



BENEMÉRITA UNIVERSIDAD
AUTÓNOMA DE PUEBLA

FACULTAD DE ECONOMÍA
SECRETARÍA DE INVESTIGACIÓN Y ESTUDIOS DE
POSGRADO

DISPUTA GEOESTRATÉGICA EN DARIÉN: AUTONOMÍA DE LOS
TRÁNSITOS MIGRATORIOS ANTE SU INSTRUMENTALIZACIÓN EN EL
SISTEMA MUNDO CONTEMPORÁNEO

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL GRADO DE
MAESTRA EN DESARROLLO ECONÓMICO Y
COOPERACIÓN INTERNACIONAL

PRESENTA:

JESICA CARRILLO GONZALEZ

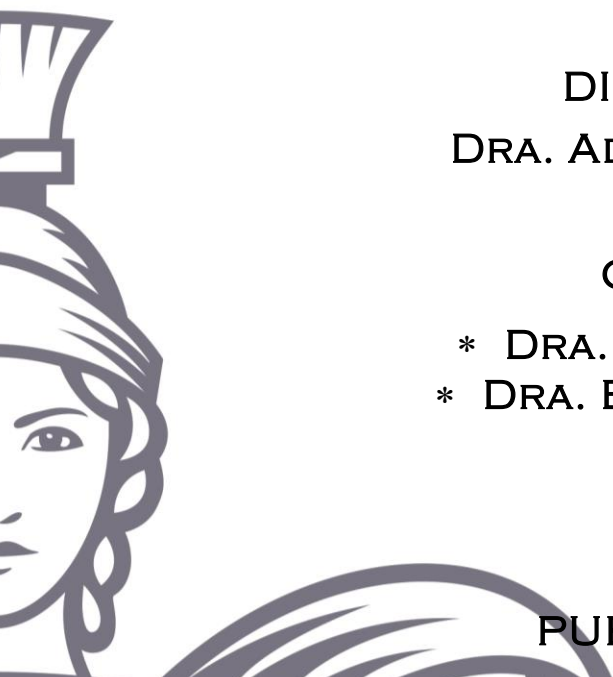
DIRECTORA DE TESIS:

DRA. ADA CELSA CABRERA GARCÍA

COMITÉ TUTORIAL:

- * DRA. BEATRIZ MARTINEZ CARREÑO
- * DRA. BLANCA LAURA CORDERO DÍAZ

PUEBLA, PUE. JUNIO 2023



BUAP

Facultad de
Economía

DEDICATORIAS

Quiero dedicar este trabajo a mi mamá, Olga, mi papá, Elías y mi esposo, Mauricio, quienes durante este tiempo atestiguaron la pasión y los retos que supuso para mí llevar este trabajo a término, y los enfrentaron junto a mí, apoyándome y motivándome. A mis perritas Jazz, Sol y Blue por su amor incondicional.

A Isabella Canela de la Gata Negra en Sapzurro, por ser mi guía y ayuda durante esos días de aventura por el cabo, y por su apertura para compartirme las historias del camino migrante. A Ángela y Sofía Escobar de La Mariápolis en Necoclí, por recibirme y llenarme de buena energía. A Juan Camilo Ritoré de Pedazos de Nuestra Historia por brindarme una perspectiva local y respetuosa de la historia del Golfo de Urabá.

A Maribel, Alexander, Lorena y Benjamín en Darién, por recibirme e incluirme en su equipo de trabajo y sus actividades en Darién como si nos conociéramos de toda una vida. A Olga por compartirme su techo en Darién y los frutos de las cosechas en su jardín, por hacerme sentir en familia.

A Víktor, Osei, Malemba, Chadai, President y Uwa, por confiarme sus relatos y los deseos que los motivaron a continuar la ruta, por romper el prejuicio del tránsito migratorio victimizante y resistir.

Esta dedicatoria la plasmo como reflejo de la profunda admiración y respeto que siento por las personas que están en campo como comunidades locales, trabajadoras y trabajadores de organismos internacionales y gubernamentales, quienes atienden, a veces más allá de sus posibilidades, a las personas migrantes que transitan por Darién.

Es esencial aclarar que la crítica que se desarrolla a lo largo de este trabajo de investigación está dirigida a los poderes globales y a quienes financian y encabezan las instituciones que se han convertido en medio para los mismos. El abordaje crítico que se realiza en este documento no debe reducirse a que las condiciones aquí revisadas son buenas o malas, sino que están presentes en un contexto particular con muchos matices, y por lo tanto pueden y deben cuestionarse.

AGRADECIMIENTOS

A la Dra. Ada Cabrera, mi Directora de tesis, por su tiempo, paciencia y confianza en mí para estructurar este trabajo y trasladar las ideas sobre Darién a espacios donde se comparte críticamente el conocimiento. Además, por integrarme en grupos de investigación que enriquecen las ideas y la discusión sobre las migraciones.

A la Dra. Blanca Cordero y a la Dra. Beatriz Martínez por el tiempo e ideas que dedicaron y compartieron para este trabajo. Sus aportes fueron esenciales para poder estructurar el enfoque crítico y reflexivo de esta investigación.

A la Defensoría del Pueblo de Panamá por abrirme las puertas y la regional Darién por brindarme seguridad y llenarme de calidad humana todos los días que pude compartir junto a ellas y ellos en Darién.

A la Maestría en Desarrollo Económico y Cooperación Internacional de la BUAP y su cuerpo docente por brindarme las herramientas y habilidades necesarias para cuestionar y proponer soluciones. Sus enseñanzas y orientaciones fueron cruciales para la realización de este trabajo.

Quiero agradecer al Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT) por la beca otorgada para estudiar la Maestría en Desarrollo Económico y Cooperación Internacional de la BUAP. Gracias a su apoyo financiero, pude continuar con mis estudios de posgrado y contar con los recursos necesarios para llevar a cabo esta investigación.

Asimismo, deseo expresar mi agradecimiento a la Vicerrectoría de Estudios de Posgrados de la BUAP por su respaldo y por brindar recursos para el fomento de la investigación.

Finalmente, quiero agradecer a Darién y a su gente porque fue mi casa durante dos meses que me llenaron de enseñanzas, es un lugar tranquilo y de sensaciones hermosas si no se lleva la carga del tránsito migratorio.

RESUMEN

Los tránsitos migratorios por Darién y el reconocimiento de su posición geoestratégica pueden ser rastreados desde antes del Siglo XV, y analizados de forma crítica e histórica hasta nuestros tiempos. De un lado, en medio de la crisis y el caos del sistema mundo contemporáneo, la disputa por la hegemonía global entre Estados Unidos y China inserta a Darién y a sus tránsitos migratorios en las dinámicas globales para el control del gran capital, entendidos desde la aproximación de Giovanni Arrighi a la teoría del sistema mundo. De otro lado los tránsitos migratorios en Darién, en particular las migraciones africanas contemporáneas analizadas a partir de la noción de la autonomía de las migraciones de Sandro Mezzadra, se presentan como autónomas y reconfiguradoras de un territorio que se niega a ser conquistado y que, en lugar de evidenciar los discursos victimizantes que explota la Cooperación Internacional, da cuenta de su resistencia a ser reducido como actor pasivo en la dinámica global.

Palabras clave: Migraciones en tránsito, Disputa, Territorio, Política Migratoria, Teoría del Sistema Mundo, Autonomía de las migraciones, Cooperación Internacional.

ABSTRACT

The migratory transits through Darien gap and the recognition of its geostrategic position can be traced back to before the 15th century and critically analyzed from a historical perspective up to the present day. On one hand, amidst the crisis and chaos of the contemporary world system, the struggle for global hegemony between the United States and China inserts Darien and its migratory transits into global dynamics for large capital control, understood from Giovanni Arrighi's approach to world system theory. On the other hand, migratory transits in Darien, particularly contemporary African migrations analyzed through Sandro Mezzadra's notion of the autonomy of migration, present themselves as autonomous and reconfiguring a territory that refuses to be conquered. Instead of showing the victimizing discourses exploited by International Cooperation, it demonstrates its resistance to being reduced as a passive actor in global dynamics.

Keywords: Transit migrations, Dispute, Territory, Migration Policy, World System Theory, Autonomy of Migration, International Cooperation.

ÍNDICE GENERAL

RESUMEN	IV
ABSTRACT.....	IV
INTRODUCCIÓN	4
METODOLOGÍA Y OBJETIVOS	9
CAPÍTULO I.....	11
INSERCIÓN GEOPOLÍTICA DE DARIÉN EN LA CRISIS DEL SISTEMA MUNDO CONTEMPORÁNEO	11
1.1. Geopolítica de la subordinación en Darién: Regímenes de control y transformación de las dinámicas migratorias.....	12
1.2. La tensión histórica por Darién en la crisis y caos sistémico de la economía mundial contemporánea:	16
1.3. Disputa por Darién y respuesta contrahegemónica dentro de la actual crisis y caos sistémico del sistema mundo contemporáneo.	26
1.4. Retroalimentaciones del Capítulo I.....	33
CAPÍTULO II	35
DISPUTA POR DARIÉN Y TRÁNSITOS MIGRATORIOS IRREGULARIZADOS: EL TERRITORIO Y LA ESTRATEGIA DE COOPERACIÓN INTERNACIONAL	31
2.1. Visibilización tardía de los tránsitos migratorios irregularizados por el tapón de Darién	36
2.2. Ubicación geoestratégica de Darién: más allá de la barrera natural fronteriza.	46
2.3. Darién como sujeto social de transformación y disputa.	52
2.3.1. Rutas por el Caribe:	54
2.3.2. Rutas por el Pacífico:.....	62
2.4. Retroalimentaciones del Capítulo II:	71
CAPÍTULO III.....	73
VIVIENDO LA DISPUTA POR DARIÉN: PERSPECTIVA DESDE LAS MIGRACIONES AFRICANAS CONTEMPORÁNEAS EN TRÁNSITO IRREGULARIZADO POR EL ISTMO.....	73
3.1. Entendiendo el rol de las migraciones internacionales en los intentos históricos por conquistar Darién.	74
3.2. La disputa en Darién entendida a partir de los tránsitos migratorios irregularizados: El caso de las migraciones africanas contemporáneas.	81

3.2.1 Víktor Matabare Batumike (República Democrática del Congo), ERM San Vicente 17 enero 2022. Ruta Bajo Chiquito.	84
3.2.2 Osei Yaw (Ghana), ERM San Vicente 08 febrero 20. Ruta Canaán:	86
3.2.3 Malemba Nzinga Matondo (Angola), ERM San Vicente 10 febrero 2022. Ruta Canaán:	88
3.2.4 Chadai Gaturido (República Democrática del Congo), ERM San Vicente 08 febrero 2022. Ruta Canaán:	90
3.2.5 NgwokorPresident Peter (Nigeria), ERM San Vicente 16 febrero 2022. Ruta Canaán:	92
3.2.6 Uwa Okechukwu (Nigeria), ERM San Vicente 16 febrero 2022. Ruta Canaán:	94
3.3 Reconfiguración de Darién: De frontera en crisis migratoria a sujeto social en disputa y resistencia.	99
3.4. Retroalimentaciones del Capítulo III	103
REFLEXIONES FINALES Y RECOMENDACIONES	106
SIGLAS Y ABREVIATURAS	109
BIBLIOGRAFÍA	110

ÍNDICE SECUNDARIO DE MAPAS

Mapa 2.1: Sujetos sociales con participación directa en materia de tránsitos irregularizados en Darién	36
Mapa 2.2: Ubicación geográfica de Darién	47
Mapa 2.3: Puntos de partida en Colombia.	49
Mapa 2.4: Puntos de llegada en Panamá.	51
Mapa 2.5: Ruta Necoclí – Carreto – Canaán.	56
Mapa 2.6: Ruta Acandí – Anachucuna – Bajo Chiquito.	59
Mapa 2.7: Ruta Capurganá – Armila – Canaán.	61
Mapa 2.8: Ruta Pacífico.	63
Mapa 3.1: Carta marítima del Reyno de Tierra Firme ú Castilla del Oro: Comprehende el Istmo y Provincia de Panamá, las Provincias de Veragua, Darien y Biruquete (SIC) por Juan López (1765-1830)	74
Mapa 3.2: Carta marítima del Reyno de Tierra Firme ú Castilla del Oro: Comprehende el Istmo y Provincia de Panamá, las Provincias de Veragua, Darien y Biruquete (SIC) por Juan López (1765-1830) y contraste con mapa actual de Darién.	75
Mapa 3.3: Ruta de Víktor des Rep. Dem. Del Congo	85
Mapa 3.4: Ruta de Osei desde Ghana	87
Mapa 3.5: Ruta de Malemba desde Angola	89
Mapa 3.6: Ruta de Chadai desde República Democrática del Congo	91
Mapa 3.7: Ruta de President desde Nigeria	93
Mapa 3.8: Ruta de Uwa desde Nigeria.	95

ÍNDICE SECUNDARIO DE FOTOS

Foto 1.1: Puente de Yaviza, Provincia de Darién, Panamá. Último punto de la vía panamericana en la ruta terrestre Panamá – Colombia.	22
Foto 2.1: Sapzurro	38
Foto 2.2: Cruz Roja colombiana Necoclí	39
Foto 2.3: SENAFRONT en Canaán. Tomada en enero 2022	41
Foto 2.5: Bajo Chiquito 2022	45
Foto 2.4: Bajo Chiquito 2021	45
Foto 2.6: Lancha Caribe S.A.S Capurganá 2022.....	52
Foto 2.7: Puerto de Necoclí (Caribe S.A.S) 2021	53
Foto 2.8: Sendero Sapzurro – Cabo tiburón 2021	54
Foto 2.9: Piragua con personas migrantes, río Chucunaque 2022	55
Foto 2.10: Puesto de salud, Bajo Chiquito 2022	56
Foto 2.11: Proyecto NRC,.....	57
Bajo Chiquito 2022	57
Foto 2.12: Duchas	57
Bajo Chiquito 2022	57
Foto 2.13: Puerto Quimba 2022.....	64
Foto 2.14: Cabañas donadas por ACNUR.....	66
Foto 2.16: Duchas ERM Lajas Blancas	70
Foto 2.15: Cuarto de residuos ERM San Vicente	70
Foto 2.20: Llegada de personas migrantes a ERM San Vicente febrero 2022	70
Foto 2.19: ERM San Vicente febrero 2022.....	70
Foto 2.18: Planta potabilizadora de agua financiada por UNICEF	70
Foto 2.17: Piragua a Canaán (río membrillo)	70
Foto 3.1: Expedición Santa María de la Antigua del Darién	76

ÍNDICE SECUNDARIO DE IMÁGENES

Imagen 1.1: Carretera panamericana.	21
Imagen 1.2: Propuesta de líneas de ferrocarril de alta velocidad para Norteamérica.	24
Imagen 1.3: Ruta en la Cuenca del Caribe	30

INTRODUCCIÓN

Darién se presentó ante mí como un territorio fascinante, lleno de matices y dilemas de los que apenas encontraba información en internet. Desde hace muchos años venía leyendo sobre las migraciones por esa zona, particularmente llamaban mi atención las que se movilizaban por el litoral pacífico colombiano, tengo memorias borrosas de algún artículo que leí en una oportunidad sobre tránsitos migratorios por Bahía Solano, en el pacífico chocoano de Colombia, pero que después de mucha búsqueda ya no pude encontrar.

En la búsqueda de información para los primeros pasos de esta trabajo, me encontré con noticias y documentales que coincidían en ver a Darién como “el infierno de la migración”, una frontera crítica para miles de migrantes que se aventuran a condiciones sinuosas y se orillan a sí mismas y a sí mismos, así como a sus familias a situaciones límite para reasentarse en otros espacios que dese el imaginario colectivo se han construido como prósperos e incluso como más seguros.

Me involucré en todo lo que mencionase a Darién, charlas, artículos e incluso grupos de WhatsApp que ofrecían servicio de lancha y guía para superar el tapón. Las historias eran desgarradoras, había incluso una sobreexplotación del morbo, encontrar redacciones respetuosas con las experiencias migratorias fue complicado, la mayoría se centraban en la punta del iceberg: “Desconsideradas personas insertándose en los caminos de una selva que no da oportunidades ni perdona, cadáveres, basura, violaciones y asaltos”.

En Darién hay una infinidad de temas que se pueden abordar, pero sin duda en los últimos años el tránsito migratorio ha generado un boom. En 2021 se publica el libro *Migrantes de otro mundo*, una obra colectiva dirigida por María Teresa Ronderos, que me brindó un punto de partida: Necoclí. El 17 de diciembre de 2022 tomé un vuelo desde Bogotá hasta Montería, y luego un bus por cuatro horas hasta Necoclí, buscaba hacer observación por mi cuenta, nada de entrevistas ni búsquedas muy profundas, solo entender a simple vista las dinámicas del punto de partida.

El 19 de diciembre de 2022 tomé una lancha que me llevó hasta Capurganá, lugar que junto al municipio de Acaandí es la puerta para insertarse a la selva. La atmósfera se percibe en dos sentidos: Turistas que puedan disfrutar de la maravilla natural del golfo y sus aguas color

turquesa; y personas migrantes quienes en lo último que pueden pensar es en las amabilidades del caribe chocoano.

No me quedé en Capurganá, seguí hasta Sapzurro, el último punto en la frontera Norte de Colombia del lado caribeño, no entendía por qué estando tan cerca de Panamá la ruta de las personas migrantes es lejana a fuerza. En Sapzurro, sin buscarlo, me encontré de cara con el ambiente de la frontera colombiana, un pueblo de pescadores que está intentando estimular el turismo en un espacio de personas amables y paisajes hermosos donde nadie debe cuestionar, la presencia de paramilitares y los negocios se mueven “de manera discreta no tan discreta” en la zona.

A Capurganá y Sapzurro solo se llega en lancha o avión pequeño. Por agua solo se puede en determinadas horas del día porque el mar puede dificultar el trayecto, prácticamente no hay regreso. Cuando fui consciente sobre la realidad del lugar en el que estaba, luego de seguir por 3 días la ruta migratoria a la que a diario se están enfrentando más de 1000 personas migrantes entre mujeres, hombres, niñas, niños, adolescentes, personas de la tercera edad, personas en condición de discapacidad y muchas transversalidades más, tuve un ataque de ansiedad que casi me cuesta mi salud mental y mi vida.

En noviembre de 2021 había escrito a la Defensoría del pueblo de Panamá en busca de una oportunidad de prácticas para una estancia profesional, siempre estaré agradecida por la oportunidad de haber realizado el prácticum en Darién, el abordaje en campo fue una experiencia fascinante. En la regional Darién de la Defensoría me involucraron con mucho respeto en las dinámicas de atención a migrantes. Llegué a Darién el 14 de enero de 2022 y hasta el 28 de febrero pude recorrer las Estaciones de Recepción Migratoria, las comunidades de acogida y los puertos de recepción, además de hablar con la comunidad local y las personas migrantes.

El trabajo de campo me permitió reflexionar sobre la importancia de analizar las circunstancias particulares de Darién desde una perspectiva global. Empecé a buscar conexiones entre la atención a los tránsitos irregularizados en Darién y la disputa por la hegemonía global. Fui presenciando cómo de un lado se ejerce la hegemonía, y de otro se emula, mediante procesos de consentimiento que cohesionan los elementos necesarios para la expansión del capitalismo y el control global.

Dos cosas llamaron particularmente mi atención: las dificultades que grandes actores han encontrado para intervenir y aprovechar las ventajas geoestratégicas de Darién y las migraciones africanas contemporáneas que por allí transitan. Estas últimas porque a pesar de la conexión histórica de Colombia y Panamá con las tradiciones que migraron desde el continente africano, la información sobre estas migraciones africanas contemporáneas es escasa, especialmente la que se encuentra disponible en Español.

El sistema mundo contemporáneo está experimentando una etapa de crisis y caos sistémico, Estados Unidos y China han extendido su disputa a todos los territorios posibles, incluso en Darién. Aunque no termina por caer la actual hegemonía, ni por constituirse una hegemonía nueva o un nuevo ciclo sistémico, los acercamientos para aprovechar cualquier ventaja geoestratégica parecían estar presentes en la forma en que se gestionan y controlan los tránsitos migratorios irregularizados por Darién.

Con respecto a lo anterior, la teoría del sistema mundo desde la perspectiva de Arrighi, proporciona un marco teórico que permite entender cómo ha evolucionado la economía global a lo largo de la historia, rescatando los elementos que permiten comprender la hegemonía, la crisis, el caos y los ciclos sistémicos. Arrighi sostiene que el capitalismo ha pasado por varios ciclos de auge y declive, y que la dominación económica ha cambiado de un país o región a otro a lo largo del tiempo. Esta teoría entiende que el sistema-mundo capitalista es un sistema complejo que involucra no solo la producción y el comercio de bienes y servicios, sino también la creación de normas y valores que regulan el comportamiento económico y social.

Los tránsitos migratorios por Darién y el propio Darién como territorio, demandan un abordaje más allá del discurso victimizante y la crisis en la frontera que se ha popularizado en los medios, las problemáticas de esta región han sido complejas a través de la historia y siguen siendo complejas en el sistema mundo contemporáneo. Para entenderlo mejor, este documento se ha organizado en tres partes.

En el primer capítulo se examina el nexo geoestratégico entre Estados Unidos, Colombia, Panamá y China, con el objetivo de entender el papel de Darién y sus migraciones en el contexto de la crisis y caos sistémico del sistema mundo. Se aborda la gestión y control del gran capital en relación con las migraciones en tránsito irregularizado en Darién y los proyectos y megaproyectos que a nivel histórico se han propuesto para la producción de espacio

en el istmo, en los que la cooperación internacional jugó un papel fundamental. Además se cuestiona la autonomía de Colombia y Panamá en la toma de decisiones sobre el manejo de los flujos migratorios y el impacto de la entrada de China como socio estratégico, con financiamientos para proyectos de infraestructura en Darién.

El segundo capítulo presenta el caso en particular, pone sobre la mesa la tensión entre el auge de las estrategias de cooperación internacional en el Darién y el aumento de la intensificación y visibilización del tránsito migratorio ligado al régimen de control global. Este vínculo se desarrolla cuestionando la mediación en terreno de organismos internacionales como las agencias de las Naciones Unidas (Organización Internacional para las Migraciones OIM y el Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los refugiados ACNUR).

También se analizan de manera crítica las delimitaciones físicas continentales de Darién, sus sujetos y sus rutas, con el fin de entender más allá del paradigma objetivo cuáles son las especificidades geoestratégicas del territorio de tránsito migratorio en disputa y el papel que en terreno cumple la cooperación internacional dentro de la política migratoria de Colombia y Panamá para Darién, recuperando rutas y datos específicos de la gestión de las migraciones en el lado panameño.

Finalmente, el tercer capítulo relaciona los testimonios vivos de personas migrantes africanas que atraviesan el Darién, proporcionando un recorrido histórico y analizando la forma en que estas personas encarnan los desafíos y matices de las rutas migratorias desde países como la República Democrática del Congo, Ghana, Angola y Nigeria.

Esta parte entiende que la teoría del sistema mundo permite abordar y entender la disputa territorial en Darién y el papel sistémico de sus migraciones como un elemento causal (y no casual) en la dinamización del sistema mundo contemporáneo, a través de procesos históricos en zonas con especificidades útiles para el gran capital.

Además se critica la reducción de las personas migrantes a actores pasivos de la geopolítica global en la teoría del sistema mundo. Por lo tanto, se utiliza de manera complementaria la noción de *autonomía de las migraciones* de Mezzadra, para brindar una perspectiva más crítica y entender las complejidades y multidimensionalidad de los tránsitos migratorios en Darién como autónomos y reconfiguradores de un territorio no conquistado y no vacío.

METODOLOGÍA Y OBJETIVOS

Este trabajo se desarrolló a partir de la revisión bibliografía exhaustiva de los ciclos sistémicos de la hegemonía mundial estudiados por Arrighi, con el fin de analizar cómo los procesos globales, la emergencia de nuevos actores en la economía global y los cambios en la política internacional han influido en Darién.

Asimismo, se estudió la historia de Darién desde la época prehispánica hasta la actualidad, a través de revisión documental y una entrevista a Juan Camilo Ritoré, Director de la asociación cultural *Pedazos de Nuestra Historia*, un espacio de divulgación de historia, cultura y patrimonio ecológico en San Sebastián de Urabá, población cercana a Necoclí. Esto con el fin de contextualizar los procesos que junto a las migraciones en tránsito han generado tensiones, contradicciones e intereses sobre dicha zona. No obstante, lo grueso del tema de investigación se sitúa en la era contemporánea.

La reconstrucción etnográfica fue el enfoque principal para el análisis de los ejes temáticos de territorio, sujetos, y política migratoria de Panamá y Colombia. Se realizaron entrevistas semiestructuradas y conversaciones informales con personas africanas migrantes, autoridades migratorias y no migratorias, actores estatales y paraestatales, organizaciones civiles e internacionales y personas locales de las zonas de recepción y salida de migrantes.

Se registraron elementos cualitativos y cuantitativos en un diario de campo producto de la experiencia en prácticum por la Maestría en Desarrollo Económico y Cooperación Internacional de la BUAP, efectuado junto a la Defensoría del Pueblo de Panamá (Regional Darién) entre enero y febrero de 2022; al igual que el recorrido de observación a través del caribe chocoano y la frontera norte colombiana para después sistematizar y contrastar dicha información con el análisis teórico desde la aproximación de Arrighi a la teoría del sistema mundo y la Autonomía de las Migraciones de Mezzadra.

En el planteamiento de los objetivos de investigación, se adoptó una metodología que no se basó en una hipótesis previa. En su lugar, se estructuraron preguntas de investigación y ejes temáticos que se irán respondiendo a lo largo de tres capítulos. Esta estrategia explora la forma en que Darién puede ser presentado en diferentes niveles, analizándolo desde la generalidad de las dinámicas globales hasta la particularidad de las especificidades de este

territorio y las interacciones con sus tránsitos migratorios, resaltando la exploración y recuperación de las trayectorias de personas migrantes provenientes del continente africano.

El objetivo principal de este estudio crítico es examinar detalladamente la complejidad que involucra la disputa por el territorio en Darién, así como la instrumentalización de los tránsitos migratorios en esta zona en medio del caos y crisis del sistema mundo contemporáneo, en los que convergen intereses geopolíticos y geoestratégicos que han generado consecuencias tanto para las personas migrantes como para las comunidades locales, la región en general y la estructura global. Para lograrlo, se busca responder a tres objetivos específicos:

- Investigar las dinámicas que rigen la disputa por la hegemonía global en la región de Darién, analizando los intereses y estrategias de los principales actores geopolíticos involucrados.
- Evaluar la estrategia de cooperación internacional en la región de Darién, identificando las iniciativas y programas existentes y su efectividad en la dignificación del tránsito.
- Analizar los patrones, características e impacto de los tránsitos migratorios africanos contemporáneos en Darién, incluyendo el perfil de los migrantes, las rutas, y las condiciones que encarnan y enfrentan.

CAPÍTULO I

INSERCIÓN GEOPOLÍTICA DE DARIÉN EN LA CRISIS DEL SISTEMA MUNDO CONTEMPORÁNEO

En esta primera parte se realiza un análisis histórico-teórico del nexo geoestratégico que involucra y afecta las relaciones Estados Unidos - Colombia - Panamá - China, para entender a Darién y sus migraciones como parte de una lógica global de disputa en la actual crisis y caos del sistema mundo, que excede la reducción de la discusión al “fenómeno coyuntural migratorio”. A través de tres apartados se busca identificar cómo han sido y son expresadas las estrategias de gestión y control del gran capital que se vinculan a las especificades de Darién y sus migraciones en tránsito irregularizado, y entender si, bajo la disputa en el régimen global, Colombia y Panamá tienen completa autonomía para decidir sobre cómo manejar los flujos migratorios en Darién —más allá de la idea de soberanía nacional—.

El primer apartado hace un análisis teórico y jurídico de la geopolítica de la subordinación en Darién, pasando por los marcos regulatorios a nivel de migraciones en tránsito de Colombia y Panamá, así como por los Regímenes de control y transformación de las dinámicas migratorias dentro de la geoestrategia global.

El segundo apartado continuará con una revisión histórica de la tensión por Darién en la crisis y caos sistémico de la economía mundial contemporánea a partir del concepto gramsciano de hegemonía citado por Giovanni Arrighi y Beverly Silver, vinculado a los megaproyectos proyectados para Panamá y Darién como parte del desarrollo hegemónico estadounidense.

El tercer apartado revisará la disputa por Darién y la respuesta contrahegemónica dentro de la actual crisis y caos sistémico del sistema mundo contemporáneo, presentando la entrada de China como un socio estratégico para Panamá y Colombia, con discretos financiamientos en proyectos de intervención en infraestructura para Darién como método de inserción en sus propias dinámicas de expansión del capitalismo global.

El capítulo finaliza con algunas retroalimentaciones que compendian los elementos centrales del análisis: transitos migratorios irregularizados, territorio, régimen global, cooperación internacional e infraestructura.

1.1. Geopolítica de la subordinación en Darién: Regímenes de control y transformación de las dinámicas migratorias.

Las interacciones entre los distintos sujetos sociales podrían verse gestionadas según la posición de poder en que se encuentran algunos sujetos con respecto a otros dentro del territorio y del sistema mundo contemporáneo. En los últimos años, en Darién se ha abogado por la tarea de registro y control de personas migrantes en tránsito irregularizado, esta se ha ofrecido en un marco de dignificación del tránsito, sin embargo, a partir de la idea del régimen global de fronteras puede entenderse más como una forma de instrumentalización de la migración.

En el istmo es notoria la promoción de dinámicas y relaciones de poder que favorecen la acumulación de capital, mediante la participación indirecta de otros sujetos en las políticas migratorias de Darién —tanto en Colombia como en Panamá—.

Como explica De Genova, la migración ha pasado de entenderse como un asunto de *seguridad nacional* a tratarse como asunto de *seguridad global* en donde países del norte global insertan la idea de los “enemigos del mundo”, estos enemigos que atentan contra el régimen de acumulación de capital y el orden sociopolítico imperante (De Genova, 2010, pág. 614); la influencia sobre el régimen de control global puede también entenderse como una forma de ejercer la hegemonía, si se hace relación con el concepto de hegemonía gramsciana citado por Arrighi.

Ahora bien, en este régimen de control global cumplen un papel fundamental los organismos de cooperación internacional. Por ejemplo, conceptos como *governabilidad* y *gobernanza* de la migración, promovidos fuertemente por organismos como la Organización Internacional para las Migraciones, empiezan a utilizarse en América latina en los años noventa, asumiendo a la migración como un imperativo político. Estos discursos se divulgan rápidamente a través de programas de formación y capacitación de funcionarios gubernamentales (Domenech, 2017, págs. 20 - 28) financiados con recursos de cooperación internacional, que canaliza OIM.

Tal es el caso de la colaboración entre OIM Panamá y el Ministerio de Seguridad Pública que acordaron la implementación de proyectos de cooperación para el fortalecimiento de la respuesta a crisis migratorias en Panamá, a través del desarrollo de

instrumentos de capacitación. Esto hace completamente visible la aplicación de la *gobernanza* en Darién donde las Estaciones de Recepción Migratoria se manejan bajo el *Manual de gestión de alojamientos temporales* en Panamá, alineado con el marco de *Gobernanza sobre la Migración* de la OIM y el objetivo de la movilidad humana en situaciones de crisis, así como con el *Marco Operacional a situaciones de crisis migratoria* para el apoyo a estados miembro en el abordaje integral de asuntos de movilidad humana (OIM, 2018, págs. 9, 11). Por supuesto esto se extiende a través de todas las Oficinas adscritas a Naciones Unidas como el Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR) y el Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos.

Esta gobernanza global incluye normas jurídicas, leyes, reglamentos, políticas, estructuras organizativas y procesos de regulación y determinación de los Estados en respuesta a la migración (OIM, 2021). Panamá, se rige por el Decreto Ley 3 de 2008, a nivel de migraciones, con la que creó el Servicio Nacional de Migración y dispuso parámetros en materia migratoria adoptando también el principio de Seguridad Nacional. Allí se establecen algunas indicaciones para personas en tránsito, que por la redacción de la Ley puede entenderse que estas aplican solo para personas que ingresen a través de puerto autorizado. Panamá se suma al uso del término *migración irregular*.

En Colombia la *gobernanza migratoria* no es tan evidente como en Panamá pero sí se refleja en el marco regulatorio. Desde lo legal, Colombia ha gestionado la migración en tránsito irregularizado mediante la emisión de salvoconductos de salida del país, en el marco del Decreto 1067 de 2015 y la Ley 2136 de 2021, la cual define salvoconducto en el numeral 22 de su artículo 7° pero no establece requisitos específicos sobre su emisión.

Colombia no cuenta con una Ley de Migración y sigue sin suponerse un país de tránsito migratorio, además adopta la visión de la migración como tema de Seguridad Nacional, y sigue el discurso de la *migración irregular*. Los asuntos migratorios son tratados en el cuadro del Decreto 1067 de 2015 y la Ley 2136 de 2021 que establece definiciones, principios y lineamientos para la reglamentación y orientación de la política integral migratoria del estado colombiano. En este país se aplica el *Programa para el Fortalecimiento de la Gobernanza Migratoria en Colombia (FGM)*.

Colombia ni Panamá penalizan, a la fecha¹, el tránsito migratorio irregular, es decir, no es delito en Colombia ni en Panamá ingresar por un puerto de acceso no autorizado, o permanecer en el país sin estatus migratorio o condición de estancia. En términos jurídicos, en Colombia y Panamá la “ilegalidad” no se aplica a nivel discursivo², sino que se ha popularizado el término de migración “irregular” (usado también en los manuales de la OIM). No obstante, las personas que ingresan de manera irregular a Panamá o Colombia pueden ser sujetos a sanciones administrativas por contrariar la ley, es decir, no le llaman ilegal pero reciben sanciones como si hicieran algo ilegal.

Lo anterior no se aplica de forma estricta, las personas en tránsito irregularizado difícilmente recibirán alguna sanción administrativa en Colombia o Panamá, pese a que el interés mayor es que dichas personas salgan del territorio. En Panamá no transitan libremente porque deben esperar en las estaciones de Recepción Migratoria para un traslado *ordenado*, pero sí continúan en su mayoría hacia Costa Rica sin recibir una orden de deportación o resolución de retorno voluntario³.

Así entonces, la “ilegalidad” de los migrantes no es una consecuencia natural de un cruce de fronteras no autorizado o de otras violaciones a la ley de inmigración, sino un estado producido por quienes hacen la ley como explica de Genova. Es decir, existe una “producción legal de la ilegalidad”, fórmula que permite señalar el papel de la ley y de los discursos legales en la producción de una “ilegalidad” que supuestamente pretende combatir (Varela Huerta & Aquino Moreschi, 2013).

Esta producción legal de la ilegalidad se conecta y extiende en el régimen de control global que se despliega por territorios como Darién asignándole un papel de filtro migratorio. La intervención de organismos europeos y estadounidenses en Darién limitan la autonomía de Colombia y Panamá condicionando sus políticas migratorias.

¹ Abril 2023

² En lo jurídico, es decir, las sentencias o las asesorías en materia migratoria desde organismos gubernamentales difícilmente utilizarán el término de migración “ilegal”, pero sí es posible escucharlo en la prensa o algunas autoridades.

³ En Panamá el retorno voluntario puede solicitarlo cualquier persona migrante en condición irregular, este proceso es apoyado por OIM. Lo particular en Darién es que las personas reciben una resolución de deportación porque para surtir el procedimiento de retorno voluntario deben trasladarse a Ciudad de Panamá, no puede realizarse propiamente desde Darién.

Parafraseando a Giuseppe Campesi, para el caso en concreto las medidas de gobernar la movilidad humana se dan a través de instrumentos político-jurídicos que transnacionalizan la gestión de las migraciones a nivel local e internacional, se securitiza el tránsito y se le transforma en un problema de seguridad.

La soberanía deja de ser una característica del territorio en sí mismo, limitado al ámbito de jurisdicción nacional, y se sitúa en la supervivencia de la sociedad (Campesi, 2012, págs. 3 - 6). Esta supervivencia social debe situarse también dentro de la posición (no el papel) que se ostentan dentro del sistema mundo, la cual será mejor o peor según si el desarrollo y el crecimiento económico son visibles o, por ejemplo, están imposibilitados por la carencia de infraestructura.

Esto cobra mayor relevancia en un territorio como Darién, que se ha presentado materialmente para la migración en tránsito como una zona desgobernada, carente de infraestructura, falta de instituciones estatales, corrupción y predominio de economías ilícitas, resistencia social y cultural, grupos armados y falta de controles fronterizos, etc., mismos que son ahora exaltados de manera mediática para justificar las iniciativas que reabren el debate sobre la necesidad de “conquistarlo” (Cabrera Garcia & Carrillo Gonzalez, 2022, pág. 116).

Recientemente Estados Unidos, Panamá y Colombia se reunieron con el fin de dar frente al aumento en el tránsito irregularizado a través de Darién y trazaron una ruta de acción en la que Colombia y Panamá se comprometen a ejercer mayor control en sus fronteras, algo similar a lo tratado unos años atrás en el programa de flujo controlado. Desde las defensorías del pueblo de Colombia y Panamá se emitió una *alerta temprana binacional Panamá – Colombia*, un documento de 61 páginas que resalta la atención en dos puntos: Securitización e infraestructura para Darién (Defensoría del pueblo de Colombia, 2023).

Esta conquista que se pretende sobre Darién se teje en medio de la disputa por el control dentro del régimen global en el sistema mundo contemporáneo. Las migraciones en tránsito y la expansión capitalista podrían no ser elementos excluyentes en Darién, estos, junto con la inversión para infraestructura, las medidas para la gobernanza global y la cooperación internacional parecen hacer parte de un ciclo causal que a nivel geoestratégico

permite el posicionamiento de ciertos actores en la hegemonía mundial, especialmente en momentos de crisis y caos sistémico.

Es importante considerar que en Darién la discusión sobre Megaproyectos e infraestructura antecedió a la de las migraciones. Actualmente, se observa un interés continuo en reducir la brecha existente en el istmo, con la participación de Estados Unidos y China como antiguos y nuevos socios estratégicos respectivamente. China, en particular, se ha ido abriendo paso con financiamiento en la región.

1.2. La tensión histórica por Darién en la crisis y caos sistémico de la economía mundial contemporánea:

En *Comprender la Hegemonía I*, Giovanni Arrighi cita a Gramsci para introducir en su texto el concepto de hegemonía, explicando que:

[...]para Gramsci la hegemonía es el poder adicional del que goza un grupo dominante en virtud de su capacidad para impulsar la sociedad en una dirección que no sólo sirve a los intereses de tal grupo, sino que también es entendida por los grupos subordinados como conforme a un interés más general. Es el concepto inverso de «deflación de poder» utilizado por Talcott Parsons para designar situaciones en las que el control gubernamental no se puede ejercer sino mediante el uso generalizado o la amenaza de la fuerza. **[...] la noción gramsciana de hegemonía puede entenderse como la «inflación de poder» que deriva de la capacidad de los grupos dominantes para hacer creer que su dominio sirve no sólo a sus intereses sino también a los de los subordinados.** Cuando esa credibilidad falta o se desvanece, la hegemonía pasa a ser pura dominación, o lo que Ranajit Guha ha llamado «dominio sin hegemonía». (Arrighi, 2005, pág. 28) (negrillas fuera del texto original).

La hegemonía se conjuga a partir de uno de los elementos particulares del capitalismo histórico: **la producción de espacio**, donde el capital requiere que se fijen ciertas infraestructuras materiales en el espacio para desplazarse efectivamente y facilitar el desarrollo de actividades capitalistas, incluso a partir de la destrucción espacios (y dinámicas) para la construcción de entornos diferentes que favorezcan la acumulación (Arrighi, 2005, págs. 31 - 32). Una manifestación de este elemento, en el caso de la configuración hegemónica estadounidense, es la promoción de movimientos separatistas en Panamá que desembocaron en

la independencia consolidada en 1903, entre Panamá y Colombia; para con ello materializar la primera forma de intervención mediante inversión e infraestructura: la construcción del canal de Panamá⁴.

Por otro lado, el **caos sistémico**, en palabras de Arrighi y Silver, es una situación grave y aparentemente irremediable de desorganización sistémica. En este la competencia y los conflictos desbordan la capacidad reguladora de las estructuras existentes y surgen *intersticialmente* nuevas estructuras que desestabilizan la configuración del poder dominante (Arrighi & Silver, 1999, pág. 40), es decir, nuevas estructuras surgen dentro del caos para que finalmente una nueva hegemonía cubra el espacio y los vacíos sistémicos dejados por el hegemon anterior.

Esta producción de espacio se fleja a través de la historia entre Colombia, Estados Unidos y Panamá. Al mismo tiempo, en Panamá a mediados del siglo XIX se diseñó y ejecutó como ruta de paso entre los océanos atlántico y pacífico el *Panama railroad*, un proyecto llevado a cabo por la empresa *Panama railroad C.O.*, que en su momento fue una de las más rentables de América Latina, y un reflejo de los intereses económicos y políticos de Estados Unidos frente a América Latina y a países de Europa como Francia, Inglaterra y España; siguiendo la línea de la doctrina Monroe⁵ (Correa , 2008, pág. 5 y 15).

⁴ En 1970 se inician las negociaciones para la devolución del canal de Panamá. Pese a las tensiones con Colombia luego de la separación de Panamá, y debido al hermetismo de Estados Unidos, las negociaciones en torno a la devolución de los derechos sobre el canal encabezadas por Omar Torrijos, estuvieron marcadas por un largo proceso de Cooperación con América Latina y el Caribe, África, Europa y Asia, pero particularmente entre países del tercer mundo mediante el respaldo activo del movimiento de países no alineados .

El 20 de marzo de 1973 Panamá, en calidad de miembro temporal del Consejo de Seguridad de la ONU, presenta un proyecto de resolución con Guinea, Perú, Sudán, Yugoslavia y Kenia, examinando la cuestión del canal de Panamá como relativo al fortalecimiento de la paz y la seguridad internacional en América Latina, y obtiene la votación favorable de países como China, Francia, India y la URSS, para combatir la situación colonial imperante sobre Panamá. Finalmente, el 07 de septiembre de 1977 se firma el tratado Torrijos – Carter, mediante el cual Estados Unidos se compromete a regresar el control completo del canal a Panamá, el último día de 1999 (Guardián Guerra, 2014, págs. 42 - 46).

⁵ Los intereses de los Estados Unidos en el resto de América fueron objetivos estratégicos desde muy temprano. Tal vez una de sus primeras expresiones de esto fue la Doctrina Monroe, diseñada durante la presidencia de John Quincy Adams y presentada al Congreso por el presidente James Monroe en 1823 (Bassett Moore 1928, 31). Sus tres principios básicos eran: primero, las potencias europeas no tienen derecho a intervenir en los asuntos de los Estados americanos; segundo, toda intervención será considerada como un acto hostil por los Estados Unidos; y tercero, la fundación de colonias es inadmisibles en el continente americano (Collings 1924, 37). El corolario más popular de dicha doctrina es el de —América para los americanos, aunque en la práctica se aplicó en su sentido más restrictivo (Correa , 2008, pág. 18).

Este ferrocarril no pretendió conectar la producción local con el mercado internacional, sino dar continuidad a la expansión ferrocarrilera en el continente americano de la segunda mitad del siglo XIX y favorecer el intercambio de mercancías entre grandes polos de transformación manufacturera y fuente de materias primas.

En su construcción participaron trabajadores de todas partes del mundo, especialmente afrodescendientes, y pese a que los registros de muertes eran fundamentalmente de blancos, se sabe que para 1853 de 1590 unos 1200 de los trabajadores que fallecieron eran afrodescendientes, lo que se convirtió en un motor económico durante la construcción del ferrocarril, pues los cuerpos de trabajadores no blancos eran vendidos y embarcados a escuelas médicas de todo el mundo (Correa , 2008, pág. 15). En 1855 entra en funcionamiento el primer tren interoceánico y transcontinental de la historia, el *Panama railroad*, brindando condiciones más favorables para atravesar el continente entre Nicaragua y el Darién.

Años después, en Bogotá, el 27 de febrero de 1905 se firma un contrato para la construcción de un ferrocarril que uniera el Darién con Medellín. El 06 de junio del mismo año se inaugura la obra, y da apertura para la explotación en la zona de cultivos bananeros y la construcción de un muelle. La obra queda inconclusa por incumplimiento del contratista, el estadounidense Henry G. Granger y el Consorcio Albingia, una empresa alemana que suspendió la obra a causa de la primera guerra mundial en 1914 (Ferrocarriles colombianos, 2022).

No obstante, los intereses estadounidenses se manifestaban más hacia el territorio panameño, desequilibrando la soberanía colombiana en el istmo⁶. La guerra ocasionó la suspensión de la ampliación del ferrocarril proyectada para las islas del Pacífico con los franceses, que luego de diferentes estrategias de especulación por parte de los estadounidenses, desembocó en la independencia de Panamá, reconocida por Estados Unidos el 6 de noviembre de 1903 (Correa , 2008, págs. 18 - 26).

⁶ La primera señal de alarma para Colombia se dio con el «el incidente de la sandía» en 1856 donde luego de la disputa por el pago de una rebanada de sandía, murieron baleados 15 estadounidenses y 16 resultaron heridos . Ante ello, y luego de desembarcar a 160 marinos para la ocupación de la estación del ferrocarril en Colón, Estados Unidos presentó varias exigencias: que Panamá y Colón se convirtieran en ciudades libres, la cesión de las islas en la bahía de Panamá, la transferencia de los derechos sobre el ferrocarril de la Nueva Granada, y el pago de \$2 millones de dólares como indemnización.

Tras el reconocimiento de la independencia de Panamá, Estados Unidos adquiere por \$40 millones de dólares los derechos, privilegios, franquicias, concesiones⁷, cesiones de tierras, derecho de tránsito, obras inconclusas, maquinaria y bienes raíces de la línea férrea. Un proyecto cuyo impacto sobre el crecimiento económico de Colombia y Panamá fue bajo, pues tanto los materiales como la mano de obra, fueron importados (Correa , 2008).

Luego se presenta para Estados Unidos una tremenda oportunidad con el proyecto del canal de Panamá. La administración estadounidense crea en 1904, bajo el mandato de Roosevelt, la «comisión del canal istmico», dando paso a la construcción del canal de Panamá, cuyos beneficios fueron cedidos a Estados Unidos, para finalmente controlar de forma directa el mar Caribe desde Florida, pasando por Guantánamo en Cuba y por Puerto Rico, hasta el paso a través de Panamá (Correa , 2008, pág. 27).

Panamá concede a Estados Unidos derechos a perpetuidad sobre el canal y 8 kilómetros a cada lado del canal por un precio de diez millones de dólares y 250.000 dólares de renta anual (Barra, 2014, pág. 4). Podría afirmarse entonces que la dominación del espacio territorial global que el canal de Panamá permitió a los Estados Unidos, fue un elemento más que contribuyó a la configuración de su hegemonía.

El movimiento migratorio por la construcción del canal interoceánico y la expansión del capital estadounidense, movilizó a trabajadores migrantes de Barbados, Dominica, Jamaica, Martinica, Senegal y otras nacionalidades continentales, insulares y extracontinentales, entre los que se encontraban personas tratadas para la esclavitud.

Ahora bien, en la construcción de infraestructura para la dominación de espacios que promueven el capital, la actividad humana es fundamental —como explica Arrighi—, no obstante, debe decirse que lo es también la gestión de la subjetividad de personas originarias de países subordinados, quienes enajenan su mano de obra en el desarrollo de proyectos de infraestructura a cambio de una compensación irrisoria o no reciben compensación, pues se convencen a partir de la sobrestimación por la expectativa de creer que empleándose, incorporándose a un sistema de desarrollo capitalista por crecimiento económico, o llegando (en

⁷ Inicialmente en poder de Francia.

el caso de las personas migrantes en contextos de vulnerabilidad) a determinado espacio; lograrán que a ellos y ellas les vaya igual de bien (Arrighi, 2005, pág. 33).

Existe una fusión entre coerción y consentimiento para la construcción de la potencia hegemónica, de manera que se conduce a los países subalternos por la «supuesta vía dorada del desarrollo capitalista» (Arrighi, 2005, pág. 41). En el caso de la hegemonía estadounidense, la eurocentricidad perdió fuerza ante la alternativa de independencia estado nacionalista, ofrecida por Estados Unidos, y su liderazgo en el contexto internacional le designó como estado dominante portador del interés general, y como modelo de otros Estados que le imitan y son arrastrados a su vía de desarrollo (Arrighi & Silver, 1999, pág. 31).

Bajo esta lógica, la producción de espacio y la ilusión del crecimiento económico para el desarrollo capitalista deben materializarse en países subalternos y útiles a los estados dominantes, porque si bien cada Estado Nacional es soberano en su territorio, cualquier espacio que se presente como desgobernado, como es el caso de Darién, requerirá de un liderazgo que permita incorporarlos a las condiciones sistémicas que sostienen el “éxito” del hegemon.

En ese orden de ideas, la expansión territorial de la potencia hegemónica se entiende de interés ilimitado, y la inconquistabilidad de espacios como Darién supone un problema que se hace visible a mediados de los 50's. Pese al poder global-espacial que proporcionaba el canal, seguía imposibilitada la conexión entre Sudamérica y Centroamérica por la barrera selvática entre Colombia y Panamá.

Quizás el interés por interconexión de Estados Unidos pudo estar relacionada con la necesidad de transporte y el deseo estratégico por expandir el capital que se movía con la producción bananera por empresas como la *United fruit company*, que si bien no tenían el poder para controlar la migración laboral de entonces, sí promovió el flujo de trabajadores migrantes por Costa Rica, Panamá y Colombia (Marin Araya, 2009, págs. 335 - 338), aunque es solo una conjetura porque no se encontró algún documento que pudiera sustentar el interés estadounidense por lograr interconectividad para impulsar específicamente la explotación bananera.

En 1955 se conforma el subcomité del Darién, creado por el Congreso Panamericano de carreteras —conformado por Colombia, Panamá y Estados Unidos—. En mayo de 1971 se firma



Imagen 1.1: Carretera panamericana.

Tomado de <https://elordenmundial.com/tapon-darien-nuevo-desafio-migratorio/>

un acuerdo entre EEUU y Colombia donde aquel se compromete a financiar hasta dos terceras partes del costo total de la vía, sin embargo, en 1975 ante las primeras voces de protesta por la construcción de la vía a través del Darién, el Tribunal del Distrito de Columbia emite un fallo prohibiendo a la *Federal Highway Administration* de EEUU, invertir más fondos en la construcción de la carretera (Alameda Viveros, 2009, págs. 20 - 23). Desde entonces y hasta la actualidad, pese a las acciones legales, acuerdos internacionales y acercamientos diplomáticos, la vía Panamericana sigue suspendida en más de 500.000 hectáreas de

barrera natural que conectan a Colombia y Panamá, es decir, no hay vía oficial que conecte o permita atravesar de forma terrestre la selva del Darién.

La discusión sobre la continuidad de la vía panamericana se ha concentrado en el impacto ambiental del proyecto, en caso de que se siguiera con la pretensión de atravesar la selva del Darién, pero a ello debe sumarse el despojo al que estarían sometidas las comunidades indígenas que allí habitan (Cabrera Nossa, 2016), como las comarcas indígenas de Kuna Yala y Emberá-

Wounaan, naciones indígenas transnacionales con presencia en Colombia. Así como los efectos que podrían extenderse a las poblaciones afrodescendientes.

Aunque aparentemente se interrumpió el proyecto de la vía panamericana en el Darién, la zona no se encuentra olvidada, más sí invisibilizada. El abandono del Estado se traduce en una presencia-ausencia que muestra a esta zona como lejana de los procesos de desarrollo y de protección de Colombia y Panamá, especialmente por las carencias en términos de infraestructura, mientras que al mismo tiempo la dispone para procesos de intervención y extractivismo, por ejemplo para la década de los sesenta del siglo XX, Darién concentraba una acelerada producción bananera y de palma africana, así como de biodiesel, explotación minera y procesos de potrerización para la valorización de la tierra (Carmona Londoño, 2010, pág. 26). Además este territorio es de interés nacional para Colombia por su potencial minero, y están definidas como áreas de reserva estratégica del estado colombiano conforme a las resoluciones 18 0241 de 2012 y 0045 de 2012 (Defensoría del pueblo de Colombia, 2023).

Foto 1.1: Puente de Yaviza, Provincia de Darién, Panamá. Último punto de la vía panamericana en la ruta terrestre Panamá – Colombia.

Fotografía tomada el 20 de enero de 2022 en Yaviza



Los Megaproyectos en Darién han tenido diferentes dinámicas de negociación con multiplicidad de actores en un largo proceso histórico, pero un solo estilo de intervención. Este último podría enmarcarse en la categoría de «hegemonía» de Arrighi, pues estos proyectos reflejan en diferentes temporalidades, la inflación del poder del cual se han beneficiado Estados Unidos y otros actores internacionales, empujando el movimiento de ordenación de las

relaciones sociales e internacionales del sistema mundo en un sentido uniforme (Buscema, 2020, pág. 48): la internacionalización del capital y el mercado.

La diversidad de intereses en la zona del Darién y la multiplicidad de actores juegan un rol fundamental, aunque para este apartado se limitarán al ámbito estatal⁸. Ante la imposibilidad de concretar un proyecto que cumpla la función de conexión hemisférica a través del istmo de Colombia y Panamá, desde la iniciativa estadounidense, se han presentado opciones desde Colombia, América Latina y el Caribe, con financiamiento y promoción de cooperación internacional norteamericana, aunque al mismo tiempo se han diseñado y se están ejecutando proyectos que se financian indirectamente en el marco de la respuesta contrahegemónica de China.

A causa de la desventaja de Colombia por la separación de Panamá y el distanciamiento de los beneficios del canal, el país ha intentado encontrar ventaja en la zona Noroccidental de Colombia, es decir, en el Darién colombiano. En un intento por encontrar respuesta para superar la dificultad de unir el Océano Atlántico y Pacífico, en 1941 surge desde Colombia el «Megaproyecto Geoestrategia Nueva Colombia» o proyecto Arquímedes⁹ que busca llevar a cabo un puente transoceánico que conecte la costa pacífica colombiana desde Tribugá, con el golfo del Urabá en el Caribe colombiano, esto se haría mediante un puente ferrocarrilero (puente de las Américas) que iniciaría frente a Turbo (Apartadó, Colombia). Para ello debería además construirse la vía ferroviaria de la ruta del carbón¹⁰ (Ariel, 2009, págs. 28 - 31)¹¹.

Este proyecto lleva más de 50 años de planeación, a fecha octubre de 2022 no ha sido ejecutado, por un lado porque en 2020 el proyecto fue archivado a causa de errores cometidos al momento del proceso de contratación con la empresa gestora del proyecto, y por otro porque

⁸ Entendido desde la idea del Estado – Nación, no como una defensa del argumento sino para facilitar su comprensión. Debido a las limitaciones del objetivo de este texto, únicamente se tocarán aquí actores estatales, pero hay una presencia importante de actores paraestatales y no convencionales en la zona, que transforman el territorio y la forma en que este es estudiado.

⁹ Dentro del cual se incluye el Plan Regional Integral para el Pacífico financiado por el Banco Interamericano de Desarrollo.

¹⁰ Para sacar al Caribe y al Pacífico, por Tarena y Tribugá, los carbones térmicos y metalúrgicos del Cesar, Santander y el Altiplano Cundiboyacense. (De Greiff Moreno, 2007, p. 2) en (Ariel, 2009, pág. 30).

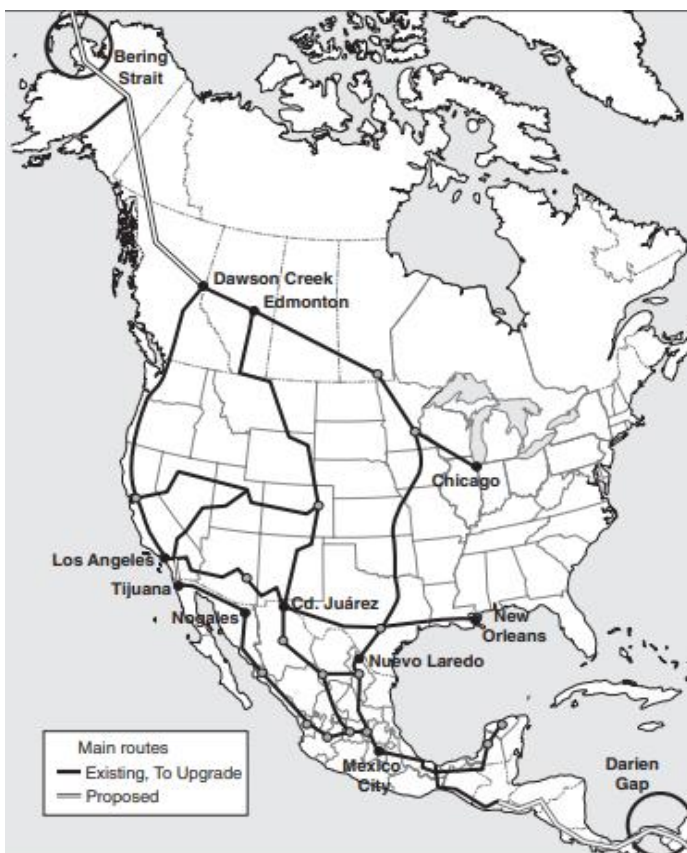
¹¹ Este proyecto lleva más de 50 años de planeación, a fecha marzo de 2021 no ha sido ejecutado, por un lado porque en 2020 el proyecto fue archivado a causa de errores cometidos al momento del proceso de contratación con la empresa gestora del proyecto, y por otro porque representa la destrucción de más de 550 hectáreas de Océano y selva en la región (Berrío Gil, 2021) más empobrecida de Colombia, pese a la riqueza de recursos: Chocó.

representa la destrucción de más de 550 hectáreas de Océano y selva en la región (Berrío Gil, 2021) más empobrecida de Colombia, pese a la riqueza de recursos: Chocó.

Por otro lado y con respecto al istmo, en el año 2000, en Brasilia, surge la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), compuesta por acuerdos de diferentes países de Sudamérica para la integración política, social y económica de subregiones aisladas; en vínculo con el Banco Interamericano de Desarrollo, la Corporación Andina de Fomento y el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca de la Plata. Aunque llama la atención que en el objetivo de integración regional, la selva del Darién no figura dentro de los puntos del estudio portuario que contempla la iniciativa (Ariel, 2009, págs. 35 - 37).

Imagen 1.2: Propuesta de líneas de ferrocarril de alta velocidad para Norteamérica.

https://larouchepub.com/eiw/public/2007/eirv34n47-48-20071207/64-73_747-48.pdf



En el mismo año de la implementación de IIRSA, el 30 de noviembre, el presidente de México Vicente Fox, presenta la propuesta del Plan Puebla Panamá para, en sus términos, facilitar el comercio interoceánico. El plan que hoy se conoce como proyecto Mesoamérica, implicaba el interés por implementar una lógica de privatización de recursos en materia energética, especialmente hidroeléctricos a través del istmo de Tehuantepec y el del Darién. En el caso de Colombia y Panamá, los planes de interconexión eléctrica estaban proyectadas para finalizar en 2011 y la ruta recomendada contemplaba cables submarinos y terrestres para minimizar el impacto en la serranía del Darién

(Ariel, 2009, págs. 37 - 38). Aunque se conserva la idea del tramo marítimo para evitar el tapón del Darién, el proyecto no ha sido terminado.

La disputa dentro del sistema mundo capitalista contemporáneo por el territorio Darienita, se ha visto también en el fomento de proyectos para la movilización de recursos hidráulicos a través del istmo. Los megaproyectos PLHINO (Plan Hidráulico del Noroeste), PLHIGON (Plan Hidráulico del Golfo Norte) y el gigante NAWAPA (North American Water and Power Alliance) intentaron consolidarse para conseguir lo que se conocería como NAWAPA PLUS, que buscaría transportar inmensas cantidades de agua (17% del caudal anual, unos 1000 km³) desde los ríos del Ártico Canadiense y Alaska, hasta la parte oeste de Estados Unidos y el Norte de México (Small, 2007, págs. 64 - 67).

Si bien estos proyectos han sido iniciativa de la alianza entre Estados Unidos, México y Canadá, y no se proyectaron para ser ejecutados directamente sobre Darién, superar el cruce del Tapón del Darién es fundamental (Small, 2007, págs. 66 - 71), pues el fin último de esta iniciativa es conectarse con la propuesta de construcción del túnel bajo el Estrecho de Bering y el corredor ferroviario de alta velocidad para cruzar el Tapón de Darién hacia Colombia, y lograr la conexión entre Eurasia y las Américas, así como promover proyectos ferroviarios en África (Lyndon LaRouche, 2010). Esta iniciativa se venía desarrollando a partir de los años sesenta, sin embargo ha sido pasada a un segundo plano por situaciones políticas que han impedido el enlace entre países latinoamericanos.

A pesar de todo, la configuración hegemónica no es a perpetuidad, la economía política global actual atraviesa un proceso de reorganización radical del sistema-mundo moderno en la contemporaneidad que cambia sustantivamente a los elementos del sistema y la forma en que estos se relacionan entre sí, así como el funcionamiento y reproducción del sistema, lo que Arrighi denomina *caos sistémico* (Arrighi & Silver, 1999, pág. 28).

En ese proceso de caos la reorganización puede implicar transición entre los elementos sistémicos e incluso el ascenso de un nuevo hegemón, cuya estrategia no sea necesariamente contraria a la hegemonía en crisis, sino que en el caso de China puede incluso seguir cierta línea de emulación¹². Esta emulación consistirá en un liderazgo realizado contra la voluntad del

¹² En su momento Gran Bretaña se convirtió en un participante más en los mecanismos del equilibrio de poder europeo, mientras que Estados Unidos aparecía como el protagonista decisivo. El Océano Atlántico le concedía la insularidad que el canal de la Mancha ya no le proporcionaba (Hoy China ve esto en el Océano Pacífico). Además las innovaciones en medios de transporte y comunicación seguían superando barreras espaciales, la lejanía de Estados Unidos reducía su desventaja en términos comerciales y militares. Estados Unidos se presentaba como territorio con acceso limitado a los dos mayores océanos del mundo (Arrighi & Silver, 1999, pág. 84).

mismo hegemon, concentrado en mantener ciertas ventajas competitivas y controlar la difusión de sus soluciones a problemas y métodos de actuación (Buscema, 2020; página 49). Además, en un principio, la emulación opera en un contexto que es predominantemente cooperativo y que actúa como motor de expansión, donde el poder del Estado hegemónico presenta un declive y se inicia la crisis hegemónica (Arrighi & Silver, 1999, pág. 36).

La hegemonía de Estados Unidos, consolidada a través del control espacial y la promoción que Truman y Roosevelt hicieron de su modelo de desarrollo para combatir la amenaza del comunismo, vio su primera señal de crisis a finales de los sesenta y principios de los setenta. Mientras Estados Unidos concentraba sus fuerzas sociales, políticas y económicas en Vietnam, Europa y Asia Oriental fortalecían su competencia económica, y los países del “Tercer Mundo” se alzaron con un fuerte liderazgo de Cuba en el Movimiento de los países no alineados. Esto llevó a la pérdida de credibilidad y legitimidad del poder de Estados Unidos (Arrighi, 2005, págs. 49 - 50).

Estados Unidos dejó de ser el imperio que podía costearse solo, y la protección que brindaba a sus naciones aliadas era cada vez más costosa. Las Naciones Unidas ya no lograban dar suficiente legitimidad a la intervención estadounidense. La necesidad de protección que se había sustentado en la amenaza del comunismo empezaba a mostrar su verdadera cara, implicaba combatir un peligro que el mismo Estados Unidos había provocado o ayudado a provocar, como en el caso de las guerras en Iraq e Irán (Arrighi, 2005, págs. 50 - 53).

Finalmente, pese a la versión militarizada y el papel en la guerra fría de Estados Unidos como expansor de capital y poder, y la caída de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS), la mediación de la ONU siguió siendo descartada como generadora de legitimidad para la acción estadounidense, y el rechazo a las misiones “humanitarias” de la OTAN, dieron vía de entrada para que, en un modo similar al que usó Estados Unidos para surgir como vencedor en la segunda guerra mundial (Arrighi, 2005, págs. 53 - 54), un actor que dejaba de ser amenaza se convirtiera en un potencial colaborador ante la decaída imagen del hegemon: China.

1.3. Disputa por Darién y respuesta contrahegemónica dentro de la actual crisis y caos sistémico del sistema mundo contemporáneo.

Para los fines de este documento la respuesta de China ante la crisis hegemónica de Estados Unidos sí será considerada contrahegemónica con base en los elementos que explica

Arrighi para comprender la hegemonía. Entre ellos, aquel donde citando a Colin Powell, indica que las medidas tomadas por el o los estados que han visto la crisis del hegemon, son aceptadas por el resto del mundo con agrado, pues las entienden como una forma de protección y confianza (Arrighi, 2005, pág. 52). Aunque debe agregarse también que son adoptadas como formas de desarrollo propio, lo que vuelve incuestionables medidas como las adoptadas por China, a través de su cara amable y modelo de no intervención, además de convertirle en un atractivo socio económico y estratégico.

Del lado de China, la respuesta sobre Darién ha sido de bajo perfil pero contundente. China ha tenido un número importante de acercamientos y avances que han transformado las dinámicas sociales en Darién. Como punto de inicio, las relaciones Panamá – China para la continuidad del proyecto de la franja y la ruta de la seda demuestran el interés que tiene en materia de logística e infraestructura en el istmo.

Desde 1999, China ha capitalizado el beneficio comercial de poseer las empresas que gestionan los envíos de contenedores para los países de África, el Caribe y el Pacífico. *Chinese Overseas Shipping Company* (COSCO), una empresa estatal china, y la sexta compañía naviera más grande del mundo, proporciona la mayor parte de los contenedores de transporte utilizados para la transferencia en el Canal de Panamá. *Hutchinson Port Holdings* (HPH), con sede en Hong Kong, y propiedad de Li Ka-shing, tiene el contrato para las operaciones de terminales a través de su filial, *Hutchison Whampoa* (HW), en ambos extremos del Canal de Panamá. Li Ka-shing conserva un contrato de veinticinco años en 1998 para almacenar, mover y transferir contenedores de transporte que transitan por el canal (Balcavage, 2011, pág. 7).

El 12 de junio de 2017, China y Panamá tuvieron acercamientos diplomáticos para discutir financiamiento en materia de infraestructura. El Ministerio de Relaciones Exteriores de Panamá indicó que se había logrado acuerdo con China para que dicho país instalara una sede del *Banco de Desarrollo de China* en Panamá con el fin de establecer mecanismos de cooperación bilateral, así como estudiar la factibilidad de un Tratado de Libre Comercio (Ministerio de Economía y Finanzas de la República de Panamá, 2017). Si bien no hay una sucursal del Banco de Desarrollo de China en Panamá, sí opera el *Banco de China* desde 1994, la institución financiera estatal más antigua de la República Popular China.

Beverly Silver y Giovanni Arrighi consideran que la manifestación más evidente del carácter capitalista del moderno sistema-mundo es una expansión financiera a escala sistémica. Estas expansiones tienen dos tendencias que se dan de forma desigual, pero son complementarias: la sobreacumulación de capital a partir de beneficios de comercio y producción en relación con la especulación y el crédito, y la competencia intensa en estados por el capital en busca de inversión. Esto deja como consecuencia una transformación del moderno sistema de Estados Nacionales soberanos, donde la demanda solo puede ser satisfecha por una nueva hegemonía acompañada de nuevos bloques de agencias gubernamentales y empresariales (Arrighi & Silver, 1999, págs. 38-41). Quizás una expresión de este proceso sean el Banco de Desarrollo Chino, el Banco Asiático de Inversión e Infraestructura o el Banco de china.

De cualquier modo, Panamá fue el primer país latinoamericano que se incorporó a los proyectos de infraestructuras promovidos por China en el marco de la nueva ruta de la seda, y después se han ido sumando Uruguay, Ecuador, Venezuela, Chile, Uruguay, Bolivia, Costa Rica, Cuba y Perú. El 17 de noviembre de 2017 se firma en Beijing el *memorando de entendimiento entre el gobierno de la República de Panamá y el gobierno de la República Popular China*, sobre la cooperación en el marco de la franja económica de la ruta de la seda y la ruta marítima de la seda del siglo XXI.

Además de la intención de acordar zonas económicas especiales en el Canal, se impulsarán a través de los acuerdos, otras obras de infraestructura y logística de la movilidad para la circulación, mantenimiento y abastecimiento de embarcaciones; incluyendo la construcción de un ferrocarril que conecte los océanos Pacífico y Atlántico.

También el 17 de noviembre de 2017, se firmó el Memorando de entendimiento para la cooperación en el campo del sistema ferroviario entre Panamá y China, para la construcción del tren entre Ciudad de Panamá y Chiriquí. Asimismo, Panamá tiene proyectada una obra de tren que conecte a la capital del país con la ciudad occidental de David, a un costo inicial estimado de US\$5.500 millones (BBC, 2019).

Dentro de los diferentes acuerdos entre China y Panamá, está el Memorándum de Entendimiento para la cooperación en el marco de la franja económica de la ruta de la seda y la ruta marítima de la seda del Siglo XXI, donde los países adquieren entre otros compromisos, el de potenciar el rol de Panamá como la gran conexión del canal de Panamá (Calderón Delgado

& Aguilar Suarez, 2020, pág. 7). Ello se hace concretamente en el párrafo II, numeral II sobre la conexión de las infraestructuras como áreas de cooperación, entre lo cual se menciona la conectividad de infraestructura de interés mutuo en carreteras, ferrocarriles, puentes, aviación civil, puertos, canales y energía, etc. (Gobierno de Panamá y China, 2017).

Estas conexiones tendrían una incidencia importante en las dinámicas migratorias a través del istmo ya que David está ubicada al norte de Panamá, muy cerca de la frontera con Costa Rica. Las personas migrantes que atraviesan Darién son movilizadas desde la provincia de Darién hasta Chiriquí donde se encuentra una Estación de Recepción Migratoria monitoreada por la Defensoría del Pueblo, y posteriormente pueden encaminarse hacia David y Costa Rica. ¿Está entonces motivada la propuesta de China en materia de logística e infraestructura por una oportunidad para la dignificación de la migración en tránsito a través de Darién?

En este momento histórico de caos sistémico podría decirse que no. La crisis de liderazgo que actualmente experimenta Estados Unidos se expresa a partir de sufrir los efectos de la reproducción de las estrategias que fraguaron su propio éxito, pues estos se han vuelto objeto de emulación por parte actores internacionales como China al competir en la dinámica de atracción de las inversiones capitalistas (Cabrera & Carrillo Gonzalez, 2022). Es decir, los acuerdos están motivados por la continuidad de las dinámicas capitalistas, y entre los acuerdos firmados actualmente entre Panamá y China no se asume una postura sobre la migración en tránsito.

Colombia, por su parte, no obstante se ha asumido al menos hasta el último periodo presidencial como el mejor aliado de los Estados Unidos en la región latinoamericana y caribeña, ha dinamizado las relaciones comerciales, económicas y políticas con China, y seguirá a la expectativa de solidez ante los resultados de las últimas elecciones presidenciales. Este último se ha convertido en el segundo socio comercial de ese país y han concretado un gran número de acuerdos de cooperación internacional entre sí, bajo el esquema de cooperación Sur-Sur promovido por China, dando preferencia al desarrollo agroindustrial, la construcción, infraestructura, producción, cultura y educación (Lo Brutto & Rodríguez Albor, 2021)

La relación Colombia – Estados Unidos – Panamá, ha dejado una línea histórica importante, cuyas consecuencias abonaron a la consolidación del poder económico de Estados Unidos. No obstante, ante la diversidad de intereses en la zona del Darién, la multiplicidad de

actores juega un rol fundamental, aunque por el momento sólo se analiza el ámbito estatal. Ante la imposibilidad de concretar un proyecto que cumpla la función de conexión hemisférica, a través del istmo de Colombia y Panamá, otros actores tienen presencia en la búsqueda de respuestas, entre ellos se han presentado opciones desde Colombia, América Latina y el Caribe, e indirectamente entra en acción la respuesta contrahegemónica de China.

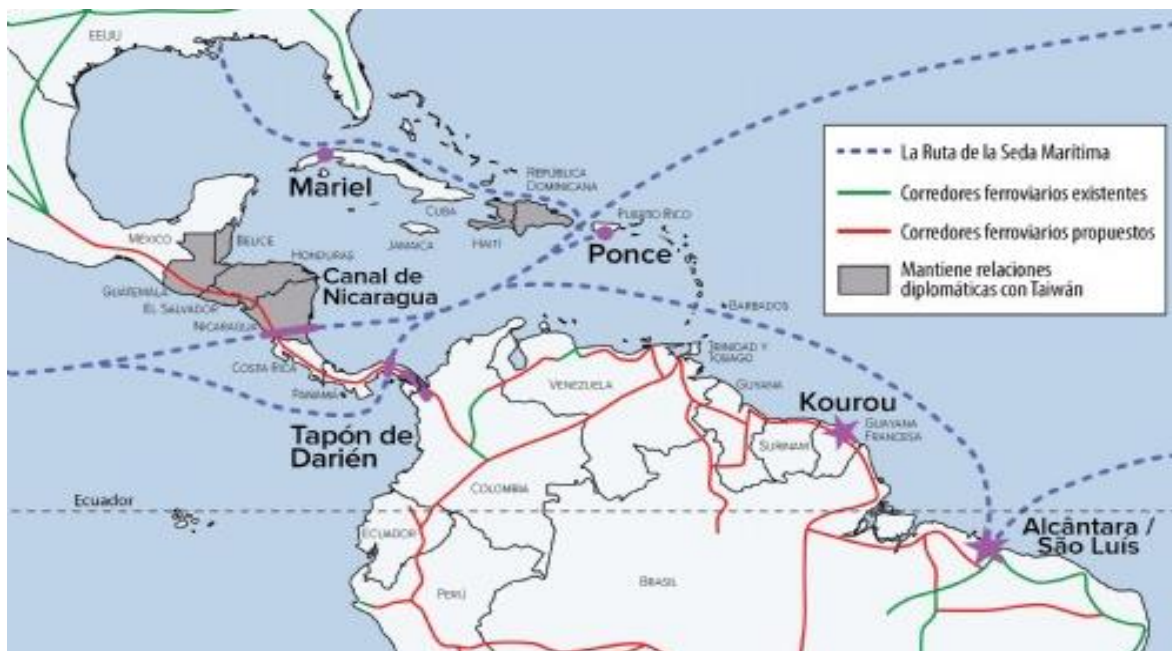
En lo que a territorio respecta, China se muestra con cara amable, exacerbando el respeto por la soberanía nacional, intentando desplazar el centro del poder del Atlántico al Pacífico para la configuración de un nuevo orden mundial sobre la base de su economía, poder militar, cultural, y sobre todo, su credibilidad estratégica objetivamente verificada por la multiplicación de países aliados (Domínguez, 2017, pág. 13). En este sentido, ya hay aproximaciones al istmo.

Desde inicios del siglo XIX, China ha sido el socio comercial más dinámico de América Latina, quien ha ofrecido a la región, incorporarse a la *belt and road initiative*, en búsqueda de transformar y rearticular la economía global, como se ha venido reiterando. La iniciativa *one belt one road* incorpora también una dimensión marítima de la cual América Latina es el tercer brazo (Vargas, 2018) y Panamá, una pieza fundamental por el canal y la posibilidad de que China movilice recursos para la construcción de una vía interoceánica por el Pacífico.

Imagen 1.3: Ruta en la Cuenca del Caribe

Fuente: Ibercampus.es.

Tomado de <https://www.ibercampus.es/franja-y-ruta-de-la-seda-llegaran-a-16-paises-de-37671.htm>



Ahora bien, años atrás en 2011, China ya había tenido acercamientos con Colombia para la construcción de un “canal seco” que conectara el Pacífico con el Atlántico en tierra colombiana, de manera que productos importados de China pudieran ser ensamblados para su reexportación a otros países de Latinoamérica, aunque la idea no ha tenido continuidad.

Para el caso de la relación entre China y Colombia, son significativos los acuerdos que existen entre ambos países con la particularidad de que Colombia no se ha adherido a la iniciativa de la franja y la ruta de la seda del siglo XXI. De acuerdo con Lo Brutto y Rodríguez (2021), es posible observar el aumento sostenido de la actividad económica y política de China en Colombia, especialmente a partir del año 2016, convirtiendo a China en el segundo socio comercial y económico más importante de Colombia, aun cuando el país latinoamericano mantiene la postura de ser el principal aliado de los Estados Unidos en la región. De acuerdo con ambos autores, las relaciones entre estos países cuentan con un poco más de cuatro décadas de y han tenido un impulso importante en los últimos años, al grado de que el anterior gobierno de Colombia ha caracterizado a este proceso como un “relanzamiento” de las relaciones con China, aunque manteniendo lazos preferentes con Estados Unidos.

En este momento la ejecución de proyectos encaminados a la materialización de los intereses económicos de China en el istmo, siguen en desarrollo. En el Darién Panameño se está construyendo un puente vehicular entre Yaviza y Pinogana; el diseño y construcción de dos puentes vehiculares nuevos (puente sobre el Río Chucunaque y puente sobre el Río Tuira); además de la construcción de un ramal al Centro de Salud de aproximadamente 700 m de longitud; también se está llevando a cabo el Programa de Electrificación rural II en la comunidad de vista alegre en Darién, financiado por el Banco Interamericano de Desarrollo – Fondo chino, y el segundo eje del Plan «Panamá Cooper» que tiene como población objetivo a personas migrantes, indígenas, afrodescendientes, entre otras, fomentado por China mediante cooperación no reembolsable.

En la misma línea, sobre el Darién colombiano se están llevando a cabo proyectos de crecimiento económico que buscan reducir la brecha de comunicación para la mercantilización a través del istmo, actualmente en el golfo de Urabá (Golfo de Darién) se está desarrollando un proyecto de «Puerto Internacional de Darién» y zona franca, para lo cual se firmó un acuerdo de cooperación entre la Asociación de Pequeñas y Medianas Empresas de China y la sociedad

Sol de Oriente. Dicho proyecto se extenderá por Necoclí y Arboletes, contemplando la construcción de un centro comercial, ciudadela y un aeropuerto (Arias Jiménez, 2019).

Lo anterior es mencionado también en la *Alerta Temprana Binacional Panamá – Colombia* cuando se refiere al desarrollo de infraestructura vial y aeroportuaria mencionando las obras portuarias para “potenciar las economías de la región” y la conexión Atlántico Pacífico a través de la proyección de tres puertos: En Turbo los puertos de Puerto Antioquia (que contó con financiamiento del Fondo de Cofinanciamiento de China para América Latina (Rojas, 2022)) y Puerto Pisisí, y en Necoclí, El Darién International Port, en el Golfo de Urabá.

En la misma *Alerta* se hace alusión a las *autopistas para la prosperidad* dentro de las cuales se encuentra la Autopista Mar 2, una autopista financiada por China y con una concesión de construcción adjudicada a la China Harbour Engineering Company (CHEC) que permitirá atravesar el departamento de Antioquia hasta Urabá para conectar Puerto Antioquia, Puerto Pisisí y el Darién International Port (Cruz Cañón, 2022) .

Desde sus orígenes, la cooperación ha sido uno de los principales mecanismos de penetración por parte de los actores globales que se disputan el acceso y control de territorios estratégicos a través de infraestructura que favorezca tanto la extracción de recursos como la interconectividad de las actividades mercantiles. En este orden de ideas, el auge del fenómeno migratorio en Darién ha sido una “ventana de oportunidad” que se traduce en la posibilidad de penetrar esa zona mediante el despliegue de estrategias de cooperación internacional centradas en el desarrollo de infraestructura, particularmente en el Darién panameño, por parte de actores vinculados a los intereses que hoy se disputan el rol de centro hegemónico global (Cabrera & Carrillo Gonzalez, 2022).

China desarrolla una estrategia de cooperación internacional con especificidades propuestas como una suerte de “esquema alternativo”, en un momento en el que aún no puede considerarse el líder hegemónico de la economía mundial, mientras que los Estados Unidos la implementaron cuando el consenso sobre su liderazgo era ya claro. Es precisamente este momento anticipado al posible ascenso de China como nuevo centro hegemónico mundial lo que la ha mantenido con una activa participación del esquema tradicional del que, por así decirlo, tomó cierta inspiración transformadora (Cabrera y Lo Brutto, 2022).

Por tanto, el carácter estratégico de la selva del Darién no se reduce a la conexión hemisférica oficial y por vía terrestre de América, sino a la diversidad de intereses que se encuentran en disputa, y la forma en que se insertan en el sistema mundo capitalista; esto es así desde la estrategia de EEUU en la búsqueda por fortalecer sus intereses económicos en esa zona de la región centroamericana, pasando también por Colombia, América Latina y el Caribe, hasta la manera en que se inserta China en la disputa de ese territorio mediante una respuesta organizada en términos de no intervención y cara amable al poder hegemónico de los estadounidenses (Cabrera & Carrillo Gonzalez, 2022) .

Por lo tanto, si el carácter estratégico de Darién no se reduce a que pueda ser percibido como un territorio transitable, no lo es tampoco por no serlo, de cara al auge mediático que ha ganado el istmo y su reducción a la crisis migratoria como si fuera esta la circunstancia reciente y coyuntural. En realidad, el territorio de Darién y sus migraciones cumplen un papel sistémico relevante dentro de la disputa por el rol del centro hegemónico global.

1.4. Retroalimentaciones del Capítulo I

- * Se puede observar que la gestión y control del gran capital en Darién y sus migraciones en tránsito irregularizado se ven afectados por las interacciones entre distintos sujetos sociales y por la disputa en el régimen global. La migración, antes vista como un asunto de seguridad nacional, ahora se trata como un problema de seguridad global, lo que se refleja en la adopción de medidas de gobernanza y gobernabilidad de la migración.
- * Organismos como la Organización Internacional para las Migraciones promueven estos conceptos, y se pueden ver en Darién a través de las Estaciones de Recepción Migratoria. Colombia y Panamá tienen limitada autonomía en sus políticas migratorias debido a la intervención de organismos estadounidenses. Además, la soberanía se ve afectada por la posición que se ostenta dentro del Sistema Mundo y deja de ser una característica del territorio en sí mismo. En este contexto, Darién se presenta como una zona desgobernada, lo que justificaría iniciativas para "conquistarla".
- * Según la perspectiva de Gramsci citada por Arrighi, la hegemonía es el poder adicional que tiene un grupo dominante al hacer creer a los grupos subordinados que su dominio también sirve a sus intereses. Esta idea se relaciona con la producción de espacio en el capitalismo

histórico, que implica la fijación de infraestructuras materiales en el espacio para facilitar el desarrollo de actividades capitalistas.

- * A través de la historia entre Colombia, Estados Unidos y Panamá, se puede ver cómo la hegemonía se construye mediante la fusión de coerción y consentimiento y cómo la construcción de infraestructuras como la vía Panamericana y el canal de Panamá han beneficiado principalmente a Estados Unidos.
- * El proyecto Arquímedes en Colombia y la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) son ejemplos de esfuerzos por unir el Océano Atlántico y Pacífico para facilitar el comercio interoceánico. Sin embargo, la selva del Darién, una zona clave para estos proyectos, ha sido orillada a una presencia-ausencia del Estado donde se refuerza la idea de territorio desgobernado pero al mismo tiempo se la dispone para procesos de intervención y extractivismo.
- * China ha demostrado interés en Darién y en Panamá en materia de logística e infraestructura a través de la iniciativa de la Franja y la Ruta de la Seda. También ha establecido acuerdos comerciales y de cooperación con Colombia. La propuesta de China en estas áreas no parece motivada por una oportunidad para la dignificación de la migración en tránsito a través de Darién, sino más bien como parte de su estrategia para competir en la dinámica de atracción de inversiones capitalistas y para desplazar el centro del poder del Atlántico al Pacífico.
- * Darién es un territorio estratégico en disputa geopolítica desde hace varios siglos atrás. Al encontrarse en una posición geográfica clave que conecta América del Sur y América Central y tener acceso a los dos océanos, tiene un gran valor estratégico desde el punto de vista del comercio marítimo y la seguridad nacional.
- * La serie de iniciativas de infraestructura, proyectos y megaproyectos propuestos para la zona como: Panama Railroad, Ferrocarril Darién-Medellín, Canal de Panamá, Vía Panamericana, Megaproyecto Geoestrategia Nueva Colombia o Proyecto Arquímedes, Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), Plan Puebla Panamá o Proyecto Mesoamérica, Megaproyectos PLHINO (Plan Hidráulico del Noroeste), PLHIGON (Plan Hidráulico del Golfo Norte) y NAWAPA (North American Water and Power Alliance); han sido objeto de disputas geopolíticas y por tanto han acelerado la búsqueda de opciones de intervención, donde la Cooperación Internacional ligada al control y atención de las migraciones aparece como una ventaja estratégica.

CAPÍTULO II

DISPUTA POR DARIÉN Y TRÁNSITOS MIGRATORIOS IRREGULARIZADOS: EL TERRITORIO Y LA ESTRATEGIA DE COOPERACIÓN INTERNACIONAL

Existe un vínculo entre la intensificación y visibilización del tránsito migratorio ligado al régimen global de fronteras y el proceso de auge de las estrategias de cooperación internacional enlazadas con el objetivo histórico de “conquistar” el Darién, ahora en el contexto de caos sistémico del siglo XXI que experimenta la economía mundial. Dicho vínculo se materializa a partir de la instrumentalización del primero de estos procesos por parte del segundo gracias a la mediación que significa el despliegue de organismos internacionales asociados a la defensa de los derechos humanos en los límites del Darién panameño (Cabrera García & Carrillo Gonzalez, págs. 90, 91).

En este segundo capítulo se estudiarán de manera crítica las delimitaciones físicas continentales¹³ de Darién, sus sujetos y sus rutas, con el fin de entender más allá del paradigma objetivo cuáles son las especificaciones geoestratégicas de Darién como territorio de tránsito migratorio en disputa y el papel que en terreno cumple la cooperación internacional dentro de la política migratoria de Colombia y Panamá para Darién.

El capítulo inicia analizando la visibilización tardía de los tránsitos migratorios irregularizados por el tapón de Darién como una ventana de oportunidad para la intervención por parte de organismos gubernamentales y de cooperación internacional. El segundo apartado continuará con la ubicación geoestratégica de Darién para entenderle más allá del concepto de frontera, se realizará una aproximación contextual al dinamismo de las relaciones sociales en Darién, así como su transformación a partir de la disputa de intereses en la zona.

El tercer apartado reflexiona sobre Darién como sujeto social de transformación y disputa desde la perspectiva de las rutas migratorias en la zona y la atención a los tránsitos irregularizados para finalmente cerrar con algunas retroalimentaciones del capítulo.

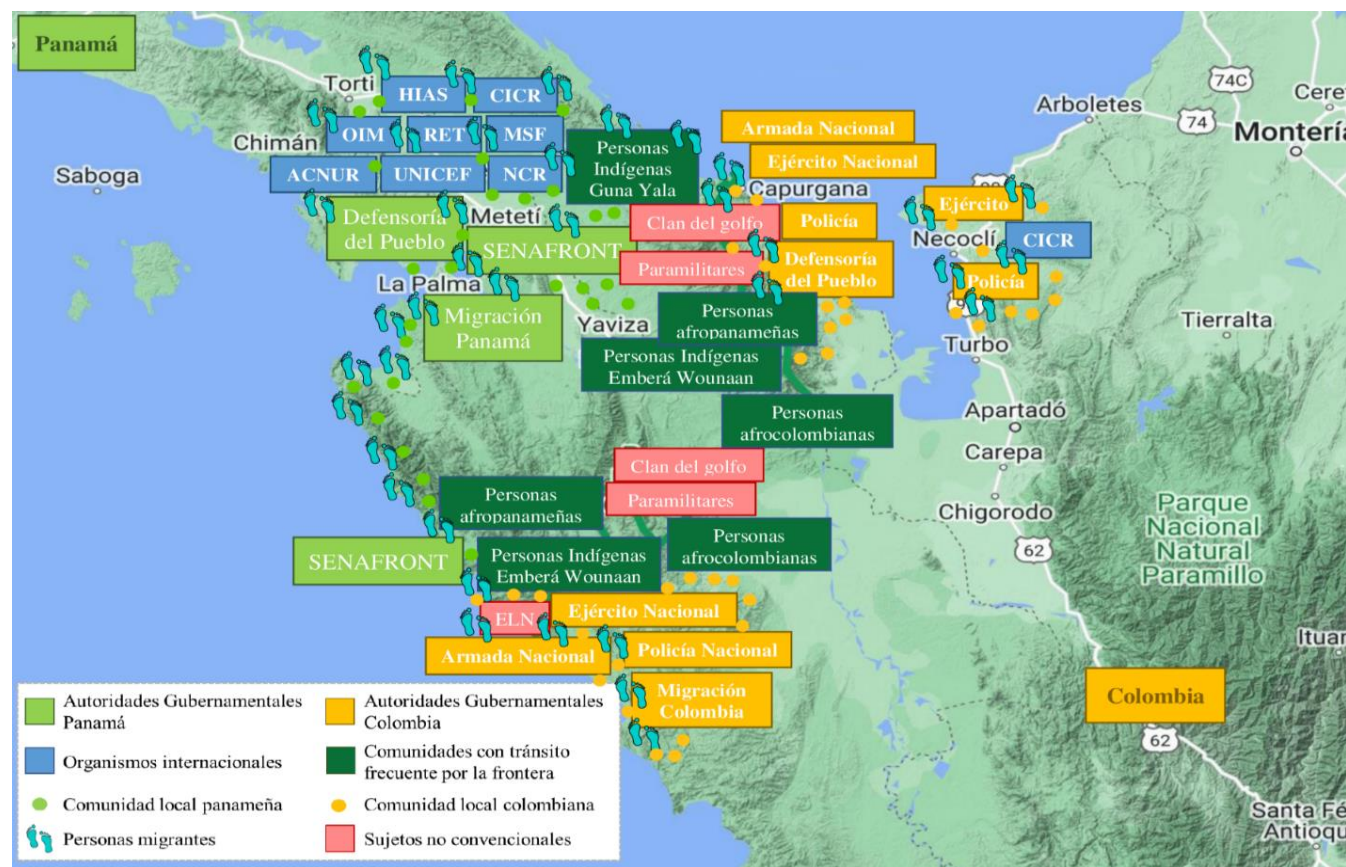
¹³ La delimitación geográfica de la frontera que se trabajará para Colombia y Panamá no incluirá a las islas que hacen parte de dichos países. Esto debido a que las rutas fuera de la parte continental no han sido registradas en los tránsitos por Darién, porque suelen evitar a Panamá desde Colombia, por ejemplo en la ruta de San Andrés hasta Nicaragua en lancha, que usan a veces personas venezolanas y cubanas. Esta información se obtuvo a través de grupos de WhatsApp donde se ofertan estos servicios.

2.1. Visibilización tardía de los tránsitos migratorios irregularizados por el tapón de Darién.

Las migraciones internacionales en Darién han sido un proceso histórico que puede ser rastreado desde la época precolonial con algunos flujos migratorios por Centroamérica a través del istmo.

Referirse a los tránsitos migratorios irregularizados por Darién como un proceso nuevo o coyuntural, invisibiliza los procesos históricos migratorios que, desde hace más de 5 siglos, se llevan a cabo a través de la zona.

Mapa 2.1: Sujetos sociales con participación directa en materia de tránsitos irregularizados en Darién



En Darién se mueven diversas relaciones de poder, en estas las migraciones juegan un papel importantísimo, especialmente los tránsitos irregularizados. En tal sentido, quienes se relacionarán en este acápite corresponden a aquellas y aquellos sujetos sociales que tienen una participación directa o indirecta en este tipo de migraciones, es decir, cuyas relaciones sociales confluyen¹⁴ en relación con los tránsitos irregularizados por Darién.

Darién ha ganado popularidad en materia de migraciones irregularizadas, especialmente a partir de 2016 cuando Colombia y Panamá acordaron el programa «flujo controlado». Con dicha popularidad se reconfiguraron las relaciones sociales en Darién, debido al aumento en el ingreso de personas migrantes irregularizadas extracontinentales, y la intensificación del tránsito de personas de América del Sur y las Antillas.

Se atrajo la atención de organismos gubernamentales de Colombia y Panamá, e internacionales dedicados a la cooperación sobre las comunidades indígenas Emberá Wounaan y Guna Yala, las comunidades afrodescendientes, la comunidad local en general¹⁵ y además, sobre grupos armados al margen de la Ley con presencia en la zona. Esta dinamización de las relaciones y la financiación para el desarrollo otorgada por países como Estados Unidos y la Unión Europea (sujetos de participación indirecta) están insertando a Darién, desde los tránsitos irregularizados, en los dilemas del desarrollo y el crecimiento económico.

En Colombia, la Unidad Administrativa Especial Migración Colombia tiene el objetivo de «ejercer las funciones de autoridad de vigilancia y control migratorio y de extranjería del Estado colombiano, dentro del marco de la soberanía nacional y de conformidad con las leyes y la política que en la materia defina el Gobierno Nacional» (Decreto 4062 de 2011, Artículo 3°). Colombia cuenta con tres puestos de control migratorio en la zona aledaña a la frontera con Panamá: el puesto de control marítimo de Bahía Solano (Chocó), el puesto de control marítimo de Juradó (Chocó) y el Puesto de control marítimo de Capurganá (Chocó) (Migración Colombia, 2022).

¹⁴ En este caso, la palabra «confluir» se utiliza como sinónimo de «juntarse» (como en el caso de los ríos o corrientes), más no como «Reunirse en una misma opinión o idea» (Diccionario del Español de México, 2022).

¹⁵ Se menciona a la «comunidad local en general» como sujeto social diferenciado de las comunidades indígenas y afrodescendientes, no porque estas últimas no hagan parte de la comunidad local en Darién sino porque tienen una realidad histórica que debe ser analizada de forma transversal, incluso en cuanto a las relaciones sociales que se mueven en torno a las personas migrantes irregularizadas.

La Policía Nacional de Colombia, el Ejército Nacional de Colombia y la Armada de la República de Colombia, son los organismos de fuerza pública que colaboran con Migración Colombia para el monitoreo y control de las fronteras en Colombia, cuya presencia se fundamenta en la «finalidad primordial» de «defensa de la soberanía, la independencia, la integridad del territorio nacional y del orden constitucional» (Constitución Política de la República de Colombia, 1991, Artículo 217, inciso 2°).

En el municipio de Acandí (Caribe Chocoano, Urabá), en Capurganá (Caribe Chocoano, Urabá) y en general por la frontera colombo panameña, el Comando General de las Fuerzas Militares realiza monitoreo y control de frontera, también lo hacen en el Pacífico Chocoano. Bahía Solano (Pacífico chocoano) y Juradó (Pacífico chocoano) cuenta con Estación de Policía (Ministerio de Defensa, 2022), así como Necoclí (Caribe antioqueño, Urabá) y Turbo (Caribe antioqueño, Urabá); mientras que Capurganá cuenta con una subestación de policía.

Por su parte, migración Colombia puede desempeñar funciones de policía judicial, por lo que realizan verificaciones migratorias y a su vez, actividades de investigación, sustanciación, intercambio de información y coordinación interinstitucional (Migración Colombia, 2012, Considerando, inciso 3°) según corresponda, bajo la coordinación de la Fiscalía General de la Nación y en colaboración con la fuerza pública.

**Foto 2.1: Sapzurro
Tomada en diciembre 2021**



Con respecto a organismos internacionales, con oficina o presencia permanente en el Darién colombiano, solo se encontró de forma visible — durante la visita en diciembre de 2021—, al Comité Internacional de la Cruz Roja, que a través de una carpa de la su delegación colombiana en la bahía principal de Necoclí, brinda información a personas migrantes en idiomas como francés, inglés, español y creole. La seccional de la Cruz Roja colombiana se ubica en Quibdó (Capital del Chocó), a unos 563 km de Necoclí¹⁶.

En 2019 durante la emergencia sanitaria declarada por el gobierno de Colombia, Necoclí fue sede de la llegada y represamiento de más de 19.000 personas migrantes (Defensoría del pueblo Colombia, 2021), por lo tanto, personas del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR), la Organización Internacional para las migraciones y UNICEF estuvieron presentes en Necoclí —aunque no se encuentran oficinas de estas organizaciones en el Darién colombiano¹⁷—. Cáritas Colombia, también trabajó junto a la diócesis de Apartadó, habilitando un albergue temporal para migrantes irregularizados. Sus actividades estuvieron encaminadas a brindar ayuda humanitaria (World Vision, 2021).

Foto 2.2: Cruz Roja colombiana Necoclí
Tomada diciembre 2021



¹⁶ Según *Google maps*

¹⁷ Por ejemplo, para el Chocó las oficinas de ACNUR se encuentran en Quibdó, y para el Urabá en Apartadó (ACNUR, 2022); mientras que la oficina de la Organización Internacional para las Migraciones OIM, se encuentra en Bogotá (Organización Internacional para las Migraciones, 2022).

Los organismos mencionados, de la parte colombiana de la frontera, parecieran organizados y en función coordinada con el plan de «flujo controlado», sin embargo, la realidad es que en estos territorios que componen el Darién colombiano y el Urabá antioqueño las dinámicas y las relaciones de poder son profundamente marcadas, de manera tal que la presencia-ausencia del gobierno colombiano trae como consecuencia un territorio inestable y manejado por los poderes locales.

Los esfuerzos de Panamá por tener un control sobre la frontera, o al menos un registro que permita llevar estadísticas sobre los tránsitos por la selva o la recuperación de los cuerpos que quedan desahuciados en el tránsito, se ven truncados porque pese a que Colombia se presenta como país garante de derechos de personas migrantes y ha manifestado que brinda salvoconductos para la salida del país, esto solo fue efectivo durante el show mediático por el represamiento en 2019. Actualmente, Colombia no lleva a cabo ningún registro o control en la frontera que permita un trabajo colaborativo para la protección de migrantes con Panamá.

En cuanto a Panamá, el país no cuenta con ejército a causa del régimen internacional especial que se atribuyó Estados Unidos por el canal de Panamá y las disposiciones de abolición que se aprobaron en 1904 (Méndez, 1976, pág. 12), por lo tanto, su cuerpo de seguridad es la policía, que en el caso del Servicio Nacional de Fronteras (SENAFRONT) se trata de policía – militar, pues cuenta con entrenamiento de inteligencia y contraguerrilla para llevar a cabo una especie de securitización dispersa por la frontera colombo panameña.

La brigada oriental de SENAFRONT se encuentra en Metetí, muy cerca de la Estación de Recepción Migratoria de San Vicente —donde se encarga de la vigilancia del lugar—, también tiene presencia en Canaán y en Bajo Chiquito, visten con uniforme de camuflado, sin embargo, desde estos lugares no llegan a las zonas más cercanas a la frontera como Espavé, el río Tuira o el cerro Chucurtí, la brigada de fuerzas especiales es la más cercana en cuanto a monitoreo en la frontera, sin embargo su función va más encaminada al combate de guerrillas y bandas criminales (SENAFRONT, 2020).

Foto 2.3: SENAFRONT en Canaán. Tomada en enero 2022



La presencia de sujetos estatales en la zona de Darién es mayor y más sólida del lado panameño, que del lado colombiano. En específico, atendiendo los tránsitos irregularizados se encuentran los siguientes:

Tabla 2.1: Organismos gubernamentales de Panamá en materia de tránsitos irregularizados en Darién

Tabla de creación propia con base en lo trabajado durante la estancia junto a la Defensoría del Pueblo (regional Darién en Darién) entre enero y febrero de 2022

SUJETO	ACTIVIDADES
Servicio Nacional de Fronteras (SENAFRONT)	Cuerpo de seguridad para la región, cuentan con un batallón en Metetí y bases operativas en puntos estratégicos de la zona. Coordinan la operación desde la comunidad de Bajo Chiquito, CEW a las ERM Lajas Blancas y San Vicente.
Servicio Nacional de Migración Panamá	Realiza el registro de datos e identificación biométrica a las personas migrantes en coordinación con SENAFRONT, revisan documentación, se realiza la identificación, se constata a través del registro de antecedentes y pruebas biométricas. También coordina el traslado de las personas migrantes hacia el albergue Los planes en Gualaca, Chiriquí.
Secretaría Nacional de Niñez, Adolescencia y Familia (SENNIAF)	A su cargo se encuentra la protección infantil, brindan alojamiento en la ciudad de Panamá a menores no acompañados, cuentan con un punto focal en la provincia de Darién para la atención de casos.
Ministerio Público	Presencia permanente en la comunidad de Bajo Chiquito y Canaán, cuentan con un Fiscal de Crimen Organizado, un traductor de Asuntos Internacionales y el Asistente Operativo. Instalaron además una valla informativa escrita en Español, Inglés, Portugués y Francés, para de esta forma captar posibles denuncias de delitos cometidos a estas personas migrantes en el recorrido de la trocha de Darién.

Defensoría del Pueblo	Organismo independiente del gobierno, creado mediante Ley 7° de 1997 con los objetivos principales de control no jurisdiccional de la administración pública y defensa de los Derechos Humanos frente al Estado (Asamblea legislativa de la República de Panamá, 1997). La oficina regional se encuentra en Metetí, realiza monitoreos constantes a las ERM San Vicente y Lajas Blancas en pro de la protección de Derechos como agua, alimentación, atención en salud e higiene de las personas migrantes. Da seguimiento a las peticiones de comunidades locales y personas extranjeras, en relación con Derechos Humanos y la función de autoridades de gobierno y tradicionales de las comunidades indígenas.
------------------------------	---

Como se indicó en párrafos anteriores, Estados Unidos y la Unión Europea tienen una presencia indirecta, fuerte y permanente en el Darién panameño, especialmente en el área de Metetí y sus alrededores, donde se encuentran las ERM o —como han sido denominados por organismos de Cooperación Internacional como la Organización Internacional para las Migraciones— los «albergues temporales», que a solicitud del Ministerio de Seguridad Pública y en el marco del programa Mesoamérica, se desarrollaron como «estrategia nacional con herramientas y protocolos para abordar mejor las crisis migratorias» desde 2016 (OIM ONU Migración, 2018). En este sentido, los organismos internacionales asentados en Darién son los siguientes:

Tabla 2.2: Organismos Internacionales en Panamá en materia de tránsitos irregularizados en Darién

Tabla de creación propia con base en lo trabajado durante la estancia junto a la Defensoría del Pueblo (regional Darién en Darién) entre enero y febrero de 2022

SUJETO	ACTIVIDADES
Consejo Noruego para los Refugiados (NCR)	Realiza monitoreo de fronteras en comunidades de acogida para identificar vulnerabilidades de la persona en necesidad de protección internacional, colabora estratégicamente con otras agencias en terreno para mejoramiento de espacios y entrega de kits de higiene para beneficio de la PNPI. Participa en la mesa de coordinación Operativa de Movilidad Humana en Darién, integrada por instituciones públicas y ONG en terreno.
Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia (UNICEF)	Colaboran estratégicamente en temas de WASH (Agua, Saneamiento e Higiene) y Salud. Tiene presencia de una oficial de protección que trabaja con temas de Protección a la Niñez y Educación en emergencias. Proyecto de la Casa de Acogida en Metetí.
Comité Internacional de la Cruz Roja (CICR) Cruz Roja Panameña	Colaboran con atenciones básicas de salud, asistencia psicosocial, agua y saneamiento, cuentan con personas voluntarias y un oficial de Protección, Género e Inclusión. Brindan Wifi y llamadas internacionales gratuitas, así como puntos de carga en la ERM San Vicente, en el marco del plan de «Restablecimiento del contacto entre familiares».
Organización Internacional para las Migraciones (OIM)	Coordinan con actores claves e instituciones en terreno, dan seguimiento de cerca a la situación de las personas migrantes en las ERM, a través del monitoreo permanente que realizan sus promotores locales, además, continúa apoyando los protocolos para la identificación de perfiles vulnerables y de alto riesgo, así como el seguimiento de las condiciones de salud en prevención del COVID-19.
Fundación RET internacional	Como socios estratégicos de UNICEF se encargan de la dinamización infantil, actividades lúdicas, seguimiento de infancia en las diferentes ERM. Se encargan de la

	zona amigable con las infancias en la ERM San Vicente, donde se realizan actividades de juego, arte y música con niñas, niños y adolescentes.
HIAS	Protección a la mujer e infancia, con presencia en todas las estaciones de recepción migratoria y monitoreo semanal en la comunidad de acogida de Canaán. Enfocada principalmente a temas de salud menstrual.
Aldeas infantiles S.O.S	Gestionada en Metetí, es una casa de acogida para brindar hogar transitorio a Niñas, Niños y Adolescentes (NNA) no acompañados o separados que ingresan a Darién, mientras se define su situación.
Médicos Sin Fronteras (DWB)	Centrados principalmente a la atención sanitaria en centro de salud de Bajo Chiquito, traslado de pacientes con lancha de evacuaciones desde Bajo Chiquito, atención en salud física y mental en las ERM, brindan información en idiomas como español, inglés, francés, portugués y creole.

Tanto el Darién colombiano, como el Darién panameño están habitados por población indígena transfronteriza Emberá Dobidá, Emberá Katío, Guanadule – Tuna – Cuna y Wounaan, asentada mayoritariamente en la zona del Chocó —especialmente en el Pacífico, en pueblos fronterizos como Juradó y minoritariamente en Acandí y otras zonas del Urabá chocoano como Unguía— (ONIC, 2022), así como en las comarcas Emberá – Wounaan y Guna Yala de Panamá.

Asimismo, en esta parte del territorio y en el Urabá antioqueño, viven comunidades afrodescendientes, población negra afrocolombiana y afropanameña respectivamente; por ejemplo, en el municipio de Acandí habitaban para 2018, 12.418 personas pertenecientes a dichas comunidades¹⁸ (DANE, 2018), en Turbo se registraron 83.151 personas y 22.251 en Necoclí, mientras que en la provincia de Darién en 2017 cerca del 24.3% correspondía a población afropanameña.

La pluralidad de comunidades en la zona se complementa con la comunidad local en general, que junto a las comunidades indígenas, afrocolombianas y afropanameñas, corresponden en Colombia a personas mestizas del Pacífico Chocoano, el Caribe Chocoano, el Urabá Antioqueño, algunas personas que migraron desde otros territorios de Colombia como Medellín u otras partes de Antioquia, y personas extranjeras asentadas en Sapzurro, Capurganá, Acandí y el Pacífico chocoano, quienes suelen proveer servicios ecoturísticos en la zona. Por otro lado, en Panamá la comunidad local en general también se diversifica con el mestizaje, con personas de diferentes partes de Panamá y personas extranjeras, especialmente personas chinas

¹⁸ El Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) en Colombia, realizó un censo para analizar la percepción de autorreconocimiento en estas comunidades, este puede ser encontrado en <https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/grupos-etnicos/presentacion-grupos-etnicos-poblacion-NARP-2019.pdf>

que manejan los comercios medianos de la zona y son proveedores y distribuidores de productos importados en zonas como Canaán y Bajo Chiquito.

Así pues, el servicio de guía o “coyotaje” a través de la selva, o de lancha para acortar camino desde Colombia, suele ser prestado por personas de las comunidades locales indígenas, afrodescendientes y mestizas, y conectado con las personas indígenas en Panamá; en un contexto marcado por relaciones sociales que se han dinamizado por los tránsitos irregularizados en Darién y que están condicionadas por la presencia de sujetos no convencionales como grupos dedicados al narcotráfico, tráfico de personas y armas, así como diferentes actividades ilícitas en la frontera se han extendido por Colombia y Panamá.

Los caminos o trochas, a través de la selva suelen ser atribuidos a la necesidad de movilización de grupos armados al margen de la ley como la antigua FARC¹⁹, el ELN, los paramilitares y el clan del golfo. Aquí se manejarán como «sujetos no convencionales» haciendo analogía al derecho internacional convencional, pues a diferencia de este, estos grupos no se manifiestan a partir de convenios con la población u oficialmente con el estado para interactuar en el territorio, sino que sus actuaciones son de facto, es decir, corresponden a las circunstancias que les permitan una ventaja en el esquema de poder, a través de intimidación, y el control de las rutas.

Por último, en 2022 las cifras de personas migrantes que ha registrado Panamá²⁰ durante los meses de enero, febrero y abril, conforme a los datos obtenidos del Servicio Nacional de Migración Panamá, a través de la Defensoría del Pueblo (regional Darién), se estiman en:

Tabla 2.3: Ingreso de personas migrantes “irregulares” por Darién (enero y febrero 2022)
Tabla de creación propia

Región	Enero 2022	Febrero 2022
América del Sur	112	268
África	90	256
Antillas	799	1186
Asia	66	142
Europa	0	0
Eurasia	0	0
Oceanía	0	0
América central	4	5

¹⁹ Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia, extintas por el acuerdo de paz firmado en 2016, aunque con algunas disidencias que han armado otros frentes o se han unido al Ejército de Liberación Nacional (ELN).

²⁰ Se toman como referencia las cifras de Panamá debido a que Colombia no lleva ningún registro de tránsitos migratorios irregularizados por la frontera colombo panameña.

Tabla 2.4: Ingreso de personas migrantes “irregulares” por Darién (a abril 21 de 2022)
 Tabla de creación propia con base en datos de la Defensoría del Pueblo (regional Darién en Darién) y el Servicio Nacional de Migración de Panamá

ERM o comunidad de Acogida	Abril 2022 (a abril 21 de 2022)
Bajo Chiquito	No reporta
Canaán	202
San Vicente	54
Lajas Blancas	No reporta
Jaqué	No reporta

Las cifras no reportadas obedecen a varios factores, en cuanto a «Bajo Chiquito» que solía ser una ruta de frecuente acceso en 2021, año en que Darién recibió 4.442 personas migrantes en enero y 4.014 en febrero por el área de Canaán, pero mayoritariamente por Bajo Chiquito, disminuyó el flujo migratorio probablemente porque ante la inseguridad en esta ruta, donde se reportaba violencia física y sexual constante contras las personas migrantes, se instaló una comisión permanente del Ministerio Público de Panamá y aumentó la presencia de autoridades estatales.



Foto 2.4: Bajo Chiquito 2021
 Fuente: Consejo Noruego para los Refugiados



Foto 2.5: Bajo Chiquito 2022
 Tomada en febrero 2022

Con respecto a «Lajas Blancas», esta Estación de Recepción Migratoria se destinó para el aislamiento de personas positivas a COVID – 19, malaria y de otras personas con quienes estas tuvieron contacto. A mediados de febrero de 2022, durante la estancia de investigación en Darién, había cinco personas alojadas allí, un hombre mexicano que dio positivo a COVID, dos personas venezolanas positivas COVID, y dos personas con diagnóstico de malaria.

Finalmente, Jaqué (Panamá) puede tratarse del caso más particular, aquí llegan las personas que toman la ruta por el Pacífico, recorriendo el Chocó biogeográfico y pasando por Juradó y Bahía Solano en Colombia, en lancha rápida. Es una zona de difícil acceso, solo se puede llegar por vía aérea o acuática, y pese a que allí se encuentra un consulado colombiano y se ejerce control migratorio a través de SENAFRONT, no se lleva un registro migratorio²¹ como el que se tiene en los diferentes puntos de llegada por la ruta del Caribe.

Las personas migrantes en tránsito irregularizado por Darién, interactúan con los organismos aquí descritos, y corresponden a una población diversa de hombres, mujeres, niñas, niños, adolescentes, personas de la tercera edad y personas en condición de discapacidad, provenientes de países de América del Sur como Venezuela, Ecuador y Colombia; de las Antillas principalmente personas de Cuba y Haití; de África en el caso de República Democrática del Congo, Ghana, Nigeria, Benín, Angola; Asia e incluso Eurasia (países como Georgia), Europa (algunas personas rusas), América del Norte²² y América Central.

2.2. Ubicación geoestratégica de Darién: más allá de la barrera natural fronteriza.

En 1981 la UNESCO declaró Patrimonio Mundial Natural y Reserva de la Biósfera las 579.000 hectáreas que conforman el «Parque del Darién» en Panamá (UNESCO, s.f.), las cuales, junto a 72.000 hectáreas pertenecientes al parque «Los Katíos» en Colombia, constituyen la frontera colombo panameña y un complejo sistema natural que limita con el Océano Pacífico y el Atlántico (Cabrera Nossa, 2016, pág. 222). Sin embargo, para los fines de este trabajo, esta sería una caracterización incompleta del tapón de Darién.

En este caso es preciso hablar de la **ubicación geográfica de Darién**, y no solo de la ubicación geográfica tradicional de la frontera colombo – panameña. Esto implica tener en cuenta el límite físico - jurídico del istmo y el grupo de territorios dentro de los cuales confluye el tránsito migratorio, para lo cual se puede empezar explicando el siguiente mapa:

²¹ En febrero de 2022 ingresaron personas por Jaqué, estas fueron vistas en Puerto Quimba y trasladadas en “chiva” a la Estación de Recepción Migratoria de San Vicente; igualmente en la semana del 04 de abril de 2022 ingresaron 14 personas migrantes por Jaqué —principalmente de nacionalidad cubana—, quienes fueron retenidas sin agua ni comida por SENAFRONT, y posteriormente llevadas a la Fiscalía en La Palma, donde la Defensoría atendió queja por vulneración de derechos en cuanto a alimentación, trato e inseguridad en el transporte.

²² En enero – febrero de 2022, había 2 personas mexicanas alojadas en la ERM San Vicente. Uno era un hombre que se dirigía a Colombia, tuvo que ser identificado mediante biometría porque no portaba identificación, Médicos Sin Fronteras le brindó atención médica y la Defensoría del Pueblo dio seguimiento al caso junto a la OIM, iba a ser regresado a México mediante retorno voluntario.

Mapa 2.2: Ubicación geográfica de Darién

https://www.google.com/maps/d/u/0/viewer?mid=1_CECc3CQhbVqTqXYhNGM4sabrxZOX_R8b&ll=8.114823377707856%2C-77.2017940764293&z=9

Mapa trabajado con *Google My maps*, anotaciones de creación propia



El territorio en cuestión comprende a la provincia de Darién, la comarca Emberá Wounaan y la parte sur de la comarca Guna Yala del lado de Panamá; mientras que por el lado de Colombia atraviesa el departamento del Chocó (desde el Océano Pacífico hasta el mar Caribe), en donde se encuentra el río Atrato (Fundación Darién, s.f.). Otro punto que conecta el tránsito migratorio por dicha ruta mediante el Golfo de Urabá, o Golfo de Darién como se explicará en el tercer capítulo, es Necoclí, ubicado en el departamento de Antioquia, es decir, el Urabá antioqueño colombiano. En este orden de ideas, al hablar de Darién en este documento se hace referencia a los territorios mencionados y no solo a los más de 250 kilómetros que constituyen la línea fronteriza colombo – panameña.

Bogotá es la capital de Colombia, así como el centro administrativo. El Darién colombiano, en el departamento del Chocó, y el Urabá antioqueño, se encuentran a más de 700 kilómetros de distancia de la capital colombiana —en el caso de Necoclí por tierra, y del Darién solo por vía aérea o acuática—. Desde Bogotá hasta Necoclí se puede llegar por tierra o aire, tomando la vía por Medellín o por Montería. Si se toma avión desde Bogotá hasta Montería (50

minutos de vuelo), en Montería se puede abordar una van o microbús hasta Necoclí —unas 4 horas de camino aproximadamente—; sin embargo, es habitual entre las personas migrantes, llegar hasta Medellín y desde allí tomar autobús hasta Necoclí (alrededor de 12 horas de trayecto por las reparaciones en la vía para el año 2022).

Antiguamente el punto de partida hacia Darién, desde Colombia, era Turbo en Antioquia, desde donde se abordaba una lancha para atravesar el golfo de Urabá hasta llegar a Acandí, Capurganá o Sapzurro en el Chocó; pero al ser una zona manejada por el Clan del Golfo y el paramilitarismo de Colombia, y a causa de la atención que estaba despertando en la zona el tránsito migratorio, el punto de partida fue movido al puerto de Necoclí, también ubicado en el golfo de Urabá (aunque a su vez representaba un tránsito más seguro²³ por vía marítima).

Las rutas a través del Darién son dinámicas, dependen del ánimo con el que trabajen los “guías”, de las autorizaciones que para dichos fines otorgue el clan del golfo o los paramilitares, de la cantidad de sujetos estatales presentes en ciertas zonas, de la ruta que de acuerdo al *voz a voz* puede referirse como más segura, entre otras cosas. En el recorrido a través de Darién del lado colombiano, y gracias a las charlas con personas migrantes y personas locales, se lograron recuperar los siguientes puntos de partida desde Colombia:

- Por el **Pacífico** se toma la ruta marítima a través de Bahía Solano y Juradó, en Chocó.
- Por el **Caribe** se suele partir en lancha desde Necoclí o Turbo (un trayecto de entre 2 o más horas según el comportamiento del mar), atravesando el Golfo de Urabá hasta Acandí, Capurganá o Sapzurro²⁴.

²³ El trayecto desde Necoclí a Capurganá es más corto (2 horas en lancha rápida) y el mar que se cruza para atravesar el golfo de Urabá, es más amable para el viaje que el trayecto desde Turbo (4 horas o más en lancha, según el comportamiento del clima y el mar).

²⁴ Desde estos lugares se toma lancha o se inicia el camino terrestre por la selva, montañas y ríos de Darién.

Mapa 2.3: Puntos de partida en Colombia.

https://www.google.com/maps/d/u/0/viewer?mid=17Jj11eUpdScm9p_nJL5cDfPpy0mKVdsS&ll=8.275788742113601%2C-77.03157606857705&z=9

Mapa trabajado con *Google My maps*, anotaciones de creación propia, fotografías tomadas en diciembre 2021



El 22 de septiembre de 2021, Carlos Camargo, Defensor del pueblo de Colombia, visitó Necoclí para constatar que se encontraban represadas cerca de 19.000 personas migrantes, en espera de lograr uno de los 250 cupos diarios para abordar una lancha a Acandí (Chocó) (Defensoría del pueblo Colombia, 2021). Ante lo que fue presentado como una crisis o un problema coyuntural derivado del cierre de fronteras en Costa Rica, por la pandemia causada por el COVID – 19, el 6 de agosto de 2021 Colombia y Panamá, se reunieron en Darién y acordaron el programa «flujo controlado» con el que se permitiría el tránsito diario de 500 personas migrantes desde Colombia hacia Panamá (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2021), a partir de la cooperación binacional.

Ahora bien, en el caso de Panamá, Ciudad de Panamá es la capital y por tanto el centro administrativo del país. Cada provincia en Panamá tiene un centro donde se ubican las

principales oficinas de gobierno, que en el caso de la provincia de Darién es La Palma, distrito de Chepigana, a donde solo es posible llegar por vía acuática (Ministerio de Gobierno, s.f.).

En términos migratorios y oficinas de gobierno, a pesar de no ser la cabecera, en Metetí se ubican diferentes entes gubernamentales importantes como el Servicio Nacional de Fronteras (SENAFRONT), el Servicio Nacional de Migración Panamá, la Defensoría del Pueblo de Panamá (Regional Darién), el Ministerio Público, entre otros.

Para llegar a Metetí desde la capital de Panamá en transporte público, es necesario tomar un bus en la terminal de Albrook o tomar taxi desde el aeropuerto de Tocumen hasta la calle «24 de diciembre» en la autopista interamericana (parte de la vía panamericana), allí se alcanza el autobús a Darién —puede tomarse el autobús grande que llega hasta Metetí directamente, o el “colectivo” que es más pequeño y hace trasbordo a “chiva”²⁵ en Agua Fría y de allí, luego de atravesar Santa Fe, llega a la terminal antigua de Metetí—. Se trata de por lo menos unas 6 horas de trayecto con 2 paradas para el «control de movilidad» una revisión a cargo del SENAFRONT para verificar que no se transporte a personas migrantes en condición irregular.

Si bien el recorrido del párrafo anterior no suena tan desgastante, no obstante, esta no es la dirección en que suelen atravesar Panamá las personas migrantes, pues su trayecto es de sur a norte. En el Darién panameño existen diferentes puntos de llegada desde Colombia que son al mismo tiempo, puntos de partida hacia Costa Rica, para dar continuidad al tránsito por Centroamérica (Ver mapa 3 en la siguiente página):

- Por el **Pacífico** el punto de llegada es Jaqué, desde donde las personas migrantes son transportadas en lancha rápida hacia Puerto Quimba, y finalmente a la ERM de San Vicente.
- Por el **Caribe** los puntos de llegada son más diversos, las personas migrantes arriban desde la trocha por la selva, a las comunidades de acogida de Bajo Chiquito o Canaán (ambas atendidas por personas indígenas Emberá Wounaan), y desde allí son transportadas en piragua²⁶ hasta Puerto Limón o el Puerto de Lajas Blancas, para luego ser trasladadas por SENAFRONT, a las ERM de San Vicente o Lajas Blancas²⁷.

²⁵ La chiva es una camioneta pequeña de transporte público, similar a una van escolar.

²⁶ Canoa de madera.

²⁷ La Estación de Recepción Migratoria a la cual son enviadas las personas migrantes, dependerá del puerto de desembarque (de llegada de la piragua o canoa), y de la disponibilidad de las ERM. Entre enero y febrero de 2022,

Mapa 2.4: Puntos de llegada en Panamá.

https://www.google.com/maps/d/u/0/viewer?mid=1u39tk4uneu_s0fQx6TAIu8k6-kILUBAz&ll=8.056753054531875%2C-76.8670046375381&z=9

Mapa trabajado con *Google My maps*, anotaciones creación propia. Fotos tomadas en enero 2022



La defensoría del pueblo de Panamá indica en su informe sobre «La situación de derechos humanos de las personas migrantes irregulares en las provincias de Darién y Chiriquí²⁸ en el contexto de la pandemia de COVID-19» un total de 23.968 personas, de las cuales las cinco nacionalidades con ingreso frecuente a Panamá por la frontera con Colombia son Cuba, Haití, India, Bangladesh y la República Democrática del Congo. De igual manera, dentro de los flujos migratorios que ingresan por Darién, se encuentran personas migrantes de países como:

la ERM de Lajas Blancas estaba siendo usada para aislar a personas diagnosticadas con COVID u otras enfermedades como Cólera o Malaria, las demás eran en viadas a la ERM San Vicente.

²⁸ Chiriquí es el punto de atención migratoria más cercano a la frontera con Costa Rica. Desde las ERM en Darién (San Vicente o Lajas Blancas), las personas son transportadas en un bus que les cuesta \$40 usd. En este caso no se analizará la situación en Chiriquí, por exceder los límites geográficos de este trabajo de investigación, que se concentra en el tránsito por Darién.

Malí, Nepal, Benín, Costa de Marfil, Sri Lanka, entre otros (Defensoría del Pueblo de Panamá, 2021, págs. 17,18 y 77).

2.3. Darién como sujeto social de transformación y disputa.

El territorio no es mero contenedor o elemento del Estado Nación, sino un sujeto social que interactúa con otros sujetos sociales, transformándose y reconfigurándose. Las dinámicas económicas y sociales que se desarrollan a nivel interno en Darién se han ido transformando a partir de la disputa y los tránsitos irregularizados de la zona.

En cuanto al Darién colombiano, en Necoclí existe un hospital²⁹ y dos centros de salud; sus principales fuentes de economía son agricultura, minería (oro), pesca, madera, artesanías elaboradas con cáscara de coco y turismo (Alcaldía de Necoclí, 2021). El municipio de Acandí, por otro lado, cuenta con un hospital y un centro de salud en Capurganá, mientras Sapzurro cuenta con una enfermera para atención básica en salud; sus principales actividades económicas son agricultura, pesca, artesanía, explotación maderera y turismo (Emiliani, 2010).

En Acandí y Necoclí la economía local se ha transformado. De la pesca han pasado a proveer servicios de transporte de mercancía, así como de personas locales y migrantes en lancha, moto y mototaxis; también venta de cobijas, carpas, estufas de gas, botas y herramientas para la selva, y lugares para el alojamiento de migrantes en tránsito (Escudero, 2021), además se han instalado mesas en la bahía principal de Necoclí que funcionan como lugares de cambio de divisas, y se encuentran locales comerciales de «Western Union» y «Money Transfer» para la transferencia internacional de dinero.

En Necoclí existen dos puertos desde los cuales se pueden abordar lanchas autorizadas para el transporte de personas hasta Capurganá o Acandí. A la mitad de la Bahía se encuentra el muelle desde el cual se abordan las lanchas del Caribe S.A.S., para las que personas extranjeras deben

**Foto 2.6: Lancha Caribe S.A.S
Capurganá 2022
Tomada en diciembre 2021**



²⁹ El hospital de San Sebastián de Urabá.

comprar boleto de ida y vuelta, y solo pueden viajar si cuentan con documento de identificación, como pasaporte.

Foto 2.7: Puerto de Necoclí (Caribe S.A.S) 2021

Tomada en diciembre 2021



Al final de la bahía, en sentido occidental, hay un segundo muelle desde donde parten otras lanchas, estas suelen llevar a personas migrantes³⁰. Adicional a estas lanchas oficiales, salen algunas clandestinas que transportan a personas migrantes indocumentadas hasta Acandí, Capurganá, Sapzurro o directamente a locaciones de Panamá como Carreto o Armila, desde donde pueden tomar un camino más corto a través de la selva, hasta Canaán o Bajo Chiquito.

³⁰ También les cobran boleto de lancha ida y vuelta, como una forma de “garantizar” que las personas extranjeras a quienes transportan desde Necoclí, no intentarán continuar camino hacia Centroamérica, por la frontera colombo panameña.

**Foto 2.8: Sendero Sapzurro – Cabo
tiburón 2021**
Tomada en diciembre 2021



Las migraciones en tránsito por Darién son muy dinámicas, por lo que las rutas que suelen tomar las personas migrantes se han ido modificando a través del tiempo, especialmente en el Darién panameño. Las trochas son innumerables, para 2016 el Ministerio de Seguridad Pública de Panamá tenía 24 identificadas (OIM, 2018). Antes de 2015, el cruce por la frontera se hacía a través de la selva de Darién desde Acandí, Capurganá o Sapzurro. El camino por Acandí solía llevar a las personas migrantes hasta Bajo Chiquito, el de Sapzurro implicaba un camino más corto para alcanzar Cabo Tiburón o Puerto Obaldía; aunque en todo caso el propósito era llegar hasta Yaviza — donde se retoma la vía panamericana— para atravesar Panamá y alcanzar Costa Rica.

Sapzurro tiene un sendero ecoturístico por el que se puede caminar hasta Cabo Tiburón, rodeando la selva, con una vista impresionante al mar; también desde el centro hay un camino conocido por las personas locales y turistas, para ir hasta La Miel en Panamá; estos caminos han caído en desuso como ruta de tránsito irregularizado de migrantes, sin embargo, Acandí y Capurganá, pese a ser un destino turístico llamativo en Colombia, siguen vigentes como punto de inserción a la selva de Darién, si se habla de tránsito migratorio.

No se puede afirmar que las rutas que aquí se relacionarán son las únicas utilizadas, pues como ya se dijo los tránsitos migratorios irregularizados a través de Darién, son sumamente dinámicos. Los mapas y rutas que aquí se presentan son una aproximación de la que se pueden deducir trayectos que actualmente están en uso.

2.3.1. Rutas por el Caribe: Por el Caribe hay tres rutas que están predominando entre 2021 y 2022. Cada ruta supone retos diferentes y pese a que aquí se logran describir los trayectos, detallarlos es muy complicado, por ello se han tomado puntos clave de

tránsito³¹. Esto debido a que las trochas dentro de la selva son difíciles de detectar, especialmente a través de personas migrantes quienes en su mayoría son personas de nacionalidad distinta a la colombiana o panameña y por tanto, les suele ser difícil recordar el nombre de los lugares que van atravesando.

- **Ruta Necoclí – Carreto – Canaán:** Esta ruta es popular entre grupos de personas venezolanas, el recorrido consiste en llegar hasta Necoclí y abordar una lancha rápida que lleva hasta Carreto en Panamá, en un recorrido de más de 2 horas por el golfo de Urabá y el mar Caribe, esta lancha puede o no hacer transbordo en Capurganá. Desde Carreto (Comarca Guna Yala) tomarán camino por la selva durante 3 días o más, hasta la primera comunidad de acogida (Canaán) en la comarca Emberá Wounaan.

En Canaán se realiza requisa (SENAFRONT) y control migratorio (SN Migración Panamá) a las personas que arriban, se les preguntan datos básicos como nacionalidad, nombre y apellidos, o acompañantes en el caso de NNA. Las personas de la comunidad prestan servicio de alojamiento o rentan espacios para instalar carpas, en Canaán la electricidad es inestable, no hay señal de teléfono ni acueducto, y se cuenta con un teléfono para la comunidad. Se instaló un centro de salud³² que es atendido por un

Foto 2.9: Piragua con personas migrantes, río Chucunaque 2022
Tomada en febrero 2022



³¹ Los mapas que aquí se relacionan son meramente ilustrativos, no cuentan con coordenadas exactas, es solo una aproximación al trayecto. Pese a que se han podido identificar estos puntos en las rutas, los mismos pueden combinarse entre rutas, saltarse o variarse, dependiendo la nacionalidad de las personas migrantes, el dinero que lleven consigo, el guía, el grupo que autorice, etcétera.

³² El centro de salud cuenta con infraestructura pequeña, no tiene mobiliario más que un escritorio, una camilla y pesa. Tiene planta eléctrica y en caso de urgencia, las personas deben ser trasladadas hasta Metetí en Piragua (entre 4 y 6 horas por río) o por carretera si por ser verano, el puente temporal sobre el río Chucunaque ha sido instalado. Sin importar si el puente ha sido instalado o no, las personas migrantes son transportadas en Piragua como acuerdo con la comunidad, de igual forma se aplica en la ruta Bajo Chiquito – Lajas Blancas.

asistente de salud (enfermero), quien a su vez debe encargarse de las comunidades aledañas de Mash Pobor y Sinaí, ubicadas a entre 10 y 15 minutos en piragua desde Canaán.

Mapa 2.5: Ruta Necoclí – Carreto – Canaán.

https://www.google.com/maps/d/u/0/viewer?mid=1HL0s_wsD5ub2OKw_i_3Xloa6Xcf2YE-z&ll=8.766374498605993%2C-77.37377508842262&z=9

Mapa trabajado con *Google My maps*, anotaciones de creación propia.



am, una piragua³³ (canoa) que les llevará por el río membrillo y posteriormente por el río Chucunaque, en un trayecto de entre 4 y 6 horas —dependiendo del caudal del río según sea verano o invierno—; hasta Puerto Limón, donde Migración realiza conteo y SENAFRONT organiza y transporta³⁴ a las personas migrantes hasta la Estación de Recepción Migratoria de San Vicente. Desde la ERM San Vicente deberán pagar \$40 usd para ser transportados hasta Chiriquí (Panamá), luego tomarán rumbo a David (Panamá) y seguirán por Costa Rica.

* **Ruta Necoclí – Acandí – Bajo Chiquito:** La ruta de Acandí y Bajo Chiquito tuvo mucho movimiento en 2021, sin embargo, para 2022 el flujo migratorio disminuyó, como ya se indicó. Solía ser la entrada

Foto 2.10: Puesto de salud, Bajo Chiquito 2022
Tomada en febrero 2022

³³ El costo de la piragua es asumido por las personas migrantes. En ocasiones particulares cuando han sido víctimas de asalto o viajan sin dinero, la comunidad de Canaán se organiza para cubrir el costo de sus pasajes. El costo es de 20 o 25 dólares. Las personas migrantes deben viajar obligatoriamente con chaleco salvavidas, cada piragua lleva entre 15 y 18 personas migrantes, quienes deben sentarse en el suelo de la piragua, no se adaptan sillas para poder transportar a más personas, y porque ello puede hacer que la piragua se voltee por el movimiento de lado a lado, que provoca la corriente del río.

³⁴ Este transporte no tiene ningún costo adicional, para las personas migrantes.

para personas con menos dinero disponible para el trayecto, pues se trata de un camino a través de trocha, lomas o montañas, arroyos y ríos, que puede superar los 5 días en la selva.



**Foto 2.11: Proyecto NRC,
Bajo Chiquito 2022**
Tomada en febrero 2022

**Foto 2.12: Duchas
Bajo Chiquito 2022**
Tomada en febrero 2022



Desde Necoclí se toma lancha hasta Acandí, allí se arman los grupos de personas migrantes y pueden contactar guía. Una vez cruzada la línea fronteriza, el grupo continuará hasta la comunidad indígena de Anachucuna, en la comarca Guna Ayala, y bajarán caminando junto al río Tuquesa hasta alcanzar la comunidad de acogida de Bajo Chiquito. En Bajo Chiquito son recibidos por Migración y SENAFRONT, encontrarán atención en salud en el puesto de

atención de Médicos Sin Fronteras³⁵ y en el centro de salud de la comunidad, el cual es atendido por persona profesional en medicina, también cuenta con estación de lavado de pies³⁶ financiado por OIM. Por otro lado, el Consejo Noruego para los Refugiados financió materiales para un proyecto de techo temporal para las personas migrantes, que sería construido por la comunidad local; además, se adaptaron baños y duchas, con financiamiento de la ONU. No obstante, Bajo Chiquito disminuyó su flujo migratorio en cerca del 100% para enero y febrero de 2022.

Desde Bajo Chiquito las personas migrantes serán transportadas en piragua por el Río Tuquesa hasta el Puerto de Lajas Blancas, posteriormente se llevarán a la ERM Lajas Blancas, donde serán organizadas para la compra del boleto de bus a Chiriquí, y finalmente continuar hacia Costa Rica.

³⁵ El puesto de salud de Médicos Sin Fronteras ya no se encuentra en uso por la baja en los flujos migratorios en tránsito, por esta vía.

³⁶ Esto debido a que las personas migrantes llegan con lesiones en los pies por la exigencia de la caminata.

Mapa 2.6: Ruta Acandí – Anachucuna – Bajo Chiquito.

https://www.google.com/maps/d/u/0/viewer?mid=1HL0s_wsD5ub2OKw_i_3Xl0a6XcF2YE-z&ll=8.766374498605993%2C-77.37377508842262&z=9

Mapa trabajado con *Google My maps*, anotaciones de creación propia.



* **Ruta Necoclí – Capurganá – Canaán:** Esta ruta es, a la fecha, la de mayor tránsito. En Necoclí se aborda la lancha hasta Capurganá, allí se desembarca y se ubican “las plataneras”, lugar donde se pueden contactar guías. Los grupos, que suelen ser de entre 10 y más de 100 personas, llevan el camino atravesando “la loma del diablo” y “la loma de la muerte”. Caminan y nadan entre ríos y arroyos hasta alcanzar playa Armila en Panamá, desde allí bajan por la orilla del río Tuquesa hasta la comunidad de acogida de Canaán.

Ya en Canaán las personas son registradas, SENAFRONT les requisita y decomisa elementos inflamables o que contengan vidrio, las botas de caucho con las que atraviesan la selva, son cortadas para quedar similares a un zapato³⁷. A algunas personas, se les da una bolsa de mercado para cocinar. Desde allí podrán abordar, al siguiente día de su llegada, entre las 05:00 am y 06:00 am, la piragua que les llevará por el río membrillo y posteriormente por el río Chucunaque, hasta Puerto Limón, donde Migración realiza conteo y SENAFRONT organiza y transporta a las personas migrantes hasta la Estación de Recepción Migratoria de San Vicente.

En la ERM San Vicente son recibidos por SENAFRONT (cuerpo de seguridad de las ERM) y Migración Panamá, este último realiza un registro virtual señalando tipo de documento de viaje (pasaporte o documento del país de origen) nombre completo, nacionalidad y fecha de nacimiento, para luego ser remitidos al control de verificación biométrica³⁸. No pueden continuar a Chiriquí, hasta que no se haya realizado, aunque hay algunas excepciones para personas haitianas, cubanas y venezolanas.

Adicional al control, en la ERM se les brinda atención médica, bebedero de agua potable, alimento (3 comidas diarias, no incluye cubiertos, se sirve una sola dieta para todas las personas), techo, elementos de aseo, acceso a baño y ducha, puntos de carga, y acceso a una tienda donde pueden comprar golosinas, enlatados y chips telefónicos. También hay espacios amigables para la infancia. Del albergue temporal solo pueden salirse en los buses autorizados para el traslado a Chiriquí, en caso de utilizar un medio de transporte distinto y ser captados por los controles de movilidad de SENAFRONT, las personas migrantes son regresadas a la ERM.

³⁷ SENAFRONT explica que lo hacen por comodidad de las personas migrantes, y para protegerse durante el camino de Canaán a Puerto Limón, ya que los zapatos suelen llenarse agua. Sin embargo, luego de haber atravesado el mismo trayecto, las botas de caucho no son tan inconvenientes, pues cuando el río lleva poca afluencia, es necesaria bajarse y empujar la panga para que avance.

³⁸ El sistema de biometría está conectado con la INTERPOL

Mapa 2.7: Ruta Capurganá – Armila – Canaán.

https://www.google.com/maps/d/u/0/viewer?mid=1HL0s_wsD5ub2OKw_i_3Xloa6XcF2YE-z&ll=8.766374498605993%2C-77.37377508842262&z=9

Mapa trabajado con *Google My maps*, anotaciones de creación propia



2.3.2. Rutas por el Pacífico: La ruta por el Pacífico es probablemente de la que menos se habla, y con la que menos información documentada se cuenta. No se trata de una ruta nueva, aunque ha ganado notoriedad pues la ofrecen como ruta “segura” al tener menor presencia de autoridades gubernamentales. Para el tiempo de la visita de campo que nutrió este trabajo de investigación, se recuperó información sobre un trayecto migratorio por el Pacífico.

* **Litoral Pacífico colombiano – Jaqué – Puerto Quimba:** Esta ruta en particular, ya lleva varios años con tránsito migratorio, sin embargo, al recorrer zonas de difícil acceso, toda la ruta se lleva por vía acuática, la información al respecto es escasa. Actualmente, han estado llegando a la ERM de San Vicente, grupos de entre 10 y 15 personas que toman este trayecto, especialmente personas provenientes de países como Venezuela o Georgia. Para el momento de este trabajo de campo no fue posible determinar un punto específico de partida desde Colombia, sin embargo, de conversaciones con diferentes personas en Metetí y Necoclí, se puede decir que estas personas son abordadas en lugares como Bogotá, Buenaventura o incluso previo a su llegada a Colombia, y desde allí se les ofrece la ruta hasta Jaqué.

El recorrido consiste en tomar lancha por el Océano Pacífico, una ruta riesgosa por las condiciones climáticas del Océano. Así entonces, se atraviesa el litoral Pacífico en un trayecto de más de 4 horas, con paso obligado por Bahía Solano y Juradó en Chocó, hasta Jaqué (Comarca Emberá Wounaan, Panamá), donde las personas migrantes pueden abordar una lancha de transporte particular hasta Puerto Quimba (punto de desembarque) en un recorrido de más de 3 horas según la hora y condiciones del mar. Se pasa por comunidades como Punta Alegre o La Palma (cabecera de la provincia de Darién), —tanto a estos lugares, como a Jaqué solo es posible llegar por vía acuática o aérea, no hay carretera—. Ya en Puerto Quimba, las personas migrantes deben contratar el servicio de una chiva que les transportará hasta la Estación de Recepción Migratoria de San Vicente³⁹, donde serán organizadas para continuar hacia Costa Rica.

³⁹ En San Vicente se están recibiendo a las personas migrantes, por cuanto Lajas Blancas se encuentra en remodelación. Esto cambiará en el futuro cercano porque San Vicente será remodelado y las personas migrantes serán trasladadas a Lajas Blancas.

Mapa 2.8: Ruta Pacífico.

https://www.google.com/maps/d/u/0/viewer?mid=1tPq3FolZo_AbYRF4_jcaZuGAPvin76fo&ll=7.446477298169707%2C-78.37748632605945&z=8

Mapa trabajado con *Google My maps*, anotaciones de creación propia



Foto 2.13: Puerto Quimba 2022
Tomada en febrero 2022



La particularidad de esta ruta, además de las zonas remotas, es que geográficamente el litoral pacífico en Colombia está delimitado y corresponde a los departamentos del Chocó, Valle del Cauca, Cauca y Nariño (Semillero del Pacífico, 2021), aunque en el caso del Chocó corresponde a todo el departamento, independientemente de que la parte de Acandí limita con el Caribe. Adicional a ello, geográficamente está delineado como un departamento independiente, pero a nivel administrativo, y especialmente en la información de Migración Colombia, tiene una denominación confusa, pues se le maneja como parte de la «regional Antioquia»⁴⁰ (y no del Urabá, del cual sí posee una parte por limitar con el golfo), no hay como tal una «regional Chocó».

Estos tránsitos migratorios, han ido transformando el territorio en Darién, con la presencia de nuevas y nuevos actores, las relaciones sociales se han ido transformando. En lugares como Jaqué, Canaán y Bajo Chiquito, la comunidad está compuesta por personas indígenas Emberá y Wounaan, quienes conservan tradiciones en cuanto a medicina, alimentación, transporte por río, relación con la tierra, vestido tradicional, lengua y autoridades, sus casas son altas para prevenir daños por inundaciones cuando sube el caudal de los ríos; se

⁴⁰ Ver <https://www.migracioncolombia.gov.co/subdireccion-de-control-migratorio/puestos-de-control-migratorio>

dedican a actividades económicas como la agricultura, y el turismo en el caso de Jaqué. En 2009 la comarca Emberá Wounaan creó su empresa de desarrollo económico NE – DRUA S.A. — «tierra de riquezas»— centrado en proyectos de turismo, manejo forestal sostenible, procesamiento y comercialización de madera y mercado voluntario para la captura de carbono (Territorio indígena y Gobernanza, 2021).

Por su parte, las personas indígenas de la comarca Kuna Yala, se dedican a actividades de pesca y cultivos como el coco, y desde aproximadamente 1940 al turismo en Puerto Obaldía y San Blas (Dumoulin Kervran & Gros, 2010, pág. 239). Tanto la comunidad Guna Ayala como la Emberá Wounaan, son binacionales, por lo que históricamente han tenido tránsito a través de lo que hoy es la línea fronteriza entre Colombia y Panamá, aunque Colombia y Panamá les han documentado como nacionales de un país u otro.

El territorio resulta fundamental para las personas Emberá Wounaan y Guna Yala, estas comarcas fueron delimitadas y nombradas (no creadas) por la Ley 22 de 1983 y la Ley 2 de 1938 —para la Comarca de San Blas que pasó a ser denominada «Guna Yala» en 1998 (Ministerio de Gobierno, s.f.)—. Sin embargo, el manejo del tránsito de personas migrantes, ha generado conflictos entre ambas comunidades, especialmente por el transporte en piragua.

Inicialmente, las personas migrantes llegaban caminando hasta Canaán, desde donde tomarían Piragua a cargo de personas indígenas Emberá, hasta Puerto Limón por un costo de \$20 usd, sin embargo, actualmente personas indígenas de la comunidad Guna, se están movilizand por cercanías del río Tuquesa (kilómetros antes de llegar a Canaán) para ofrecer transporte en Piragua hasta aproximarse a Canaán, por un total de \$40 usd; cuando las personas migrantes llegan a Canaán y se les informa sobre el costo de la Piragua a Puerto Limón, «se muestran inconformes porque tienen la idea de que los \$40 usd que les cobran arriba, incluye la llevada hasta Puerto Limón, y no es así, entonces ya no quieren pagar» (Diario de campo, 2022).

Entre enero y febrero, solían llegar a Puerto Limón y Lajas Blancas, piraguas y carros con cosecha de aguacate y otros frutos para la venta en la Provincia o en otras partes de Panamá. Las empresas madereras de la zona instalan un puente temporal para que carros puedan pasar a través de caminos sin pavimento, con esto el recorrido hasta Canaán y Bajo Chiquito deja de ser un trayecto por río de 4 horas o más, para convertirse en un recorrido por tierra de entre 1 hora y 2 horas, según las condiciones del camino. Ahora las piraguas se regresan cargadas de

productos embotellados como agua o refrescos, papitas, dulces, papel higiénico, bolsas de arroz, cilindros de gas, plantas eléctricas, gasolina, ladrillos, cemento, entre otras cosas.

Panamá tiene enormes ventajas fiscales para la importación de productos por la zona del canal, esto atrae a comerciantes de todo el mundo. En Darién, desde hace aproximadamente diez años el comercio chino se encarga de surtir en comida, electrodomésticos y materiales a la zona, incluso la panadería más visible de Metetí es atendida por personas chinas. A bajo Chiquito y Canaán no suelen ir personas de Metetí, Santa Fe o Chepo de visita porque acceder a la zona es tedioso, sin embargo, todas las personas de estas comunidades conocen “al chino”, quien les lleva productos que posteriormente se ofrecerán a personas migrantes. Mientras en Metetí, Bajo Chiquito y Canaán una Coca Cola cuesta entre \$1 y \$2 usd, en cercanías del río Tuquesa se puede estar pagando hasta \$5 usd por una lata.

Entre 2011 y 2016 Panamá logró registrar el paso de 92.780 personas migrantes en tránsito irregularizado por Darién, para entonces no se contaba con el control fronterizo que tiene hoy Darién. En 2015 y 2016 empieza a aumentar el flujo migratorio, con una oleada de migrantes extracontinentales que quedan varados en la frontera de Panamá ante el cierre de fronteras de Costa Rica y Nicaragua (OIM, 2018, págs. 10 - 14).

Ante esto el Ministerio de Seguridad Pública realiza un acuerdo de cooperación con la OIM para la instalación y gestión de alojamientos temporales, a lo cual se suma ACNUR donando carpas que luego fueron reemplazadas por cabañas de polietileno con 8 ventanas pequeñas y piso de lona. La presencia de estas organizaciones y el flujo de recursos para la financiación de proyectos se extendió hasta las comunidades de acogida, y se ha materializado como entrega de ayuda humanitaria.

Foto 2.14: Cabañas donadas por ACNUR

Fuente: <https://www.critica.com.pa/sucesos/aqui-trasladaran-los-migrantes-en-darien-585801>



Tabla 2.5: Detalle de infraestructura San Vicente y Lajas Blancas
De creación propia

ERM	Infraestructura
Lajas Blancas	La ERM de Lajas Blancas, se encuentra dentro de un terreno privado, el cual fue cedido mediante un convenio para establecer dicha estación con la finalidad de alojar temporalmente a las personas migrantes. Esta ERM fue reconstruida para el mejoramiento de la infraestructura. * El primer sector de alojamiento cuenta con cabañas de imitación madera techadas, con una puerta de madera y cuatro ventanas grandes, lo que permite una buena ventilación. Tiene baños, duchas, lavamanos, espacio para lavandería (en construcción), bebederos para aprovisionamiento de agua potable, tanques de reserva de agua y planta de energía eléctrica. * El segundo sector de alojamiento está conformado por cabañas techadas de iguales condiciones a las del primer sector, está cercada y separada del sector 1; cuenta con baños, ducha, lavamanos y espacio de lavandería. Está previsto para el alojamiento de personas positivas de COVID19 u otras afecciones, así como de personas con quienes aquellas tuvieron contacto. * En la entrada a la ERM se construyó un espacio para el personal del Servicio Nacional de Migración, así como un kiosco o tienda para la venta de productos a personas migrantes (dicho establecimiento no es operado por el gobierno panameño). * En esta área hay diferentes contenedores adecuados para la atención a personas migrantes por parte de la Cruz Roja, médicos sin fronteras y otros organismos internacionales. * Para el personal que conforma el cuerpo de seguridad que atiende esta ERM, se tiene dispuesta una cabaña, así como baños para su uso. * Tienen presencia en esta ERM la Cruz Roja Panameña, UNICEF, OIM, Servicio Nacional de Migración, SENAFRONT. El Estado Panameño a través del Ministerio de Salud realiza visitas periódicas para verificar la situación de salud de las personas migrantes que se encuentran bajo esta condición de salud y hasta que no cumplan su cuarentena, no son trasladados hacia las ERM de San Vicente o Los Planes en Gualaca, Chiriquí. A la fecha de la visita 26 de enero de 2022, en horas de la tarde, se tiene un conteo de 6 personas migrantes que se encontraban alojadas en dicha estación migratoria.

San Vicente	Con respecto a la ERM de San Vicente, la misma se encuentra en un terreno adquirido por el estado panameño y acondicionado con recursos gubernamentales y de Cooperación Internacional, de instituciones panameñas y las Naciones Unidas, estos últimos han sido actores claves para la asistencia humanitaria de la población migrante en contexto de movilidad humana. Actualmente cuenta con lo siguiente: * Carpas y cabañas de polietileno con 8 ventanas pequeñas y piso de lona, baños (niñas, niños y adolescentes, hombres y mujeres), lavadero de manos, lavaderos de ropa, espacio de tendedero, cuarto de desechos donde se almacena la basura para su recolección, botes de basura ubicados por toda la ERM, espacio para instalar las carpas que portan las personas migrantes y mesas en un espacio destinado como comedor. * 1 tanque de reserva de agua, bebedero de agua potable (Cruz Roja provee un termo para el abastecimiento y consumo de agua). * 40 lámparas que iluminan desde el exterior, todo el perímetro de la ERM. * 1 carpa aprovisionada (espacio amigable para la infancia) con juguetes, música y elementos para actividades lúdicas que son acompañadas por la fundación RET internacional, en coordinación con UNICEF. * 2 carpas de Médicos Sin Fronteras para la atención gratuita en salud física y sicosocial de la población migrante. * 1 carpa instalada por la Cruz Roja Panameña que brinda servicio gratuito de Wifi y llamadas internacionales en el marco del programa «Restablecimiento del contacto con familiares». * Tienen presencia en esta ERM, el Servicio Nacional de Migración, SENAFRONT, UNICEF, RET, Médicos Sin Fronteras, Cruz Roja, OIM * Afuera de la ERM se encuentra una empresa de servicio de transferencias internacionales y retiro de dinero, el costo es de una comisión del 15% por transacción.
---------------------------	---

Tanto en las ERM como en las comunidades de acogida, existen distintas limitaciones que no permiten la dignificación del tránsito migratorio. En Canaán, por ejemplo, las personas fallecidas o desaparecidas en la selva, no son registradas ni se gestiona su rescate, esto se dificulta por la ausencia de registro migratorio en el lado colombiano de la frontera. La única fuente de agua para servicios de alimentación y aseo es el río Membrillo, ubicado a unos metros de la comunidad.

Frente a la pandemia poseen deficientes medidas sanitarias para prevenir contagios, requieren del servicio de agua potable, conexión eléctrica, servicios de internet para el proceso educativo de los NNA y de la comunidad en general. El centro de salud no cuenta con insumos

como medicamentos o pruebas para hisopado, tampoco con personal de salud permanente, mobiliario o piragua para transporte de emergencia a través del río, en un trayecto de entre 4 y 6 horas de duración en verano, y 3 horas en invierno. El asistente médico (técnico en enfermería) designado tiene un horario de 07:00 am a 12:00 md, y atiende también a comunidades aledañas como Sinaí y Mash Pabor.

En el caso de las ERM, en el proceso de reconstrucción de Lajas Blancas no se habilitó un área de comedor para el consumo de alimentos. Por otro lado, en la ERM San Vicente la ventilación en las carpas es casi nula (solo se encuentra abierta en la entrada a la carpa) y las cabañas cuentan con 8 ventanas pequeñas que no permiten paso suficiente de aire, por lo que el calor se encierra en ellas. La iluminación interna es deficiente en las carpas y cabañas, en el día es luz natural y en la noche no se cuenta con luz al interior; los baños y basureros tienen señalización solo en español, por lo que ubicarlos no es sencillo para quienes se comunican en otros idiomas.

Además se dan instrucciones con respecto a normas de convivencia, ruta de evacuación, servicios y basureros, tanto en español como en otros idiomas habituales como inglés, francés, portugués o creole, aunque las instrucciones que brinda SENAFRONT y Migración por altoparlante para recibir comida o compra de tickets, se da únicamente en español. Esto también sucede al momento del registro y control en la llegada a la ERM, lo que representa confusión para las personas migrantes, especialmente cuando se trata de recibir información sobre los servicios de salud que brindan Cruz Roja o Médicos Sin Fronteras quienes sí manejan español, inglés y francés.

Debe agregarse que los buses hacia Chiriquí son operados por una empresa privada que transporta solo a las personas que asumen el costo del tiquete, no se da un trato diferenciado a mujeres embarazadas, niñas y niños, o personas en condición de discapacidad. Además, la dieta para la comida que se sirve 3 veces al día es igual para todas las personas, no se tienen en cuenta aspectos culturales o restricciones de salud para un trato diferenciado; este servicio lo presta una empresa de catering que contrata mediante licitación con el gobierno (dentro del contrato no se incluyeron cubiertos, por lo que la comida es entregada sin estos a personas migrantes, aunque son vendidos en la tienda o kiosko ubicado a la entrada de la ERM).

Foto 2.15: Cuarto de residuos ERM San Vicente
Tomada en febrero 2022



Foto 2.16: Duchas ERM Lajas Blancas
Tomada en febrero 2022



Foto 2.17: Piragua a Canaán (río membrillo)
Tomada en febrero 2022



Foto 2.18: Planta potabilizadora de agua financiada por UNICEF
Tomada en febrero 2022



Foto 2.19: ERM San Vicente febrero 2022
Tomada en febrero 2022



Foto 2.20: Llegada de personas migrantes a ERM San Vicente febrero 2022
Tomada en febrero 2022



2.4. Retroalimentaciones del Capítulo II:

- * El Darién es un territorio ubicado en la frontera entre Colombia y Panamá que ha ganado popularidad en materia de migraciones irregularizadas en los últimos años. La intensificación y visibilización del tránsito migratorio ligado al régimen global de fronteras ha generado un vínculo con el proceso de auge de las estrategias de cooperación internacional. En el contexto del caos sistémico del siglo XXI que experimenta la economía mundial, se ha instrumentalizado la migración en el Darién por parte de los organismos internacionales asociados a la defensa de los derechos humanos en los límites del Darién panameño.
- * En 2016, Colombia y Panamá acordaron el programa «flujo controlado», lo que reconfiguró las relaciones sociales en Darién, debido al aumento en el ingreso de personas migrantes irregularizadas extracontinentales y la intensificación del tránsito de personas de América del Sur y las Antillas. Como resultado, se atrajo la atención de organismos gubernamentales de Colombia y Panamá, e internacionales dedicados a la cooperación sobre las comunidades indígenas Emberá Wounaan y Guna Yala, las comunidades afrodescendientes, la comunidad local en general, y además, sobre grupos armados al margen de la Ley con presencia en la zona.
- * La presencia de sujetos estatales en la zona de Darién es mayor y más sólida del lado panameño que del lado colombiano, en particular atendiendo los tránsitos irregularizados. En el lado panameño, se encuentran organismos gubernamentales como el Servicio Nacional de Fronteras (SENAFRONT), Servicio Nacional de Migración Panamá, Secretaría Nacional de Niñez, Adolescencia y Familia (SENNIAF), Ministerio Público, Defensoría del Pueblo; e internacionales no gubernamentales como Consejo Noruego para los Refugiados (NCR), Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia (UNICEF), Comité Internacional de la Cruz Roja (CICR), Cruz Roja Panameña, Organización Internacional para las Migraciones (OIM), Fundación RET internacional, HIAS, Aldeas infantiles S.O.S, Médicos Sin Fronteras (DWB).
- * La ubicación geográfica de Darién es más amplia de lo que se suele considerar en términos de la frontera colombo-panameña, ya que incluye la provincia de Darién, la comarca Emberá Wounaan y la parte sur de la comarca Guna Yala del lado de Panamá, y el departamento del Chocó en Colombia. Las rutas migratorias a través del Darién son

dinámicas y están sujetas a diversas condiciones como la presencia de grupos armados, la seguridad en las zonas y las condiciones del mar, lo que puede hacer que los migrantes opten por rutas diferentes para llegar a su destino en Panamá. Las rutas incluyen el Pacífico y el Caribe, y los puntos de partida y llegada son diversos.

- * El territorio de Darién no es solo un contenedor del Estado Nación a través del cual transitan migrantes, sino un sujeto social en constante transformación, es una región que presenta una diversidad única, una posición geográfica privilegiada, una relación estrecha con la naturaleza e importantes retos sociales y económicos. Estas características hacen que Darién sea mucho más que un territorio fronterizo, sino un sujeto social con una identidad propia y rica en matices.
- * Las dinámicas económicas y sociales que se desarrollan en la zona han evolucionado a partir de las migraciones irregulares y la disputa por el territorio. La economía local de Acandí y Necoclí ha cambiado, pasando de la pesca a servicios de transporte y venta de bienes y servicios para migrantes en tránsito.
- * Las rutas migratorias son muy dinámicas, con numerosas trochas a través de la selva de Darién que se han ido modificando con el tiempo. Se mencionan varias rutas, incluyendo tres por el Caribe (Necoclí-Carreto-Canaán, Necoclí-Acandí-Bajo Chiquito, Necoclí-Capurganá-Canaán) y una por el Pacífico (Litoral Pacífico colombiano-Jaqué-Puerto Quimba). La ruta por el Pacífico es relativamente nueva y se ofrece como una ruta "segura" debido a la menor presencia de autoridades gubernamentales. La particularidad de esta ruta es que todo el recorrido se hace por vía acuática y es difícil de documentar debido a las zonas remotas que atraviesa. En general, se destaca la naturaleza dinámica y cambiante de las rutas migratorias en Darién, lo que dificulta su seguimiento y documentación.
- * La estrategia de Cooperación Internacional, aunque busca brindar asistencia humanitaria a los migrantes, también ha contribuido a la acentuación de las dinámicas de gestión y control de la migración en Darién, lo cual no necesariamente dignifica el tránsito. La implementación de medidas de seguridad y control de fronteras por parte de las autoridades ha sido una respuesta en el marco del régimen de control global justificado en la entrega de ayuda humanitaria.

CAPÍTULO III

VIVIENDO LA DISPUTA POR DARIÉN: PERSPECTIVA DESDE LAS MIGRACIONES AFRICANAS CONTEMPORÁNEAS EN TRÁNSITO IRREGULARIZADO POR EL ISTMO

El aumento del tránsito migratorio por el Darién es derivado del incremento en el control de los principales cruces fronterizos en el mundo que lejos de frenar las migraciones a nivel global ha agravado la peligrosidad y las experiencias adversas de aquellas migraciones a las que ha vuelto irregulares, obligándoles a transitar por nuevas y, muchas veces, más sinuosas rutas (Cabrera Garcia & Carrillo Gonzalez, 2022, pág. 94).

Este último capítulo refleja, la materialización de los capítulos anteriores en el caso de las personas migrantes de países africanos en tránsito irregularizado por Darién. A través de un recorrido histórico por el reconocimiento de la posición geoestratégica de Darién, sus migraciones y la dinamización de las rutas en el caso de Víktor, Osei, Malemba, Chadai, President y Uwa, así como los retos y matices de sus rutas migratorias desde República Democrática del Congo, Ghana, Angola y Nigeria.

En el primer apartado se analizarán las migraciones internacionales que históricamente han tenido convergencia en ese territorio entre 1499 y 1903, año en que Panamá declara su independencia de Colombia, con el fin de demostrar que los tránsitos migratorios a través del istmo no son un fenómeno nuevo.

Se continuará con la disputa en Darién entendida a partir de los tránsitos migratorios irregularizados desde la perspectiva de personas migrantes provenientes del continente africano y las especificidades que presentan dentro del sistema mundo contemporáneo, así como las ventajas estratégicas de cara a su gestión y control.

Finalmente, el último apartado cierra con la reconfiguración de Darién y su paso de territorio frontera en crisis migratoria a sujeto social en disputa y resistencia, para contrastar la aproximación de Arrighi (1999) a la teoría del sistema mundo con la de autonomía de las migraciones de Mezzadra (2005), con el fin de entender que las dinámicas globales dentro del sistema mundo contemporáneo no son excluyentes de la agencia de las personas que migran y su capacidad para tomar decisiones autónomas.

3.1. Entendiendo el rol de las migraciones internacionales en los intentos históricos por conquistar Darién.

Las migraciones en Darién han sido un proceso histórico que puede ser rastreado desde la época precolonial con algunos flujos migratorios por Centroamérica a través del istmo, como brevemente se hizo alusión en el segundo capítulo. Es decir, los tránsitos migratorios que dentro del sistema mundo contemporáneo han sido etiquetados como “irregulares” o incluso “ilegales”, o bien, han sido irregularizados como parte de una dinámica global de control, no son de reciente aparición.

Darién lleva varios siglos siendo objeto de disputa geoestratégica por el control, así como sus migraciones. En el siglo XVIII, la provincia o istmo de Darién comprendía lo que hoy es en Panamá la provincia de Darién (junto a las comarcas Emberá Wounaan y Guna Yala), y en Colombia el golfo de Urabá, el departamento de Antioquia, y la parte norte del departamento del Chocó.

Mapa 3.1: Carta marítima del Reyno de Tierra Firme ú Castilla del Oro: Comprehende el Istmo y Provincia de Panamá, las Provincias de Veragua, Darien y Biruquete (SIC) por Juan López (1765-1830)

Fuente: Biblioteca Digital Hispánica <http://bdh-rd.bne.es/viewer.vm?id=0000036043>



Mapa 3.2: Carta marítima del Reyno de Tierra Firme ú Castilla del Oro: Comprehende el Istmo y Provincia de Panamá, las Provincias de Veragua, Darien y Biruquete (SIC) por Juan López (1765-1830) y contraste con mapa actual de Darién.

Fuente: Biblioteca Digital Hispánica <http://bdh-rd.bne.es/viewer.vm?id=0000036043> y Google maps respectivamente, anotaciones de creación propia.



La posición geoestratégica del istmo era ya reconocida por los españoles en el siglo XVI cuando en 1504 Rodrigo de Bastidas y Juan de la Cosa desembarcaron en el Golfo de Urabá (Golfo de Darién) y situaron un astillero para la construcción de nuevos barcos que permitieran continuar su expedición. En 1510 Alonso de Ojeda desembarca por primera vez en Urabá y funda el poblado de *San Sebastián de Urabá*, el primer poblamiento español sobre el continente del Nuevo Mundo (Parsons, 1974, págs. 5,6).

El “Nuevo Mundo” se encontraba ya habitado por nativos, quienes fueron calificados de hostiles, especialmente los naturales cuevas o cunas⁴¹ que habitaban la costa Atlántica y cuya resistencia se dio mediante el uso de flechas envenenadas⁴². La escasez de hombres, insumos y oro; llevó a los españoles a abandonar el fuerte y el poblado de *San Sebastián de Urabá*, en la

⁴¹ Denominados también indios Darién o Caribes. Eran considerados salvajes y rebeldes, reforzado ante la resistencia que impidió el asentamiento permanente de los españoles en Darién.

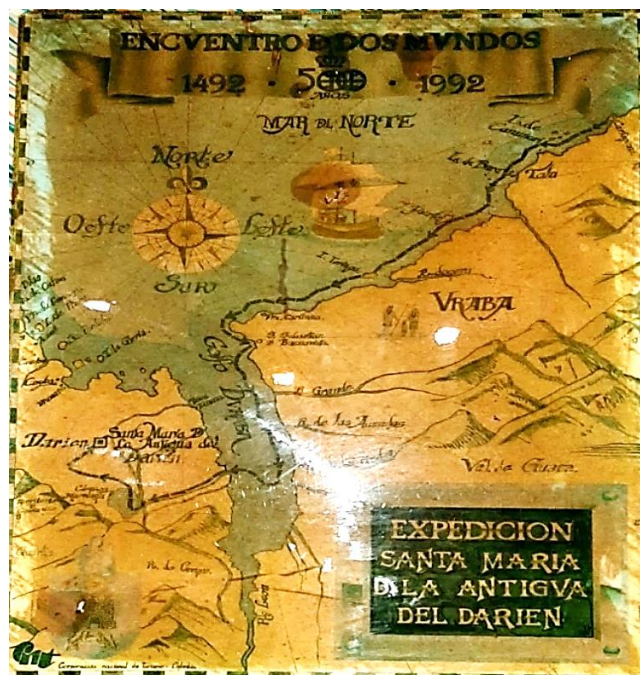
⁴² Estas flechas o virotes, fueron equiparadas al alcance de los disparos de las armas de fuego y consideradas incluso más peligrosas según lo citado por Parsons del archivo Nacional de Bogotá «Virreyes», tomo 16, folio 722.

costa antioqueña, por sugerencia de Vasco Núñez de Balboa, para fundar un nuevo cuartel en *Santa María de la Antigua del Darién* (Parsons, 1974, pág. 7) .

Con la diezmada de la población indígena local, la resistencia de indígenas Katíos y emberá (Gonzalez Serna, 2012, pág. 4), y el fracaso de los españoles en la localización de fuente minera para el oro, Santa María de la Antigua del Darién fue abandonada. Su evacuación fue completada en 1524 como parte de una táctica política del gobernador Pedro Arias de Dávila (Pedrarias) quien estableció muy cerca el poblado de Acla. No obstante, la posición estratégica del golfo de Darién mantenía atentos los intereses españoles, la costa de Urabá era una contrabalanza lógica al desarrollo de los españoles en Cartagena, por su entrada al Sinú (Parsons, 1974, págs. 9 - 14).

Foto 3.1: Expedición Santa María de la Antigua del Darién

Tomada de un cuadro colgado en *hostal la Mariápolis*, diciembre 2022, Necoclí. Versión de la Corporación Nacional de Turismo – Colombia (CNT).



En 1596 Gaspar de Rodas envía una expedición para la conquista de Urabá, el río Darién y los indios Cunacuna, con ello se logra el establecimiento de una población llamada *San Agustín de Ávila* en las inmediaciones de la abandonada *Santa María de la Antigua*, pero también es abandonada. Luego, en 1618 y 1622, se registran nuevos intentos para poblar Urabá y Darién sin obtener ningún asentamiento permanente (Parsons, 1974, pág. 15). Sin embargo, en 1784 la corona española ordena establecer las poblaciones de *Mandinga*, *La Concepción* y *Caledonia* en Darién, para después en agosto de 1787, a sugerencia del Virrey Caballero y Góngora, proponer la migración de pobladores del recién independizado Estados Unidos como forma de subyugar a los indios de Darién⁴³.

⁴³ Según indica Parsons, Balboa solicitó a la Española licencia para llevar a los cuna como esclavos a esa y otras islas pobladas con cristianos, pues consideraba que no debían utilizarse en Santa María de la Antigua porque podrían escapar fácilmente.

Ante la incapacidad de los españoles por conquistar Darién, españoles, ingleses, franceses y escoceses arriban a la zona. En 1702 se registra el paso de 150 piratas ingleses, quienes además de los piratas franceses⁴⁴, desde 1680 ya habían sido registrados en su paso por el Atrato. El Golfo era también sitio de intercambio de contrabando entre Cartagena y Panamá, en 1730 se registraron 4 barcos holandeses que cruzaron con 12 arrobas y media de oro.

En la misma línea, el proyecto colonizador de Darién fue otro intento de conquista sobre el istmo. A finales del siglo XVII, la gran Ensenada de Puerto Escondido en el Darién panameño fue ocupada por escoceses bajo el mando de William Patterson debido a su potencial geoestratégico descrito como «la puerta a los mares y la llave del universo» y pasó a conocerse como Puerto Escocés⁴⁵. En 1698 arriban 1200 escoceses a la bahía de Anachucuna y firman un tratado de alianza con los cunas para establecer la colonia *Nueva Caledonia*, cuyo principal poblado era *Nuevo Edimburgo*, sin embargo, los escoceses se ven obligados a regresar a Europa luego de no resistir el clima y las enfermedades. En 1699, 1300 escoceses zarpan en Darién para reestablecer la colonia, pero regresan a Escocia luego de un convenio ante la guerra con los españoles (Martínez Mauri, 2015, págs. 117 - 121).

Los cunas lograron relaciones de intercambio de armas e insumos con piratas para continuar la resistencia contra los españoles, aunque pese a las alianzas, la resistencia indígena evitó que Darién fuese conquistado por los europeos. En Darién habitaban alrededor de 3000 familias cunas dispersas por el territorio (Parsons, 1974, págs. 18 - 22)⁴⁶.

La migración de europeos a Darién en búsqueda de explotación económica natural y humana entre los siglos XV y XVIII, da cuenta de los intereses geoestratégicos que para entonces ya se evidenciaban en relación con el istmo. Las rutas para atravesar la selva de Darién que se usan en la actualidad, fueron también herramienta de resistencia indígena. El indígena Juan Valentín David y sus descendientes del resguardo de Buriticá, fueron obligados por el Gobernador de Santa Fe de Antioquia, en 1702, a servir como guías forzados a través de la

⁴⁴ Quienes habitaron Urabá por un tiempo.

⁴⁵ «No fue hasta el 9 de agosto de 2011 que el lugar adoptó un nombre propuesto por los habitantes de la región. En el día internacional de los pueblos indígenas de 2011 la Asamblea Legislativa de Panamá aprobó la ley 64 que denominaba *Sukunya Inabaginya* a Puerto Escocés. Por primera vez un diputado guna, Absalón Herrera, descendiente del brigadier Inabaginya, consiguió nombrar este controvertido y estratégico lugar en el mundo». (Martínez Mauri, 2015, pág. 117)

⁴⁶ Sobre Chepo (Panamá) García de Villalba advertía sobre más de 300 hombres indígenas alzados en armas.

montaña, pero contrario a lo que esperaban los españoles, estos guías hacían perder a propósito a quienes consideraban invasores, hasta que muchos morían de enfermedades o hambre (Parsons, 1974, pág. 19). Incluso García de Villalba describe la ruta de *Acantí o Gandí (Acandí)* como «bastante distancia y mal camino para atravesar el istmo» (García de Villalba, 1787, pág. 136).

Sumado a lo anterior, la trata de personas africanas para ser esclavizadas fue usada por España en América como estrategia de impulso económico. Del siglo XVII, sobre Chepigana, Balsas, Cana, Poblado Grande y Yaviza, existe registro de poblaciones afro y zambos que se dedicaban a la caza, siembre de maíz, arroz, y plátano que se transportaba desde el puerto de Poblado Grande hasta Panamá (García de Villalba, 1787, págs. 141 - 147). Aunque en Darién las migraciones africanas de la época fueron también forzadas, se dieron en un marco especial, distinto de la forma de esclavitud establecida para la época en las economías de plantación.

Darién era percibido como potencial para la economía de la corona española, pero no se encontraba suficientemente poblada y se requería mano de obra para el trabajo en las minas de oro de Cana, Tucutí y la Marea. García de Villalba recomendó a la Corona adquirir esclavos afro bozales de todos sexos, evangelizados y educados en cultivo y manejo de armas; se les asistiría con una ración de hachas, machetes y ganado por 2 años, con esto ganarían ventaja al ahorrarse el costo de soldados y podrían combatir a la «bárbara nación india», a quien debían tratar «hasta su exterminio, con el rigor que se asemeje a la inhumanidad que generalmente usan con nosotros» (García de Villalba, 1787, pág. 153 y 154).

Para 1529, el gobernador Pedrarias se vio obligado a prohibir la introducción de personas afro a Panamá⁴⁷, para evitar un alzamiento contra los españoles (Mena García, 2011, págs. 29 - 49). El abandono de Santa María de la Antigua del Darién y las revueltas de Acla en 1530 — momento previo a los acontecimientos mencionados anteriormente, donde personas negras esclavizadas se alzaron en contra de sus “amos”—, derivaron en *cimarronismo* en Darién (Camacho Muete, 2008). Es decir, la fuga individual y colectiva de personas indígenas y afro hacia regiones apartadas y selváticas, dio lugar a dos formas de poblamiento: los asentamientos

⁴⁷ Los cimarrones representaron una amenaza para la corona española. En 1556 se prohíbe la «introducción de esclavos negros a tierra firme», sin embargo en 1564 se retoma la trata de personas africanas para la esclavitud en Darién, dando licencia para tal actividad a Juan de Villoria y Ávila por el “descubrimiento” del río Darién.

indígenas y los palenques de afros libres. Entre indígenas y negritudes surgieron conflictos y acuerdos sobre el territorio Darienita, especialmente sobre el río, la principal identidad comunitaria (Gonzalez Serna, 2012); así como también se generaron lazos de resistencia.

Al istmo migraron diferentes etnias y castas africanas, entre ellos la etnia Vaí desde Guinea, Los Congo, Los Mozambique, Los Mandinga, Los Angola y los Gana (De la Guardia, 1976). Debe recordarse que las personas africanas que llegaron a las Américas con fines de esclavitud, solían recibir el nombre del puerto donde eran desembarcados para la venta.

De regreso en el siglo XVIII, sobre todo entre 1776 y 1830⁴⁸ la mayor parte de los estados en las Américas se habían desprendido formalmente de los modelos coloniales, estableciendo modelos de Estado - Nación, lo que les prometía cierta grado de soberanía. El 28 de noviembre de 1821, Panamá proclama su independencia de España y se une a La Gran Colombia.

Mientras tanto, del otro lado del mundo, en el siglo XIX, Gran Bretaña se consolidaba como la nueva hegemonía a partir del aprovechamiento de sus colonias en India y ante la caída de Ámsterdam como centro financiero de Europa, con lo cual la potencia británica logra romper el lazo de dependencia del dinero holandés. Sin embargo, para 1776 luego de la guerra de los 7 años con Francia, se generan inestabilidades que materializan la revolución estadounidense y la inestabilidad de Gran Bretaña a causa de uno de los golpes clave contra Gran Bretaña: A la piratería (Arrighi & Silver, 1999, págs. 59 - 65) .

A lo anterior debe agregarse que así como el golpe a la piratería y la producción de espacio en países subalternos, la trata de personas africanas para la esclavitud en América proporcionó una ventaja económica y de mano de obra a Estados Unidos, que hasta 1776 fue una colonia británica. Las personas africanas esclavizadas se convirtieron en una fuente importante de mano de obra barata y sin derechos, lo que permitió a las colonias de Estados Unidos producir grandes cantidades de productos agrícolas, como tabaco, algodón y azúcar, a bajo costo que se exportaron a Europa y otras partes del mundo.

⁴⁸ Período de revoluciones e independencias en las Américas. Iniciando en 1776 con Estados Unidos, 1804 Haití, 1810 Colombia, 1810 México, 1816 Argentina, Bolivia, Paraguay, Uruguay; 1825 Brasil, 1821 Guatemala, San Salvador, Nicaragua, Costa Rica, Panamá, entre otros. (Instituto Cervantes, s.f.)

El trabajo producto de la esclavitud generó grandes ganancias para los propietarios de plantaciones y la economía en general⁴⁹, permitiendo a Estados Unidos consolidar su posición como potencia colonial en las Américas, al tiempo que debilitó a las naciones africanas al reducir su población y sus trabajadores fuertes y capacitados. Dicha injusticia histórica que afectó profundamente a las sociedades y culturas africanas, todavía tiene ramificaciones y desigualdades sociales presentes en el sistema mundo contemporáneo.

En todo caso, las migraciones provenientes del continente africano se fueron transformando a lo largo de la historia, como también lo hicieron las formas de organización territorial, sin embargo, su control y gestión siguió proporcionando ventajas estratégicas a muchos niveles, entre ellos el laboral, el económico y, como se ha venido discutiendo, en la disputa por la hegemonía global.

Por lo tanto las migraciones y en específico los tránsitos migratorios a través de Darién se han encuadrado, durante la era contemporánea, en los “fenómenos migratorios coyunturales” donde la gestión y el control estricto y securitizado han sido presentados como única forma de atención ante la urgencia, a pesar de que la realidad ha demostrado que esto solo dificulta el tránsito y lo hace más riesgoso. Esto, incluso con las migraciones en general en Darién, proporciona ventajas geoestratégicas en materia de influencia geopolítica, cooperación internacional, incorporación a modelos imperantes de desarrollo e incluso de imagen pública, ya que la intervención pasa de tener fines explícitos de explotación a la destinación de recursos para la gestión como forma de alianza entre socios responsables ante un territorio desgobernado.

No obstante, los flujos migratorios tienen características específicas y retos diferentes, por ejemplo, la gestión de las migraciones africanas y latinas tienen diferencias significativas en términos de la naturaleza de los flujos migratorios, las necesidades de los migrantes y sus implicaciones geopolíticas. Las migraciones africanas a través de Darién son menos conocidas y están menos estructuradas que las migraciones latinoamericanas, a menudo son incluso más vulnerables a la explotación y los abusos debido a los retos para apoyo y protección, las barreras en cuanto a las diferencias culturales y lingüísticas, y la forma en que son percibidas.

⁴⁹ Por supuesto esto no sucedió solo así, hubo también procesos de resistencia de las comunidades afro como se verá en el siguiente apartado con San Basilio de Palenque en Colombia, sin embargo, por las características de la investigación que se llevó a cabo para este trabajo, no se profundizará en ello.

3.2. La disputa en Darién entendida a partir de los tránsitos migratorios irregularizados: El caso de las migraciones africanas contemporáneas.

El tránsito por Darién se agudiza partir de los años noventa del siglo XX. Ante el objetivo de Europa de frenar las migraciones provenientes de África, mediante el endurecimiento de sus políticas migratorias —y la apertura latinoamericana en materia de visados—, América Latina se empieza a contemplar como destino (Wabgou, 2016, pág. 73) y en puente para continuar el camino hacia el centro y el norte del continente.

En 2019 también, Alejandro Millán Valencia en un reportaje realizado en Turbo Antioquia, registraba de viva voz de las y los pobladores, un ingreso de entre 100 y 200 migrantes provenientes del Congo, Angola, Camerún entre otras partes de continente africano (Valencia, 2019). Quienes a diario y con el propósito de llegar en lancha desde Acandí hasta Capurganá, atraviesan la región urabeña.

Estas personas migrantes, en su mayoría irregularizadas, conviven con afrocolombianas y afrocolombianos, así como con indígenas emberá y Wounaan, entre quienes también se han tejido redes de protección a las y los migrantes que llegan a la frontera colombo – panameña. Como ya se vio, estos flujos migratorios no son nuevos en Colombia o Panamá, ambos países comparten una enorme tradición histórica y cultural con la migración africana, un ejemplo de ello es la afrocolombianidad en San Basilio de Palenque, el primer pueblo de personas africanas libres en América.

La diversidad étnica es un punto que no está demás, África es un solo continente pero las personas que se mueven en sus contextos atraviesan y se identifican con matices y procesos diferentes que coexisten. África protagonizó grandes movimientos migratorios que moldearon, entre otras, su diversidad lingüística; adicional a ello su cosmovisión religiosa forma parte de la vida de las personas que allí habitan y también es heterogénea en sus ritmos musicales (Giménez, 2015, pág. 15).

Desde África las personas se enfrentan al paso por fronteras intracontinentales para luego abordar vuelos comerciales o barcos que les llevan hasta Sudamérica, desde allí el cruce por las fronteras sudamericanas implica no solo enfrentarse a redes de trata y tráfico ilícito de migrantes, sino también a la corrupción de las autoridades fronterizas. Algunos trabajos de investigación han registrado que regularmente, las personas que migran desde países de África,

llegan a Chile, Argentina o Brasil y desde allí se movilizan a Venezuela o Ecuador para finalmente atravesar parte del litoral pacífico colombiano, luego Antioquia y Chocó, hasta alcanzar la selva del Darién —en el tránsito pueden gastar más de \$4.000 USD⁵⁰—, también se indica que entre las personas migrando desde África existe el denominador común de viajar sin pasaporte, pues lo consideran peligroso por aumentar el riesgo de deportación (Feline, 2013).

Para 2022 en Darién se encontró un perfil diferente de personas migrantes provenientes de África, muchas de ellas llegaron a Sudamérica con visa y desde allí emprendieron el viaje por Darién; se trata de personas calificadas y de entornos urbanizados. Asimismo, la mayoría viajaban con pasaporte o documento de identificación del país de origen⁵¹.

Ahora bien, una proporción importante de personas migrantes de África provienen de zonas de conflicto en donde sus vidas corren peligro, especialmente en caso de ser repatriados. Adicional a ello, se movilizan desde países africanos en donde se ha concentrado, por ejemplo, la Ayuda Oficial al Desarrollo; hacia países que integran la OCDE⁵². Al respecto el Dr. Maguemati Wabgou relaciona las siguientes cifras:

«Y, de estas personas nacidas en África y residentes en los países de la OCDE, 5,036.100 son oriundas del Norte de África (principalmente de Marruecos, Argelia, Túnez, y Egipto), representando así el 48.38% del total de africanos; seguidas por los inmigrantes de la diáspora del África Occidental (725.200, principalmente de Ghana, Nigeria, Senegal y Costa de Marfil), África del Sur (865.000, principalmente de Sudáfrica, Zimbabue, Isla Mauricio), África Oriental (446.900, principalmente de

⁵⁰ En el mismo cuaderno migratorio se hace una relación de cómo el dinero es conseguido a medida que se va avanzando en cada país. Por supuesto desde los países de origen suele llevarse dinero (o se hacen envíos) para cubrir los costos del viaje, aunque parte de los riesgos del camino es sufrir asaltos, de hecho muchas personas que han atravesado el tapón del Darién, narran cómo se cosen el dinero en su ropa interior (y eso que la selva es una parte del camino). Se pueden ver algunos testimonios en <https://migrantes-otro-mundo.elclip.org/pasos-prohibidos.html>

⁵¹ Algunas personas pierden sus documentos en la selva por la exigencia del trayecto, pero actualmente en la ruta por la frontera colombo panameña, no se está manejando como una estrategia de tránsito seguro o para evitar el riesgo de deportabilidad, en especial porque de igual forma se recaban los datos con la identificación biométrica.

⁵² «Fuera de la zona de la OCDE, existen nuevos destinos de los africanos en el mundo que apuntan a los países del Golfo Pérsico, Medio Oriente, Asia del Este y países de América del Sur. En el último caso, se observa que son cada vez más los africanos que se desplazan para trabajar en México, con la esperanza de ver asegurada su vida en Estados Unidos o en Canadá (realizar el sueño americano). Al respecto, en un trabajo anterior (Wabgou, 2011), mostramos la forma como México se ha vuelto, a la vez, un país de tránsito y de destino para estos inmigrantes africanos por motivos económicos, comerciales, culturales, científicos y religiosos» (Wabgou, 2016).

Kenia, Uganda y Sudán) y África Central (348.400, principalmente de Kenia, la R.D.C. y Camerún)» (Wabgou, 2016).

Algunos estados africanos se diseminan en la idea del «Estado diaspórico», como es el caso de Nigeria, Suráfrica, Kenia, Ghana, Somalia, Eritrea, Etiopía, Gambia y Cabo Verde, todas estas diásporas tienen en común el hecho de estar compuestas por «gente de paso» alejada de la noción de «comunidades territorialmente fijas», aunque tampoco son totalmente nómadas. «Estas personas crean nuevos pasos translocales y transculturales, son grupos móviles que hacen mover tanto las fronteras físicas como el monolítico concepto del Estado-nación» (Wabgou, 2016, pág. 71).

El nomadismo como tradición y forma de vida presente en diferentes países de África, implicaría una tradición migrante, una parte de la población que persiste en la movilidad, ya sea a través del desierto del Sáhara, por las Sabanas de Chad, por la cordillera del Alto Atlas o por los áridos terrenos pétreos del norte de Namibia (Muñoz, 2021). Aunque los hallazgos en Darién no se vinculan propiamente al nomadismo africano, lo hacen más en relación con la diáspora y las condiciones sistémicas que a nivel histórico y en el capitalismo contemporáneo han hecho a la población, especialmente población negra, migrar a las Américas.

Durante la estancia en Darién (17 de enero de 2022 a 18 de febrero de 2022), se realizó trabajo de campo concentrado en observación, pláticas informales con actores clave (autoridades estatales, organismos internacionales, comunidades indígenas de acogida a migrantes, comunidad local de Darién y personas migrantes) y 6 entrevistas semiestructuradas a personas provenientes de países africanos, quienes aceptaron participar compartiendo sus historias.

En estas personas se materializaron las complejidades y dificultades adicionales que generan el control y la disputa de intereses en el territorio darienita para lograr ventajas estratégicas dentro de la disputa por la hegemonía global, de cara a las migraciones. Vivieron las dinámicas económicas de la zona mientras transitaban por la selva, los dilemas ante la ejecución de los recursos de cooperación internacional canalizados en la ayuda humanitaria que se brinda en la zona, y la protección selectiva de Derechos Humanos cuando se es migrante en tránsito irregularizado.

3.2.1 Víktor Matabare Batumike (República Democrática del Congo), ERM San Vicente 17 enero 2022. Ruta Bajo Chiquito.

Víktor estudió filosofía en la República Democrática del Congo, es el primero en migrar de su familia, habla francés y español fluido, aprendió español en 1 mes en Argentina. Viaja con su esposa en embarazo, para el momento de la entrevista ella había sido trasladada al hospital de Chepo (a 1 hora en carro de la ERM San Vicente) por una complicación con su embarazo, allí se contagió de COVID y tuvieron que dejarla en aislamiento. Víktor no podía comunicarse con su esposa, solo recibía la información que desde el hospital le daban a la ERM.

Víktor viajó desde Rep. Dem. Del Congo a Ruanda por tierra, después voló a Argentina por avión, ingresó con visa de religioso. Su propósito era integrarse al seminario para convertirse en sacerdote, sin embargo, ante situaciones de acoso dentro de la iglesia tuvo que salir de Argentina. Tomó un bus hasta Perú, luego a Ecuador y después a Colombia. En Colombia viajó hasta Capurganá, allí consiguió guía y se internó en la selva, estuvo caminando por 7 días de los cuales 3 los pasó sin agua ni comida. Su meta es llegar a Canadá.

La experiencia de Víktor evidencia diversos elementos. En primer lugar, el hecho de que Víktor haya estudiado filosofía y hable varios idiomas fluidamente sugiere que las personas migrantes provenientes de países africanos que atraviesan Darién a menudo tienen un alto nivel educativo y habilidades lingüísticas, lo que los convierte en “capital” útil para los países de destino. Además, la complejidad de la ruta migratoria de Víktor, que abarcó múltiples países y medios de transporte, refleja la escasez de rutas migratorias seguras disponibles para los migrantes africanos que buscan migrar hacia el corredor norte. Esto a su vez refleja la deficiencia de las políticas migratorias globales y la incapacidad para dignificar los tránsitos migratorios.

Por otro lado, pone en tela de juicio el discurso de la universalidad de los derechos humanos que parece estar condicionada a situaciones límite y la acreditación de un estatus migratorio pues si bien las ERM dicen actuar en pro de los derechos de las personas migrantes, a Víktor, por ejemplo, no le fue aplicable el artículo 12 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos, él no podía circular libremente en Panamá, ni siquiera para saber de su esposa.

3.2.2 Osei Yaw (Ghana), ERM San Vicente 08 febrero 20. Ruta Canaán:

Osei estudió matemáticas, se dedicaba a vender celulares en Ghana. En Ghana, un familiar suyo era homosexual (en su círculo creen que las personas homosexuales destruirán el país), su familia fue perseguida a causa de ello; él no es homosexual. Es el primero de su familia en migrar fuera del país.

Osei viajó desde Ghana en avión hasta Perú, con visa de turista. Desde allí viajó en bus a Ecuador y Colombia. En Ecuador y Colombia nadie selló su pasaporte. Se enteró del paso por Darién por un grupo de viajeros que conoció en Perú. Osei caminó durante 7 días por Darién, su pasaporte quedó mojado en la selva, solo portaba su ID de Ghana. Él tomó la ruta de Canaán. Describió a Darién como algo difícil pero no ajeno, ya se había enfrentado a paisajes similares en Angola, aunque Darién le resultó particular porque estaba lleno de basura. La meta de Osei es llegar a México.

Osei enfrentó varios obstáculos y vulneraciones durante su travesía: desde la discriminación y persecución en su país de origen, hasta la falta de registro migratorio y protección en los países por donde ha pasado, lo que lo deja en una situación de irregularidad pero no sin posibilidad de ser identificado, sus datos biométricos fueron registrados y cotejados, eso no le da una ventaja, solo permite que Panamá cumpla con el filtro/registro al que se ha comprometido llevar.

Osei no hablaba español pero sí inglés y portugués, por lo que entendía las instrucciones que se daban en la ERM solo por las actitudes de las personas que lo rodeaban. Él vivió las barreras culturales y lingüísticas a las que particularmente se enfrentan personas que toman dicha ruta desde el continente africano.

Dentro de las ERM el ambiente es complicado, no porque las personas se vean como víctimas o sea un entorno desgarrador sino porque son plausibles las consecuencias que los procesos globales generan en estos espacios tan particulares. Debido a las condiciones subjetivas del tránsito, las personas migrantes que son alojadas en estas áreas no consideran importante su cuidado, no generan arraigo o sentido de pertenencia porque hay una necesidad constante de no permanecer sino de esperar “la luz verde” para continuar con su tránsito. Esto lo reflejaba Osei quien durante la conversación se negó a dejar de rayar una de las mesas mientras decía que ese espacio no le importaba.

Mapa 3.4: Ruta de Osei desde Ghana

Mapa trabajado con Google my maps. Versión digital en

<https://www.google.com/maps/d/u/0/viewer?mid=1-xY7O65DLjC2-ICYOJFKrKGYU7PFNAyE&ll=8.537169335700732%2C-77.47653793705247&z=10>



3.2.3 Malemba Nzinga Matondo (Angola), ERM San Vicente 10 febrero 2022. Ruta Canaán:

Malemba es mujer, tiene 31 años. Ella viaja con su bebé de 5 meses y su esposo, estudió informática y trabajaba para un banco en el Congo, también hizo algunos estudios migratorios en la universidad. Ingresó a Brasil con visa de turista, habla francés y portugués fluido. Es la primera en migrar de su familia.

Malemba viajó desde Angola en avión a Brasil. Desde Brasil viajó en bus a Perú, después a Ecuador y Colombia, en estos dos últimos ella y su familia no pasaron ningún control migratorio. En Capurganá contrataron un guía que les robó en la selva. Caminaron 5 días. Llevaban para el trayecto leche para su bebé, pan y agua. Malemba dice que lo más difícil eran las subidas de las montañas, describió la ruta como muy difícil porque no hay comida, se encuentran personas muertas y constantemente los guías les roban o abandonan a mitad de camino. Ella no tenía para entonces un destino meta, solo buscaba un lugar donde su hija, su esposo y ella pudiesen tener trabajo y una vida tranquila. Hoy vive en Portland, Estados Unidos.

En el tránsito migratorio, la transversalidad es un factor clave, especialmente para mujeres como Malemba, quien enfrenta desafíos adicionales a las barreras lingüísticas y culturales, debido a las diferencias de género y la forma en que se viven la menstruación y la maternidad en este contexto. Transitar por la selva del Darién expone a las mujeres a situaciones de vulnerabilidad, discriminación y violencia de género. Malemba no hablaba español, hablaba francés y portugués.

A lo largo de la ruta, la ausencia de servicios sanitarios adecuados y la falta de acceso a productos menstruales son sólo algunos de los desafíos que enfrentan las mujeres migrantes durante su periodo menstrual. La situación se complica aún más para aquellas que están embarazadas o que viajan con niñas o niños pequeños, quienes requieren una atención especializada.

En las ERM las niñas y niños encontrarán un espacio amigable con las infancias, sin embargo, antes de esto se enfrentarán a procesos muy estresantes y especialmente difíciles. La incertidumbre sobre el futuro y el miedo a lo desconocido pueden tener un gran impacto en la salud mental de las niñas y niños migrantes, sobre todo de aquellos que viajan sin compañía, ya que no podrán continuar hacia Costa Rica sino que serán puestos a disposición de Aldeas S.O.S y el estado panameño asumirá su custodia, permanecerán bajo un cuidado que les resultará aislado y ajeno.

Mapa 3.5: Ruta de Malemba desde Angola

Mapa trabajado con Google my maps. Versión digital en

<https://www.google.com/maps/d/u/1/viewer?mid=17oG696jSLPZXtud9jSBgj3Vz5fyaEk6j&ll=8.633339317497555%2C-77.40078596638874&z=10>



3.2.4 Chadai Gaturido (República Democrática del Congo), ERM San Vicente 08 febrero 2022. Ruta Canaán:

Chadai es un joven de 17 años que tomó la decisión de dejar su país natal para buscar una vida mejor en el extranjero debido a la difícil situación económica que enfrentaba. Es el primero de su familia en migrar y ha pasado por múltiples países como Brasil, Perú, Ecuador y Colombia, demostrando su habilidad para hablar fluidamente tres idiomas diferentes: francés, portugués y español.

Chadai ha enfrentado muchos obstáculos en su viaje, incluyendo ser un menor no acompañado lo que le complicó su estancia en Panamá. Se encontraba varado hasta conseguir un tutor, familiar, o hasta que cumplir 18 años. El destino de Chadai, dijo, era llegar a los Estados Unidos, aunque no estaba seguro de qué hará allí. Es difícil para él pensar en eso mientras se encuentra en una situación incierta en Darién. Fue una fortuna cruzar caminos con Chadai, colaboró como traductor para la entrevista de Malemba, y su capacidad para comunicarse en diferentes idiomas fue impresionante.

El testimonio de Chadai permite ver que, en primer lugar, su migración es una clara ilustración de la desigualdad económica y social entre diferentes regiones del mundo. La difícil situación económica en su país de origen lo empujó a buscar otras oportunidades en el extranjero, lo que sugiere cómo se experimentan los patrones de desarrollo económico y la distribución inequitativa de recursos en el sistema mundial.

En segundo lugar, la trayectoria migratoria de Chadai, pasando por múltiples países, también puede entenderse como una manifestación de la creciente interconexión migratoria entre diferentes partes del mundo. Su capacidad para hablar varios idiomas y adaptarse a diferentes culturas refleja la complejidad de las interacciones entre diferentes regiones y sistemas sociales en el mundo contemporáneo.

Por último, la incertidumbre y los obstáculos que enfrenta Chadai como adolescente originario de la República democrática del Congo, también ilustran la fragilidad de los sistemas sociales y económicos en el sistema mundo, en medio de la disputa por el control global cualquiera que sea un obstáculo está condenado a la inestabilidad y la incertidumbre.

Mapa 3.6: Ruta de Chadai desde República Democrática del Congo

Fuente: Mapa trabajado con Google my maps. Versión digital en

<https://www.google.com/maps/d/u/1/viewer?mid=17oG696jSLPZXtud9jSBgj3Vz5fyaEk6j&ll=8.633339317497555%2C-77.40078596638874&z=10>



3.2.5 Ngwokor President Peter (Nigeria), ERM San Vicente 16 febrero 2022. Ruta Canaán:

President, es un ingeniero químico de 29 años, hijo de un policía. A pesar de graduarse en ingeniería química por insistencia de su familia, su verdadera pasión era viajar. Tuvo la ruta más larga de todas las personas entrevistadas, comenzando en Nigeria y viajando a través de Etiopía, Guyana, Panamá, Brasil, Perú, Ecuador y finalmente a Colombia, con la meta de llegar a los Estados Unidos.

Después de vivir en Guyana durante ocho meses con un grupo de amigos, President decidió emprender su viaje hacia Darién. A pesar de que ya había estado en la selva antes, nada lo preparó para esa experiencia. Caminó durante siete días y al cuarto día se quedó sin agua y sin comida, pero se negó a renunciar a su objetivo de llegar a los Estados Unidos.

Finalmente, President logró alcanzar su meta y ahora vive en Los Angeles. Aunque la ruta fue difícil, está agradecido por haber podido experimentar la aventura de su vida y cumplir su sueño de llegar a los Estados Unidos. No habla de Darién como un lugar victimizante sino como parte del reto de migrar, no romantiza el contexto de su tránsito ni lo subestima, seguramente no volvería a Darién voluntariamente porque ya que logró superarlo, el reto es subsistir en un sistema que no es para nada amable con las personas migrantes en tránsito.

El testimonio de President muestra cómo la migración puede ser vista como una búsqueda de aventura y cumplimiento de sueños personales, pero también demuestra las dificultades y riesgos que enfrentan las personas migrantes en su trayecto. En este sentido, la experiencia de President refleja la dinámica de la incidencia de las desigualdades económicas y sociales en las que subyacen los flujos migratorios y la forma en que los patrones de desarrollo económico y la distribución de recursos en el sistema mundial impactan en las decisiones migratorias.

En general, el testimonio de President muestra cómo la lucha por la hegemonía global tiene un impacto directo en las experiencias de los migrantes y cómo ellos tienen que navegar a través de un sistema mundial complejo y desigual para lograr sus objetivos. President demuestra, a través del relato de su experiencia, que las dinámicas globales dentro del sistema mundo contemporáneo no son excluyentes de la agencia de las personas que migran y su capacidad para tomar decisiones autónomas, lo que se abordará en el último apartado de este capítulo.

Mapa 3.7: Ruta de President desde Nigeria

Fuente: Mapa trabajado con Google My maps. Versión digital en

<https://www.google.com/maps/d/u/1/edit?mid=1melrgdgAsBGzmeSJM5sfo1UMs2SPQTUp&usp=sharing>



3.2.6 Uwa Okechukwu (Nigeria), ERM San Vicente 16 febrero 2022. Ruta Canaán:

Uwa es un hombre mayor, que se dedicaba a hacer negocios en Nigeria ya que ir a la universidad era demasiado costoso para él. Después de vivir en Malasia por 7 años, Uwa ingresó a Guyana con una visa de turista y viajó junto a un grupo de amigos, entre ellos President.

Juntos, emprendieron la ruta hacia los Estados Unidos, comenzando en Guyana y viajando a través de Brasil, Perú, Ecuador y finalmente Colombia. Uwa llegó a la ERM de San Vicente después de caminar durante siete días, describiendo la ruta como muy difícil y desafiante. A pesar de que le advirtieron sobre la complejidad del viaje, no pensó que sería tan difícil. Subir las montañas fue especialmente complicado.

Uwa no hablaba español sino inglés, la conversación con él se dio porque necesitaba información sobre atención médica, tenía una infección gastrointestinal que contrajo al beber agua de un río en la selva. Afortunadamente, en Médicos Sin Fronteras pudieron atenderlo. Uwa tenía familia en los Estados Unidos que lo esperaban, por lo que estaba decidido a continuar su viaje. Gracias a la ayuda de President, su amigo de viaje, se pudo saber que finalmente llegó a los Estados Unidos para reunirse con sus primos.

Se puede interpretar que Uwa se encuentra en una posición vulnerable dentro de la estructura del sistema mundial, al ser un hombre de la tercera edad y no tener acceso a una educación universitaria. Esto lo lleva a tener que buscar oportunidades de negocio en Nigeria y finalmente emprender un viaje arriesgado a través de varios países para llegar a los Estados Unidos y reunirse con su familia.

Uwa ha experimentado su tránsito migratorio de una forma muy particular. Al ser un hombre mayor los retos a los que se enfrenta son mayores, si las migraciones africanas en tránsito por Darién no tienen redes sólidamente estructuradas como otros grupos migrantes, en el caso de las personas de la tercera edad es mucho más incisivo.

En el caso específico de Uwa, como migrante de la tercera edad, su situación, en un contexto de competencia global, puede ser más retadora porque las personas migrantes mayores suelen ser vistas como una carga para los recursos económicos y sociales de un país receptor, según como se perciba su edad productiva para el capital. Por supuesto esto no es el deber ser, el testimonio de Uwa es símbolo de su capacidad y resistencia.

Mapa 3.8: Ruta de Uwa desde Nigeria.

Mapa trabajado con Google my maps. Versión digital en

https://www.google.com/maps/d/u/1/edit?mid=1Vhxx_kXz-1uppafhzglvu6jwDKFH8SNS&usp=sharing



La perspectiva de Viktor, Osei, Malemba, Chadai, Uwa y President, quienes son migrantes en tránsito irregularizado a través de Darién, fue muy valiosa para enriquecer este trabajo de investigación sobre el tránsito migratorio. Ellos han experimentado en primera persona la instrumentalización de la migración y las consecuencias de la disputa por el territorio en Darién.

Estas personas migrantes al igual que las más de 3.000 que llegaron desde países africanos a las ERM de Panamá por la selva del Darién en 2022, han enfrentado múltiples retos. En todos los casos de las personas entrevistadas, la ruta dentro de Colombia fue la misma. Ingresaron a la frontera con Ecuador y desde Nariño tomaron un bus que les llevó hasta Medellín, desde Medellín tomaron bus hasta Necoclí. En Necoclí compraron su pasaje de lancha hasta Capurganá y desde allí fueron llevados a unas plataneras o “el albergue”, donde había más personas migrantes esperando por guía para atravesar la selva.

Una de las personas indicó que algunos “guías” en el puerto de Capurganá se hacían pasar por ONG’S, portando brazaletes con logos de ACNUR o la ONU. El trayecto que realizaron a través de la selva fue caminando entre 5 y 10 días sin agua potable y con poco o nada de comida, junto al guía que consiguieron en Capurganá. Describen toda la caminata como difícil por las condiciones del agua que les arrastraba, por los animales, la basura y los cadáveres que encuentran en el camino.

Todas las personas entrevistadas contaban con experiencia laboral o calificación por título universitario. Ninguna persona de su familia había migrado antes a nivel intercontinental, se enteraron de la ruta por Darién a través de personas que ya habían seguido esa ruta, hablaron con ellas en sus países de origen y también en Brasil, Argentina y Perú, respectivamente (países de Sudamérica a los cuales ingresaron con visa). Tuvieron experiencias cortas (a excepción de Uwa) viviendo en otros países, especialmente en Sudamérica. Salvo una persona que perdió todos sus documentos en la selva, todas portaban pasaporte o documento de identidad del país de nacimiento.

Para el trayecto por la selva llevaban ropa, agua y comida enlatada que fueron abandonando en el camino por el peso. Solo dos personas tenían como destino Estados Unidos o Canadá, las demás personas se dirigían a países como México o Costa Rica. A excepción de Uwa, en los destinos no tienen familia, nadie les espera.

Las personas entrevistadas vivían en espacios urbanos en sus países de origen, sin embargo, habían conocido terrenos selváticos en África, aunque coincidieron en que no habían vivido algo similar a lo que se experimenta en la selva de Darién, describen la selva como un lugar muy difícil y vulnerabilizante. Antes del trayecto imaginaban el camino por la selva como algo accesible, se las habían descrito como un espacio difícil pero superable.

Percibieron la selva como un lugar difícil pero no más difícil que las condiciones que les llevaron a migrar, se sintieron vulnerables por ser un terreno desconocido, pero ya en Panamá lo explicaban como algo que es parte del camino, no lo percibían victimizante sino como algo que superaron y quisieran dejar atrás.

Las motivaciones para continuar la ruta estuvieron relacionadas con tener una familia, encontrar tranquilidad, un mejor futuro o mejores condiciones de vida (dichas condiciones las explicaban como tener más libertad, tranquilidad, oportunidades y al final, dinero). El mayor deseo de las personas entrevistadas en la estación de recepción era continuar la ruta, especialmente salir de la ERM donde se sentían en encierro y estancamiento.

En el paso por Colombia no encontraron a ninguna autoridad migratoria, tampoco les fue otorgado ningún documento de viaje como salvoconducto. En Capurganá no tuvieron contacto con policía, personas de algún organismo internacional o autoridad migratoria, quedaron invisibilizados ante todo aquel a quien no le resultaran útiles.

En Panamá les recibieron personas de la comunidad Kuna Yala en Playa Armila, luego personas de la comunidad Emberá Wounaan en Canaán (5 personas) y Bajo chiquito (1 persona), desde donde les transportaron a puerto Limón y puerto de lajas blancas para finalmente llevarles a la estación de recepción migratoria (ERM) San Vicente, por parte del Servicio Nacional de Fronteras (SENAFRONT).

La apertura para hablar sobre el trayecto fue bastante, las personas entrevistadas fueron muy receptivas con las preguntas y se pudo conectar en la charla, cada entrevista tuvo una duración de entre una hora y hora media. Donde se vieron más cómodos fue al responder preguntas relacionadas con lo que sentían y planeada, ya que al momento del registro y control que realiza el Servicio Nacional de Migración en Panamá para el ingreso a la ERM, no se les pregunta sobre motivos o razones del viaje, solo se pregunta por nombre, nacionalidad y documento de viaje.

Aunque Estados Unidos sigue a la cabeza en el financiamiento para la atención a migrantes en Darién, China ha estado invirtiendo significativamente en infraestructura y proyectos de desarrollo en América Latina, incluyendo en Colombia y Panamá, como se vio en el Capítulo I, de hecho China ha intervenido incluso las escalas más pequeñas del comercio en Darién, las personas chinas son quienes manejan los comercios locales que surten en las comunidades de acogida los productos que se ofrecen a las personas migrantes.

Las medidas geoestratégicas de intervención han dejado consecuencias también para la población nativa y local. El líder comunitario de Canaán explicaba, charlando en Puerto Limón, que las nuevas dinámicas económicas en Darién por el tránsito migratorio y la entrada de organismos internacionales, han generado tensiones entre las comunidades aledañas al río Membrillo (Emberá Wounaan) y las del Río Tuquesa (Kunas). Han estado en contienda por el transporte de personas migrantes, y entre todos, prefieren a las personas africanas porque aunque no hablan el mismo idioma, ellos no piden rebajas y siempre llevan dólares. Las únicas personas de países africanos que llegan sin dinero, son a quienes asaltan en la selva.

Finalmente, la gestión de las migraciones africanas en tránsito por Darién puede representar ventajas en términos de Cooperación Internacional por la forma en que a nivel global se ha mostrado al continente africano. En los *Cuadernos de Cooperación para el Desarrollo*, promovidos por el Centro de Cooperación al Desarrollo de la Universidad Politécnica de Valencia, se critica el empleo de “la cultura de la llaga” para conseguir fondos, porque esta forma promueve imágenes y mensajes que potencian las relaciones de desequilibrio (Boni Aristizábal y otros, 2010, pág. 117).

Por lo tanto, además de la visibilidad que han ganado los tránsitos migratorios por Darién en los últimos años, el interés mediático en las características de las migraciones africanas contemporáneas en tránsito por Darién puede acentuarse de cara al esfuerzo por la intervención en el istmo, pues a diferencia de los tránsitos latinoamericanos, los africanos presentan mayor nivel de complejidad en su gestión. En ese sentido, las experiencias en el tránsito de los sujetos entrevistados tienen especificidades que las insertan en la disputa por la hegemonía global entre China y Estados Unidos, misma que se ha intensificado en los últimos años y, como ya se vio, se ha manifestado en una serie de ámbitos, incluyendo la cooperación, el desarrollo y las migraciones.

3.3 Reconfiguración de Darién: De frontera en crisis migratoria a sujeto social en disputa y resistencia.

El elemento clave para definir el equilibrio o desequilibrio de la estructura general y las fracciones particulares del sistema mundial es el constante intercambio y conflicto entre los distintos grupos de la población y los diferentes contextos que conforman el espacio del sistema mundial. Los fenómenos migratorios han jugado un papel sistémico crucial dentro del proceso de extensión y afirmación del capitalismo no solamente dentro de los países centrales, sino también por todo el mundo, esto tiene que ver con las visiones desarrolladas por algunas agencias institucionales, como se veía en el primer capítulo (Buscema, 2022, págs. 21, 27, 28).

La disputa por la hegemonía mundial entre Estados Unidos y China para consolidarse como nuevo centro de la economía global, genera escenarios que dinamizan los tránsitos migratorios, así como procesos transformación y reconfiguración territorial. Giovanni Arrighi, en su libro "El largo siglo XX: dinero, poder y las raíces del nuestro tiempo" de 1994, analiza las migraciones desde la perspectiva de la teoría del sistema-mundo. Según este, las migraciones son una consecuencia del desarrollo desigual del sistema-mundo capitalista, donde los países más ricos se benefician a expensas de los más pobres, a través de movimientos espacio-temporales que los primeros gestionan (Arrighi, 1994, págs. 120 -175) .

Además, Arrighi argumenta que las migraciones tienen un impacto significativo en el sistema-mundo capitalista, ya que contribuyen a la creación de un mercado laboral global y a la intensificación de la competencia entre los trabajadores de diferentes países. También señala que las migraciones pueden tener un impacto político al desafiar las fronteras nacionales y la soberanía estatal.

Existen procesos históricos que dan cuenta de la manera en que Darién se ha visto como un territorio estratégico dentro del actual sistema mundo capitalista, recuperando iniciativas, planes, proyectos y megaproyectos nacionales, regionales e internacionales que involucran la promoción de la conexión hemisférica del istmo, la internacionalización del capital y el mercado. Como se vio en el primer capítulo, son tres los proyectos específicos que, ligados a estrategias y procesos de carácter más amplios, expresan lo anterior; se trata, en primer lugar, de proyectos como *The Panama railroad*, el canal de Panamá y la vía panamericana, mismos

que pueden entenderse como parte de los vestigios de la hegemonía estadounidense en el Darién (Cabrera & Carrillo Gonzalez, 2022) .

De cara a las migraciones en Darién, su gestión y control como instrumento para la producción de espacio a través de financiamiento en proyectos de infraestructura, es algo que se explica claramente desde la perspectiva de Arrighi y Silver a partir de la teoría del Sistema Mundo, es decir, un tema particular como la disputa por Darién se sitúa dentro de las dinámicas geopolíticas de control global.

No obstante, a pesar de la ventaja estratégica que esto supone, las migraciones no se pueden reducir a un producto de la geopolítica contemporánea. Las personas que migran y su capacidad para tomar decisiones autónomas no se ven limitadas por las dinámicas globales presentes en el sistema mundo contemporáneo, lo cual puede explicarse mejor a partir de la noción de autonomía de las migraciones.

Sandro Mezzadra presenta una teoría crítica de las migraciones que se centra en la noción de autonomía de las migraciones, entendiéndolas como fenómeno político, es decir, no son simplemente un problema social o económico sino que debe entenderse en su complejidad y de forma multidimensional (Mezzadra & Neilson, 2005, págs. 144,145). Las migraciones en sí mismas son una forma de resistencia y de búsqueda de autonomía por parte de las personas que migran. En lugar de ser vistas como víctimas pasivas del sistema-mundo capitalista, las personas migrantes son actores políticos que luchan, toman decisiones informadas y conscientes sobre sus migraciones y las fuerzas que las obligan a migrar.

Esto es especialmente relevante para entender la situación de las personas migrantes africanas en tránsito por Darién. Estas personas enfrentan una serie de desafíos y obstáculos en su tránsito, incluyendo la hostilidad de las autoridades y de las comunidades locales, las dificultades para obtener alimentos y agua, la exposición a enfermedades y peligros ambientales, la violencia de grupos armados y traficantes de personas, y barreras culturales y de lenguaje, pero siempre con una notable capacidad para resistir.

Las personas migrantes africanas han organizado redes de solidaridad y apoyo mutuo entre ellas para enfrentar los desafíos que enfrentan en su tránsito por Darién. Estas redes se han convertido en una forma de resistencia contra la hostilidad y la violencia que enfrentan, de hecho esto fue visible en la experiencia de Uwa y President, quienes se conocieron durante el tránsito

y formaron un grupo de amigos que se convirtió en apoyo para ellos. También las redes de cooperación entre migrantes se han fortalecido a través de las redes sociales, en Facebook, grupos de WhatsApp, TikTok, se comparten detalles y tips sobre las rutas por Darién, aterrizando ese contexto a las particularidades de las personas migrantes africanas.

En general, los tránsitos migratorios en Darién han llevado a una reconfiguración de la región y de las dinámicas políticas, sociales y económicas que operan en ella, así como de los actores que intervienen en Darién. Las migraciones obligan a la reconfiguración del sistema, por eso la ineficacia de las políticas migratorias restrictivas, aunque se sigue insistiendo en ellas.

Por un lado, Estados Unidos ha endurecido sus políticas migratorias en un esfuerzo por gestionar las migraciones de manera ordenada, con medidas como el parol humanitario para personas Cubanas, Haitianas, Nicaragüenses y Venezolanas, donde una de las condiciones de elegibilidad es no haber cruzado irregularmente la frontera mexicana o panameña con posterioridad a la fecha de anuncio del proceso⁵³ (USCIS, 2023). En la realidad, las aplicaciones de parol humanitario están tardando varios meses en ser resueltas y están sujetas a los 30.000 cupos mensuales anunciados por Biden (que se compensarían con el mismo número de expulsiones).

Por otro lado, el fin del Título 42 en mayo de 2023 y la implementación de la aplicación de CBP One para agendar cita de inspección ante un agente de frontera de Estados Unidos si se cuenta con un criterio de vulnerabilidad para obtener una excepción al propio título 42, se ha convertido en una situación sumamente estresante para personas migrantes de todas las nacionalidades que buscan solicitar asilo en Estados Unidos o continuar hacia Canadá. Esto por los constantes fallos en la aplicación y el limitado número de citas que se liberan a diario por aproximadamente 2 minutos bajo la movilidad del primero que logre.

Para agendar cita con CBP One no hay restricción con respecto a Darién, es decir, una persona que llegó a la frontera entre México y E.E.U.U. habiendo cruzado por dicha ruta, podrá

⁵³ Para personas venezolanas, después del 19 de octubre de 2022; para personas cubanas, haitianas y nicaragüenses, después del 9 de enero de 2023

obtener una cita, solo que el ingreso (no la admisión⁵⁴) a Estados Unidos se dará a discreción del o la oficial que realice la inspección.

En cuanto a Colombia y Panamá, nuevamente se han comprometido a sumar esfuerzos para controlar los tránsitos migratorios de Darién a través de una *Alerta Temprana Binacional* emitida el 12 de abril de 2023. Panamá tiene toda una estructura que se ha gestado con recursos de Cooperación Internacional para el control y gestión de las migraciones en Darién, mientras que Colombia no. La disputa de intereses en la frontera colombo panameña ha desbordado la capacidad de Colombia, aunque quizás eso podría resolverse con mejor infraestructura (guiño).

China, por su parte, se sigue acercando con cara amable como el mejor socio estratégico para Panamá y Colombia con presencia de empresas y de inversión china en infraestructura como se vio en el primer capítulo, aunque por ahora sin pronunciarse de manera directa sobre las migraciones del istmo, lo cual no es estrictamente necesario siempre que Colombia y Panamá entiendan la ventaja de mantener tales relaciones.

Para ir cerrando, la autonomía de las migraciones desarrollada por Sandro Mezzadra se relaciona con la teoría de las migraciones de Giovanni Arrighi desde una perspectiva crítica y complementaria. Mezzadra argumenta que las migraciones no son simplemente una consecuencia de las desigualdades globales del sistema-mundo capitalista, sino que también son una respuesta activa y resistente a dichas desigualdades a través de diversas formas de resistencia y de búsqueda de autonomía por parte de las personas que migran.

La noción de autonomía de las migraciones de Mezzadra puede verse incluso como una crítica a la teoría de las migraciones de Arrighi, ya que ésta última no considera la agencia de las personas que migran y llega a reducirlas a veces a meras víctimas del sistema-mundo capitalista. Por lo tanto la concepción de las migraciones desde la aproximación de Arrighi a la teoría del sistema mundo, puede complementarse con la noción de autonomía de las migraciones de Mezzadra.

Por su parte, Darién es mucho más el antagonista de la crisis migratoria. En realidad, tiene un enorme valor histórico y geoestratégico, es un territorio crítico que se ha transformado

⁵⁴ Estas personas no son admitidas a Estados Unidos, son autorizadas para ingresar a los Estados Unidos sí y solo sí cuentan con un caso de asilo que podrán defender dentro de dicho país.

y reconfigurado de manera significativa. Darién se presenta a sí mismo como un sujeto social complejo y dinámico, donde hay una serie de intereses en disputa y resiste las dinámicas por el control de la hegemonía global en el sistema mundo contemporáneo, para mantenerse como territorio no conquistado.

3.4. Retroalimentaciones del Capítulo III

- * Darién ha sido objeto de disputa geoestratégica incluso desde la época colonial, ya que su posición fue reconocida por los españoles desde el siglo XVI. En el siglo XVIII, la corona española ordenó el establecimiento de poblaciones en Darién y propuso la migración de pobladores como forma de subyugar a los nativos de Darién. Sin embargo, ante la incapacidad de los españoles por conquistar Darién, españoles, ingleses, franceses y escoceses arriban a la zona, y el proyecto colonizador de Darién termina por no consolidarse, sino que queda registrado como un intento de conquista sobre el istmo.
- * Las migraciones internacionales han sido un proceso histórico en Darién, que puede ser rastreado desde la época precolonial, y que no son de reciente aparición. De hecho jugaron un papel fundamental en los intentos históricos por conquistar Darién. Específicamente, la migración africana desempeñó un papel importante en los intentos de los europeos por colonizar la región. Para abordar la falta de mano de obra en la región, los europeos movilizaron a personas africanas para la esclavitud en Darién.
- * La trata de personas africanas para la esclavitud se convirtió en una estrategia de impulso económico para los grandes actores de la disputa global debido a que la esclavitud se convirtió en una industria muy rentable. Esto mismo permitió a Estados Unidos consolidar su posición como potencia colonial en las Américas de varias maneras. En primer lugar, la explotación de la mano de obra esclava africana fue fundamental para el desarrollo económico de la región. La producción de algodón, tabaco y otros cultivos agrícolas altamente rentables en el sur de los Estados Unidos dependía en gran medida del trabajo de los esclavos. A pesar de esta injusticia histórica, los flujos migratorios africanos de esa época representaron al mismo tiempo un obstáculo adicional para la conquista de Darién pues su resistencia se sumó a la que ya existía por parte de personas los Kuna.

- * A partir de la década de los años 90 del siglo XX, el tránsito de personas migrantes provenientes de países africanos por Darién se agudiza debido al endurecimiento de las políticas migratorias europeas y a la apertura latinoamericana en materia de visados. El cruce por las fronteras sudamericanas implica enfrentarse a redes de trata y tráfico ilícito de migrantes, así como a la corrupción de las autoridades fronterizas. Una proporción importante de estas personas migrantes proviene de zonas de conflicto en donde sus vidas corren peligro y se movilizan hacia países que integran la OCDE. Además, algunos estados africanos se han diseminado en la idea del "Estado diaspórico". En Darién, se encontró en 2022 un perfil de personas migrantes que viajaron, desde sus países en África, con visa y documentos de identificación como pasaporte.
- * Los testimonios de Víktor, Osei, Malemba, Chadai, President y Uwa muestran cómo la disputa geoestratégica por Darién y la instrumentalización de sus tránsitos migratorios tienen un impacto significativo en la vida de las personas migrantes que atraviesan la región. Muestran la complejidad y dificultad de las rutas migratorias que atraviesan Darién y la falta de rutas migratorias seguras disponibles para los migrantes africanos que buscan migrar hacia el corredor norte. Esto refleja la deficiencia de las políticas migratorias globales y su incapacidad para dignificar los tránsitos migratorios. También revelan las barreras culturales y lingüísticas a las que se enfrentan las personas migrantes que toman la ruta desde el continente africano, y cómo estas barreras aumentan la vulnerabilidad de, por ejemplo, mujeres migrantes, niñas, niños y adolescentes.
- * Los testimonios también ilustran la desigualdad económica y social entre diferentes regiones del mundo y la creciente interconexión migratoria entre diferentes partes del hemisferio global. La capacidad de las personas migrantes para hablar varios idiomas y adaptarse a diferentes culturas refleja la complejidad de las interacciones entre diferentes regiones y sistemas sociales en el sistema mundo contemporáneo.
- * A nivel local también es visible la disputa geoestratégica por Darién y la instrumentalización de sus tránsitos migratorios. Estados Unidos lidera actualmente el financiamiento para la atención a migrantes en Darién, pero China también está invirtiendo significativamente en infraestructura y proyectos de desarrollo en América Latina, lo que sugiere que ambos países están interesados en la región y están utilizando la migración como una oportunidad para expandir su influencia y comercio en la región.

De hecho, las personas chinas están manejando los comercios locales que surten en las comunidades de acogida los productos que se ofrecen a las personas migrantes.

- * Por otro lado, el testimonio del líder comunitario de Canaán evidencia los dilemas del desarrollo tradicional centrado en el crecimiento económico, ya que muestra que la inversión en infraestructura y proyectos de desarrollo en América Latina, incluyendo en Darién, no necesariamente beneficia a las comunidades locales. En lugar de eso, la forma en que se ha presentado a la migración en Darién y la competencia por los recursos que se les ofrecen a las personas migrantes están generando tensiones entre las comunidades aledañas al río Membrillo (Emberá Wounaan) y las del Río Tuquesa (Kunas), además de alejarse de sus propias dinámicas productivas, mismas que no satisfacen las demandas del capitalismo contemporáneo.
- * El constante intercambio y conflicto entre diferentes grupos de población y contextos en el sistema mundial define su equilibrio o desequilibrio, y las migraciones han sido cruciales en la expansión y afirmación del capitalismo a nivel global. Giovanni Arrighi argumenta que las migraciones son una consecuencia del desarrollo desigual del sistema-mundo capitalista, donde los países ricos se benefician a costa de los más pobres, y que tienen un impacto significativo en la creación de un mercado laboral global y en la competencia entre trabajadores de diferentes países. Sin embargo, Sandro Mezzadra propone una teoría crítica de las migraciones que destaca su autonomía y su papel como fenómeno político, en lugar de ser vistas como víctimas pasivas del sistema-mundo capitalista.
- * En el caso específico de Darién, su gestión y control como instrumento para la producción de espacio a través de financiamiento en proyectos de infraestructura se explica desde la teoría del Sistema Mundo, pero las personas que migran tienen capacidad para tomar decisiones autónomas y resistir las fuerzas que las obligan a migrar. Las personas migrantes africanas en tránsito por Darién enfrentan numerosos desafíos y obstáculos, pero organizan redes de solidaridad y apoyo mutuo entre ellas para resistir y buscar autonomía. Aunque las migraciones tengan un papel crucial en el sistema-mundo capitalista y en las dinámicas geopolíticas de control global, es importante reconocer su autonomía y resistencia como actores políticos cuyas decisiones transforman procesos y reconfiguran territorios.

REFLEXIONES FINALES Y RECOMENDACIONES

El situar problemas particulares como los tránsitos migratorios por Darién, y en particular los casos de migraciones africanas en tránsito por dicha zona en el contexto de la actualidad global, amplía el margen para su entendimiento. Esto se debe a que, al considerar estos problemas desde una perspectiva global, es posible tener una visión más completa y compleja de los factores que los provocan, de las dinámicas que los impulsan, y de las posibles soluciones para abordarlos de manera efectiva.

En este trabajo se examinaron detalladamente las complejidades que involucra la disputa por el territorio en Darién, así como la instrumentalización de sus tránsitos en medio del caos y crisis del sistema mundo contemporáneo. Es claro que los proyectos de cooperación internacional para el control y gestión de las migraciones, así como los proyectos y megaproyectos en materia de infraestructura, obedecen a intereses geopolíticos y geoestratégicos que no buscan dignificar el tránsito, sino lograr ventajas que permitan el aprovechamiento del istmo. A partir de esto se instrumentalizan y generan consecuencias de riesgo para las personas migrantes, y se inserta a las comunidades locales en el modelo de desarrollo imperante que refuerza los lazos de dependencia y les desprende abruptamente de sus prácticas locales.

Ni Darién, ni sus tránsitos son víctimas de este sistema que los ve como ventaja estratégica. Incluso los tránsitos migratorios en Darién y el propio territorio han obligado, a lo largo de la historia, a que grandes actores de la economía mundial desistan de sus intenciones de conquista a pesar de replegar grandes esfuerzos de securitización y financiamiento. Esto todavía se evidencia con la estrategia de Cooperación Internacional encabezada por Estados Unidos en dicha zona, y en las medidas migratorias que desde fuera se siguen gestando, como la ampliación en las vías de migración autorizada.

En cuanto a la estrategia de cooperación internacional en Darién, debe decirse que este trabajo no es una invitación a excluirle o eliminarle, por el contrario parte de cuestionarle es plantear formas que permitan que se redefina la forma en que estos recursos de Cooperación Internacional son invertidos en territorios como Darién. Por su puesto que, para una persona que acaba de salir de una caminata supremamente exigente y lleva días sin agua o comida, la

asistencia que se brinda es necesaria y determinante incluso para continuar el tránsito, sin embargo, el ejercicio de estas actividades demandan un mayor respeto y entendimiento de las causas estructurales de la migración pero no bajo la misma lógica de desarrollo económico que ha generado ese ciclo interminable de despojo, sino a través de alternativas.

A lo largo de su historia, Darién ha sido objeto de disputas territoriales, políticas y económicas por parte de diversos actores internacionales, desde potencias coloniales hasta empresas multinacionales. Estos conflictos han dejado una huella profunda en la región y han influido en la forma en que se abordan los problemas actuales en la zona. El contexto profundo de Darién es verdaderamente fascinante por su importancia estratégica. Desde su historia, es posible incluso entender patrones de comportamiento de la geopolítica y la geoestrategia en el presente, especialmente en cuanto a la producción de espacio, y cómo estos influyen en la disputa por el control global, territorial y migratorio.

En el caso específico de las migraciones africanas en tránsito por Darién, que a diferencia de las migraciones latinoamericanas no pueden ser vistas desde América como un asunto local o regional, situar este problema en el contexto global permite entender que se trata de un fenómeno histórico complejo y que sus ausencias y carencias no son problemas aislados.

Este documento aboga por la reivindicación de Darién y de sus tránsitos migratorios, y recomienda que estos temas sean estudiados de manera profunda y respetuosa, en lugar de ser explotados por la cultura mediática, el morbo y la llaga. Es importante entender que Darién no es el infierno de los migrantes, sino una manifestación de las prácticas de un sistema global despiadado que busca someter a por igual territorios y comunidades.

Las personas migrantes siguen utilizando su autonomía para desafiar las políticas y prácticas opresivas del sistema global, como la criminalización de la migración y la militarización de las fronteras. Al hacerlo, ponen en evidencia la “universalidad” de los derechos humanos y con ello defienden su derecho a la movilidad y la libertad de elegir su propio destino. Este es un reto que tienen las futuras políticas migratorias porque el intento mediocre por generar vías autorizadas de migración mediante cupos y medios tecnológicos desgastantes, no resulta muy convincente. Por ello no se puede descartar la cooperación internacional, pues, por ejemplo, los recursos que se destinan a la securitización y explotación de los territorios que han sido

subordinados en la economía capitalista mundial, podrían reencausarse en alternativas que lo combatan.

En este punto finaliza este trabajo, y al mismo tiempo se abre una gama de posibilidades ante los ricos matices de Darién. Queda mucho por explorar de este espacio que es dinámico y desentraña nuevos retos todos los días, es para no olvidarle. No pretendo despedirme de Darién, el futuro se pinta lleno de interrogantes: las rutas del pacífico, las migraciones asiáticas, las alternativas que desde el corazón de Darién se gestan ante el capitalismo voraz, la universalidad selectiva de los derechos humanos y la forma en que responderán estas problemáticas a las nuevas formas de gestión y control que se están organizando.

SIGLAS Y ABREVIATURAS

ERM	Estación de Recepción Migratoria
SENAFRONT	Servicio Nacional de Fronteras
NRC	Consejo Noruego para los Refugiados
ACNUR	Oficina del Alto Comisionado para los Refugiados
OIM	Organización Internacional para las migraciones
FGM	Programa para el fortalecimiento de la gobernanza migratoria en Colombia
E.E.U.U.	Estados Unidos
IIRSA	Integración de la Infraestructura Regional Suramericana
PLHINO	Plan hidráulico del Noreste
NAWAPA	North American Water and Power Alliance
PLHIGON	Plan hidráulico del Golfo del Norte
ONU	Organización de las Naciones Unidas
URSS	Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas
OTAN	Organización del Tratado del Atlántico
CICR	Comité Internacional de la Cruz Roja
UNICEF	Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia
DWB	Doctors without borders
MSF	Médicos Sin Fronteras
DANE	Departamento Administrativo Nacional de Estadística
FARC	Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia
ELN	Ejército Nacional de Liberación
UNESCO	Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Cultura y la Ciencia

BIBLIOGRAFÍA

- Balcavage, R. M. (23 de Marzo de 2011). EXERCISING THE MONROE DOCTRINE IN CHINESE - INFLUENCED PANAMA. Filadelfia, Filadelfia, Estados Unidos.
- Alcaldía de Necoclí. (28 de Septiembre de 2021). *Alcaldía de Necoclí. Necoclí Ciudad Turismo*. <https://www.necocli-antioquia.gov.co/MiMunicipio/Paginas/Economia.aspx>
- Ariel, C. (2009). DINÁMICAS GEOPOLÍTICAS DEL DARIEN COLOMBIANO Y LA FRONTERA COLOMBO PANAMEÑA. Bogotá, Colombia.
- Arrighi, G. (1994). *El largo siglo XX*. Akal.
- Arrighi, G. (2005). Comprender la Hegemonía I. En *New Left review* (págs. 20 - 74).
- Arrighi, G. (2005). Comprender la hegemonía II. *New left review*, 24 - 54.
- Arrighi, G., & Silver, B. (1999). *Caos y Orden en el sistema-mundo moderno*. Universidad de Minnesota, Ediciones Akal.
- Asamblea legislativa de la República de Panamá. (05 de febrero de 1997). Ley 7° de 1997. *Por la cual se crea la Defensoría del Pueñp*. Panamá: Publicada el 06 de febrero de 1997, Gaceta oficial 23221.
- Barra, A. P. (2014 de Mayo de 2014). *Urbano*. <http://revistas.ubiobio.cl/index.php/RU/article/view/239>
- BBC. (26 de Abril de 2019). Los países de América Latina que forman parte de la Nueva Ruta de la Seda de China.
- Berrio Gil, D. (marzo de 2021). *Puerto en el Golfo de Tribugá, Colombia: ¿más contenedores, menos ballenas?* <https://www.dw.com/es/puerto-en-el-golfo-de-tribug%C3%A1-1-colombia-m%C3%A1s-contenedores-menos-ballenas/a-56844688>
- Boni Aristizábal, A., Calabuig Tormo, C., Cuesta Fernandez, I., Gómez Torres, M. D., Lozano Aguilar, J. F., Monzó Balbuena, J., & Torres Martínez, A. (2010). *CUADERNOS DE COOPERACIÓN PARA EL DESARROLLO*. UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA.
- Buscema, C. (2020). La cooperación internacional: entre caos y el gobierno del mundo. En S. Caria, & I. Giunta, *Pasado y presente de la Cooperación Internacional: una perspectiva crítica desde las teorías del sistema mundo* (págs. 29 - 58). Quito: Instituto de Altos Estudios Nacionales (IAEN) .
- Buscema, C. (2022). Migración y Estado excepción Genealogía de los dispositivos biopolíticos de gobierno del nexo social y espacial dentro del proceso de reestructuración sistémica. En A. C. (Coordinadores) Cabrera García, B. L. Cordero Diaz, & E. Crivelli Minutti, *MIGRACIONES EN EL ORDEN HEGEMÓNICO CONTEMPORÁNEO DEL SISTEMA-MUNDO MODERNO* (págs. 21 - 42). Universidad de Cantabria.

- Cabrera Gacria, A., & Carrillo Gonzalez, J. (s.f.). La selva o tapón del Darién en disputa. Instrumentalización de la tensión entre la movilidad y el control migratorio en el actual contexto de caos sistémico. En A. C. Cabrera Garcia, B. L. Cordero Diaz, & E. Crivelli Minutti.
- Cabrera Garcia, A. C., & Carrillo Gonzalez, J. (2022). La selva o tapón del Darién en disputa. Instrumentalización de la tensión entre la movilidad y el control migratorio en el actual contexto de caos sistémico. En A. C. Cabrera Garcia, B. L. Cordero Diaz, & E. Crivelli Minutti, *MIGRACIONES EN EL ORDEN HEGEMÓNICO CONTEMPORÁNEO DEL SISTEMA-MUNDO MODERNO* (págs. 89 - 132). Universidad de Cantabria.
- Cabrera Nossa, I. (2016). Conflicto armado, criminalidad y violencia en la frontera colombo - panameña: elementos críticos para buscar una transición. En A. Molano Rojas (Ed.), *Las fronteras en Colombia como zonas estratégicas: Análisis y perspectivas* (págs. 221 - 244). Bogotá, Colombia.
- Cabrera, A., & Carrillo Gonzalez, J. (2022). Darién como territorio en disputa. En *Migraciones en el orden hegemónico contemporáneo del sistema-mundo moderno* (Vol. IV). Red Iberoamericana Académica de Cooperación Internacional (RIACI) .
- Campesi, G. (2012). MIGRACIONES, SEGURIDAD Y CONFINES EN LA TEORÍA SOCIAL CONTEMPORÁNEA. *Revista Crítica Penal y Poder*, 3, 166.
- Carmona Londoño, L. (2010). TAPÓN DEL DARIÉN: EN DISPUTA POR LA UNIÓN DE LAS AMÉRICAS. *Revista de la facultad de trabajo social UPB*, 13 - 27.
- Correa , J. S. (05 de Septiembre de 2008). *THE PANAMA RAILROAD CO: INVERSIÓN EXTRANJERA, IMPERIALISMO Y DESARROLLO ECONÓMICO EN COLOMBIA, (1850-1903)*. Colegio de Estudios Superiores de Administración: <https://repository.cesa.edu.co/handle/10726/281>
- Cruz Cañón, L. N. (6 de Abril de 2022). *Diálogo chino*. Autopista financiada por China promete aliviar a Colombia: <https://dialogochino.net/es/infraestructura-es/52600-una-autopista-4g-financiada-por-china-promete-aliviar-las-dificultades-viales-de-colombia/>
- DANE. (2018). *Población Negra, Afrocolombiana, Raizal y Palenquera (NARP) Encuesta de Calidad de Vida 2018*. Departamento Administrativo Nacional de Estadística. <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/demografia-y-poblacion/grupos-etnicos/informacion-tecnica>
- De Genova, N. (2010). Antiterrorism, Race, and the New Frontier: American Exceptionalism, Imperial Multiculturalism, and the Global Security State. *Identities*, 17(6), 613 - 640. <https://doi.org/10.1080/1070289X.2010.533523>
- Defensoría del pueblo Colombia. (22 de Septiembre de 2021). *Defensoría del pueblo Colombia*. Comunicado 173: Se intensifica en Necoclí el represamiento de migrantes en tránsito hacia Panamá

- Defensoría del pueblo de Colombia. (2023). *ALERTA TEMPRANA BINACIONAL N° 001 - 2023 para Colombia y Panamá*.
- Defensoría del Pueblo de Panamá. (Enero de 2021). *Defensoría del Pueblo República de Panamá*. Informe Especial “La situación de derechos humanos de las personas migrantes irregulares en las provincias de Darién y Chiriquí en el contexto de la pandemia de COVID-19»: <https://www.defensoria.gob.pa/wp-content/uploads/2021/02/Informe-Especial-La-situacion-de-derechos-humanos-de-las-personas-migrantes-irregulares-en-las-provincias-de-Darien-y-Chiriqui-en-el-contexto-de-la-pandemia-de-COVID-19.pdf>
- Diario de campo, L. c. (18 de enero de 2022). Plática en Puerto Limón. (J. C. González, Entrevistador)
- Domenech, E. (2017). Las políticas de migración en Sudamérica: elementos para el análisis crítico del control migratorio y fronterizo. *Terceiro Milênio: Revista Crítica de Sociologia e Política*, 8(1), 30.
- Domínguez, R. (2017). *Hacia un régimen internacional de Cooperación Sur-Sur: últimos avances sobre el monitoreo y la evaluación*. Puebla, México: III Encuentro-Seminario del Grupo de Investigación de REEDES en Cooperación Sur-Sur e integraciones regionales “Desarrollo girando al Sur”.
- Dumoulin Kervran, D., & Gros, C. (2010). Capítulo 5 Conflicto de inversiones en territorios indígenas: el turismo en la comarca Kuna Ayala de Panamá. En *¿Desarrollo con identidad? Gobernanza económica indígena Siete estudios de caso* (págs. 235 - 278). FLACSO.
- Emiliani, L. C. (2010). *El Caribe Chocoano: riqueza ecológica y pobreza de oportunidades*. Bogotá: Documentos de trabajo sobre Economía Regional.
- Escudero, I. (28 de septiembre de 2021). La migración haitiana una "bendición" para la frontera de Colombia. Acandí, Chocó, Colombia.
- Feline, L. (2013). *Migrantes extracontinentales en América del Sur: estudio de casos. Cuadernos migratorios N° 5*. Buenos Aires: Organización Internacional para las Migraciones.
- Fundación Darién. (s.f.). *Fundación Darién*. <https://fundaciondarien.org/el-darien-colombiano/>
- Giménez, G. J. (2015). *Simposio electrónico internaiconal ÁFRICA. Una mirada al siglo XXI. Presente y tradición. Diversidad étnico lingüística y tradicionalidad religiosa en el África Subsahariana*: http://ceid.edu.ar/biblioteca/observatorio_africa/ponencia_gustavo_javier_gimenez.pdf
- Lo Brutto, G., & Rodríguez Albor, G. (2021). Análisis de las relaciones China - Colombia en el actual contexto geopolítico latinoamericano. En D. Benzi, R. Domínguez Martín, G. Lo Brutto , & G. Rodríguez Albor, *Geopolítica y Geoeconomía de la cooperación entre*

- China y América Latina y el Caribe* (págs. 145 - 183). Benemérita Universidad Autónoma de Puebla y Editorial Universidad de Cantabria.
- Lyndon LaRouche. (16 de Agosto de 2010). NAWAPA: Cruzando el Tapón de Darién. Virginia, Virginia, Estados Unidos.
https://larouche.pub.com/spanish/other_articles/2010/0829_NAWAPA_Darien.html
- Marín Araya, G. (2009). LA INMIGRACIÓN INTERNACIONAL EN EL CARIBE PANAMEÑO VISTA A TRAVÉS DE LOS CENSOS DE POBLACIÓN DE 1911 A 1950. *Revista Estudios*(22), 331 - 347.
- Méndez, M. (1976). Panamá, el Canal y la Zona del Canal. *Nueva Sociedad* N° 26, 125 - 140.
- Mezzadra, S., & Neilson, B. (2005). *Derecho de fuga*. Traficantes de sueños.
- Migración Colombia. (13 de Abril de 2022). *Migración Colombia*. Regional: Antioquia: <https://www.migracioncolombia.gov.co/regionales/pcm-regional-antioquia>
- Ministerio de Defensa. (24 de 04 de 2022). *Colombia*. Directorio de contacto: <https://www.policia.gov.co/choco/directorio>
- Ministerio de Economía y Finanzas de la República de Panamá. (17 de Noviembre de 2017). MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO SOBRE COOPERACIÓN ESTRATÉGICA ENTRE EL MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS DE PANAMÁ Y BANCO DE DESARROLLO DE CHINA. Beijing.
- Ministerio de Gobierno. (s.f.). *Gobierno de Panamá*. Ministerio de Gobierno: <https://www.mingob.gob.pa/gobernacion-la-comarca-guna-yala/>
- Ministerio de Gobierno. (s.f.). *Ministerio de Gobierno de Panamá*. <https://www.mingob.gob.pa/gobernacion-la-provincia-darien/>
- Ministerio de Relaciones Exteriores. (06 de agosto de 2021). *Gobierno de Panamá*. Ministerio de Relaciones Exteriores: <https://mire.gob.pa/panama-y-colombia-acuerdan-mecanismos-para-flujo-controlado-de-los-migrantes/>
- Muñoz, J. A. (23 de febrero de 2021). Nómadas, los eternos viajeros de África. *VIAJAR*.
- OIM. (2018). *Manual de gestión de alojamientos temporales en Panamá*.
- OIM. (2021). *OIM ONU MIGRACIÓN*. <https://mexico.iom.int/sites/g/files/tmzbd11686/files/documents/Hoja%2520Informativa%2520GOBERNANZA%2520MIGRATORIA%2520FINAL%252020211012%2520C2.pdf>
- OIM ONU Migración. (09 de 04 de 2018). *Programa Regional sobre Migración*. OIM ONU MIGRACIÓN: <https://www.programamesoamerica.iom.int/es/noticia/naciones-unidas-visita-el-operativo-flujo-controlado-implementado-por-panam-en-el-dari-n>

- OIM, O. (2018). *Manual de Gestión de Alojamientos Temporales en Panamá*. Oficina Regional de OIM para Centroamérica, Norteamérica y el Caribe.
- ONIC. (2022). *Organización Nacional Indígena de Colombia*. Pueblos indígenas de Colombia: <https://www.onic.org.co/pueblos>
- Rojas, I. (23 de Mayo de 2022). Actualización: Puerto Antioquia consigue financiamiento de 524 millones de dólares. *LexLatin*. <https://lexlatin.com/noticias/puerto-antioquia-consigue-financiamiento>
- Semillero del Pacífico. (2021). *Semillero del Pacífico*. <https://semilleropacifico.uniandes.edu.co/index.php/blog-hidden/113-nuestro-litoral-pacifico>
- SENAFRONT. (2020). *Servicio Nacional de Fronteras*. <http://www.senafront.gob.pa/reclutamiento/brigada-de-fuerzas-especiales/>
- Small, D. (07 de Diciembre de 2007). U.S. and Mexico: Cooperate On Great Water Projects. Executive Intelligence Review Economics. Virginia, Estados Unidos.
- Territorio indígena y Gobernanza. (2021). *Territorio indígena y Gobernanza*. Comarca Emberá-Wounaan: una Empresa Indígena con Responsabilidad Social: https://www.territorioindigenaygobernanza.com/web/pan_13/
- UNESCO. (s.f.). *United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization. World Heritage Convention*. Retrieved 25 de septiembre de 2021, from <https://whc.unesco.org/es/list/159>
- USCIS. (22 de Marzo de 2023). *U.S. Citizenship and immigration services* . Procesos para Cubanos, Haitianos, Nicaragüenses y Venezolanos.
- Valencia, A. M. (9 de diciembre de 2019). Colombia: cómo los migrantes africanos y asiáticos están transformando uno de los paraísos turísticos del país. Turbo, Antioquia, Colombia.
- Varela Huerta, A., & Aquino Moreschi, A. (2013). Introducción. Pensar la migración en el contexto capitalista. En A. Aquino, A. Varela, & F. (. Décoss, *Desafiando fronteras. Control de la Movilidad y experiencias migratorias en el contexto capitalista* (págs. 1 - 16).
- Wabgou, M. (2010). Diásporas africanas en Colombia¿Puntos de encuentro para el diálogo intercultural y político? Bogotá, Colombia: Universidad Nacional de Colombia.
- Wabgou, M. (2016). Migraciones de origen africano y sus conexiones diaspóricas: impactos. *Ciencia Política*, 67 - 98.
- World Vision. (15 de 09 de 2021). SE ACTIVA LA RESPUESTA A LA CRISIS MIGRATORIA EN NECOCLÍ. *Sala de prensa World Vision*.