente solo por la autoridad del Estado –es algo “ideológico”, porque ellos contaron con todos los documentos necesarios. Recordando que la infraestructura de migración se define como las “tecnologías, instituciones y actores sistemáticamente vinculados que facilitan y condicionan movilidad,” podemos observar también la importancia de las tecnologías de transferencia de dinero, en donde la PDI detectó un total de envío de remesas por US\$ 1.129.002 de China a Chile. La PDI logró detectar estos flujos con la ayuda de las empresas de giros internacionales de dinero, Afex, Correos de Chile, Chilexpress y CIS Latam, además la interceptación de teléfonos (*La Tercera*, “Tráfico de personas: PDI detecta envío de dinero desde China a Chile por más de US\$ 1 millón”, 5 junio 2019).

En vez de analizar este caso simplemente como una situación donde los migrantes entraron “ilegalmente” o son “víctimas” de la trata de personas, el enfoque en la infraestructura de migración nos ofrece una mirada distinta. Las cinco dimensiones de infraestructura hicieron posible los traslados y movimientos de los 381 ciudadanos chinos: lo comercial, lo regulatorio, lo tecnológico, lo humanitario, y lo social. Estas migraciones son un resultado de la interacción dinámica de estas múltiples dimensiones: la interacción entre las agencias de los migrantes, de los empleadores y de los intermediarios estatales y no-estatales en un contexto regulatorio. Estos movimientos fueron posibles y detectados con el uso de ciertos instrumentos tecnológicos y redes sociales y comerciales transnacionales. Desde esta mirada, sería posible anticipar que las nuevas regulaciones y restricciones para

obtener visas de trabajo y residencia en Chile, en vez de “ordenar” la migración y “proteger” a los migrantes, producirían (o bien expandirían) la demanda por los intermediarios y/o personas que puedan ayudar a navegar la burocracia para obtener ciertos papeles que permitan ingresar el país, sea “legalmente” o “ilegalmente.” En otras palabras, más burocracia en la regulación de migración produciría un aumento en las condiciones de vulnerabilidad para los migrantes.

3.2. La infraestructura de migración desde las Filipinas

Hoy, más de 10 millones de filipinos –alrededor de 10% de la población nacional– viven y trabajan en el extranjero. Por eso se creó un ministerio que se encarga de la regulación de migración laboral, Philippine Overseas Employment Administration (POEA). La POEA revisa papeles para autorizar los viajes y regular las salidas de los migrantes laborales, bajo el objetivo de la protección de los migrantes contra el engaño y la trata de personas. Como en el caso de China, la migración desde las Filipinas es altamente institucionalizada y comercializada, donde existen muchas agencias de reclutamiento, tanto dentro como fuera del país, para coordinar y manejar estos flujos. En Chile, existen por lo menos dos agencias que traen migrantes filipinas para trabajar como empleadas domésticas, Proyecto Nanas y Nana Filipina. Según un reportaje de *La Tercera* (“La llegada de las nanas filipinas”, 11 de Julio 2015), para los empleadores, el traer una nana filipina a Chile cuesta dos millones y medio de pesos chilenos. Este monto incluye los pasajes, los trámites y la comisión que cobra la agencia. Ellen Enorio, una filipina que dirige la agencia Nana Filipina desde el año 2013, describe lo siguiente al diario *La Tercera*:

La red de contactos que Ellen posee en su país la ayuda a elaborar una base de datos con mujeres que quieren venirse a trabajar a Chile... Cuando hay un potencial empleador se realiza una reunión en la que la dueña de la agencia evalúa lo que requiere, y tras eso se organiza con entrevista vía Sykpe para que los interesados se conozcan y resuelvan sus dudas. Si hay acuerdo, la oficina de Ellen redacta un contrato en inglés y español, que es firmado en Chile y enviado a Filipinas previos trámites en las diferentes entidades públicas.

Pero estos intermediarios comerciales se encargan además de conectar los migrantes con los empleadores. Carol Luco, quien dirige Proyecto Nanas, dice que también prepara a las migrantes filipinas para su trabajo. Según el mismo reportaje, ella:

Las recoge personalmente en el aeropuerto y las lleva a su propia casa –ella también tiene una nana filipina–, donde les cuenta algo de las costumbres chilenas, les da ciertos tips y las prepara para el trabajo. Los empleadores deben ir personalmente a buscarlas a su oficina, donde se realiza una especie de ceremonia, que Carol describe como “muy emotiva”.

Enfocarnos en el rol de los intermediarios nos revela que la oferta y demanda para la mano de obra migrante es a menudo producida y promovida por ellos. Con respecto a las filipinas en Chile, los intermediarios comerciales “venden” la imagen de las trabajadoras filipinas, en contraste con otras que vienen de América Latina, como personas culturalmente “buenas” para el trabajo de cuidado, reconocidas por “su actitud de servicio, por ser trabajadoras, disciplinadas, reconocen a la autoridad y tienen buena capacidad de adaptación” (Luco, en Vera et al. 2018: 26). De una manera parecida, el sitio web de Nana Filipina (nanafilipina.cl) describe las nanas filipinas como personas que “jamás le robarán nada”, “son muy cálidas y cariñosas”, además “no son quejumbrosas” y “obedecen las instrucciones de sus empleadores”. Los intermediarios entonces no solo median la oferta y demanda para la mano de obra migrante, sino que también las relaciones, ideas, y subjetividades asociadas con el género, raza/etnicidad, nacionalidad, clase y cultura, entre otros.

Sin embargo, aunque las primeras filipinas que llegaron a Chile como trabajadoras domésticas contaron con la ayuda de intermediarios comerciales y agencias, con el tiempo ellas también se convirtieron en un tipo de intermediario. Según la investigación que hizo Jason Carranceja, existen tres modalidades de migraciones típicas o “ideales” de las filipinas a Chile: (1) a través de una agencia comercial (donde algunas migrantes pagaron a Proyecto Nanas para llegar a trabajar en Chile), (2) para reunificación familiar, o (3) a través de las redes sociales y familiares. Él argumenta que hay mucha vinculación dinámica y conflictos entre las redes sociales y las agencias comerciales. Un migrante puede tomar contacto con una agencia a través de sus amigos. Alguien que llegó a Chile a través de un intermediario puede conectar los empleadores en Chile con sus amistades o parientes afuera, evitando el pago cobrado por las agencias. Con esta evolución de la infraestructura de migración, en donde los migrantes también pueden hacer el trabajo de intermediarios, los intermediarios comerciales deben buscar nuevos mercados o fuentes de ingreso. Dos empresas, Proyecto Nana y Santiago Nana, por ejemplo, comenzaron a traer y ofrecer las empleadas de Nepal.

Debido a la masiva población y demanda por la mano de obra de los migrantes filipinos a nivel mundial, la infraestructura de migración para ellos también opera entre dos o más países, en donde la mayoría de las filipinas en Chile

llegaron desde otros lugares como Singapur. Según POEA, las agencias que operan en un tercer país son ilegales –donde las filipinas encontraron trabajos en Chile mientras estaban trabajando en Singapur (Carranceja). En este escenario, estos viajes y trabajos normalmente no cuentan con la autorización del gobierno filipino, probablemente porque las agencias no están operando en el país de origen ni en el país de destino. Pero hay indicaciones de que esta práctica es cada vez más común. En plataformas virtuales como Facebook⁴, algunos intermediarios comerciales en Chile están ofreciendo a las migrantes filipinas residentes en el país, trabajos domésticos en los Estados Unidos. Estos flujos migratorios entre países de destino son pocos visibles y difíciles de controlar desde el punto de vista del Estado. La perspectiva de la infraestructura de migración y comparación o intersección entre ellos en distintos contextos los pueden hacer más visibles y nos ayuda a entender la complejidad creciente de la migración internacional y regional.

4. CONCLUSIÓN

‘Infraestructura de migración’ como concepto “no solo explica migración como un producto de múltiples factores más amplios en juego, sino también nos puede ayudar a entender procesos sociales tomando la migración como una mirada analítica” (Xiang and Lindquist 144). Nos ayuda, por ejemplo, a analizar la producción de ciertas subjetividades o discursos y estereotipos –sobre migrantes, intermediarios, o funcionarios del Estado– que incentivan o promuevan las movilidades de algunas personas y dificultan las de otras.

Se puede aplicar este concepto para examinar la migración de los haitianos en Chile. En el reportaje titulado “La trampa de contratos falsos a inmigrantes” (24 Horas 2017, 22 de marzo), se da cuenta que, al menos en el año 2017 y antes, era común que los haitianos llegaran con contratos hechos por sus coterráneos en Chile, y que algunos de estos fueran falsos. Sin embargo, estos migrantes lograron entrar y quedarse en Chile a través de procesos de regularización. Según el documental, los migrantes conocieron sus intermediarios en Chile a través de amigos, vecinos, o personas dentro de su red de confianza. En otra noticia, “El negocio detrás de la masiva llegada de haitianos a Chile” (CHV Noticias 2016, 22 de agosto), había un sacerdote –una persona con autoridad y que fácilmente

4 Se destaca también el rol del internet y acceso a la tecnología en facilitar las migraciones de los filipinos a Chile, donde Facebook y Whatsapp sirven como plataformas importantes de comunicación e información no solo sobre la migración a y puestos de trabajo en Chile, sino también para la comunicación entre los migrantes en Chile con la familia en Filipinas u otros países para hacer los trámites necesarios para traerla a Chile.

ganaba la confianza de los creyentes— quien cobraba a los migrantes de Haití con el fin de recibir una carta de invitación para entrar a Chile (ver también *Cooperativa* 2016, 20 de noviembre). En el año 2018, la PDI investigó una red de personas por el delito de tráfico ilícito de inmigrantes —los imputados tenían agencias de viajes y cobraban entre 1.000 y 1.500 dólares por sus servicios—. Además, se investigaba la aerolínea Latin American Wings (LAW) por su involucramiento en el traslado de migrantes. Sin embargo, se debe destacar que la PDI reconoce también que los inmigrantes “acceden de propia voluntad” (*Emol* 2018, 17 de abril).

El gobierno de Chile respondió a este fenómeno con más regulación y restricción de la movilidad haitiana, usando el discurso estereotípico que contrasta los intermediarios como la gente “mala” y a los migrantes como las víctimas vulnerables, quienes “muchas veces son abusados y explotados por verdaderas mafias de trata de personas” (*BBC Mundo* 2018, 11 de abril). El gobierno anunció en abril del año 2018, con muy poca anticipación, que los ciudadanos de Haití deberían optar a una visa especial si deseaban trabajar o buscar ayuda humanitaria en Chile, mientras que una visa de turista duraría 30 días y se debería tramitar en el consulado chileno en Haití. En contraste, los ciudadanos de Venezuela —quienes en general cuentan con un nivel de educación más alto y trabajan en ocupaciones profesionales que necesita Chile como los médicos— podrían tramitar una visa especial de “responsabilidad democrática” que se puede extender hasta un año o dos (*BBC Mundo* 2018, 11 de abril). Inmigrantes, expertos, y académicos han denunciado las dos visas como una forma de discriminación que evidentemente prioriza la entrada de algunas personas mientras dificulta la de otras. En esta breve descripción del caso de los haitianos en Chile, podemos ver que hay muchos actores e infraestructura que facilita e influye en la movilidad migratoria: los intermediarios, la familia o personas conocidas, los funcionarios, la política y leyes migratorias, las tecnologías de comunicación, los medios de transporte, entre otros.

Deberíamos reflexionar sobre cómo nuestras propias presunciones y prejuicios sobre los brokers e intermediarios —los denominados “traficantes— podrían influenciar nuestra posicionalidad en relación con los esfuerzos del Estado de monopolizar los medios legítimos de movilidad (Alpes; Baird and van Liempt). Existe una tensión inherente entre el “cuidado” y “control” en los discursos políticos que justifican el control de las fronteras o movimientos de las personas bajo la necesidad de “proteger” a los migrantes (Johnson y Lindquist). Estos discursos, políticas y dilemas sobre la migración y las fronteras son relativamente nuevos en muchos países de América Latina, pero en cambio, han existido desde los años ochenta en las discusiones de tales mecanismos en Asia. Con el aumento de los flujos migratorios entre Asia y América Latina en un orden mundial político

cambiante, sería productivo utilizar una mirada comparativa con lugares como Asia, con el fin de anticipar algunos patrones y desafíos que vienen para el futuro en la región. Un enfoque en la infraestructura de migración nos puede ayudar entender la movilidad y desigualdades que experimentan los migrantes entre países y regiones del mundo.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Alpes, Maybritt Jill. “Why aspiring migrants trust migration brokers: the moral economy of departure in Anglophone Cameroon”. *Africa*, vol. 87, n° 2, 2017a, pp. 304-321. <https://doi.org/10.1017/s0001972016000978>
- . “Papers That Work: Migration Brokers, State/Market Boundaries, and the Place of Law”. *PoLAR: Political and Legal Anthropology Review*, vol. 40, n° 2, 2017b, pp. 262-277. <https://doi.org/10.1111/plar.12219>
- Aptekar, Sofya. “Doctors as migration brokers in the mandatory medical screenings of immigrants to the United States”. *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 2018, pp. 1-21. <https://doi.org/10.1080/1369183x.2018.1494545>
- Axelsson, Linn, et al. *Chinese restaurant workers in Sweden: policies, patterns and social consequences*. International Organisation of Migration, 2013.
- Baird, Theodore, and Ilse van Liempt. “Scrutinising the double disadvantage: knowledge production in the messy field of migrant smuggling”. *Journal of Ethnic and Migration Studies*, vol. 42, n° 3, 2016, pp. 400-417. <https://doi.org/10.1080/1369183x.2015.1103172>
- Bélanger, Danièle, and Hong-zen Wang. “Becoming a migrant: Vietnamese emigration to East Asia”. *Pacific Affairs* vol. 86, n° 1, 2013, pp. 31-50. <https://doi.org/10.5509/2013861031>
- Brumat, Leiza, et al. “Gobernanza migratoria en América del Sur: ¿hacia una nueva oleada restrictiva?”. *Anuario de Política Internacional y Política Exterior 2017- 2018: “One Belt, one road” Alcances y repercusiones de la propuesta China en un entorno de proteccionismos y retracción de Occidente*, editores Lincoln Bizzozero Revelez y Wilson Fernández Luzuriaga, Ediciones Cruz del Sur, (2018, pp. 205-211. <https://doi.org/10.12957/rmi.2014.13917>
- Carranceja, J.C.O. *The Migration Infrastructure Behind New Migration Flows: Pioneer Migration of Filipino Domestic Workers to Chile*. Yale-NUS College Capstone Final Report for BA (Honours) in Global Affairs, 2018.
- Chan, Carol. *In sickness and in wealth: Migration, gendered morality, and Central Java*. Indiana University Press, 2018. <https://doi.org/10.2307/j.ctv5nph3m>

- Chu, Julie Y. *Cosmologies of credit: Transnational mobility and the politics of destination in China*. Duke University Press, 2010.
- De Genova, Nicholas. "The legal production of Mexican/migrant "illegality"". *Latino studies*, vol. 2, n° 2, 2004, pp. 160-185. <https://doi.org/10.1057/palgrave.lst.8600085>
- Elizalde, Antonio, et al. "Migraciones sur-sur: paradojas globales y promesas locales". *Polis. Revista Latinoamericana*, vol. 35, 2013. <https://doi.org/10.4067/s0718-65682013000200001>
- Faist, Thomas. "Brokerage in cross-border mobility: social mechanisms and the (re) production of social inequalities". *Social Inclusion*, vol. 2, n° 4, 2014, pp 38-52. <https://doi.org/10.17645/si.v2i4.29>
- García, Lila. "Migraciones, Estado y una política del derecho humano a migrar: ¿hacia una nueva era en América Latina?". *Colombia Internacional*, vol. 88, 2016, pp.: 107-133. <https://doi.org/10.7440/colombiaint88.2016.05>
- Geddes A. y M. Vera Espinoza. "Framing Understandings of International Migration: How Governance Actors Make Sense of Migration in Europe and South America". *Shaping Migration between Europe and Latin America. New Approaches and Challenges*, editora Margheritis, A, ILAS publications, 2018, pp. 27-50. <https://doi.org/10.4324/9781315693897>
- Kern, Alice, y Ulrike Müller-Böker. "The middle space of migration: A case study on brokerage and recruitment agencies in Nepal". *Geoforum*, vol. 65, 2015, pp. 158-169. <https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2015.07.024>
- Lan, Shanshan. "State-mediated Brokerage System in China's Self-funded Study Abroad Market". *International Migration*, vol. 57, n° 3, 2019, pp. 266-279. <https://doi.org/10.1111/imig.12515>
- Johnson, Mark y Johan Lindquist. "Care and Control in Asian Migrations". *Ethnos*, 2019, pp. 1-13.
- Lindquist, Johan. "The elementary school teacher, the thug and his grandmother: informal brokers and transnational migration from Indonesia". *Pacific Affairs*, vol. 85, n° 1, 2012, pp. 69-89. <https://doi.org/10.5509/201285169>
- Lindquist, Johan, et al. "Opening the black box of migration: Brokers, the organization of transnational mobility and the changing political economy in Asia". *Pacific Affairs*, vol. 85, n° 1, 2012, pp. 7-19. <https://doi.org/10.5509/20128517>
- Lindquist, Johan, and Biao Xiang. "The infrastructural turn in Asian migration". *Routledge Handbook of Asian Migrations*. Routledge, 2018, pp. 152-161. <https://doi.org/10.4324/9781315660493-11>

- McKeown, Adam. "How the box became black: Brokers and the creation of the free migrant". *Pacific Affairs*, vol. 85, n° 1, 2012, pp. 21-45. <https://doi.org/10.5509/201285121>
- Rodriguez, Robyn Magalit. *Migrants for export: How the Philippine state brokers labor to the world*. U of Minnesota Press, 2010. <https://doi.org/10.15173/glj.v1i3.1083>
- Rodriguez, Robyn M., y Helen Schwenken. "Becoming a migrant at home: subjectivation processes in migrant-sending countries prior to departure". *Population, Space and Place*, vol. 19, n° 4, 2013, pp. 375-388. <https://doi.org/10.1002/psp.1779>
- Tapia Soto, Rodrigo. "'Operación Desierto': El viaje clandestino a Chile de un madre y su hijo desde República Dominicana". *Ciper Chile*, 27 de noviembre de 2019, <https://ciperchile.cl/2019/02/27/operacion-desierto-el-viaje-clandestino-a-chile-de-una-madre-y-su-hijo-desde-republica-dominicana/>
- Vera, Antonieta, et al. "Demandas de autenticidad: deseo, ambivalencia y racismo en el Chile multicultural". *Convergencia*, vol. 25, n° 76, 2018, pp. 13-36. <https://doi.org/10.29101/crcs.v25i76.4500>
- Wimmer, Andreas, and Nina Glick Schiller. "Methodological nationalism and beyond: nation-state building, migration and the social sciences". *Global networks*, vol. 2, n° 4, 2002, pp. 301-334. <https://doi.org/10.1111/1471-0374.00043>
- Xiang, Biao. "Emigration from China: A sending country perspective". *International Migration*, vol. 41, n° 3, 2003, pp. 21-48. <https://doi.org/10.1111/1468-2435.00240>
- Xiang, Biao, y Johan Lindquist. "Migration infrastructure". *International Migration Review*, vol. 48, 2014, pp. S122-S148.