

# MIGRANDO EN BICICLETA Y ESPERA FORZADA EN LA FRONTERA SUR DE MÉXICO

## MIGRATING BY BICYCLE AND ENFORCED WAITING ON THE SOUTHERN BORDER OF MEXICO

Rogelio Josue Ramos Torres\*

Omar Vargas Angeles\*\*

Carmen Fernández Casanueva\*\*\*

Fecha de recepción: 24 de septiembre de 2025 • Fecha de aprobación: 8 de enero de 2026.

**Resumen:** Este artículo propone la figura de *nodos de espera* para reflexionar sobre la contención del régimen regulatorio fronterizo y el proceso espacio-temporal en el que las personas exploran y adoptan alternativas de movilidad eficaces para sortear obstáculos y continuar su tránsito en el sur de México. Se abordan, por tanto, las dimensiones espacio-temporales de la espera, así como las vías mediante las que esta es enfrentada por la agencia humana, la cual se expresa en acciones y estrategias orientadas a romper los anclajes, materiales y simbólicos, con los que se intenta contener a las personas que migran. Como parte de esas estrategias, se explora aquí el fenómeno representado por el surgimiento de grandes contingentes de personas que se desplazan valiéndose de vehículos equipados con ruedas entre los que, por su número, sobresalen las bicicletas.

**Palabras clave:** Bicicleta; caravanas; nodos de espera; regímenes fronterizos; tránsito migrante.

\* Centro de Investigaciones y Estudios en Antropología Social, México, r.ramos@ciesas.edu.mx.

\*\* Centro de Estudios Superiores de México y Centroamérica, México, ovargasmec@colef.mx.

\*\*\* Centro de Investigaciones y Estudios en Antropología Social, México, cferncas@gmail.com.

**Abstract:** The paper proposes the concept of *waiting nodes* to reflect on the containment of the border regulatory regime and the spatial-temporal process in which people explore and adopt effective mobility alternatives to overcome obstacles and continue their transit in southern Mexico. It therefore addresses the spatial-temporal dimensions of waiting as well as the ways in which it is confronted by human agency, which is expressed in actions and strategies to break the material and symbolic anchors used to contain migrants. As part of these strategies, this article explores the phenomenon represented by the emergence of large contingents of people who travel using wheeled vehicles, among which bicycles stand out due to their number.

**Key words:** Bicycle; caravans; waiting nodes; border regimes; migrant transit.

**Résumé:** Cet article propose la notion de noeuds d'attente pour réfléchir à la contention du régime réglementaire frontalier et au processus spatio-temporel dans lequel les personnes explorent et adoptent des alternatives de mobilité efficaces pour contourner les obstacles et poursuivre leur transit dans le sud du Mexique. Il aborde donc les dimensions spatio-temporelles de l'attente ainsi que les moyens par lesquels celle-ci est défiée par l'agentivité humaine. Cette dernière s'exprime dans des actions et des stratégies visant à briser les ancrages matériels et symboliques qui tentent de contenir les personnes qui migrent. Parmi ces stratégies, nous examinons ici le phénomène de l'émergence de vastes contingents de personnes se déplaçant à l'aide de véhicules à roues, dont le vélo, qui occupe une place notable.

**Mots-clés:** Vélo; caravanes; noeuds d'attente; régimes frontaliers; transit migratoire.

## Introducción

Desde hace más de dos décadas, estudiosos de la movilidad humana irregularizada han argumentado que el tránsito migratorio no es, de ninguna manera, un proceso directo, sencillo y rápido desde el lugar de origen hasta el lugar de destino (Papadopoulou-Kourkoulou 2008; Hess 2012; Düvell 2012; Arriola 2012; Fernández Casanueva 2017). Por el contrario, este tipo de migración está profundamente cargado de obstáculos, contingencias y retos. Las personas desprovistas de un documento migratorio que les permita moverse sin contratiempos tienen que pasar un proceso largo y fatigoso para intentar llegar al destino deseado; muchas de ellas nunca lo logran. En este proceso, ni lineal ni fluido, hay necesidad de hacer pausas a lo largo del camino, momentos de espera en los cuales se tienen que tomar decisiones rápidas para lograr sobrevivir un día a día marcado por condiciones adversas y también para poder continuar el tránsito migratorio. Hoy, los obstáculos que las personas encuentran en ese camino proliferan en una escalada que provoca que los momentos de espera sean cada vez más prolongados y más precarios, lo que se traduce en situaciones de emergencia que exigen respuestas creativas y, a menudo, audaces, por parte de las personas migrantes.

Partiendo de ello, nuestro análisis se centra en dos puntos principales. En primer lugar, presentamos la figura de *nodos de espera*, que son espacios dentro de la ruta migratoria deliberadamente ensamblados con el fin de controlar la movilidad a partir de hacer esperar de manera indefinida a personas migrantes en sus trayectos al norte, creados mediante anclajes o amarras infraestructurales e institucionales (Hannam, Sheller y Urry 2006). Dicha figura nos sirve para reflexionar sobre los puntos en los que el trayecto migrante se detiene debido a los efectos de los distintos mecanismos de contención propios del régimen regulatorio fronterizo, y también para mostrar que, como parte de un proceso vital y espacio-temporal, las personas exploran y adoptan alternativas de movilidad para sortear los obstáculos y continuar su tránsito.

Como segundo punto, nos interesa explorar un fenómeno recurrente en los últimos años, que ha sido el del surgimiento de contingentes de personas que se incorporan a las caravanas migrantes desplazándose mediante vehículos equipados con ruedas. Entre estos, por su número, sobresalen las bicicletas, las cuales, en este contexto, constituyen una herramienta que, entre otras cosas, ayuda a lidiar con los condicionamientos impuestos por la acción de los poderes que inciden sobre el proceso migrante.

El trabajo se alimenta de tres fuentes principales: 1) La revisión teórica de los conceptos de anclaje, movilidad y espera, dentro de la cual proponemos la figura de *nodos de espera*, en donde se resalta la dimensión espacio-temporal del fenómeno; 2) los resultados del ejercicio de observación participante y entrevistas a informantes clave y personas migrantes de distintas nacionalidades, desarrollado entre 2022 y 2024, dentro de un conjunto de localidades cercanas a la frontera sur de México; 3) un levantamiento etnográfico desarrollado en 2024 que se apoyó en la implementación de bicicletas y consistió en acompañar pedaleando el tránsito de una caravana de migrantes que, a su llegada al estado de Oaxaca, se componía de alrededor de cuatro mil personas de diversas edades —desde infantes hasta personas mayores de sesenta años— procedentes en su mayoría de Centro y Sudamérica.

Nos interesamos en la necesidad que enfrentan estas personas de pausar y transitar en un conjunto de sitios dentro del tramo costero en la frontera sur de México, que forma parte del corredor migratorio entre Sudamérica y EE. UU. Concretamente, nuestra investigación se ubicó entre el río Suchiate en Ciudad Hidalgo, y siguió hacia Tapachula, pasando por Viva México y otros pueblos como Mapastepec, Pijijiapan, Tonalá y Arriaga, en Chiapas, y San Pedro Tapatepec, en Oaxaca. Fue en esa dinámica que colocamos el foco de observación, apuntando a destacar los avatares y tensiones propios de la situación de la experiencia de movilidad/inmovilidad por la que atraviesan este tipo de marchas.

En su conjunto, el análisis aborda la espera forzada, así como la forma en la que esta es enfrentada a partir de las capacidades propias de la agencia humana, lo que da como resultado relaciones socioespaciales y dinámicas de movilidad que apuntan a romper las trabas, materiales y simbólicas, con las que se busca contener a las personas que migran. Esta aproximación permite dar cuenta tanto del peso que ejercen —desde diferentes escalas— los controles migratorios en las caravanas como de las formas en que estos influyen sobre las estrategias para la movilidad adoptadas por las personas que, a su vez, reaccionan a sus efectos buscando evadirlos.

### **Régimen fronterizo y nodos de espera: Una reflexión desde la frontera sur de México**

El concepto de nodo de espera surge al entender las esperas ligadas a las rutas de movilidad humana no solo como un fenómeno temporal, sino también espacial.

Es decir, un nodo de espera emerge a partir de pausas no deseadas en la movilidad y tiene lugar en espacios específicos, sostenidos y organizados mediante anclajes o amarras del control deliberadamente establecidas (Hannam, Sheller y Urry 2006).

La elaboración conceptual de los nodos de espera se nutre de la geografía humana y la sociología en sus reflexiones sobre movilidad, inmovilidad, control y anclajes. Partiendo de ello destacamos tres ejes de análisis:

Como primer punto, dentro de lo que se ha denominado «el giro de la movilidad» (Urry 2007; Sheller 2018; Cresswell 2006), se han develado mecanismos sociales y políticos de construcción de la movilidad, tales como decisiones, discursos y relaciones de poder (Cresswell 2006). En este sentido, la movilidad está colmada de significados, pues no es simplemente que algo o alguien se desplace del punto A al B, sino todo lo que dicho movimiento (o no movimiento) implica y significa.

Al respecto, Mimi Sheller (2018) argumenta que las movi­lidades «nunca son libres, sino siempre canalizadas, encarriladas, controladas, gobernadas, vigiladas y desiguales de varias maneras —por género, raza, etnicidad, clase, casta, color, nacionalidad, edad, sexualidad, capacidad física, etc.» (10). Al mismo tiempo, Doreen Massey ([1991] 1996), al hablar de las movi­lidades en un sentido más amplio, es decir, no solo en lo que respecta a movilidad a través de fronteras internacionales, subraya las relaciones de poder que operan a distintas escalas y que pautan los términos y condiciones de quién puede moverse, hacia dónde y de qué manera. En este sentido, a partir de la construcción de la noción de movilidad ilícita por parte de los Estados-nación (Hannam, Sheller y Urry 2006; De Genova 2002), observamos que mientras unas personas tienen posibilidades de cruzar fronteras de manera rápida y segura, otras tendrán que, incluso, arriesgar su vida para lograrlo. Es ese miedo a la movilidad construida como ilícita lo que determinará el control de la migración internacional: los Estados-nación se arrojan, de esta forma, la capacidad de decidir quién podrá moverse de forma libre, fluida y directa, y quién no.

Lo anterior nos lleva al segundo punto sobre la relación entre movilidad e inmovilidad. Según Sheller (2018), tanto la movilidad como la inmovilidad se encuentran en relación directa, dependiendo una de la otra, «no como opositores binarios sino como constelaciones dinámicas de múltiples escalas, prácticas simultáneas y significados relacionales» (2). En este sentido, las migraciones que son construidas como ilícitas oscilan entre la posibilidad y la imposibilidad para avanzar al destino deseado a lo largo de las trayectorias, componiéndose de

movilidades e inmovilidades. Habrá, según esta idea, momentos de pausa o espera, aun en la movilidad, y a la vez, tiempos de movilidad en los periodos y espacios de pausa.

Es por ello que afirmamos que la espera no está caracterizada por la inacción, el atrapamiento o la inmovilidad, sino todo lo contrario. Al ser esta una pausa no deseada, ni en estricto sentido planeada, y al estar profundamente cargada de incertidumbre a consecuencia de políticas migratorias y decisiones administrativas cambiantes, las personas se verán impulsadas a sobrevivir, a tomar decisiones, a generar vínculos, tanto para proyectar formas de continuar el trayecto hacia el norte como para conseguir permanecer en el sitio en mejores condiciones, aun cuando el tiempo de su estancia sea incierto.

El tercer eje analítico se refiere a la capacidad del Estado de controlar, manejar y ordenar el movimiento (Kotef 2015) a través de la construcción de nodos espaciales donde clasifica operativamente los movimientos en lícitos o ilícitos, es decir, donde ancla su poder de control. Según Hannam, Sheller y Urry (2006), la movilidad se entiende a partir de amarras o anclajes espaciales dotadas de infraestructura y densidad institucional que la configuran y permiten. Estas, según los autores, toman la forma de anclajes materializados en puntos de control como los aeropuertos y las garitas fronterizas que conectan algunos espacios, alejando y diferenciando a otros; lugares, tecnologías y «puertas» que facilitan la movilidad de unos, reforzando obstáculos para la de otros. Al respecto, Cresswell (2006) resalta que dichos anclajes funcionan como puntos de diferenciación entre los derechos de unos y otros.

Estos anclajes institucionales generan la necesidad de hacer una pausa en el camino en sitios específicos; es así como se forman los nodos de espera. Es decir, un nodo de espera es aquel espacio que surge a partir de anclajes de infraestructura e institucionales impuestos, en donde las personas en movilidad deberán pausar en sitios espacialmente identificables dentro de las trayectorias de movilidad. En ellos, las personas se verán en la necesidad de hacer frente a las distintas barreras para su movilidad. Es ahí donde, haciendo uso de su capacidad de agencia, buscan tácticas de sobrevivencia como, por ejemplo, la decisión de organizarse en grupos amplios o la búsqueda de artefactos, como son las bicicletas, que les permitan continuar con el camino.

Los nodos de espera para el caso del tramo costero en la frontera sur de México, que forma parte del corredor migratorio entre Sudamérica y EE. UU., se construyen mediante anclajes de control. Estos, en el tramo mexicano, se materializan principalmente a través de la presencia de la Guardia Nacional (GN) y

el Instituto Nacional de Migración (INM), pero también del crimen organizado tolerado o, incluso, en franca connivencia con las autoridades<sup>1</sup> que, mediante retenes móviles a lo largo de las rutas migratorias, se establecen para obstaculizar y controlar la movilidad al norte. Se configuran también a través de un conjunto de decisiones y dispositivos que, lejos de atender la problemática, se enfoca en desacelerar las posibilidades de avanzar, generando movilidades riesgosas y complicadas, permitiendo el abuso de un sinfín de actores que se involucran en el rentable negocio de la migración, es decir, de un entramado de actores que ofrecen diversos servicios relacionados con el tránsito o la espera —*polleros*, traficantes, guías y personas que ofrecen hospedaje o empleo—, todo ello, casi siempre, de forma engañosa o abusiva.

La estrategia de control de la movilidad por parte del Estado-nación combina los mecanismos mencionados arriba con la intención deliberada de construir esperas inciertas en puntos específicos. Ello abriendo, por ejemplo, una *posibilidad* de adquirir la condición de refugiado, para lo cual habrá que esperar y adentrarse a un laberinto incierto de papeleo y un sinfín de requisitos solicitados por parte de la Comisión Mexicana de Ayuda a Refugiados (COMAR): la paradoja del Estado produciendo precariedad al tiempo que la *atiende* (Joronen 2017; Auyero 2011).

A partir de lo anterior, argumentamos que los nodos de espera surgen por una intención deliberada de controlar la movilidad a través de tres vías: 1) mediante anclajes que se hacen presentes a partir de infraestructuras e instituciones de control a lo largo de la ruta migratoria, 2) a través de la permisividad, por parte del Estado, a la presencia de diversos actores que obstaculizan la movilidad segura (desde el crimen organizado hasta diversos actores abusivos), y 3) a través de anclajes materializados en procedimientos burocráticos cuya intención, más que agilizar la movilidad, es retrasar, obstaculizar y desviar los planes de quienes necesitan moverse (Joronen 2017; Torres et al. 2023).

Estos nodos de espera se crean en sitios geográficamente identificables, deliberadamente escogidos para el control de la movilidad a través de la espera. Pero, aun cuando fueron intencionalmente conformados, su surgimiento tiene consecuencias no previstas, gracias a la confluencia de una heterogeneidad de actores locales y personas migrantes que interactúan de distintas maneras. Estos nodos de espera surgidos a partir de anclajes impuestos se tornan en espacios donde la capacidad inventiva y la necesidad de sobrevivencia cuestiona la habilidad de control total del Estado.

Por otro lado, los nodos de espera no son configurados en solitario dentro de un corredor migratorio, generalmente podemos identificar varios nodos que

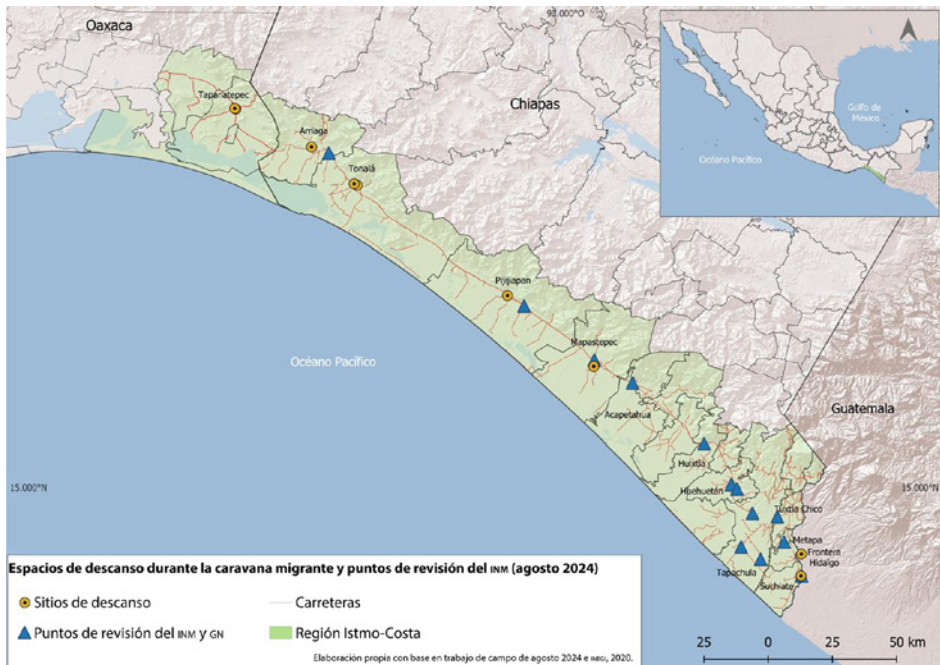
constituyen clústeres, es decir, el conjunto de nodos de espera. A continuación, profundizaremos en el clúster de nodos de espera en el tramo costero de la ruta migratoria entre el río Suchiate y el inicio de Oaxaca, en San Pedro Tapanatepec, identificando algunas de las circunstancias contextuales clave para entenderlo.

### **Un clúster de nodos de espera en la frontera sur de México, las caravanas y la bicicleta como estrategia**

En nuestro caso de estudio, este clúster está formado por nodos de espera en las inmediaciones del río Suchiate en Ciudad Hidalgo, en la ciudad de Tapachula y en pueblos como Viva México, Mapastepec, Pijijiapan, Tonalá, Arriaga, en Chiapas, y en San Pedro Tapanatepec, en Oaxaca. Dentro de este conjunto, a la ciudad de Tapachula la podríamos identificar como el epicentro del clúster, por ser el nodo de espera más importante dentro del conjunto, el más consolidado. A ese se le suelen sumar otros nodos, espacios asignados por las autoridades municipales bajo una lógica que busca evitar *molestias* a la ciudadanía local. En estos últimos, la espera es mucho más breve, pues las condiciones que ofrecen para la estancia son extremadamente precarias, a menudo carentes de servicios básicos para el aseo personal y de infraestructura que ayude a guarecerse de la lluvia o el sol, lo cual representa riesgos más grandes que comprometen la salud, la estabilidad emocional y, en casos extremos, incluso la vida de las personas que ahí deben permanecer (véase fig. 1).

Este clúster de nodos de espera es impulsado luego del significativo aumento que ha tenido el flujo migratorio hacia EE. UU. en los últimos veinte años, y la externalización del control migratorio de ese país, lo que repercute en el aumento de los obstáculos a lo largo de la ruta y obliga a hacer pausas durante el trayecto.

En la ciudad de Tapachula, el epicentro del clúster, se había propiciado como única solución posible el embarcarse en procedimientos burocráticos que prometen «formas más seguras» de migrar o permanecer en territorio mexicano, como los llamados «oficios de salida», que eran una especie de salvoconducto para permanecer en México durante veinte días, y con los que era posible llegar a la frontera con EE. UU. sin peligro a ser detenidos. Sin embargo, a partir del 2019, cuando estos oficios dejaron de otorgarse, el INM comenzó a canalizar sistemáticamente a las personas a las oficinas de la COMAR para que solicitaran formalmente la condición de refugiado (Fernández Casanueva et al. 2024), lo cual tuvo lugar en diversas ciudades, pero sobre todo en Tapachula.



**Figura 1.** Nodos de espera durante la caravana migrante y espacios de revisión del INM.

Esta decisión provocó la sobrecarga del sistema de la COMAR en los años sucesivos y la permanencia de cada vez más personas por periodos prolongados e indefinidos en condiciones precarias e inciertas. Dada la saturación del sistema de solicitud de refugio en Tapachula, el gobierno mexicano inició otra estrategia: diseminar a la población en distintos puntos, generando nuevos espacios de espera, nuevos nodos. Por ejemplo, con el fin de evitar la permanencia de personas en Tapachula, se tomó la decisión de llevar a cabo traslados a la capital del estado chiapaneco, Tuxtla Gutiérrez (Fernández Casanueva et al. 2024).

Por un lado, se hacía la promesa —no cumplida— de que ahí se podía dar curso a trámites vinculados con documentación migratoria; por el otro, se ofrecía el traslado seguro en al menos un tramo de la ruta migratoria, cuestión que en realidad era un espejismo, dado que Tuxtla Gutiérrez es más un desvío de la ruta, y, por tanto, trasladar a las personas migrantes a esa ciudad fungía más bien como un mecanismo de desaceleración de su movilidad. Para llevar a cabo dichos traslados, entre los años 2023 y 2024, la gente tenía que esperar en puntos como Viva México o las inmediaciones del río Suchiate, y anotarse en una lista hasta que

llegara su turno, cuestión que podía tardar días y, en los momentos más álgidos, semanas. Esto los obligaba a esperar en espacios sin las condiciones mínimas para una estancia digna. Aunado a ello, como veremos más adelante, los retenes de diversa índole, los peligros a lo largo de la ruta y el desgaste de muchas personas obligadas a caminar kilómetros como única manera para intentar evitar peligros, detenciones y deportaciones hizo que contingentes muy numerosos de migrantes hicieran pausas en distintos pueblos a lo largo de la ruta.

Este conjunto de directrices por parte del Estado a distintos niveles, desde la decisión de propiciar la solicitud ante la COMAR como única vía para obtener documentos —la creación de listas que forzaban esperas en condiciones precarias— hasta la abierta persecución mediante retenes y revisiones, y la tolerancia a la presencia de distintos actores que dificultan el tránsito seguro, propició que, además del nodo de espera visible en Tapachula, surgieran otros nodos a lo largo de la ruta.

Es importante hacer notar que las disposiciones orientadas a desacelerar la movilidad y que refuerzan los mecanismos de control afianzados a lo largo del tiempo —por ejemplo, retenes y puntos de control fronterizo— son cambiantes; ello provoca, en consecuencia, que los nodos de espera se modifiquen, surjan o desaparezcan. Y es esa inestabilidad la que funge, al final de cuentas, como un mecanismo violento que genera desgaste e incertidumbre en la vida diaria y en los planes de miles de personas (Grace, Bais y Roth 2018). En el caso de la frontera sur, los nodos de espera pueden ser consolidados, como Tapachula, o efímeros, como podría ser algún pueblo pequeño en la ruta, tales como Viva México, Escuintla o Mapastepec. En este sentido, los clústers son heterogéneos y están en continua mutación.

Estos nodos producen momentos de espera que cobran sentido en el sistema de movilidad escalonada a nivel continental. Por un lado, son parte de una estrategia que de manera deliberada propicia la desaceleración de la migración hacia el norte, el desgaste e, incluso, el desistimiento. Pero, por otro, de forma no intencionada, emergen como espacios en los que las personas pueden reponerse y buscar formas de sobrevivir y de continuar con el camino. Ello fue claro para las personas que conocimos durante la investigación, que viajaban en la caravana a la que acompañamos a lo largo de un tramo de su camino. Su trayecto, indudablemente atravesado por esperas, en ningún momento se caracterizó por la estaticidad. Por el contrario, ya sea en sus desplazamientos o en sus pausas en los distintos nodos, las circunstancias siempre requirieron de su capacidad de

negociación, resolución y decisión ante un escenario adverso, plagado de obstáculos, que dificultaban su avance al norte.

Es, en este contexto, que ha surgido la bicicleta como una forma de aminorar algunos de los riesgos propios de la movilidad en esas condiciones y de modificar la relación con el espacio a fin de volverla lo más favorable posible. El vehículo a dos ruedas es, en este sentido, resultado de las posibilidades que los nodos de espera ofrecen a las personas durante los altos en su trayecto, en los que se exploran y adoptan vías e instrumentos para proseguir. En este caso concreto, las ciudades y pueblos donde el avance se ve obligado a detenerse constituyen a la vez los nodos donde se adquieren, negocian, intercambian y reparan las bicicletas con las que se consigue reanudar la marcha.

Es decir, la implementación de la bicicleta, en estas condiciones, se orienta sobre todo a aligerar el costo físico de modalidades de movilidad/inmovilidad marginales, provocadas, como se ha visto, por las limitantes estructurales que derivan de la conjugación de políticas migratorias internacionales, la institucionalidad estatal, las economías informales y poderes como el crimen organizado. No obstante, el pedaleo aquí tiene, por lo general, como prerrequisito la existencia de otras estrategias que las personas adoptan para sortear los obstáculos que plantean las estructuras antes mencionadas, y dentro de las que destacan, para la región estudiada, las caravanas que cobraron auge alrededor del año 2018.

Como se sabe, estas caravanas congregan a grandes números de personas que recorren a pie las carreteras explotando en distintos sentidos la fuerza del grupo, por lo que han sido también reconocidas como ejercicios sociales de autoprotección transmigrante (Varela Huerta y McLean 2019). Es dentro de estos grandes agregados, que usualmente avanzan caminando tortuosamente la carretera costera del estado de Chiapas, que el pedaleo migrante ha hecho su aparición. La bicicleta opera aquí como un vehículo emergente o suplementario que contribuye a atemperar varios de los efectos más lacerantes de una ruta particularmente dura, y, por lo tanto, resignificando la experiencia de su recorrido.

## **En busca de la caravana: Anclajes de control y movilidad colectiva en la ruta costera**

Sabiendo que algunos migrantes se estaban transportando en bicicleta y buscando hacer etnografía a partir de seguir a las personas (Marcus 2001), nuestra intervención realizó su propia técnica de seguimiento (Jirón 2012). Es decir,

buscamos aproximar las experiencias de las personas desde sus movimientos cotidianos, en el contexto de su participación en una caravana migrante, es decir, en tanto miembros de un colectivo que echa a andar una estrategia migratoria que responde al régimen de fronteras vigente en la región (Torre Cantalapedra 2022). En este contexto, el uso de bicicletas se suma a la acción colectiva de estas personas en movilidad, convirtiéndose en una herramienta más para lidiar con las estructuras de contención espacio-temporales.

En este sentido, realizamos observación participante móvil multisituada (Correa Bermúdez 2017) examinando el uso que las personas le daban a la bicicleta y también utilizándola como herramienta investigativa, haciendo etnografía en y del movimiento. En este proceso, partimos de la movilidad y la inmovilidad como práctica y experiencia. Nuestra intención era recorrer la ruta del corredor migratorio de la costa, desde Tapachula, epicentro del clúster, y recorrerlo en dirección al extremo opuesto en la costa de Chiapas, acompañando al contingente de la caravana en sus trayectos y en sus esperas en los diversos nodos dentro del trayecto observado. Mediante esta estrategia, nuestro propósito fue difuminar, en la medida de lo posible, las asimetrías de las posiciones sociales entre el que investiga y el que es investigado, buscando generar *rapport* desde otro lugar (Ramos Torres 2024).

Sabíamos que pocos días antes de nuestra llegada a Tapachula una nutrida caravana de migrantes había salido de esa misma ciudad. Salimos de San Cristóbal de las Casas en auto y pensábamos recorrer la costa pedaleando para acompañar a posibles grupos de migrantes que estuvieran usando bicicletas. Ya en la carretera costera, al pasar en dirección sur vimos algunos grupos de entre diez y veinte personas caminando, se les veía sudorosos, demacrados. En ese momento, imaginamos que seguiríamos encontrando otros grupos más adelante, pero no fue así; después supimos que la mayoría se habían marchado con la caravana. Pasamos una noche en Tapachula y regresamos rápidamente a su encuentro para observar el uso que les daban a las bicicletas. La caravana en su actuar colectivo logró atravesar los retenes, lo que nos mostraba que, como se señaló anteriormente, el anclaje institucional no solo se compone de retenes espaciales, sino que tiene, a través de los controles migratorios, una dimensión temporal y simbólica, marcada por los retenes y la presencia de las autoridades. Este ensamblaje lo vuelve elástico y flexible, capaz de hacer frente a las nuevas estrategias de las personas migrantes que, en su andar, buscan avanzar al norte. La colocación de los retenes (aunque permite pasar a las caravanas) no es inocua: material y simbólicamente marca y construye ese espacio (Haesbaert 2019).

Encontrarlos al regreso no fue tan fácil como esperábamos; nos dimos a la tarea de preguntar en las poblaciones. La información fue al menos contradictoria: «No, no, por aquí no han pasado», «Pasaron hace un mes», «Ayer estuvieron, pero poquitos». Esta aparente invisibilidad podemos interpretarla como un efecto de la marca simbólica y las prácticas que marginan a estas poblaciones; la materialización de estar «fuera de lugar» (Cresswell 2006) o en el margen de la sociedad (Guzmán et al. 2021). En ese sentido, el clima caluroso y la geografía del estado difícilmente podrían ser considerados elementos institucionales, pero sí son factores con los que juegan las instituciones para ralentizar el avance de las personas, ya que hacerlas caminar, a fin de cuentas, produce desgaste (Camargo Martínez y Porras Gómez 2025). Jugar con el clima para desgastar los cuerpos y obligar a los migrantes a caminar por el borde de la carretera como metáfora de la exclusión los obliga también a hacer pausas en sitios específicos, pueblos aledaños a la carretera a los que hemos identificado como nodos de espera.

## **Romper el cerco: Escalas, velocidad y bicicletas colectivas**

Entramos en contacto con la retaguardia de la caravana en Pijijiapan, uno de esos nodos de espera en el que algunas personas del contingente de la caravana hicieron una pausa. En el parque municipal conversamos con algunas personas, quienes enfermas o cansadas ya no pudieron mantener el ritmo del resto. Una mujer embarazada, quien además viajaba con otro menor nos contó: «A mí me dio miedo de seguir, no me sentí muy bien, de por sí los doctores ya me dijeron que mi bebé viene muy pequeña, tengo riesgo de perderla» (Aisha, mujer venezolana entrevistada en Pijijiapan, 3 de agosto de 2024, datos inéditos). Estas personas nos dijeron que la caravana decidió no esperarlos porque lo que querían era avanzar lo más rápido posible. Unos porque no tenían dinero para subsistir el día a día, otros porque habían sido ya devueltos varias veces y querían salir lo antes posible de Chiapas y la zona del istmo oaxaqueño, es decir, la velocidad como un elemento para romper el cerco del nodo fronterizo (Armas Lucas, Villafuerte Solís y Megchun Rivera 2023), táctica a la que no todas las personas del grupo podían recurrir.

Cuando retomamos la búsqueda, comenzamos a encontrar pequeños grupos de personas descansando a un lado de la carretera, algunas familias, mujeres y niños. Sabíamos, por lo que nos dijeron las personas rezagadas, que la caravana había salido en la madrugada porque necesitaban evitar el calor el mayor tiempo

posible. Aun así, nunca nos imaginamos que la caravana fuera capaz de caminar los casi ochenta kilómetros hasta Tonalá en una sola jornada, pero, para nuestra sorpresa, lo hicieron.

Más adelante, un contacto local nos confirmó vía telefónica que la caravana ya había sido conducida por las autoridades hacia el deportivo de la ciudad de Tonalá, por lo que nos dirigimos hacia allá. Encontramos alrededor de dos mil personas y, finalmente, pudimos observar eso que veníamos buscando: el uso de bicicletas. Encontramos de todo, bicicletas nuevas, de media gama, baratas, usadas, sin cadena, sin frenos, otras viejas, oxidadas y con las llantas ponchadas, pero con ruedas; también muchas de ellas con modificaciones improvisadas, como maderas amarradas a modo de parrillas o tubos de metal para reforzar la estructura y soportar mayor peso.

Al llegar a Tonalá, observamos que ya se había instalado un campamento en el deportivo del pueblo. Ahí nos dimos cuenta del proceso de diversificación en los perfiles migratorios y de cómo los elementos diferenciadores se hacían presentes en la experiencia de estas personas. Género, nacionalidad, origen, clase, estrategias y vivencias iban marcando diferencias en el nivel de desgaste a partir del tránsito en caravana, la única manera que habían encontrado para avanzar, a pesar de las distintas barreras para su movilidad. El uso de las bicicletas se incluía en una estrategia que los diferenciaba entre sí. Este proceso también nos mostraba algunas de las maneras en las cuales se conectan escalas que van de lo corporal a lo internacional. Por ejemplo, en la escala personal-corporal, eran evidentes, concretos y encarnados los estragos de la terrible marcha de ochenta kilómetros, aquellas personas que terminaron con los pies lastimados y a quienes atendían en el puesto médico de emergencia gestionado por la Secretaría de Salud estatal, un gobierno estatal que atiende las contingencias al tiempo que obstaculiza la movilidad; acciones que derivan de un pacto entre los gobiernos nacionales de México y EE. UU. para contener la movilidad de estas caravanas (Secretaría de Relaciones Exteriores 2019).

Otros matices de diversificación también nos hablaban de cómo incluso las estrategias de movilidad conectaban la escala subjetiva definida no por la materialidad, sino por las prácticas y percepciones de las personas (Benedetti 2020). Por ejemplo, aquellas personas que, por efecto de sus capacidades físicas, estrategias, experiencias previas o el hecho de usar bicicletas, lograban llegar primero a cada población. Por lo tanto, al exponerse menos al sol, sufrían menores lesiones físicas; no obstante, seguían acusando cansancio; los vimos rendidos y durmiendo, pero con su campamento bien instalado, resguardados de la lluvia,

ocupando algunos de los limitados espacios techados. También observamos con sorpresa que algunos jóvenes integrantes de la caravana, aprovechando la cancha de fútbol, estaban jugando. Después nos enteraríamos de que muchos de ellos eran usuarios de bicicletas en alguna modalidad.

Y es que desde el primer contacto con el grueso de la caravana fue claro que las bicicletas eran ya valoradas como un recurso valioso. Al acercarnos al deportivo, encontramos bastante movimiento, personas que salían a comprar provisiones en bicicletas. También, mientras nos acercábamos en el auto (con las bicicletas colgando en la parte trasera), unos jóvenes empezaron a correr detrás de nosotros. Al estacionarnos, rápidamente nos preguntaron quiénes éramos, qué hacíamos y que si les podíamos regalar nuestras bicicletas. Lamentablemente, no podíamos acceder a esto último, pero la petición ya nos dejaba claro que la bicicleta estaba jugando un importante papel en esa movilidad.

Parte de nuestra intervención en la caravana era poder pedalear con ellos y, en ese sentido, auxiliar en reparaciones mecánicas. Así fue como nos percatamos de que el uso que se les daba a las bicicletas era, en su mayoría, colectivo. Es decir, grupos familiares o alianzas de migrantes que se turnaban para montar hasta tres y cuatro personas; otros solo cargaban sus maletas o bultos, pero aligeraban el trayecto. También estaban los ciclistas «de élite», casi todos hombres, la mayoría cubanos y venezolanos, que usaban bicicletas nuevas, algunas económicas, otras de media gama. En ese sentido, la bicicleta como herramienta también nos mostraba los recursos de los que disponían estas personas y cómo estos cambios sutiles en las estrategias, en la acumulación de esfuerzos, van generando diferencias significativas.

### **Cuando se agotan las energías: Organización colectiva, toma de decisiones y escasez de recursos**

Ese mismo día, cuando volvimos por la tarde al campamento, pudimos presenciar un cisma en la organización. En la entrada principal se reunieron algunas personas y un representante del líder (que, según los rumores, no acudió a la asamblea porque estaba enfermo). Discutían sobre las acciones para el siguiente día. Algunas voces argumentaban que no se podía salir al día siguiente, ya que muchas personas estaban muy cansadas o hasta lastimadas. El representante del líder, apoyado por algunos de los varones «de élite», argumentaba por seguir avanzando. Esa noche, el clima impuso las condiciones: una fuerte tormenta impidió

el avance al siguiente día. Al llegar por la mañana al deportivo, encontramos la misma cantidad de personas, aunque aquellos que decidieron acampar sin techo sufrieron más que los otros. De cualquier manera, esa jornada sirvió para recuperar energías.

Al día siguiente, pedaleamos con ellos hacia Arriaga. Salieron en la madrugada, y les dimos alcance a la retaguardia unos seis kilómetros adelante de Tonalá. Una vez más, la caminata nos mostraba las sutiles diferencias: la caravana se había estirado a lo largo de la carretera y se había decantado de acuerdo a las fuerzas de sus participantes. En algún punto de esa retaguardia, observamos una patrulla de la GN, custodiando y escoltando a los caminantes. Unos minutos más tarde, encontramos las primeras personas con bicicletas, carritos del súper, carriolas y algunas otras clases de vehículos con ruedas. Los usaban principalmente para cargar peso, bebés, personas mayores, equipaje o agua.

Seguimos avanzando y, mientras inflábamos llantas, platicábamos con ellos. Así supimos que la mayoría consiguió la bicicleta entre Mapastepec y Pijijiapan, algunas por donaciones de población local y otras compradas. La intención general era avanzar hasta donde pudieran con la caravana, es decir, con el colectivo. El objetivo principal era llegar a la Ciudad de México para poder hacer su solicitud de refugio en EE. UU. a través de la aplicación CBP-One y hacerlo lo más rápido posible; el rumor generalizado apuntaba a la necesidad de salir de la zona: «Ya pasando Tapaná [Tapanatepec, Oaxaca] es más fácil», repetían los más experimentados.

A la mitad de la larga fila, encontramos a aquellos que no solo usaban la bicicleta para cargar, sino que pedaleaban entre varias personas; algunos la usaban para «adelantar» a los miembros de su grupo en el cuerpo de la caravana y regresaban por los de atrás, así aligeraban un poco el esfuerzo de la mayoría de los que conformaban su grupo, es decir, la bicicleta se ponía al servicio de esas pequeñas comunidades.

La vanguardia estaba compuesta mayormente por los «varones de élite» pedaleando en solitario. Fueron los primeros en llegar al siguiente nodo de espera: la Unidad Deportiva Municipal en Arriaga, donde acamparon; los primeros en escoger lugares alcanzaban los mejores sitios, al resguardo de la lluvia y el sol, cerca de las fuentes de alimentación eléctrica. Algunas de estas personas tomaban electricidad de los postes de iluminación, los conectaban a un multicontacto y cobraban a otros miembros de la caravana para cargar sus celulares. Estos nodos de espera, en los cuales la caravana acampaba, brindaban una oportunidad donde cada recurso es valioso, emergiendo como plataforma de micronegocios para

sobrevivir. En la Unidad Deportiva Municipal ya estaban esperando algunas brigadas médicas y de asistencia proporcionadas por el ayuntamiento.

Por la tarde, llegamos de nuevo al campamento; después de las discusiones observadas los días anteriores, nos interesaba conocer qué pasaría con la caravana. Igual que el día anterior, la decisión fundamental era sobre si salir inmediatamente o darles tiempo a las personas para descansar. Esperábamos otra reunión plenaria, pero no la hubo; algunos rumores, pero nada en concreto. Al amanecer, otra vez salimos a pedalear tras la caravana. El paisaje fue similar al del día anterior: el movimiento de las personas que se decantaba de acuerdo a las fuerzas y recursos. Los siguientes puntos probables para detenerse en la ruta, según nos dijeron, eran Chahuities y San Pedro Tapanatepec, ya en Oaxaca ambos.

El cambio de entidad federativa trajo también un cambio en la atmósfera. Coincidiendo con el momento donde alcanzamos a la retaguardia de la caravana, entrábamos en territorio oaxaqueño y los servicios de «taxis» se hicieron mucho más visibles. A un costado de la carretera o circulando a baja velocidad se acercaban a preguntar a los caminantes si necesitaban el servicio. Unos kilómetros adelante, recibimos la llamada del compañero que se encontraba monitoreando nuestro movimiento en el auto: había sido interceptado por los mismos motociclistas que ofrecían servicio a los integrantes de la caravana y por un auto con tres tripulantes. Le marcaron el alto, preguntándole si estaba intentando transportar migrantes «sin permiso». Querían que les pagaran una cuota. Según estos individuos, ellos se encontraban «cuidando» a las personas migrantes porque había mucho crimen en la zona. Afortunadamente, el incidente no pasó a mayores y estos sujetos se fueron cuando se cercioraron de que no nos encontrábamos transportando migrantes.

Al entrar a Chahuities, la vanguardia de la caravana ya se encontraba decidiendo si continuarían hasta San Pedro o descansarían ahí mismo. A partir de lo observado el día anterior, ya no había un solo liderazgo en la caravana, sino varios; un par de estos líderes se encontraban dialogando rodeados por aproximadamente cincuenta personas; después de unos minutos el grupo continuó el avance. A pesar del cisma, el grueso de la caravana llegó hasta «Tapan» ese mismo día; los últimos grupos llegaron ya bastante avanzado el día. Aunque la dura caminata agotaba a las personas, y es muy probable que en cada parada algunas personas se quedaran rezagadas, la caravana seguía aumentando sus números totales. Esto como otra muestra del poder de arrastre de esta forma de movilidad, atrayendo a migrantes en situación de espera en distintos nodos, como aquellos que salieron desde Tuxtla Gutiérrez<sup>2</sup> donde, como explicamos antes,

habían sido trasladados para tramitar la condición de refugio ante la COMAR. Sin embargo, frente a la falta de respuesta prefirieron darle alcance a la caravana en Arriaga y avanzar con ella. Permanecimos en Tapanatepec con la caravana el par de días que estuvo estacionada en ese lugar y después nos retiramos, concluyendo nuestra observación.

## **La incorporación de la bicicleta en los nodos de espera**

Como hemos visto, una de las estrategias para sobrellevar las barreras y vicisitudes del trayecto ha sido la adquisición de bicicletas como medio de movilidad. Su uso, desde hace alrededor de cuatro años y hasta antes de la actual administración Trump, registró, según las observaciones que hemos reportado en otras publicaciones,<sup>3</sup> un incremento notable en el corredor observado, concretamente en el tramo cercano a la frontera del sur de México. El fenómeno, del que en su momento dieron también cuenta algunas notas periodísticas,<sup>4</sup> podía observarse sin mayor dificultad a lo largo de la carretera costera que corre de Tapachula a Oaxaca, pero también en las calles de pueblos y ciudades ubicados sobre esa misma ruta, donde llegó a ser común el paso de nutridos contingentes compuestos por personas que pedaleaban transportando bolsas, maletas con equipaje u otras personas.

El uso de la bicicleta, dentro de este contexto, se entiende como un recurso coyuntural que no deja de reflejar esa ausencia de libertades para moverse a la que alude Mimi Sheller (2018), y de las desigualdades que caracterizan la marcha de las personas en movilidad, en virtud de la cual unas cuantas lo puedan hacer en condiciones de seguridad mientras a otras se les segrega, o, para decirlo en las palabras de la autora, se les «canaliza» obligándolas a moverse en márgenes que son a la vez materiales y simbólicos. Esa marginación somete la marcha migrante a riesgos de diferente naturaleza e intensidad que, en su conjunto, se suman o coadyuvan con los mecanismos de control interesados en contener los flujos de personas en movilidad.

El hecho de que las personas hayan encontrado en la bicicleta un recurso eficaz para cumplir sus trayectos confirma que los interludios o nodos de espera en los que la ruta se ve obligada a desacelerar son experimentados como nichos espacio-temporales en los que las personas exploran, valoran y toman las decisiones necesarias para continuar su camino en las mejores condiciones posibles. Como recurso surgido directamente de la espera, la bicicleta respalda, por tanto,

la premisa de que los términos movilidad/inmovilidad no son, efectivamente, polos contrapuestos, sino constelaciones dinámicas que oscilan constantemente entre la posibilidad y la imposibilidad. Es decir, las personas migrantes encuentran en el pedaleo una forma para navegar por los márgenes a los que la marca de la ilegalidad las arroja, sin necesariamente abandonar por completo la aleatoriedad de los distintos riesgos y complicaciones que frenan su camino. Siguiendo los términos propuestos por Doreen Massey ([1991] 1996), podría afirmarse que, para aquellos que lo incorporan a su trayecto, el uso de la bicicleta es parte del despliegue de capacidades que tiene lugar en los nodos de espera, mediante el cual las personas crean los instrumentos espaciales de transformación útiles para encontrar las vías de salida en medio de las disputas que las enfrentan con aquellos poderes concentrados en detenerlas.

La bicicleta se suma, de este modo, al paquete de estrategias con las que se encaran los dispositivos de poder fronterizos que moldean tanto las modalidades como, incluso, la cadencia misma de la movilidad. Su adopción no es necesariamente parte de los planes que las personas preconiben en la preparación de su viaje, sino que deriva, más bien, de los condicionamientos ordenados hegemónicamente y de las relaciones socioespaciales a las que estos conducen. Esto puede observarse cuando las personas en movilidad se ven obligadas a recorrer el trayecto en formas extremas, tan inseguras como penosas, como el caminar a pie por autopistas en las que riesgos como el de ser arrollado, de la deshidratación, del piquete de los insectos, etcétera, son siempre latentes. Por lo general, es mientras caminan recorriendo una cinta asfáltica que se alarga alrededor de trescientos kilómetros, bajo temperaturas que llegan a superar los cuarenta grados, que las personas descubren la posibilidad del pedaleo, una práctica cuyo ejemplo cunde conforme se continúa avanzando. Así lo ilustra el testimonio de Amrrita, una joven guatemalteca que tripula una bicicleta conducida de forma alternada por su novio y por su padre:

Quando salimos de Tapachula, solamente como unos quince traían bicicletas. Luego ya en cada pueblo la gente fue comprando. Nosotros compramos la bici en Huixtla, nos costó mil pesos, nomás le pusimos esos que les dicen «diablos» para subir a uno. Bueno, luego también se le cayó un pedal, pero se lo compu-simos. Mi novio es el que maneja, a veces me lleva a mí, a veces a su papá. No nos alcanzó para otra, pero de todos modos vamos bien. ¡Uy, si todos trajéramos bicicleta, imagínese!, ya desde a qué hora hubiéramos llegado a la Ciudad de México, no tendríamos que esperar; no que ahorita mire cuántos faltan todavía de llegar. (6 de agosto de 2024, San Pedro Tapanatepec, datos inéditos)

Desde la experiencia que describe la joven, se puede hablar de la bicicleta como una táctica reactiva a los condicionamientos fraguados dentro de la institucionalidad, y que se expresan en políticas, normativas y prácticas gubernamentales cuyo resultado último es el de constreñir a las personas a recorrer su trayecto a pie, operando, de este modo, un control sobre el cuerpo que apunta a menoscabarlo. La bicicleta, en este juego de poderes, por tanto, constituye una suerte de pertrecho personal frente al desgaste físico impuesto desde las políticas migratorias que ayuda a sobrellevar de una manera más ligera los rigores y peligros inherentes a la ruta. Por otro lado, el testimonio confirma que la adopción de la bicicleta es un fenómeno surgido en las relaciones socioespaciales a las que da lugar la espera y la tensión constante entre movilidad/inmovilidad, y en las desiguales condiciones generadas por lógicas estructurales dentro de las que las personas se debaten buscando vías que les permitan proseguir su trayecto. Dicho de otra manera, es sobre todo en el contacto material con las asperezas de un camino que tiene que ser recorrido a pie que las personas exploran y encuentran las herramientas necesarias para encarar de mejor manera su trayecto.

Sin embargo, a la implementación de la bicicleta dentro de las trayectorias migrantes se le pueden dar también otras lecturas. En las condiciones antes descritas, por ejemplo, el pedaleo puede ser considerado como una estrategia de autocuidado que ayuda a contrarrestar las violencias que se desprenden del accionar del régimen fronterizo, entre estas aquellas inherentes a la velocidad impuesta por los marcos y términos temporales establecidos por los aparatos burocráticos para el desahogo de ciertos trámites, lo cual obliga a las caravanas a marchar a pasos acelerados que solamente unos cuantos pueden mantener, provocando la extenuación de la mayoría y el desfallecimiento de muchos, cuestión que impulsa la necesidad de hacer pausas en distintos nodos de espera a lo largo de la ruta.

La bicicleta, en esta dinámica, permite a las personas mantener el paso economizando energía corporal, lo cual repercute benéficamente, a su vez, sobre el estado de ánimo y las dimensiones emocionales, pues, al no quedar atrás, las personas elevan las garantías de llegar indemnes al siguiente nodo de espera, lo cual les provee de una cierta tranquilidad. Algo de lo que carecen muchos de quienes se encuentran desprovistos de ese tipo de vehículo, y a los que, por razones de edad, género, afecciones o malestares, sus capacidades no les aseguran los niveles de rendimiento físico que la ruta exige. De esta forma, la bicicleta ayuda a lidiar con esa «violencia de la incertidumbre» (Grace, Bais y Roth 2018), cuyos efectos minan en no menor grado a las personas. Lo dice, en sus propias palabras, un hombre adulto hondureño que viaja acompañado de su esposa: «A nosotros nos

ha ayudado mucho la bicicleta. La compré en Tonalá para mi mujer, que ya no podía caminar. Le ha ayudado bastante para sus ampollas. Y es que ya desde más atrás yo veía a otros que iban como si nada en su bicicleta, no se cansaban, hasta iban riéndose, se divertían» (6 de agosto de 2024, San Pedro Tapanatepec, datos inéditos).

Como instrumento de apoyo para no perder el paso de quienes lideran las caravanas, la incorporación de la bicicleta contribuye a mantener cohesionados contingentes más numerosos, lo cual, en el caso que acompañamos, resultaba evidente sobre todo cuando la caravana había ya caminado varios días recorriendo una distancia considerable y cada vez más personas se preocupaban por adquirir uno de estos vehículos. Entonces podían verse grupos conformados por cientos de bicicletas transportando a hombres y mujeres de prácticamente todas las edades que rodaban aparejados a quienes abanderaban el contingente. De esta manera, muchos entre los más vulnerables evitaban quedar desperdigados a lo largo de una ruta en la que los peligros se incrementan e intensifican cuando se pierde el amparo del grupo.

En este aspecto, el uso de la bicicleta refuerza las lógicas de autoprotección bajo las que surgen y se mueven las caravanas. Así, incluso aquellas personas de constitución física más frágil explotan eficazmente los beneficios que prodiga el grupo al enfrentarse, por ejemplo, con los puntos de revisión estatales o cuando se transita por zonas controladas por el crimen, momentos en los cuales la densidad de la caravana funciona como un escudo que permite a las personas no interrumpir la marcha. A esto se podría agregar también que, al permitir a las personas desplazarse de una manera más ágil, estas dejan de depender de medios o recursos cuyo uso puede resultar costoso o incrementar ciertos riesgos, como el de recurrir a las distintas modalidades de transporte ofrecidas por las organizaciones informales o criminales en varios puntos de la región. De esta manera, la bicicleta concede a las personas márgenes de autonomía para la movilidad más amplios respecto a aquellos de que disponen quienes caminan, lo que, hasta cierto punto, les permite mantenerse alejadas de coyotes y traficantes.

Resulta interesante, por otro lado, observar que ese tipo de beneficios no se limita a operar durante el trayecto, sino que se extiende también a las dinámicas que surgen dentro de cada nodo de espera, donde la caravana se detiene a repostar. Esto sucede porque, como narramos en la sección anterior, aquellos que pedalean suelen llegar primero a los lugares que las municipalidades designan para albergar al contingente, lo cual significa la posibilidad de elegir los espacios que ofrecen el mejor reparo para recuperarse y reponer energías. Quienes caminan y su paso

les retrasa varias horas, en cambio, se resignan a ocupar los espacios residuales, en donde no siempre se dispone de una sombra o un techo para guarecerse del sol o la lluvia, y, en ocasiones, incluso, llegan a correr el riesgo de no encontrar ya lugar disponible en los espacios designados. Algo que nuestra investigación pudo observar, por ejemplo, en las áreas públicas del centro de San Pedro Tapanatepec, en donde las superficies fueron rápidamente colmadas por el arribo de los primeros cientos de migrantes, obligando al resto a buscar otras alternativas, a menudo menos seguras u onerosas.

Hay que tener en consideración, además, el hecho de que al haber sufrido un menor desgaste respecto a quienes caminan, las personas que pedalean, una vez instaladas en sus respectivos espacios de acampada dentro de los distintos pueblos, constituidos como nodos de espera, pueden desplazarse sin muchas dificultades al centro de estos, que con frecuencia se encuentran a una distancia poco accesible para quien previamente ha caminado varias decenas de kilómetros bajo temperaturas inclementes. Así, los primeros pueden acceder a alimentos, medicinas, ropa y demás bienes útiles para continuar la ruta, mientras que a muchos de los segundos el agotamiento y la debilidad les impedirán hacerlo, por lo que, al día siguiente, cuando la caravana reemprenda la marcha, se encontrarán en condiciones físicas aún peores, entrando en un círculo vicioso en el que el avance irá carcomiendo paulatinamente el cuerpo.

A este tipo de beneficios se pueden agregar otros menos visibles que tienen que ver con las relaciones sociales propiciadas por las bicicletas en la caravana, donde el intercambio de favores es también parte de esquemas colaborativos hilvanados al calor de las dificultades. Relata, por ejemplo, a este respecto, un joven ecuatoriano de unos treinta años que viajaba solo y arrastraba una pierna en la que se podía ver una gran cicatriz: «Yo tuve un accidente allá en Ecuador, por eso camino con muchos trabajos; a veces amanezco bien, pero ayer me dolía mucho. Lo bueno es que acá unos compañeros me prestaron una bici. Si no hubiera sido por ellos, a lo mejor no llego. Por eso ya les dije que ahora yo voy a pagar un cuarto de hotel para todos» (6 de agosto de 2024, San Pedro Tapanatepec, datos inéditos).

Las bicicletas llegan a funcionar como moneda de cambio, con la que se pagan servicios o bienes cuyo uso se vuelve indispensable durante el camino y durante el tiempo de pausa en los distintos puntos o nodos de espera del clúster, como peajes de transporte, medicinas, alimentos, carriolas, sombrillas, etcétera. Pero también llega a propiciar intercambios y gestos solidarios, mediados por el solo interés de ayudar.

## Algunas reflexiones finales

En entidades de la frontera sur de México, los nodos de espera se conforman de un conjunto de espacios heterogéneos, unos más consolidados y otros más efímeros. Son anclajes espacio-temporales de los mecanismos de control y contención de la movilidad que constituyen un ejemplo de ese anclaje de las políticas y acciones de distintos actores, sobre todo del gobierno, con el objetivo de crear lugares de espera forzada como parte de la contención y la movilidad gestionada mediante circuitos o clústeres de nodos de espera. Son espacios deliberadamente asignados con el objeto de dificultar, bloquear y desacelerar la migración al norte, en donde, contradictoriamente, se despliegan acciones de asistencia y apoyo a partir de puestos de primeros auxilios o la asignación de espacios para acampar; la paradoja de un Estado que fabrica condiciones de precariedad mientras ofrece respuestas para «asistirla» (Joronen 2017; Auyero 2011).

Sin embargo, dentro de estos nodos de espera, la movilidad sucede, es decir, la consecuencia no intencionada de estos es la de ser espacios que impulsan la capacidad de agencia. En ellos, se activa la inventiva con el fin de sobrevivir, se toman decisiones rápidas para lograr continuar el trayecto migratorio. Un claro ejemplo de esa creatividad emergida dentro de estos nodos de espera es la bicicleta. Sin lugar a dudas, esta surge como un objeto tangible que refleja el ingenio de las personas en esa búsqueda por continuar su camino al norte.

Este vehículo, es cierto, no termina de resolver las inequidades de poder que complejizan el tránsito migrante por el sur de México, ni tampoco constituye un factor de protección con la amplitud que se requeriría para ofrecer a estas personas las posibilidades de moverse en condiciones dignas y seguras teniendo en cuenta los peligros que asolan a lo largo de todo el trayecto. La misma caravana que seguimos durante varios cientos de kilómetros fue embestida por el chofer de un tráiler a la altura de La Ventosa, Oaxaca, provocando la muerte de tres personas y dejando en graves condiciones a trece más. Entre estas, algunas pedaleaban bicicletas.<sup>5</sup>

Por otro lado, con todo y sus bondades, la bicicleta tampoco acaba con las tensiones internas propias de la heterogeneidad que compone a la caravana. Finalmente, muchas de las diferencias sociales que la caracterizan terminan por reflejarse incluso en la adquisición de la bicicleta misma. De tal suerte que, como se menciona en nuestra etnografía, mientras personas de nacionalidades cubana o venezolana pueden pagar por bicicletas modernas, equipadas con tecnologías más recientes y en mejor estado mecánico, otras, de origen guatemalteco o

salvadoreño, tienen que conformarse con bicicletas rudimentarias, apenas funcionales y, a menudo, rotas o averiadas.

No obstante, es posible afirmar que la bicicleta representa un elemento auxiliar sumamente útil para mejorar la experiencia socioespacial y de movilidad de un buen número de personas a quienes, sin ella, el camino resultaría aún más penoso. Su adopción habla en sí misma de las capacidades de las personas para lidiar, aun dentro de la espera, con los mecanismos de un régimen fronterizo empeñado en entorpecer su marcha. Esta capacidad es, además, visible, en el hecho de que muchos entre quienes pedalean no tienen el perfil de aquel que, en un contexto urbano o deportivo, usaría una bicicleta. Al contrario, en una gran proporción se trata de personas a las que la fatiga, el dolor o el riesgo de agravar condiciones físicas que derivan del contacto con esa espacialidad no ha dejado más remedio que montarse en este tipo de vehículo y echarse a andar.

## Referencias

- Armas Lucas, Álvaro Napoleón, Daniel Villafuerte Solís y Rodrigo Megchun Rivera. 2023. «Gracias a Dios: Fronterización y aumento de los costos y riesgos de la migración en el departamento de Huehuetenango, Guatemala». *Carta Económica Regional* 36 (132): 151-82. doi:10.32870/cer.v0i132.7878.
- Arriola, Luis. 2012. «Migrantes centroamericanos en transitoriedad: Hondureños en Tabasco, México». En *Migración internacional: Algunos desafíos*, editado por Ana María Aragonés, 194-216. México: Instituto de Investigaciones Económicas / Universidad Nacional Autónoma de México.
- Auyero, Javier. 2011. «Patients of the State: An ethnographic account of poor people's waiting». *Latin American Research Review* 46 (1): 5-29. doi:10.1353/lar.2011.0014.
- Benedetti, Alejandro. 2020. «Fronteras y escalas: Definiciones y relaciones». En *Puentes que unen y muros que separan: Fronterización, securitización y procesos de cambio en las fronteras de México y Brasil*, editado por Alberto Hernández Hernández, 45-62. Tijuana: El Colegio de la Frontera Norte. <https://ri.conicet.gov.ar/handle/11336/194520>.
- Camargo Martínez, Abdel, e Iván F. Porras Gómez. 2025. «Etnografía de la ruta migrante: Los “caminantes” de la carretera costera de Chiapas, México». *Encartes* 8 (15): 67-94.
- Correa Bermúdez, César Leonel 2017. «Siguiendo a un ciclista: Una etnografía en y del movimiento». *Maguaré* 31 (1): 211-22. doi:10.15446/mag.v31n1.69027.

- Cresswell, Tim. 2006. *On the move: Mobility in the modern western world*. Nueva York: Routledge Taylor & Francis Group.
- De Genova, Nicholas. P. 2002. «Migrant “illegality” and deportability in everyday life». *Annual Review of Anthropology* 31 (1): 419-47.
- Düvell, Franck. 2012. «Transit migration: A blurred and politicised concept». *Population, Space and Place* 18 (4): 415-27. doi:10.1002/psp.631.
- Fernández Casanueva, Carmen Guadalupe. 2017. «Entre tránsito y asentamiento: El caso de (in)migrantes de origen hondureño en dos ciudades de la frontera sur mexicana». En *Migración: Nuevos actores, procesos y retos*. Vol 2. *Migración interna y migrantes en tránsito en México*, editado por Magdalena Barros Nock y Agustín Escobar Latapí, 140-65. México: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social.
- Fernández Casanueva, Carmen Guadalupe, Dolores París, Aki Kuromiya, Alma Lizárraga, Jania Wilson y Mónica Bayuelo. 2024. *Diagnóstico general sobre tres corredores migratorios en el sur de México, año 2022*. San Cristóbal de las Casas: Consejo Nacional de Humanidades Ciencias y Tecnologías / Centro de Investigaciones y Estudios Superiores de Antropología Social.
- Grace, Breanne L., Raeev Bais y Benjamin J. Roth. 2018. «The violence of uncertainty: Undermining immigrant and refugee health». *New England Journal of Medicine* 379 (10), 904-05. doi: 10.1056/NEJMp1807424.
- Guzmán, Luis A., Daniel Oviedo, Julián Arellana y Víctor Cantillo-García. 2021. «Buying a car and the street: Transport justice and urban space distribution». *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 95: 1-13. doi:10.1016/j.trd.2021.102860.
- Hannam, Kevin, Mimi Sheller y John Urry. 2006. «Mobilities, immobilities and moorings». *Mobilities* 1 (1): 1-22. doi:10.1080/17450100500489189.
- Haesbaert, Rogério. 2019. «Muros como tecnologías y dispositivos territoriales de control». *Punto Sur*, 1: 81-103. doi:10.34096/ps.n1.6914.
- Hess, Sabine. 2012. «De-naturalising transit migration: Theory and methods of an ethnographic regime analysis». *Population, Space and Place* 18 (4): 428-40. doi:10.1002/psp.632.
- INEGI (Instituto Nacional de Estadística y Geografía). 2020. *Marco Geoestadístico 2020. Entidades federativas, municipios y red carretera [Conjunto de datos geoespaciales]*. México: INEGI.
- Jirón, Paola. 2012. «Transformándome en la “Sombra”». *Bifurcaciones: Revista de Estudios Culturales Urbanos*, 10: 1-14.

- Joronen, Maria. 2017. «Spaces of waiting: Politics of precarious recognition in the occupied West Bank». *Environment and Planning D: Society and Space* 35 (6): 994-1011.
- Kotef, Hagar. 2015. *Movement and the ordering of freedom: On liberal governances of mobility*. Durham: Duke University Press.
- Marcus, Geroge E. 2001. «Etnografía en/del sistema mundo: El surgimiento de la etnografía multilocal». *Alteridades*, (22): 111-27. <https://alteridades.izt.uam.mx/index.php/Alte/article/view/388>.
- Massey, Doreen D. (1991) 1996. «A global sense of place». En *Exploring human geography*, editado por Stephen Daniels y Roger Lee, 24-29. Londres: Routledge.
- Papadopoulou-Kourkoula, Aspasia. 2008. *Transit migration: The missing link between emigration and settlement*. Basingstoke: Palgrave Macmillan.
- Ramos Torres, Rogelio Josué. 2024. «Etnografiar sobre pedales: La interlocución con el campo y con “los otros” desde una bicicleta». *Revista Uruguaya de Antropología y Etnografía* 9 (1). doi:10.29112/ruae.v9i1.2126.
- Sheller, Mimi. 2018. *Mobility justice: The politics of movement in an age of extremes*. Londres: Verso Books.
- Secretaría de Relaciones Exteriores. 2019. *Declaración conjunta México-Estados Unidos, (7 de junio 2019)*. <https://www.gob.mx/sre/documentos/declaracion-conjunta-203701>.
- Torre Cantalapedra, Eduardo. 2022. «El estudio de las caravanas migrantes en México». *Norteamérica* 17 (2): 67-89. doi:10.22201/cisan.24487228e.2022.2.525.
- Torres, Rebecca Maria, Valentina Glockner, Nohora Niño-Vega, Gabriela García-Figueroa, Caroline Faria, Alicia Danze, Emanuela Borzacchiello y Jeremy Slack. 2023. «Lockdown and the list: Mexican refugees, asylum denial, and the feminist geopolitics of *esperar* (waiting/hoping)». *Environment and Planning C: Politics and Space* 41 (8): 1503-20. doi:10.1177/23996544221118906.
- Urry, John. 2007. *Mobilities*. Cambridge: Polity.
- Varela Huerta, Amarela, y Lisa McLean. 2019. «Caravanas de migrantes en México: Nueva forma de autodefensa y transmigración». *Revista CIDOB d'Afers Internacionals*, 122: 163-85. doi:10.24241/rcai.2019.122.2.163.

## Notas

- <sup>1</sup> Ronny Rojas, Albinson Linares y Ángela Cantador, «Tráileres, trampa para migrantes», *Pie de Página*, 30 de abril de 2024, <https://piedepagina.mx/trailer-trampa-para-migrantes>.
- <sup>2</sup> Elio Henríquez, «Otro grupo de extranjeros busca unirse a caravana de migrantes», *La Jornada*, 29 de julio de 2024, [https://www.jornada.com.mx/2024/07/29/politica/009n1pol?utm\\_source=chatgpt.com](https://www.jornada.com.mx/2024/07/29/politica/009n1pol?utm_source=chatgpt.com).
- <sup>3</sup> Omar Vargas Ángeles, «Rodando al infinito: El laberinto de la frontera», *Chiapas Paralelo*, 22 de marzo de 2025, <https://www.chiapasparalelo.com/opinion/2025/03/rodando-al-infinito-el-laberinto-de-la-frontera/>. Rogelio Josué Ramos Torres, «Desafiar a las fronteras pedaleando», *Regla de Tres*, 10 de noviembre de 2024, <https://regladetres.com.mx/desafiar-a-las-fronteras-pedaleando/>.
- <sup>4</sup> Krupskaiia Alís, «Se tocaron el corazón y nos regalaron una bicicleta para llegar a nuestro destino, dice migrante», *CNN Latinoamérica*, 18 de noviembre 2021, <https://cnnespanol.cnn.com/video/migrantes-caravana-bicicleta-recorrido-fronteras-migracion-perspectivas-mexico-krupskaiia-alis-pkg>. Ramón Bragaña, «Migrantes optan por bici para llegar a EU; recorren hasta 50 kilómetros diarios», *Milenio*, 17 de mayo de 2024, <https://www.milenio.com/politica/comunidad/migrantes-optan-bici-llegar-eu-recorren-50-km-diarios>.
- <sup>5</sup> Pedro Matías, «Automóvil arrolla a una caravana de migrantes en Oaxaca; mueren tres», *Proceso*, 29 de agosto 2024, <https://www.proceso.com.mx/nacional/estados/2024/8/29/automovil-arrolla-una-caravana-de-migrantes-en-oaxaca-mueren-tres-335762.html>. *Noticias Telemundo*. «Atropellan a migrantes que avanzaban en caravana por Oaxaca». Video de YouTube, 2: 19, publicado el 29 de agosto de 2024. <https://www.youtube.com/watch?v=ghWPBtO3mUI>.