Governança híbrida da mobilidade irregular: corredor das Américas, 2021–2026

Fabricio Toledo de Souza

Fabricio Toledo de Souza — *Fabricio Toledo de Souza é doutor em Direito pela PUC-Rio, pesquisador em migrações, refúgio, direitos humanos e fronteiras, com experiência acadêmica e em organizações humanitárias internacionais.*

Introdução

"É preciso imaginar Sísifo feliz."
— Albert Camus, O Mito de Sísifo (1942)

Entre 2021 e 2026, as Américas testemunharam a formação e o subsequente colapso de um dos corredores migratórios mais intensos da história recente. No pico desse processo, em 2023, mais de meio milhão de pessoas atravessaram a selva do Darién num único ano — um salto de quase quatro vezes em relação a 2021, quando o número já havia sido descrito, à época, como sem precedentes (PANAMÁ, 2024). Três anos depois, esse mesmo número caíra para pouco mais de três mil, e o próprio sentido do fluxo se invertera: o que fora, até 2023, um corredor de ascensão rumo ao norte, tornou-se, em 2025 e 2026, uma via de retorno, na qual o volume de pessoas caminhando para o sul chegou a superar o de quem ainda tentava seguir para os Estados Unidos (ESTADOS UNIDOS, 2025a; PANAMÁ, 2025; OIM, 2026).

A linguagem pública que acompanhou esse ciclo permaneceu notavelmente estável, ainda que a realidade que ela descrevia tenha mudado radicalmente: em 2021 como em 2026, diferentes atores, principalmente

governamentais, assim como a imprensa, continuaram a chamar esses deslocamentos de "irregulares" — como se a irregularidade fosse uma propriedade fixa do fenômeno, uma espécie de defeito de fábrica do movimento humano que os Estados estariam ali para corrigir.

O que a operacionalização desses fluxos revela sobre a governança regional da mobilidade nas Américas? Em lugar de focar no modo como os Estados respondem aos fluxos migratórios, ou como os migrantes exercem agência diante do controle estatal — ambas questões legítimas, mas que já pressupõem uma separação nítida entre um polo que age (o Estado, ou o migrante) e um polo que reage — queremos observar como o próprio fluxo, em sua escala, em sua direção, em suas mudanças bruscas, produz e reorganiza continuamente um campo de atores, práticas e infraestruturas que nenhum deles controla isoladamente.

Isso não significa que as decisões estatais sejam irrelevantes para o destino do fluxo: como o colapso do fluxo sul-norte entre 2024 e 2026 demonstrará, decisões unilaterais de um Estado — ou de alguns Estados coordenados — determinaram de fato a restrição ou o fim efetivo de um fluxo migratório ou daquela rota específica. Entretanto, há um conjunto de elementos diversos que estão presentes em cada momento e que influenciam reciprocamente nas ações alheias.

O que a governança migratória regula não é, em última instância, apenas o fluxo de pessoas — é a infraestrutura que o sustenta. Fluxos sobem e descem, se revertem, mudam de composição; a infraestrutura que os atravessa persiste, se adapta e se reconverte. É essa mudança de objeto — do fluxo para a infraestrutura.

Outro ponto importante a observar é que a irregularidade não constitui uma ruptura da ordem legal que a governança migratória busca restaurar. Ela é, antes, uma dimensão estrutural dos arranjos híbridos de governança que emergem ao longo do corredor migratório — arranjos nos quais autoridades estatais, agências internacionais, operadores de transporte

privados, intermediários informais e atores comumente classificados como criminosos participam de uma mesma ecologia interdependente de regulação, contenção, facilitação e, como argumentaremos ser igualmente central, de reconversão. Tomadas em conjunto, essas quatro funções não descrevem uma hierarquia de comando, mas uma distribuição dinâmica de tarefas que se reconfigura a cada mudança na escala, na direção ou na política que atravessa o corredor.

Sobre o artigo, podemos apresentá-lo assim: A Seção II reconstrói empiricamente a trajetória do corredor entre 2021 e 2026, em seus três momentos: a ascensão vertiginosa (2021–2023), o colapso (2024) e a reversão sustentada (2025–2026). A Seção III introduz o conceito de infraestrutura migratória, a partir de Xiang e Lindquist (2014), e o ilustra empiricamente com o caso do CATEM — centro costarriquenho que transitou, em menos de uma década, entre regulação humanitária e contenção. A Seção IV constitui o núcleo analítico do artigo. Propõe uma arquitetura de quatro funções — regulação, contenção, facilitação e reconversão — para descrever a governança híbrida da mobilidade nas Américas, sem reduzi-la a uma disputa entre atores estatais e não estatais. A função analítica das Seções II e III é alimentar essa arquitetura. A Seção V reabre o problema analítico da irregularidade, em diálogo com Vicki Squire e Cecilia Menjívar, e sustenta que a categoria "irregular" não é descritiva de um comportamento, mas produzida politicamente pelo próprio sistema que declara combatê-la. A Seção VI expõe a estratégia metodológica. Por fim, a Seção VII conclui, tocando questões sobre os acordos de deportação para terceiros países e de externalização de fronteira firmados entre 2025 e 2026 tornaram visíveis.

II. Os fluxos mistos pelas Américas, 2021–2026

Entre 2021 e 2023, o fluxo de pessoas em movimento pelas Américas cresceu numa velocidade que os próprios órgãos encarregados de registrá-lo tiveram dificuldade de acompanhar. Tornou-se um dos maiores e mais

importantes fluxos da história recente. O Serviço Nacional de Migração do Panamá contabilizou 133.653 travessias do Darién em 2021 — um número que já superava, sozinho, a soma de toda a década anterior (PANAMÁ, 2024). Em 2022, esse total quase dobrou, para 248.284. Em 2023, alcançou 520.085 — um recorde histórico. A CSIS chama atenção para a escala desse fenômeno através de uma comparação proporcional: as 520.085 travessias equivaliam a quase 12% da população total do Panamá (4,4 milhões de habitantes) naquele único ano.

A composição desse fluxo revela algo que os números brutos, por si só, não capturam: sua diversidade crescente. Venezuelanos, haitianos e equatorianos formavam, em conjunto, 84% das travessias em 2023 — mas o corredor já recebia, ao menos desde 2022, um contingente significativo de nacionalidades extracontinentais: angolanos, congoleses, camaroneses, bangladechianos, paquistaneses, indianos (RUNDE; BRYJA, 2024). Um relatório de campo da Organização Internacional para as Migrações, referente a fevereiro de 2022, já registrava essa mesma diversidade nos postos de fronteira da Costa Rica, listando entre os países de origem observados uma geografia que ia de Angola à Somália, do Haiti ao Paquistão (OIM, 2022). O Darién não se tornou um corredor diverso tardiamente, em resposta ao seu próprio sucesso — ele nasceu diverso, e cresceu sendo.

Um em cada cinco viajantes, ao longo desse período, era uma criança; um em cada dez tinha menos de cinco anos (UNICEF, 2023; RUNDE; BRYJA, 2024). Entre janeiro de 2021 e setembro de 2023, a Organização Internacional para as Migrações registrou ao menos 229 desaparecimentos na rota, 146 deles apenas em 2022; Médicos Sem Fronteiras atendeu 676 sobreviventes de violência sexual em 2023, das quais 214 — quase um terço do total anual — apenas em dezembro daquele ano (RUNDE; BRYJA, 2024; MÉDECINS SANS FRONTIÈRES, 2024). Estes números — que qualquer leitura séria do corredor precisa manter em vista, mesmo quando o argumento do artigo se desloca para o plano institucional — são o substrato humano sobre o qual toda a

arquitetura de regulação, contenção e facilitação que discutiremos a seguir veio a se erguer. Neste sentido, é preciso também destacar que nominar este fluxo como "misto" serviu para informar que migrantes e refugiados faziam parte deste movimento: diferentes razões motivaram diferentes pessoas a saírem de seus países (e de um mesmo país poderiam sair migrantes e refugiados).

90A Costa Rica ocupou, nessa geografia do fluxo, uma posição estruturalmente relevante. Desde o agravamento da crise política na Nicarágua em 2018, o país já era o principal destino de refugiados nicaraguenses das Américas — mais de 171 mil solicitantes de refúgio e 13.300 refugiados reconhecidos ao fim de 2023 (ACNUR COSTA RICA, 2024). Ao mesmo tempo, o seu território passou a servir de corredor de trânsito para um fluxo inteiramente distinto, de pessoas que o atravessavam rumo aos Estados Unidos. Entre setembro de 2022 e setembro de 2024, mais de 743 mil pessoas transitaram pelo país nessa condição — das quais mais de 200 mil utilizaram o sistema de ônibus que o próprio Estado viria a organizar (REFUGEES INTERNATIONAL, 2024). A Costa Rica foi, portanto, simultaneamente Estado de acolhida e Estado de trânsito.

A partir de 2024, esse quadro de ascenção contínua sofreu uma inflexão: o número de travessias caiu para 302.203 — uma redução expressiva, mas que ainda representava a segunda maior cifra anual já registrada. Foi em 2025 que o colapso se tornou vertiginoso: apenas 3.091 travessias no ano inteiro, uma queda de 99% em relação ao ano anterior (PANAMÁ, 2025; ESTADOS UNIDOS, 2025a). Em novembro de 2025, o fluxo sul-norte havia caído a apenas 29 travessias no mês – a confirmação estatística de que a rota, tal como existira entre 2021 e 2023, havia deixado de existir (NACLA, 2026; OIM, 2025).

Dois fatores convergiram para produzir esse colapso. O primeiro foi a Ordem Executiva 14159, assinada por Donald Trump horas após sua posse em janeiro de 2025, que reorientou toda a arquitetura de aplicação da política

migratória americana para a dissuasão máxima (ESTADOS UNIDOS, 2025b; VISAVERGE, 2025). O segundo foi a decisão do presidente panamenho José Raúl Mulino — eleito em maio de 2024, com a promessa de "cercar a entrada da selva" — de encerrar as operações de recepção migratória no Darién, com apoio financeiro e técnico dos Estados Unidos (NACLA, 2026).

Entre fevereiro e agosto de 2025, cerca de 14 mil pessoas fizeram o trajeto inverso — de norte para sul —, um fenômeno que os próprios moradores de Necoclí e Capurganá passaram a nomear como "os retornados" (NACLA, 2026; TYPE INVESTIGATIONS, 2025). E essa reversão não seria um episódio passageiro: os relatórios mensais da Organização Internacional para as Migrações mostram que, entre outubro de 2025 e fevereiro de 2026, o fluxo norte-sul se consolidou como o padrão dominante do corredor, com volumes mensais oscilando entre 1.100 e 2.900 pessoas.

III. A reorganização da mobilidade como infraestrutura

O movimento crescente de pessoas pelo corredor das Américas (ou pelo corredor Darien – EUA) tem como contexto, de um lado, o agravamento de crises em países como Venezuela, Haiti e Cuba e, de outro, uma articulação regional dos Estados que, se não tinha como objetivo favorecer os fluxos, tampouco os reprimiu. De um lado, o governo dos EUA fez tentativas para encontrar soluções “legais” de migração e, de outro, os governos da América Central, em sua maioria, incentivaram medidas para que as pessoas cruzassem os seus territórios com o menor impacto possível.

O conceito de infraestrutura migratória, cunhado por Xiang e Lindquist (2014) a partir de pesquisa de campo sobre migração laboral de baixa qualificação na China e na Indonésia, desloca o olhar analítico de uma pergunta sobre políticas de Estado, mercado de trabalho ou redes sociais de migrantes, tomados isoladamente, para a pergunta sobre como esses elementos se interligam numa mesma arquitetura operacional — "as tecnologias, instituições e atores sistematicamente interligados que facilitam

e condicionam a mobilidade". Os autores distinguem cinco dimensões dessa infraestrutura — comercial, regulatória, tecnológica, humanitária e social — e descrevem como a interação entre elas pode produzir "involução infraestrutural": uma intensificação da mediação que, em vez de ampliar a capacidade migratória das pessoas, a onera. Este artigo retoma essa arquitetura relacional, mas desloca o eixo de leitura: em vez de mapear as cinco dimensões separadamente, propomos que a infraestrutura do corredor das Américas seja compreendida através de quatro funções — regulação, contenção, facilitação e reconversão —, que atravessam e recombinam aquelas dimensões ao longo do tempo e conforme a fase do ciclo migratório. A regulação e a contenção aproximam-se do que Xiang e Lindquist chamam de infraestrutura regulatória; a facilitação atravessa suas dimensões comercial, tecnológica e social; a reconversão, por fim, é a função que o vocabulário original dos autores não nomeia diretamente, mas que a trajetória do corredor das Américas exige: a capacidade de uma mesma arquitetura infraestrutural mudar de sentido e de função sem se desfazer.

A Declaração de Los Angeles sobre Migração e Proteção, de 2022, endossada por 21 Estados da região, afirmou a migração como desafio hemisférico compartilhado e lançou as bases retóricas para a cooperação em torno de uma "migração segura, ordenada e regular" (RUNDE; BRYJA, 2024). Em 2023, essa retórica ganhou instrumentos concretos: uma campanha trilateral de sessenta dias entre Estados Unidos, Panamá e Colômbia comprometeu-se a "encerrar o movimento ilícito de pessoas e bens" pelo Darién; no mesmo ano, o governo Biden implementou os Safe Mobility Offices na Colômbia, na Guatemala, na Costa Rica e no Equador, oferecendo orientação sobre vias legais de acesso aos Estados Unidos e à Espanha (RUNDE; BRYJA, 2024).

Entretanto, as vias “legais” estavam longe de atender a todas as pessoas e as rotas alternativas se multiplicavam a cada dia. Os governos centro

americanos criaram medidas provisórias e precárias para facilitar o movimento e algumas ações para aliviar o sofrimento das pessoas. O governo de Costa Rica, com apoio e incentivo de organizações humanitárias, criou um centro de recepção para as pessoas que chegavam à fronteira sul de Costa Rica: o Centro de Atención Temporal para Migrantes (CATEM), funcionou, entre 2018 e 2024, como albergue de trânsito humanitário para migrantes rumo ao norte (LA NACIÓN, 2025b). Em outubro de 2023, um acordo bilateral entre Costa Rica e Panamá formalizou seu papel logístico: ônibus panamenhos passaram a levar migrantes diretamente do Darién ao CATEM, e de lá, mediante pagamento, ônibus da Costa Rica os levavam até a fronteira com a Nicarágua — um sistema que as próprias autoridades costarriquenhas descreveram, na ocasião, como desenhado para que a população nacional "mal percebesse" essa movimentação (FRANCE24, 2023).

No extremo norte da Costa Rica, a fronteira com a Nicarágua é considerada uma região de rarefação institucional histórica. Os municípios de La Cruz, Upala e Los Chiles operam com capacidade administrativa inferior à demanda que o fluxo sul-norte do corredor das Américas lhes impôs entre 2021 e 2024. Um estudo da Fundación Sin Límites e Fons Català, baseado em entrevistas a autoridades locais, descreveu esses municípios como 'desbordados' pela magnitude do fluxo e pela dependência quase exclusiva de financiamento da cooperação internacional (AGUILAR AGUILAR; BARBERENA, 2025; CONFIDENCIAL, 2026). Um levantamento de campo da Organização Internacional para as Migrações já registrava, em 2021, o fluxo migratório irregular nesses três municípios (OIM, 2021). Nesse terreno consolidou-se a atuação de redes de 'coyotes' e guias que atravessam a fronteira em pontos não oficiais — entre eles Las Tablillas, na região de Los Chiles —, cobrando valores que, segundo reportagens de investigação, oscilaram entre US$ 40 e US$ 80 por pessoa para conduzir viajantes da fronteira costarriquenha ao lado nicaraguense, com pagamento adicional, em moeda local, a guias que cruzam o trecho entre as margens do rio San Juan

(EXPEDIENTE PÚBLICO, 2023). Esses atravessadores não operam isoladamente: o regime de Daniel Ortega cobra US$ 150 por salvoconducto a cada migrante que entra na Nicarágua sem visto a partir do território costarriquenho, segundo reportagem da BBC News Mundo baseada em entrevistas a especialistas e em registros oficiais (AMERISE, 2024). A travessia da Nicarágua por migrantes em situação irregular combina, portanto, três camadas: a extorsão privada dos coyotes, a extração fiscal-estatal do salvoconducto e a violência cotidiana de uma fronteira em que coexistem ausência estatal e presença seletiva do aparelho migratório.

Ao lado dessa infraestrutura institucional, opera uma infraestrutura privada e informal cuja escala, ao longo do corredor, rivaliza com a primeira. Do lado colombiano, a demanda por travessia entre Necoclí e Capurganá levou à expansão das frotas de lanchas locais — negócio que passou a ser controlado, segundo relatos da imprensa de investigação, pelo grupo conhecido localmente como "La Empresa": o Clan del Golfo, maior organização criminosa da Colômbia, que arrecadou um estimado de US$ 57 milhões em tarifas de cruzamento apenas nos dez primeiros meses de 2023 (RUNDE; BRYJA, 2024; NACLA, 2026).

Do lado costarriquenho, a concessionária estatal de transporte TRACOPA — a mesma empresa que opera as rotas entre Paso Canoas e o CATEM — já aparecia, num relatório de monitoramento de campo da própria Organização Internacional para as Migrações referente a fevereiro de 2022, listada entre os atores do "setor privado" presentes na dinâmica migratória da zona sul do país, ao lado de taxistas locais e organizações humanitárias (OIM, 2022). Em 2023, essa mesma empresa foi alvo de uma denúncia pública apresentada aos reguladores nacionais, alegando o uso de ônibus de rota regular, reetiquetados como "serviços especiais", para o transporte de migrantes, e a falta de transparência no reporte do volume de passageiros movimentado — próximo de 400 mil pessoas até aquele momento (SURCOS

DIGITAL, 2023). Em 2024, a Defensoría de los Habitantes, em articulação com a Mesa Territorial de Migração e Mobilidade Humana da Zona Norte, registrou formalmente a necessidade de fiscalizar as empresas de transporte que auferiam ganhos consideráveis com esses traslados (COSTA RICA, 2024).

O que esses casos têm em comum — o CATEM, as lanchas de Necoclí, os ônibus da TRACOPA — não é pertencerem a uma mesma cadeia de comando, nem operarem sob uma mesma lógica jurídica. É que todos constituem elementos interdependentes de uma mesma infraestrutura de mobilidade, na qual o formal e o informal, o estatal e o privado, o legal e o criminoso não funcionam como esferas separadas, mas como componentes que se sucedem, se substituem e por vezes coexistem ao longo do mesmo trajeto — muitas vezes dentro do mesmo elo da cadeia.

Em fevereiro de 2025, uma mudança brusca na política do país: o governo costarriquenho aceitou receber, sob financiamento norte-americano, 200 migrantes deportados dos Estados Unidos — a maioria oriunda de países da Ásia, da África e do Leste Europeu, sem antecedentes criminais —, e os manteve no CATEM, com documentos retidos e sem acesso claro à informação sobre sua situação jurídica, por mais de dois meses (LA NACIÓN, 2025b; INFOBAE, 2025a). A empresa alemã doadora do imóvel, ao saber do ocorrido por meio de uma reportagem do The Guardian, declarou desconhecer inteiramente essa mudança de uso e reafirmou que o contrato de doação a vedava expressamente (LA REPÚBLICA, 2026; DELFINO.CR, 2026).

Em junho de 2025, a Sala Constitucional da Corte Suprema costarriquenha resolveu que essa detenção havia violado o direito à liberdade pessoal dos migrantes, condenando o Estado ao pagamento de indenização (COSTA RICA, 2025).[1] O CATEM, portanto, não pode ser descrito com uma

[1]Sentença N. 2025-019485, expediente 25-006713-0007-CO, 24 de junho de 2025 (voto de maioria 4-3; magistrados Castillo Víquez, Salazar Alvarado e Garro Vargas salvaram o voto).

única função. Entre 2018 e 2024, operou como infraestrutura de regulação humanitária; em 2025, tornou-se infraestrutura de contenção — e o fez sem que essa transição fosse legível nem para a empresa que doou o espaço, nem, segundo a própria justiça costarriquenha, para as pessoas ali detidas.

IV. Uma dinâmica híbrida de governança

Como situar analiticamente a reorganização descrita nas seções anteriores? Propomos fazê-lo não através de um inventário de atores, mas através de quatro funções que esses atores desempenham de forma cambiante, sobrepondo-se e sucedendo-se ao longo do corredor: regular, conter, facilitar e reconverter. A função regulatória define as normas, formais e informais, que ordenam o movimento. No plano interestatal, isso inclui a Declaração de Los Angeles de 2022, a campanha trilateral de 2023 e o acordo bilateral Costa Rica–Panamá que formalizou, naquele mesmo ano, o sistema de ônibus via CATEM. Mas a regulação não é monopólio dos Estados: as próprias redes de transporte informal impõem regras não escritas — preços, horários, pontos de embarque — que os migrantes aprendem a decodificar a cada novo trecho do trajeto, num aprendizado que se transmite de grupo a grupo, quase sempre sem qualquer registro formal.

Ao lado da regulação opera a contenção, que limita fisicamente o fluxo. O CATEM, já discutido, ilustra sua forma mais visível: entre 2018 e 2024, um mesmo espaço de trânsito humanitário que se converteu, em 2025, em instrumento de detenção — declarada ilegal pela própria Corte costarriquenha. Mas a contenção também assume formas menos espetaculares: os postos de controle, os prazos administrativos de permanência, os decretos que limitam a estadia.

A Sala declarou parcialmente procedente o habeas corpus, ordenando à Dirección General de Migración y Extranjería que definisse, em 15 dias, o estatuto migratório de cada pessoa detida e a liberasse.

A terceira função, a facilitação, é a mais heterogênea das quatro, e talvez a que melhor demonstre que o formal e o informal não operam em esferas separadas. Do lado colombiano, ela inclui as frotas de lanchas entre Necoclí e Capurganá, cuja expansão passou a ser controlada pelo grupo Clan del Golfo (RUNDE; BRYJA, 2024; NACLA, 2026). Inclui também os "kits de sobrevivência" que moradores de Necoclí já vendiam a migrantes, desde 2021, por vinte dólares — barraca, facão, repelente de cobras (EL ESPECTADOR, 2021). Do lado costarriquenho, ela inclui a concessionária estatal TRACOPA, cuja presença na dinâmica migratória da zona sul já era registrada por um relatório de campo da OIM em fevereiro de 2022, ao lado de taxistas locais que fotografavam os migrantes conduzidos como comprovante informal de entrega à empresa (OIM, 2022). Essa articulação entre um taxista autônomo e uma concessionária estatal de ônibus, unidos por uma prática de comprovação que nenhuma das duas partes formalizou por escrito, é exemplo de como a facilitação atravessa, e não separa, o formal e o informal.

A quarta função é reconversão. Entre 2024 e 2026, o fluxo sul-norte entrou em colapso — de 520.085 travessias em 2023 para 3.091 em 2025, com apenas 29 travessias registradas em novembro daquele ano (NACLA, 2026; PANAMÁ, 2025; OIM, 2025). Essa queda não decorreu de um processo espontâneo: resultou de decisões deliberadas de governos ao longo de toda a rota. A Ordem Executiva 14159 do governo Trump reorientou a aplicação da política migratória americana para a dissuasão máxima; o presidente panamenho José Raúl Mulino encerrou as operações de recepção no Darién sob financiamento e coordenação norte-americana; a Costa Rica aceitou receber, no próprio CATEM, migrantes deportados dos Estados Unidos oriundos de terceiros países. No mesmo movimento, a Movilidad Segura — programa executado por ACNUR e OIM desde 2023 para oferecer uma via legal de acesso aos Estados Unidos e à Espanha, como alternativa à travessia irregular — foi cancelada abruptamente logo após a posse de Trump, deixando refugiados já pré-aprovados sem possibilidade de viajar.

O fechamento atingiu, portanto, tanto a rota informal quanto seu contraponto formal, no mesmo intervalo de semanas. Essas decisões, por sua vez, integravam uma rede ainda mais ampla: entre 2025 e 2026, a administração Trump firmou acordos de deportação para terceiros países com pelo menos 27 governos — a maioria na América Latina e na África —, sob a Ordem Executiva 14165 (LA NACIÓN, 2025a; EL TIEMPO, 2026). Costa Rica e Panamá, portanto, não agiram isoladamente: foram dois nós de uma arquitetura regional de contenção terceirizada cujas implicações para a teoria da soberania extrapolam o escopo deste artigo, mas às quais pretendemos retornar em estudo futuro.

O que interessa reter aqui é o que aconteceu à infraestrutura que sustentara o fluxo original quando este parou de existir. Ela não desapareceu — reconverteu-se. O que observamos no corredor das Américas entre 2024 e 2026 é precisamente esse processo: a mesma infraestrutura que antes movia pessoas para o norte não se desfez diante do colapso do fluxo original — foi redirecionada para operar em sentido contrário.

É plausível, aliás, que seja no que restou do próprio fluxo sul-norte que a travessia ainda persistente se tenha tornado, por pessoa, mais complexa e onerosa do que era durante a ascensão do corredor — menor economia de escala, maior exposição a redes de intermediação num ambiente mais policiado e criminalizado.

Nada do que descrevemos autoriza a conclusão de que os migrantes sejam usuários passivos de uma infraestrutura que os precede e os determina. O próprio movimento migrante antecede e excede as tentativas de governá-lo, tratando-o não como reação ao controle estatal, mas como uma força autônoma com a qual as instituições são obrigadas a interagir. Podemos estender essa intuição ao vocabulário que vimos utilizando: se a mobilidade tem essa autonomia relativa, então a infraestrutura que a governa

não pode ser lida apenas como imposição unilateral — ela também reage à mobilidade, tanto quanto esta se adapta a ela.

A infraestrutura não precede o movimento, nem o movimento se limita a atravessá-la; ambos se constituem mutuamente, numa relação de antecipação e resposta contínua. Essa agência migrante não se resume à persistência em se mover: inclui também a produção e circulação de informação entre viajantes sobre rotas, riscos e preços; a escolha ativa de rotas alternativas diante de novos obstáculos; e a reorganização constante das próprias redes informais em resposta a cada mudança na função da infraestrutura. Os próprios kits de travessia, as rotas informais, as tarifas de retorno — existem porque migrantes os demandam, os negociam, e persistem em se mover mesmo quando a função da infraestrutura muda de um dia para outro.

V. Irregularidade como problema analítico

A reconstrução empírica e analítica das seções anteriores obriga a repensar a própria categoria de "irregularidade". Se a irregularidade opera como insumo estrutural que organiza a governança híbrida do corredor — e não como uma anomalia externa a ela —, é preciso perguntar o que, exatamente, essa categoria designa.

Vicki Squire (2011) oferece o ponto de partida mais direto. A irregularidade migratória, argumenta a autora, não é um fato objetivo do comportamento de quem se desloca — é uma categoria produzida politicamente pelos próprios regimes de controle, através do que ela chama de "analítica da irregularidade" (SQUIRE, 2011). Um mesmo deslocamento pode ser classificado como regular ou irregular conforme decisões de política migratória que nada têm a ver com a conduta de quem se move. O corredor das Américas oferece uma ilustração quase experimental dessa tese: o

mesmo venezuelano que atravessa o Darién a pé é "irregular" na Colômbia; passa a integrar um "fluxo controlado" assim que embarca num ônibus sob supervisão estatal panamenha e ou costarriquenha; recebe, ao chegar à fronteira um "salvo-conduto de 72 horas" que lhe confere, por três dias, um estatuto de circulação legítima que não tinha antes nem terá depois; e pode voltar a ser "irregular" caso não disponha de recursos para pagar a passagem seguinte (EL MUNDO CR, 2025; INFOBAE, 2025b). Nenhuma dessas transições reflete uma mudança na conduta da pessoa que se desloca. Todas refletem decisões administrativas tomadas em pontos sucessivos do trajeto — cada uma delas, por si só, capaz de redefinir sua posição jurídica.

Essa formulação dialoga produtivamente com o conceito de legalidade liminar, de Cecilia Menjívar, cunhado a partir do estudo de salvadorenhos e guatemaltecos nos Estados Unidos (MENJÍVAR, 2006). Menjívar mostra que boa parte da experiência migratória contemporânea não se deixa descrever pelo binômio regular/irregular — ocupa, antes, um espectro de zonas cinzentas, feito de estatutos temporários, renováveis, incertos, que gerem populações em trânsito sem lhes conceder posição estável. O corredor das Américas produziu, ao longo do período que examinamos, uma sucessão dessas categorias liminares: a "categoria migratória humanitária especial" concedida pela Costa Rica, em abril de 2025, aos deportados dos Estados Unidos que ainda permaneciam no CATEM após dois meses de detenção de fato — permitindo-lhes circular livremente fora do centro, sem lhes conferir, contudo, nem refúgio, nem regularização plena (INFOBAE, 2025a). O próprio salvo-conduto de 72 horas, mencionado acima, é outro exemplo do mesmo repertório: um estatuto criado ad hoc, para uma situação que nenhuma categoria migratória preexistente contemplava.

As categorias que classificam os fluxos — "irregular", "fluxo controlado", "categoria humanitária especial", "salvo-conduto" — continuam sendo, como não poderia deixar de ser, produções jurídicas e políticas dos Estados,

elaboradas para determinar práticas sobre as pessoas em trânsito e sobre os próprios fluxos. O que este artigo contesta não é a autoria estatal dessas categorias, mas sua suposta anterioridade: elas não precedem o movimento que classificam, nem o organizam de fora, como sugere a literatura de controle categórico. Emergem, antes, de uma disputa contínua entre três polos — a dinâmica imprevisível do próprio corredor (sua ascensão, seu colapso, sua reversão), a agência dos sujeitos que nele se deslocam, e a resposta classificatória dos Estados a ambos. A categoria "irregular" chega sempre depois do movimento que pretende descrever — mas quem a escreve, disputa e impõe continua sendo o Estado, agora obrigado a reagir a um fluxo e a sujeitos que não controla de antemão.

Se a irregularidade é produzida pelo mesmo sistema que declara combatê-la, ela não pode ser tratada como uma anomalia externa à governança híbrida. Ela é, literalmente, um de seus produtos — resultado das decisões de política migratória, dos acordos bilaterais, das categorias administrativas que se sucedem ao longo do trajeto. E é, simultaneamente, um de seus insumos: é precisamente a instabilidade do estatuto migratório — a curta duração do salvo-conduto, a excepcionalidade da categoria humanitária, a reversibilidade constante entre regular e irregular — que cria as condições de possibilidade para as funções de facilitação e reconversão examinadas na seção anterior. O kit de sobrevivência vendido a quem está "de passagem"; a passagem de ônibus cobrada a quem não dispõe de "categoria" para circular livremente; a rota inversa organizada para quem, de um dia para o outro, deixou de caber em qualquer classificação migratória prevista: todas essas práticas dependem, para existir, de que a irregularidade continue sendo produzida, e não resolvida.

VI. Nota metodológica

Este artigo apoia-se numa estratégia metodológica mista, combinando três eixos: observação profissional em território de fronteira, dados oficiais

de fontes estatais e interestatais, e documentação jornalística e institucional triangulada. O autor conduziu, ao longo dos últimos anos, trabalho profissional ligado à proteção de refugiados e à cooperação humanitária em territórios de fronteira na América Central.[2] Essa experiência não constitui pesquisa de campo etnográfica sistemática, planejada com instrumentos de coleta padronizados, mas observação profissional situada, sujeita a deveres de confidencialidade institucional. Por essa razão, nenhuma afirmação factual deste artigo se sustenta exclusivamente em observação não verificável: toda informação obtida profissionalmente foi tratada de forma agregada e anonimizada, e incorporada à análise apenas quando triangulável com fontes documentais públicas.

A base empírica apoia-se em três camadas de fontes, com pesos epistemológicos distintos. A primeira reúne fontes estatísticas primárias oficiais: os registros do Serviço Nacional de Migração do Panamá, os dados da Dirección General de Migración y Extranjería da Costa Rica, os comunicados do Departamento de Segurança Nacional dos Estados Unidos, e os relatórios mensais de monitoramento de fluxos da Organização Internacional para as Migrações e do ACNUR Costa Rica. Essas fontes constituem a espinha dorsal quantitativa do artigo, e foram privilegiadas sempre que disponíveis — inclusive quando isso exigiu comparar séries produzidas por instituições distintas, como as do Panamá e da OIM, para verificar sua consistência mútua antes de qualquer afirmação central ao argumento.

A segunda camada reúne reportagens de investigação e relatórios de organizações de direitos humanos — NACLA, Type Investigations, Human

[2]O autor atua profissionalmente na área de proteção internacional a refugiados e migrantes na América Central, com trabalho realizado durante os anos de 2023 e 2024 em organismos humanitários. Essa observação profissional é tratada, ao longo deste artigo, como fonte agregada e anonimizada, sempre triangulada com documentação pública — nunca como evidência factual isolada.

Rights Watch, Refugees International, o Center for Strategic and International Studies. Essas fontes forneceram o tecido qualitativo que os dados quantitativos, isoladamente, não capturam: os relatos de Necoclí e Capurganá, a reconstrução do funcionamento do CATEM, a atuação de redes vinculadas a economias ilícitas. Foram tratadas como confiáveis para fins factuais, mas submetidas ao mesmo escrutínio de qualquer fonte secundária — verificação cruzada entre múltiplos veículos antes de qualquer afirmação estruturante para o argumento.

A terceira camada reúne material de ativismo e denúncia civil, tratado com cautela adicional. A denúncia contra a concessionária de transporte TRACOPA, por exemplo, foi citada explicitamente como tal — "denúncia pública", não fato comprovado — e complementada, sempre que possível, por fontes institucionais mais robustas, como o comunicado da Defensoría de los Habitantes que corrobora, em termos mais gerais, a mesma preocupação (SURCOS DIGITAL, 2023; COSTA RICA, 2024).

Por fim, os limites deste artigo devem ser explicitados. Ele não pretende oferecer uma amostra estatisticamente representativa da totalidade dos fluxos mistos nas Américas, tampouco uma etnografia sistemática dos atores envolvidos. Seu objetivo é analítico: mobilizar a base empírica disponível — quantitativa e qualitativa — para sustentar uma reinterpretação teórica da irregularidade como dimensão estrutural da governança híbrida da mobilidade, não para produzir um censo exaustivo do fenômeno que a origina.

VII. Conclusão

"Um país não é então um continente, um dentro, mas uma configuração móvel de efeitos de bordas."
— Marielle Macé (2017)

Retomamos a pergunta que abriu este artigo: o que a operacionalização dos fluxos mistos revela sobre a governança regional da mobilidade nas Américas?

A resposta que propusemos tem três camadas, correspondentes, em ordem inversa, às seções que a sustentam. A primeira é empírica. Entre 2021 e 2026, o corredor migratório das Américas atravessou um ciclo completo: ascensão vertiginosa ao colapso abrupto, com a reversão sustentada. Essas fases não resultam de uma mesma lógica causal — a ascensão respondeu a fatores de expulsão e horizontes de expectativa nos países de origem; o colapso, a uma decisão política deliberada e exógena; a reversão, às consequências dessa decisão. O que as une não é um processo único, mas a persistência da mesma arquitetura de governança — uma infraestrutura persistente, atores parcialmente recorrentes e funções que se reorganizam — atravessando e se reconfigurando ao longo de todas elas.

A segunda camada é analítica. O caso do CATEM mostrou como um mesmo espaço físico pode transitar entre regulação humanitária e contenção sem que essa passagem fosse transparente para nenhuma das partes envolvidas — nem para a empresa doadora do imóvel, nem para os detidos, cuja privação de liberdade a própria justiça costarriquenha viria a declarar indevida. O caso de Necoclí e Capurganá mostrou como a mesma infraestrutura de transporte se reconverte para sustentar o fluxo inverso — não como ruptura, mas como redirecionamento funcional de uma arquitetura que permanece, ainda que sirva agora a um movimento de sentido oposto ao que a originou.

A terceira camada é teórica. A irregularidade não é uma ruptura do ordenamento que a governança híbrida busca corrigir. Ela é um produto contínuo desse mesmo ordenamento — categorias liminares criadas *ad hoc*, que gerem populações em trânsito sem lhes conceder posição estável, e que,

ao fazê-lo, criam exatamente as condições de possibilidade para as funções de facilitação e reconversão que sustentam o corredor.

O colapso dos fluxos entre 2024 e 2026, portanto, não encerra essa história — confirma-a. Se a governança da mobilidade fosse simplesmente uma resposta estatal a um fluxo preexistente, seria de esperar que ela também se dissolvesse quando o fluxo desaparecesse. Não foi isso o que ocorreu. As práticas mudaram, novos atores se somaram aos que já operavam, novas formas de contenção se sobrepuseram às anteriores sem substituí-las por completo. O que persiste não é a repetição de um mesmo conjunto de práticas, mas uma base estrutural comum — a mesma arquitetura de regulação, contenção, facilitação e reconversão —, ainda que os agentes concretos que a ocupam, os instrumentos que utilizam e as funções que predominam em cada momento se transformem ao longo do trajeto.

Este artigo deixa, por fim, uma agenda em aberto. A reorganização dos fluxos mistos pelas Américas entre 2021 e 2026 não pode ser compreendida sem levar em conta a rede mais ampla de acordos de deportação, terceirização de fronteiras e recepção de nacionais de terceiros países que Estados Unidos, Costa Rica, Panamá e outros governos da região construíram nesse mesmo período. Compreender o que esses acordos revelam sobre a própria natureza da soberania estatal contemporânea — sobre até que ponto ela é cedida, negociada ou performada nesses arranjos, na formulação da soberania como "hipocrisia organizada" que Stephen Krasner propôs e que a literatura sobre externalização de fronteiras na União Europeia já explorou em outros contextos regionais (KRASNER, 1999; CUSUMANO, 2019; LONGO; PANEBIANCO; CANNATA, 2023) — mereceria outros estudos, para investigar não a governança da mobilidade, mas os paradoxos da soberania que a tornam possível.

Referências

ACNUR COSTA RICA. Factsheet Enero–Junio 2024. 2024. Disponível em: https://reliefweb.int/report/costa-rica/acnur-costa-rica-factsheet-ene-jun-2024. Acesso em: 18 ago. 2026.

AGUILAR AGUILAR, Arantxa Valeria; BARBERENA, Juan Diego. Marco normativo y político de las migraciones, la acogida y las dinámicas de movilidad humana en Costa Rica. Fundación Sin Límites para el Desarrollo Humano, nov. 2025. Disponível em: https://fonscatala.org/wp-content/uploads/2026/02/Estudio-Marco-Normativo-y-Politico-de-las-migraciones-Costa-Rica.pdf. Acesso em: 18 ago. 2026.

AMERISE, Atahualpa. Daniel Ortega: el millonario negocio de Nicaragua como trampolín hacia EE.UU. BBC News Mundo, 8 jul. 2024. Disponível em: https://www.bbc.com/mundo/articles/cxrr2q3vnn5o. Acesso em: 17 ago. 2026.

CONFIDENCIAL. La Cruz y Upala: "Desbordadas" frente a la migración nicaragüense. Confidencial, 16 fev. 2026. Disponível em: https://confidencial.digital/migrantes/la-cruz-y-upala-desbordadas-frente-a-la-migracion-nicaraguense/. Acesso em: 18 ago. 2026.

COSTA RICA. Defensoría de los Habitantes. Comunicado oficial. jun. 2024.

COSTA RICA. Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia. Sentencia N.º 2025-019485, expediente 25-006713-0007-CO, 24 jun. 2025.

CUSUMANO, Eugenio. Migrant Rescue as Organized Hypocrisy: EU Maritime Missions Offshore Libya Between Humanitarianism and Border Control. Cooperation and Conflict, v. 54, n. 1, p. 3–24, 2019.

DELFINO.CR. Faber-Castell acusa a Costa Rica de usar como centro de detención su antigua fábrica donada con fines humanitarios. Delfino.cr, fev. 2026. Disponível em: https://delfino.cr/2026/02/faber-castell-acusa-a-costa-rica-de-usar-como-centro-de-detencion-su-antigua-fabrica-donada-con-fines-humanitarios. Acesso em: 18 ago. 2026.

EL ESPECTADOR. "Se trabaja por pesos y cobran en dólares": migrantes atrapados en Necoclí. El Espectador, 2021. Disponível em: https://www.elespectador.com/colombia/mas-regiones/se-trabaja-por-pesos-y-cobran-en-dolares-migrantes-atrapados-en-necocli/. Acesso em: 18 ago. 2026.

EL MUNDO CR. Costa Rica y Panamá coordinan transporte para migrantes que intentan regresar desde EEUU. El Mundo CR, mar. 2025.

EL TIEMPO. ¿Cómo funciona la deportación a terceros países desde Estados Unidos? El Tiempo, abr. 2026. Disponível em: https://www.eltiempo.com/mundo/eeuu-y-canada/como-funciona-la-deportacion-a-terceros-paises-desde-estados-unidos-en-2025-se-firmaron-27-acuerdos-y-fueron-enviadas-unas-15-000-personas-3548418. Acesso em: 18 ago. 2026.

ESTADOS UNIDOS. Departamento de Segurança Nacional (DHS). Comunicado oficial, 31 jul. 2025a. Disponível em: https://www.dhs.gov/news/2025/07/31/migrant-crossings-darien-gap-continue-plummet-crossings-are-down-9998. Acesso em: 18 ago. 2026.

ESTADOS UNIDOS. Executive Order 14159, Protecting the American People Against Invasion. 20 jan. 2025b.

EXPEDIENTE PÚBLICO. Régimen de Daniel Ortega hace millonario negocio con migración. Expediente Público, 1 nov. 2023. Disponível em: https://www.expedientepublico.org/regimen-de-daniel-ortega-hace-millonario-negocio-con-migracion/. Acesso em: 17 ago. 2026.

FRANCE24. Costa Rica abre centro para migrantes en frontera sur con Panamá. France24, out. 2023. Disponível em: https://www.france24.com/es/minuto-a-minuto/20231009-costa-rica-abre-centro-para-migrantes-en-frontera-sur-con-panamá. Acesso em: 18 ago. 2026.

INFOBAE. Costa Rica violó derechos de 200 migrantes deportados por EE.UU., denuncian organizaciones. Infobae, maio 2025a. Disponível em: https://www.infobae.com/america/agencias/2025/05/08/costa-rica-violo-derechos-de-200-migrantes-deportados-por-eeuu-denuncian-organizaciones/. Acesso em: 18 ago. 2026.

INFOBAE. Costa Rica y Panamá se declaran listos para el flujo migratorio inverso desde el norte. Infobae, mar. 2025b.

KRASNER, Stephen D. Sovereignty: Organized Hypocrisy. Princeton: Princeton University Press, 1999.

LA NACIÓN. Cuáles son los países que tienen convenio con EE.UU. para recibir inmigrantes deportados en 2025. La Nación, jul. 2025a. Disponível em: https://www.lanacion.com.ar/estados-unidos/cuales-son-los-paises-que-tienen-convenio-con-eeuu-para-recibir-inmigrantes-deportados-en-2025-nid15072025/. Acesso em: 18 ago. 2026.

LA NACIÓN. Este es el CATEM, sitio donde Costa Rica recibirá a los migrantes deportados por Trump. La Nación, fev. 2025b. Disponível em:

https://www.nacion.com/politica/este-es-el-catem-sitio-donde-costa-rica-recibira-a/WJ4UXFL25VF3RAZBUUXCLVCIOA/story/. Acesso em: 18 ago. 2026.

LA REPÚBLICA. Faber-Castell señala a Costa Rica de usar su antigua fábrica para detener migrantes. La República, fev. 2026. Disponível em: https://www.larepublica.net/noticia/faber-castell-senala-a-costa-rica-de-usar-su-antigua-fabrica-para-detener-migrantes. Acesso em: 18 ago. 2026.

LONGO, Francesco; PANEBIANCO, Stefania; CANNATA, Giulia. Mind the Gap! Organized Hypocrisy in EU Cooperation with Southern Neighbor Countries on International Protection. Italian Political Science Review/Rivista Italiana di Scienza Politica, v. 53, n. 3, p. 367–383, 2023.

MACÉ, Marielle. Siderar, Considerar: Migrantes, Formas de Vida. Rio de Janeiro: Bazar do Tempo, 2017.

MÉDECINS SANS FRONTIÈRES. MSF Sees Sharp Rise in People Seeking Treatment for Sexual Violence After Crossing Darién Gap. fev. 2024. Disponível em: https://www.doctorswithoutborders.ca/msf-sees-sharp-rise-in-people-seeking-treatment-for-sexual-violence-after-crossing-darien-gap/. Acesso em: 18 ago. 2026.

MENJÍVAR, Cecilia. Liminal Legality: Salvadoran and Guatemalan Immigrants' Lives in the United States. American Journal of Sociology, v. 111, n. 4, p. 999–1037, 2006. DOI: 10.1086/499509.

NACLA. Echoes of Trump Across the Darién: Return Transits and Local Repercussions. NACLA, 2026. Disponível em: https://nacla.org/echoes-of-trump-across-the-darien-return-transits-and-local-repercussions/. Acesso em: 18 ago. 2026.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL PARA AS MIGRAÇÕES (OIM). Monitoreo de Flujo Migratorios Irregulares en la Zona Norte de Costa Rica, La Cruz, Upala, Los Chiles (26 out.–26 nov. 2021). ReliefWeb/DTM, 2021. Disponível em: https://reliefweb.int/report/costa-rica/monitoreo-de-flujo-migratorios-irregulares-en-la-zona-norte-de-costa-rica-la-cruz. Acesso em: 18 ago. 2026.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL PARA AS MIGRAÇÕES (OIM). Reporte de Situación Nacional 3: Flujos Migratorios Irregulares, 01–28 de fevereiro de 2022. 2022. Documento fornecido pelo autor.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL PARA AS MIGRAÇÕES (OIM). DTM Monitoring Report. nov. 2025. Portal: https://dtm.iom.int/es/costa-rica. Acesso em: 18 ago. 2026.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL PARA AS MIGRAÇÕES (OIM). DTM Monitoring Report: Migratory Flows Across the Americas – Costa Rica, Ronda nº 8. jan.–fev. 2026. Documento fornecido pelo autor. Portal: https://dtm.iom.int/es/costa-rica.

PANAMÁ. Ministerio de Seguridad Pública. Minseg alcanza cifras positivas en seguridad y control migratorio. 31 dez. 2025. Disponível em: https://www.minseg.gob.pa/2025/12/minseg-alcanza-cifras-positivas-en-seguridad-y-control-migratorio/. Acesso em: 18 ago. 2026.

PANAMÁ. Servicio Nacional de Migración. Tránsito Irregular por Darién (séries anuais, 2010–2024). Disponível em: https://www.migracion.gob.pa/estadisticas/. Acesso em: 18 ago. 2026.

REFUGEES INTERNATIONAL. After the Darien: Aid and Pathways for Migrants in Panama and Costa Rica. 2024. Disponível em: https://www.refugeesinternational.org/reports-briefs/after-the-darien-aid-and-pathways-for-migrants-in-panama-and-costa-rica/. Acesso em: 18 ago. 2026.

RUNDE, Daniel F.; BRYJA, Thomas. Mind the Darién Gap, Migration Bottleneck of the Americas. Washington, D.C.: CSIS, 16 maio 2024. Disponível em: https://www.csis.org/analysis/mind-darien-gap-migration-bottleneck-americas. Acesso em: 17 ago. 2026.

SQUIRE, Vicki (Ed.). The Contested Politics of Mobility: Borderzones and Irregularity. London: Routledge, 2011.

SURCOS DIGITAL. Denúncia pública apresentada por Reiner Canales Medina, Asociación por los Derechos Humanos de los Usuarios de Servicios Públicos. Surcos Digital, set. 2023. Disponível em: https://surcosdigital.com/denuncia-y-solicitud-de-auditoraje-integral-a-tracopa-ltda/. Acesso em: 18 ago. 2026.

TYPE INVESTIGATIONS. The Great Reverse Migration. Type Investigations, ago. 2025. Disponível em: https://www.typeinvestigations.org/investigation/2025/08/27/the-great-reverse-migration/. Acesso em: 18 ago. 2026.

UNICEF. Seven-fold Increase in the Number of Children Walking Through Panamanian Jungle Towards North America. mar. 2023. Disponível em: https://www.unicef.org/lac/en/press-releases/seven-fold-increase-number-of-children-walking-through-panamanian-jungle-towards-north-america. Acesso em: 18 ago. 2026.

VISAVERGE. Darien Gap Crossings Fall 99 Percent Under Trump Immigration Policy. VisaVerge, abr. 2025. Disponível em:

https://www.visaverge.com/news/darien-gap-crossings-fall-99-percent-under-trump-immigration-policy/. Acesso em: 18 ago. 2026.

XIANG, Biao; LINDQUIST, Johan. Migration Infrastructure. International Migration Review, v. 48, n. S1, p. S122–S148, 2014. DOI: 10.1111/imre.12141.