


«La Bestia»: violencia y estética (contra)infraestructural en las representaciones de la migración irregular en México

«The Beast»: Violence and (Counter)Infrastructural Aesthetic in Representations of Irregular Migration in Mexico

Luisa Alquisiras Terrones

 <https://orcid.org/0000-0001-6723-5988>

Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Xochimilco, México

luisa.alte@gmail.com

Resumen

En este artículo se examina el papel de la infraestructura ferroviaria en la caracterización de la experiencia migratoria irregular en México. Esta se entiende como un ámbito de conocimiento que interroga las dinámicas entre diversas materialidades —humanas y no humanas—, así como un medio a través del cual la violencia estructural se desplaza, se oculta y se transfigura en los registros de la memoria individual y pública. Una metodología etnográfica y de archivo permite reconstruir episodios clave de la historia reciente, en los que el tren ha jugado un rol central en las políticas y acciones relacionadas con la migración irregular. Se discute cómo las notas periodísticas sobre lesiones o muertes reflejan una estética de la mutilación que instrumentaliza el horror como estrategia disuasiva. Frente a esto, se propone una estética contrainfraestructural que permite hacer vivible y narrable la experiencia límite del viaje en tren sin negar su profunda ambivalencia.

Palabras clave: infraestructura ferroviaria, violencia infraestructural, migración irregular, estética.

Abstract

This article examines the role of railway infrastructure in shaping the characterization of irregular migration experiences in Mexico. This experience is understood as a field of knowledge that interrogates the dynamics between diverse materialities —both human and non-human— as well as a medium through which structural violence is displaced, concealed, and transfigured within the records of individual and public memory. An ethnographic and archival methodology enables the reconstruction of key episodes in recent history, in which the train has played a central role in policies and actions related to irregular migration. The article discusses how journalistic reports of injuries or deaths reflect an aesthetics of mutilation that instrumentalizes horror as a deterrent strategy. In contrast, it proposes a counter-infrastructural aesthetics that renders the extreme experience of train travel livable and narratable, without denying its profound ambivalence.

Key words: railway infrastructure, infrastructural violence, irregular migration, aesthetics.

Recibido: 21/04/2025

Aceptado: 02/09/2025

Publicado: //2025



Introducción

La relación entre la infraestructura ferroviaria en México y la problemática en torno al desplazamiento humano irregular ha sido ampliamente constatada en los estudios migratorios (Casillas, 2008; Vongt, 2013; París-Pombo, 2016; Bucci, 2017; Parrini, 2018; Rivera, 2022; Tudela y Madera, 2022; Megchun y Guevara, 2023). De manera particular, México ha sido escenario de flujos de migración irregular provenientes tradicionalmente de países centroamericanos, a los cuales se han sumado personas de otros países del Caribe, de Sudamérica e, incluso, de otros continentes. Aunque es imposible identificar el momento en el que dichas trayectorias migratorias se entrelazaron con las vías ferroviarias, en la actualidad estas se reconocen como uno de los diversos métodos de tránsito empleados por el colectivo de personas que intentan acortar las largas distancias entre las fronteras sur y norte de México —un recorrido de aproximadamente 3 200 kilómetros—, en su mayoría con la intención de llegar a Estados Unidos.

A la par del aumento, la sofisticación o la extensión de las políticas represivas para dificultar la movilidad humana, los métodos, las rutas y las estrategias para franquear tales políticas se han diversificado y han adoptado formas inéditas, aunque ello ha implicado un coste alto en cuanto a los riesgos y las violencias experimentadas: desde el uso de embarcaciones, autobuses de líneas comerciales o vehículos privados; escondidos en tráileres; caminando en caravanas o en solitario; hasta el uso del tren de mercancías conocido en este contexto como «La Bestia». Walters (2014) señala el vínculo entre los medios de transporte asociados al desplazamiento humano y las políticas migratorias como un ámbito de estudio relevante. En este contexto, los medios de transporte son importantes por diversos factores: en primer lugar, por su papel en la mediación pública de la migración y las controversias fronterizas; en segundo lugar, por constituirse como espacios móviles de poder y disputa por derecho propio, y, finalmente, porque su materialidad permite explicar cómo los vehículos pueden, en ocasiones, convertirse en escenarios de acción política estratégica.

La red de transporte a la que se hará referencia está conformada por 27 732 kilómetros de vías ferroviarias extendidas a lo largo del país, y es operada tanto por empresas privadas bajo la figura de concesiones —63.6 %—, como por diversas entidades estatales a través de asignaciones¹ (Badillo, 2024). Viajar como

¹ De las 11 líneas ferroviarias, cuatro están destinadas exclusivamente al transporte de bienes, cuatro prestan servicios mixtos de transporte de carga y de pasajeros y tres brindan servicios solo de pasajeros. A pesar del impulso que los gobiernos recientes han dado al transporte de pasajeros

polizones en el tren puede significar la única alternativa factible de movilidad para las personas migrantes con pocos recursos sociales o económicos, a pesar de los evidentes riesgos que esto implica.

La carga simbólica de la representación del tren se condensa en su nombre: «La Bestia», el cual se usa como metáfora para dar cuenta de los múltiples tipos de violencia que experimentan las personas migrantes en sus desplazamientos. Se trata de una violencia que produce, en sus formas más descarnadas, la mutilación de cuerpos, el abandono institucional de sus supervivientes, la exposición mediática como estrategia disuasoria y la justificación de medidas más restrictivas de control migratorio, entre otras expresiones persistentes de daño.

Este artículo tiene como objetivo reflexionar sobre el papel de la infraestructura ferroviaria en la caracterización de las experiencias migratorias que se producen en condiciones de irregularidad en México. Se entiende la infraestructura como un ámbito de conocimiento que permite interrogar la dinámica relacional entre diferentes materialidades, humanas y no humanas, que participan en la definición de un campo social, y también como un medio por el cual la violencia estructural se desplaza, se oculta y se transfigura en los registros de la memoria individual y pública.

A partir de una estrategia de investigación etnográfica y de archivo, se reconstruye un acontecimiento en el que la infraestructura ferroviaria desempeñó un papel álgido en el discurso mediático y gubernamental en torno a la migración en México, al figurar como un actor relevante en la constitución de la escena política: la suspensión del movimiento de 60 trenes de carga ante la presencia de miles de personas migrantes que esperaban viajar en ellos para llegar a la frontera norte de México, ocurrido en septiembre de 2023, y el reforzamiento de las acciones de «rescate humanitario» y verificación migratoria implementadas por el gobierno mexicano. En un segundo momento, el análisis se desplaza a las notas periodísticas que reflejan las lesiones y muertes de personas migrantes como escenarios de horror y que, en su estética infraestructural, normalizan la violencia y se constituyen como parte de las estrategias disuasivas contra el cruce de fronteras. Finalmente, se propone una estética contrainfraestructural que permite hacer vivible y narrable la experiencia límite del viaje en el tren, reconociendo su profunda ambivalencia en la significación que las propias personas hacen de ella: promesa y fracaso, miedo y alegría, sueño y animalidad. Los materiales ana-

en términos de capacidad y equipo ferroviario, el transporte de carga es, con diferencia, su principal uso. En 2022, solo 146 coches estaban registrados para transporte de pasajeros, frente a 1 199 locomotoras y 30 019 carros destinados al transporte de carga.

lizados abarcan 756 notas periodísticas publicadas en medios locales, nacionales e internacionales desde 2019 hasta abril de 2025, además de diversos registros empíricos del trabajo de campo: entrevistas, diario de campo, documentos personales y oficiales.

Violencia infraestructural: notas para una definición contextual

Reflexionar sobre la infraestructura ferroviaria y su papel en la configuración de las experiencias de desplazamiento irregular exige una conceptualización que reconozca su contextura de acero y concreto, sus durmientes y neumáticos, su peso, tamaño y velocidades. Su materialidad bruta ejerce dominio para comprender los riesgos, daños o sufrimientos que puede infligir a las personas que hacen uso de ella, imponiéndose en términos de «mutilaciones».² La reinterpretación subversiva de sus objetivos técnicos por parte de las personas migrantes ha producido un campo complejo de discursos y prácticas en el que se disputa la legitimidad de las acciones de control y disuasión de la migración en oposición a una agencia ambivalente propia de situaciones límite.

En el cruce de, por una parte, las políticas y acciones gubernamentales y, por otra, los proyectos, las necesidades y los sueños de una colectividad, la infraestructura ferroviaria puede considerarse el sistema de apoyo para que tales fenómenos sean posibles, o imposibles, además de la base para la creación de un mundo social particular donde se diluyen las responsabilidades políticas y sociales de los eventos que ocasionan las lesiones o la muerte de personas migrantes. Es también un mundo donde la violencia se extiende a las representaciones públicas y mediáticas para, finalmente, destinarse al olvido; un mundo poblado de accidentes, peligros, metal y carne que el tren moviliza y hace circular.

Desde una perspectiva crítica poshumanista, las infraestructuras no son solamente soportes neutrales, sino también agentes activos en la producción de subjetividades, espacios y temporalidades. En el texto «La política y la poética de la infraestructura», Brian Larkin (2013) destaca tanto las cualidades materiales y técnicas de las infraestructuras, como sus dimensiones políticas, sociales y culturales. Para el autor, estas tienen una naturaleza dual, es decir, son objetos materiales y, simultáneamente, sistemas relacionales. Como objetos, son entidades concretas y perceptibles; como sistemas, son redes que establecen las

² La palabra hace referencia al tipo de daño físico que ocurre al ser arrollado por las ruedas del tren, el cual deriva frecuentemente en la pérdida de una o varias extremidades. Es usada tanto en los medios de comunicación como en el discurso gubernamental.

condiciones para el movimiento y la interacción de otros elementos. Esta dualidad ontológica implica que su existencia no puede reducirse a una función lineal causa-efecto, sino que opera en su recursividad. Así, las infraestructuras desafían categorías fijas, revelando su carácter heterogéneo y su papel como mediadoras activas en la configuración de lo social.

Para Larkin (2013), la dimensión poética de las infraestructuras se refiere a la capacidad de funcionar como sistemas de significados simbólicos que trascienden su utilidad técnica. Inspirado en la teoría lingüística de Roman Jakobson, este autor sostiene que las infraestructuras priorizan la materialidad del significante —su forma física, representación o presencia simbólica— sobre su función práctica. Esta autonomía semiótica permite que operen como vehículos de imaginarios colectivos, deseos y narrativas políticas. Así, se convierten en fetiches infraestructurales, cuyo valor radica en proyectar aspiraciones sociales o legitimar estructuras de autoridad, independientemente de su desempeño concreto. La poética, entonces, revela cómo estas redes materializan y reproducen ideologías, y cómo configuran identidades y conflictos a través de su existencia simbólica.

Por otro lado, la estética de las infraestructuras se enfoca en su materialidad concreta y en su rol en la construcción de experiencias sensoriales, ambientes cotidianos y jerarquías culturales. Larkin (2013) subraya que los materiales —desde el hierro hasta el asfalto— codifican valores históricos y proyectos civilizatorios. Estos elementos físicos estructuran percepciones del espacio, el tiempo y el cuerpo, a la vez que definen qué se ve, escucha o siente, y quién tiene acceso a dichas experiencias.

En el marco de los estudios que toman como contexto la frontera entre México y Estados Unidos, Stewart, Gokee y De León (2021) reconocen una constante en el abordaje, implícito o explícito, de la política y la poética de las infraestructuras —en particular «el muro»— como herramientas de globalización y militarización, así como objetos del discurso sobre la soberanía y la identidad.

Por otro lado, el concepto de violencia infraestructural es relevante (Rodgers y O'Neill, 2012) en este trabajo como categoría analítica que vincula lo estructural con lo material. A diferencia de la violencia estructural —abstracta y sistémica—, la infraestructural es concreta; es tanto un síntoma, como un instrumento de la violencia estructural. La violencia infraestructural trasciende la mera negligencia técnica: es un proceso activo que cristaliza relaciones de poder en diseños urbanos, sistemas de transporte o políticas de acceso a recursos o derechos. Estas es-

estructuras no solo reflejan desigualdades preexistentes, sino que las reproducen al normalizar exclusiones.

En su relación con una temporalidad política, las infraestructuras habrán de considerarse como archivos materiales de violencia (Navaro et al., 2021: 10), como testigos mudos, pero elocuentes, de cómo el poder se ejerce a través de la organización del espacio. Las infraestructuras exigen, en este sentido, el desmontaje de las lógicas que las originaron, en tanto remanentes activos de historias de exclusión y opresión. Los trabajos reunidos en el libro *Reverberations: Violence Across Time and Space* (Navaro et al., 2021) plantean el estudio de la violencia a partir de un pesimismo metodológico desde el cual pueden rastrear-se sus restos y evocaciones, y la conciben no solo como un evento contingente con un inicio y un final, sino como un continuo que transcurre subrepticamente, aparece, desaparece y reaparece, de manera cíclica o esporádica, en diferentes formas y dimensiones. Desde este enfoque, la violencia se transmuta en infraestructuras mediante procesos históricos y políticos que convierten relaciones de poder en formas materiales duraderas.

La noción de violencia infraestructural, como marco analítico, conlleva implicaciones significativas en el terreno metodológico. Como Rodgers y O'Neill señalan:

[La] infraestructura emerge como un espacio etnográfico ideal para teorizar cómo ordenamientos sociales amplios y abstractos como el Estado, la ciudadanía, la criminalidad, la etnicidad y la clase se manifiestan concretamente en la práctica cotidiana, revelando cómo dichas relaciones de poder y jerarquía se traducen en formas palpables de daño físico y emocional (Rodgers y O'Neill, 2012: 402).

Así, esta noción permite reflexionar sobre el tipo particular de sufrimiento social vinculado a su existencia o ausencia, al mismo tiempo que hace posible cuestionar las responsabilidades colectivas que se encuentran tras su gestión y, finalmente, imaginar futuros alternativos.

Un archivo etnográfico como estrategia metodológica

Los materiales que aquí se analizan forman parte de los resultados de una investigación más amplia que inició en el año 2016 en el marco de mis estudios de doctorado en sociología, cuando indagué sobre las experiencias migratorias de

personas que habían sufrido lesiones en el contexto del uso del tren como medio de transporte irregular.³

A partir de 2023, el objetivo ha sido identificar y analizar la producción y los usos de diversos materiales que forman parte de las representaciones de la «mutilación» de personas migrantes para la construcción de un archivo etnográfico que permita reconocer el daño y las pérdidas, tanto individuales como sociales, que conlleva la migración irregular en el contexto sociopolítico contemporáneo.

Entre los materiales reunidos se encuentran las notas periodísticas publicadas en medios locales, nacionales e internacionales sobre eventos de personas, presumiblemente migrantes, que resultaron lesionadas o murieron al emplear el tren como medio de transporte. La sistematización inició a principios de 2019 con la creación de una alerta de noticias en Google con tres palabras clave: migrantes, accidente y tren. De los reportes diarios generados por esta herramienta, se obtuvieron 1 662 alertas. El análisis de las noticias se efectuó partiendo de las publicaciones más recientes (abril de 2025) a las más antiguas. El análisis cualitativo y cuantitativo que se presenta en estas páginas corresponde a 737 artículos periodísticos en torno a la problemática que atañe a la investigación publicados del 1 de enero de 2019 a marzo de 2025. Se suman reportes e informes de organizaciones no gubernamentales y civiles dedicadas a acciones de protección al colectivo migrante, así como estadísticas oficiales, declaraciones y documentos legales emitidos por autoridades estatales.

Por otro lado, se integran materiales empíricos derivados de incursiones a campo en lugares donde dichos eventos se manifestaron de forma frecuente: entrevistas y conversaciones informales con personas migrantes que hicieron uso del tren o que sobrevivieron a lesiones, y con otros actores clave, así como actividades de observación participante, registros en el diario de campo y otros soportes audiovisuales.

Apariciones y desapariciones de «La Bestia»

La relación entre la infraestructura ferroviaria y la migración tiene una historia de larga data que pudo iniciar a partir de la construcción del tren en la época del porfiriato a principios del siglo XX. Este funcionó como eje comercial transnacio-

³ Desde una metodología etnográfica multisituada y con perspectiva cualitativa, se profundizó en 12 casos; además, se realizaron entrevistas a personas responsables de albergues, paramédicos y otros actores clave, así como ejercicios de observación participante en espacios destinados a la ayuda/asistencia a este colectivo.

nal, conectando México con Estados Unidos para el transporte de mercancías y personas.

Ilustración 1. Red Ferroviaria Nacional, 2023



Fuente: Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario (2024: 10).

La historia reciente se encuentra marcada por la privatización de la línea ferroviaria en el marco de las políticas neoliberales implementadas por el gobierno de Ernesto Zedillo en 1995. Las concesionarias, principalmente estadounidenses, eliminaron el transporte de pasajeros por falta de rentabilidad y priorizaron la carga. Esto derivó en que el tren comenzara a ser utilizado por polizones, tanto de México como de otros países.

En esta historia, uno de los primeros puntos álgidos tuvo lugar en el año 2005, tras la devastación ocasionada por el huracán Stan. Entonces, debido a que parte de la vía férrea⁴ y de los caminos en la vertiente del Pacífico se destruyeron, las rutas de entrada a México empezaron a diversificarse (París-Pombo, 2016).

⁴ La línea «K», operada por la Compañía de Ferrocarriles Chiapas-Mayab, fue la más afectada. La empresa renunció a su concesión de 30 años, alegando incertidumbre gubernamental en la reconstrucción de infraestructura e inviabilidad financiera para costear las reparaciones.

Antes del huracán, las personas que hacían uso del tren para adentrarse en territorio mexicano conseguían hacerlo en las estaciones más cercanas a la frontera con Guatemala. Sin embargo, tras el desastre natural nueve estaciones quedaron inhabilitadas, y Arriaga, en el estado de Oaxaca, pasó a ser el punto más cercano para el abordaje del tren. Esto implicó la necesidad de emplear otras estrategias o recursos para sortear los 283 kilómetros entre la frontera y Arriaga a fin de eludir tanto los puestos de revisión y control migratorio, como la violencia de las bandas criminales locales, e implicó abusos de empresas y personas que aceptaban transportarlos a costos exagerados. Ese momento coincidió con una etapa en la que el número de detenciones de personas centroamericanas en tránsito irregular creció exponencialmente (Pederzini et al., 2015; Rodríguez, 2016), la cual inició en 2000 y concluyó, con un punto máximo, en el año 2005.⁵

El huracán Stan no solo dejó ruinas materiales, sino que desencadenó una serie de transformaciones socioespaciales que reconfiguraron las dinámicas migratorias en el sur de México. La ruina infraestructural, como señalan Howe et al., (2015), opera como un punto de inflexión según el cual lo degenerativo —en este caso el colapso físico—, coexiste con lo generativo —nuevas formas de movilidad y adaptación—. El éxodo masivo de personas cobró hipervisibilidad porque los migrantes comenzaron a utilizar espacios en los que antes pasaban desapercibidos, no pasaban o pasaban de largo, es decir, espacios que transitaban a la velocidad del tren. Asimismo, evidenció la negligencia del Estado mexicano ante la necesidad de inversión en la reconstrucción férrea.

Otro antecedente importante de la relación entre la infraestructura ferroviaria y la migración tuvo lugar en 2015, tras la implementación del Programa Frontera Sur en 2014, impulsado como resultado del aumento de menores no acompañados y de familias que intentaban ingresar a Estados Unidos, lo que provocó que aquel país llevara a cabo una campaña de disuasión en los países centroamericanos y presionara a México para que asumiera mayores medidas de control y detención en su territorio.

En esa etapa se hizo manifiesta la estrategia de verticalización de la frontera (Torre-Cantalapiedra y Yee-Quintero, 2018), que consistió en la diseminación de controles migratorios a lo largo y ancho del país. En el año 2014, se registraron

⁵ Dicho aumento se explica por la acumulación de eventos negativos que afectaron a los países del llamado Triángulo Norte de Centroamérica —El Salvador, Honduras y Guatemala— a finales del siglo XX y a inicios del XXI, entre los cuales figuran los conflictos armados y la implementación de políticas neoliberales en dichos países (Lesser y Batalova, 2017). Además, se registraron otros dos desastres naturales: el huracán Mitch en 1998 y el terremoto de 2001 en El Salvador.

eventos de detenciones en todos los estados de México; incluso, el 48 % de ellas se registraron en estados no fronterizos (Díaz, 2016). En este contexto, las infraestructuras de movilidad, como las carreteras y vías ferroviarias, se convirtieron en puntos nodales.⁶

En su retórica política, el comisionado del Instituto Nacional de Migración (INM), Ardelio Vargas, hablaba de intervenciones para «rescate de migrantes», pero nunca de detenciones o aseguramientos. La idea de que los niños y las niñas eran más vulnerables se extendió a las personas migrantes que usaban el tren como medio de transporte. En palabras del mismo comisionado: «supondríamos son los migrantes más vulnerables, que no tienen recursos, por eso utilizaban esta vía para hacerlo» (Secretaría de Gobernación, 5 de abril de 2015) y, siguiendo esa lógica, debían ser «rescatados». Torre-Cantalapiedra (2020) analiza con claridad las estrategias discursivas que se utilizaron durante la administración del presidente Enrique Peña Nieto encaminadas al encubrimiento, la manipulación y la persuasión de la opinión pública respecto de las acciones de control y gestión de la migración irregular.

En 2016, el gobierno federal rescindió la concesión a Ferrocarriles Chiapas-Mayab bajo argumentos de interés público —rehabilitar infraestructura dañada desde 2005— y seguridad nacional (DOF, 23 de agosto de 2016). La Secretaría de Comunicaciones y Transportes vinculó la criminalidad en la zona con grupos delictivos y el flujo migratorio de la frontera sureste.⁷ Así, el Estado construyó una narrativa de soberanía y control territorial basada en la infraestructura ferroviaria.

En el periodo de aproximadamente 10 años transcurrido entre el huracán Stan (2005) y el Programa Frontera Sur (2014), no dejaron de acontecer muertes y lesiones de personas migrantes; más aún, continuaron posteriormente a lo largo de los años. La imposibilidad de conocer la magnitud de este fenómeno se encuentra evidentemente relacionada con la condición de irregularidad de las personas migrantes, además de con la falta de un registro detallado de las trayectorias

⁶ El entonces comisionado del Instituto Nacional de Migración (INM), Ardelio Vargas, en conferencia de prensa, señaló un total de 758 operativos de control y verificación en el país, por parte de autoridades migratorias de 2014 a 2015 (Secretaría de Gobernación, 5 de abril de 2015). En ese marco se realizaron 153 operativos de detención en trenes y 140 operativos móviles carreteros (Díaz, 2016).

⁷ Entre las conductas delictivas mencionadas se encuentra la inhabilitación de la vía para permitir el ascenso o descenso de migrantes. Dichas condiciones fueron reconocidas como propias y características de las vías cortas Chiapas y Mayab, estableciendo una diferencia con el resto de las concesiones ferroviarias del país.

migratorias más allá del momento en que las personas son detenidas o devueltas a sus países de origen.

A continuación, se expondrá el análisis de un momento acotado en la historia reciente que inició con el aumento exponencial de personas migrantes irregulares provenientes de países del sur y Centroamérica en «La Bestia», registrado a mediados de 2023, y que concluyó en diciembre de 2024, con las medidas de gestión y control implementadas por el gobierno mexicano para evitar su desplazamiento.

El trabajo etnográfico y de archivo permitió articular algunas partes de esta historia, sin pretensiones absolutas. Mientras nos aproximamos más al momento presente, el desarrollo de los acontecimientos parece ocurrir con mayor vertiginosidad, y las interpretaciones se debilitan en un panorama en el que las consecuencias definitivas de las acciones desplegadas aún no se resuelven. En este sentido, reflexionar desde la perspectiva de un archivo etnográfico significa aproximarnos a un pasado que aún transcurre, que late con fuerza en los documentos y en los testimonios donde la experiencia se sigue inscribiendo. Al mismo tiempo, el archivo etnográfico demanda la necesidad de preservar esas huellas ante su posible desaparición, no para fijarlas en un sentido último o definitivo, sino para que continúen interviniendo en nuestro presente y sean consideradas en la imaginación de cualquier futuro posible.

Poética del «rescate» o el eterno retorno de una crisis humanitaria

El 19 de septiembre de 2023, la empresa Ferromex, principal concesionaria de los trenes de carga en México, publicó un comunicado en el que anunciaba la «obligada» suspensión del movimiento de 60 trenes debido a la concentración de miles de personas migrantes en diferentes puntos de las vías ferroviarias que atravesaban estados del Bajío y norte del país, quienes esperaban viajar en ellos con el fin de llegar a la frontera con Estados Unidos. El objetivo de esta medida, de acuerdo con el breve texto, consistía en proteger la «integridad física» de las personas del severo riesgo que representaba el uso del tren en contra de sus fines originales, es decir, el traslado de mercancías, no de personas. Como prueba, se mencionaban en el comunicado media docena de lesiones o fallecimientos acaecidos en días anteriores (Grupo México Prensa, 19 de septiembre de 2023).

Ante la insólita decisión de la empresa, la cual nunca antes había detenido sus operaciones comerciales con motivo expreso de evitar los peligros que implica-

ba el viaje para el colectivo de personas migrantes o, por lo menos, no lo había anunciado públicamente, las notas en los medios de comunicación adelantaban hipótesis sobre un cambio en el empleo que por décadas se le había dado al tren (véase, por ejemplo, Redondo, 2 de octubre de 2023).

El presidente, Andrés Manuel López Obrador, minimizó las afectaciones económicas, argumentando que estas fueron mínimas ya que los trenes se pusieron en marcha inmediatamente después de que las personas bajaran de ellos; además, cuando fue cuestionado sobre el tema, no dejó de expresar su extrañamiento ante el boletín que compartió la empresa: «Nos preocupan las personas, no los trenes. Son tiempos nuevos, ahora se dicen cosas que antes se callaban. Está muy bien y hay que proteger a los migrantes, pero me llamó mucho la atención todo el despliegue, y el boletín del Sr. Larrea» (*Milenio*, 20 de septiembre de 2023).

Unos días más tarde, el INM, en reunión con autoridades de diferentes órdenes de gobierno, la agencia estadounidense Aduanas y Protección Fronteriza (CBP) y la empresa Ferromex en Ciudad Juárez, Chihuahua, acordaron un «reforzamiento» de las «acciones de rescate humanitario y verificaciones migratorias en el sistema ferroviario» que implicó, entre otras medidas: ubicar puntos estratégicos para «rescatar» migrantes, instalar puntos de control y verificación en toda la ruta de Ferromex y contar con los medios suficientes para que los migrantes «rescatados» fueran retornados de manera inmediata.⁸

Solo tres meses después, otro medio de comunicación internacional publicó un gran reportaje titulado «El regreso de La Bestia. El sueño mutilado de los migrantes» (Morán, 9 de diciembre de 2023), donde la autora intentó condensar el «infernado» periplo que atravesaban las personas de países cada vez «más al sur» en su intento de huir de la pobreza, la violencia y la conflictividad social que se intensificaron tras la pandemia. ¿Qué logros tuvieron dichas acciones en su objetivo de proteger a las personas migrantes?, ¿qué se puede comprender de la información revelada o callada en el escenario convulso de la migración en México?

En efecto, durante el mes de septiembre de 2023 y hasta el día de la publicación del comunicado de Ferromex, los medios de comunicación dieron cuenta de la muerte de dos personas y cuatro lesionadas en eventos relacionados con el uso del tren. Todas ellas eran de sexo masculino; cuatro provenientes de Venezuela y dos de origen desconocido. El mes finalizó con 15 casos. La mayoría

⁸ INM, 2024, solicitud de información con folio 330020323001962.

de los eventos —siete— ocurrieron en el estado de Coahuila, próximo a la frontera con Estados Unidos, en concreto al punto de cruce de Piedras Negras.

El aumento de personas migrantes que utilizaban el tren debe entenderse en el contexto general de la migración irregular en el territorio mexicano durante esa época. En mayo de 2020, en el marco de las restricciones a la movilidad internacional impuestas con motivo de la pandemia por COVID-19, se registró el punto mínimo histórico de personas en situación migratoria irregular en México, con solo 2 184 eventos. Tras el avance y fin de la pandemia, así como de las políticas más severas de restricción a la movilidad —como el artículo 42⁹ impuesto por Estados Unidos—, las cifras mostraron un incremento constante. Fue a partir de junio de 2023 cuando se registró una tendencia de aumento exponencial, con las cifras más altas reportadas en los registros estadísticos gubernamentales, las cuales se mantuvieron hasta mayo de 2024. Solo en ese mes se registraron 125 499 eventos.¹⁰

Un dato relevante es el país de procedencia de las personas en situación migratoria irregular. Entre 2021 y 2023 se observó un cambio significativo, ya que las personas migrantes en esta situación, que tradicionalmente procedían de los países centroamericanos, pasaron de representar el 97 % a solo el 31 %. Por otra parte, el número de personas migrantes de Sudamérica registró un incremento de 45 puntos porcentuales, al pasar del 1 % al 46 % en el mismo periodo (OIM, 2023).

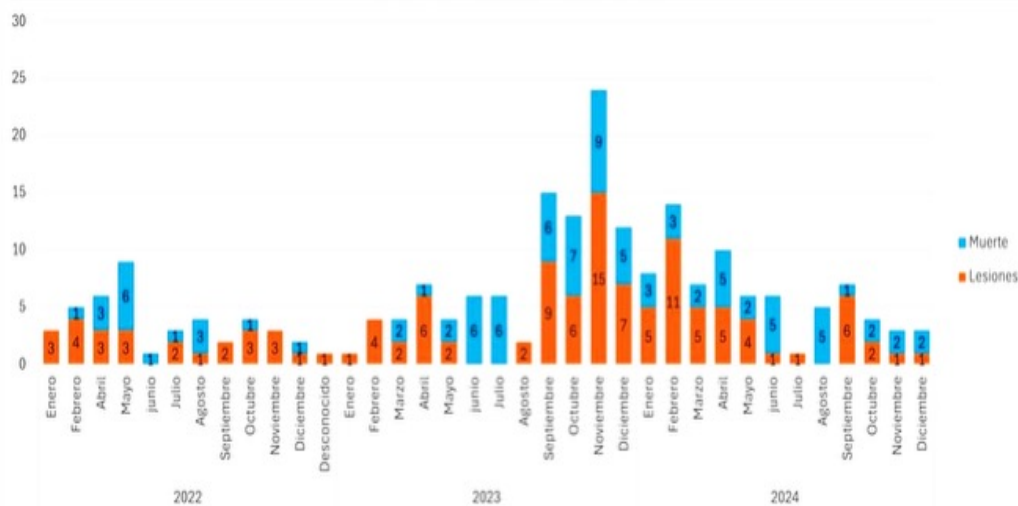
Según la base de datos de notas periodísticas creada en el marco de esta investigación, en 2022 se registraron 17 personas muertas y 26 lesionadas en el contexto del uso del tren como medio de transporte, lo que ofrece un total de 43 casos. En cuanto al país de origen: en 12 casos no se obtuvieron datos; de Honduras, seis personas perdieron la vida y 12 fueron lesionadas; de Venezuela, dos personas perdieron la vida y cinco fueron lesionadas. En el año siguiente, 2023, se registró un total de 98 casos: 44 personas fallecieron y 54 resultaron lesionadas. En cuanto al país de origen, durante ese mismo año: en 38 casos no se obtuvieron datos; de Honduras, siete personas perdieron la vida y ocho fueron lesionadas; de Venezuela, la cifra se duplicó con respecto al año anterior: cinco

⁹ De acuerdo con Del Monte Madrigal, durante la pandemia el Título 42 representó: «...una empolvada disposición sanitaria que, en la práctica, operó como un mecanismo más para reforzar el restrictivo régimen migratorio y para endurecer el aparato fronterizo entre México y Estados Unidos» (Del Monte Madrigal, 2023: 2).

¹⁰ Tablero Interactivo de la Unidad de Política Migratoria, base de datos interactiva disponible en: http://www.politicamigratoria.gob.mx/es/PoliticaMigratoria/tablero_estadistica (consulta: 01/04/2025).

personas muertas y 21 lesionadas. En 2024 se registraron 74 casos: 32 de personas fallecidas y 42 lesionadas. En 24 casos se desconoce el país de origen; de Venezuela se registraron nueve muertes y 21 personas lesionadas; de Honduras seis muertes y 12 personas lesionadas (véase Ilustración 2).

Ilustración 2. Eventos de muertes o lesiones de personas migrantes en el contexto del uso del tren como medio de transporte irregular en México



Fuente: elaboración propia a partir del archivo de notas periodísticas.

Si se comparan las cifras mencionadas con las estadísticas sobre revisiones migratorias proporcionadas por el INM (véase Ilustración 3), es posible observar una correspondencia consistente entre ambas; una curva de aumento a partir de septiembre de 2023, que se mantiene hasta junio de 2024. Si el objetivo de las revisiones migratorias fue evitar —como señalaron la empresa ferroviaria y el INM— daños a la integridad física de las personas, este no se cumplió. Sin embargo, el objetivo de detener a las personas que no acreditaron su estancia legal en el país sí se cumplió a partir de los puntos de revisión migratoria en las vías férreas. Durante 2023 se observó un incremento del 30 % en las revisiones, que se concentraron a partir del mes de septiembre, y del 99 % en la cantidad de personas puestas a disposición ante el Instituto Nacional de Migración con respecto del año anterior.

De acuerdo con el reglamento de la Ley de Migración, la revisión migratoria se define como: «acto por medio del cual la autoridad migratoria, además de los lugares destinados al tránsito internacional de personas, comprueba la situación

migratoria de las personas extranjeras en el territorio nacional» (DOF, 28 de septiembre de 2012: 3).¹¹

Ilustración 3. Reporte de revisiones migratorias en las vías férreas con número de personas extranjeras puestas a disposición ante el INM. De 2016 al 24 de mayo de 2024



Fuente: INM, 2024, solicitud de información con folio 330020324000882.

Es de considerar el papel que desempeña actualmente la Guardia Nacional en estas labores. En la investigación *La militarización del Instituto Nacional de Migración y sus implicaciones en las violaciones a derechos humanos de las personas migrantes* (García Alanís, 2024), la autora señala que el control migratorio se extrapoló a raíz de la creación de la Ley de la Guardia Nacional, en mayo de 2019, bajo la cual se otorgaron facultades a personal con entrenamiento militar para acompañar a los agentes del INM en el control migratorio, lo que ha ocasionado que asumieran atribuciones que no les correspondían en origen, como las detenciones migratorias.

El término específico de «rescate humanitario» no se encuentra en la Ley de Migración ni en sus manuales de operación; sin embargo, es el término más utilizado tanto por los agentes gubernamentales como por los medios de comunicación para dar cuenta de los operativos de revisión y detención de personas migrantes que hacen uso del tren —aunque también otros medios de transpor-

¹¹ Siguiendo el Protocolo de Operaciones de Revisiones Migratorias, el personal del INM, en coordinación con los operadores ferroviarios, debe garantizar que el tren esté completamente detenido y sin realizar maniobras. Los agentes migratorios están obligados a pedir a todas las personas que bajen del convoy por seguridad y a solicitarles documentación que compruebe su estancia legal en el país. Quienes no cuenten con los documentos requeridos serán trasladados a las oficinas del INM para regularizar su situación migratoria (INM, 2024, solicitud de información 330020324000882).

te— en condiciones que pudieran poner en riesgo su integridad. En la investigación antes citada, además de evidenciar la ambigüedad del término, dado que no está contemplado en la legislación vigente en materia migratoria, se destaca la violencia manifiesta en dichas acciones:

...la forma de emplear el término, por lo regular se centra en operativos en los que el fin específico es la detención migratoria y la deportación, en los cuales es común que el Ejército o la Guardia Nacional den acompañamiento, además de que existe un uso de la fuerza y diversas formas de violencia explícitas en las detenciones (García Alanís, 2024: 23).

Durante este periodo (septiembre-diciembre de 2023) la conflictividad derivada de las políticas y las acciones de gestión migratoria desplegadas ante los grandes contingentes de personas que intentaban desplazarse hacia el norte del país reveló su carácter deshumanizante.

Después del paro y la reanudación de actividades de los trenes anunciados por la empresa Ferromex, los medios de comunicación continuaron reportando la detención esporádica de trenes en lugares desolados de la ruta migratoria, particularmente en los estados de Chihuahua y Coahuila, lo que exponía a las personas migrantes a condiciones climáticas extremas y a dificultades para acceder a la ayuda de otros actores. En esas condiciones, las personas debían continuar a pie, lo que mermaba aún más su condición física y psicológica.¹² Asimismo, esa estrategia se vinculaba a otra política controversial, la prohibición de que las personas migrantes compraran boletos de autobús, lo que las orillaba a emplear métodos más riesgosos para desplazarse, como el tren.¹³

Desde la implementación del Programa Frontera Sur en 2014, la infraestructura ferroviaria es un elemento fundamental en la «verticalización» de la frontera —la dispersión de controles migratorios por todo México— y contribuye a normalizar las acciones de represión de la movilidad humana que utilizan un discurso humanitario como justificación. Lo anterior coincide con el argumento planteado en otras investigaciones, donde se identifica el surgimiento de un discurso transnacional de seguridad fronteriza compasiva que fusiona lógicas humanitarias y militarizadas, con efectos éticos y políticos ambivalentes (Fassin, 2007; Walters, 2011; Little y Vaughan-Williams, 2016).

¹² Véase: Farías (23 de octubre de 2023); Mayorga y Armendáriz (2023); Rincón (13 de mayo de 2024).

¹³ Véase: Martínez (28 de noviembre de 2023); CNDH (2023).

Los medios de comunicación se vuelven espacios idóneos para la difusión de tales mensajes al hacer una reproducción exacta de los comunicados oficiales,¹⁴ aunque también denuncian los efectos perniciosos de la aplicación de dichas políticas en el terreno mismo donde acontecen las experiencias de desplazamiento.

Los operativos en trenes y carreteras convierten a las personas migrantes en objeto de rescate y no en sujetos de derechos, lo que genera una estética de la vulnerabilidad que, siguiendo a Larkin (2013), «direcciona afectos» —miedo, compasión— para naturalizar el control.

A continuación, se abordará cómo estas características discursivas se reproducen en las notas periodísticas que dan cuenta, específicamente, de las lesiones o la muerte de personas migrantes que hacen uso del tren como medio de transporte.

Estética de la mutilación de personas migrantes

Entre los años 2019 y 2025 se identificaron 304 eventos de muerte o lesiones de personas migrantes, los cuales fueron dados a conocer en 756 notas periodísticas. La estrategia metodológica ayuda a trazar un mapa de la convergencia entre el espacio infraestructural y las representaciones mediáticas, y posibilita el análisis material-simbólico del fenómeno de investigación (véase Ilustración 4), que busca alejarse de un «sombrio cálculo de la pérdida», el cual, según Walters (2011), se observa recurrentemente en los proyectos dedicados a documentar la muerte de cada persona migrante y sus circunstancias.

Walters (2011) observa en el recuento de «los anónimos y de los daños colaterales del juego de la seguridad» aspectos de una biopolítica minimalista,¹⁵ según la cual las tasas de mortalidad se utilizan como argumento crítico frente a los discursos que reflejan la eficacia de las estrategias de control fronterizo desplegadas por los estados.¹⁶ A diferencia de otras prácticas de mapeo de riesgos y muerte de personas migrantes, en este trabajo se establece una reflexión sobre la forma que adquiere este saber y sus usos en las vastas cadenas de comunica-

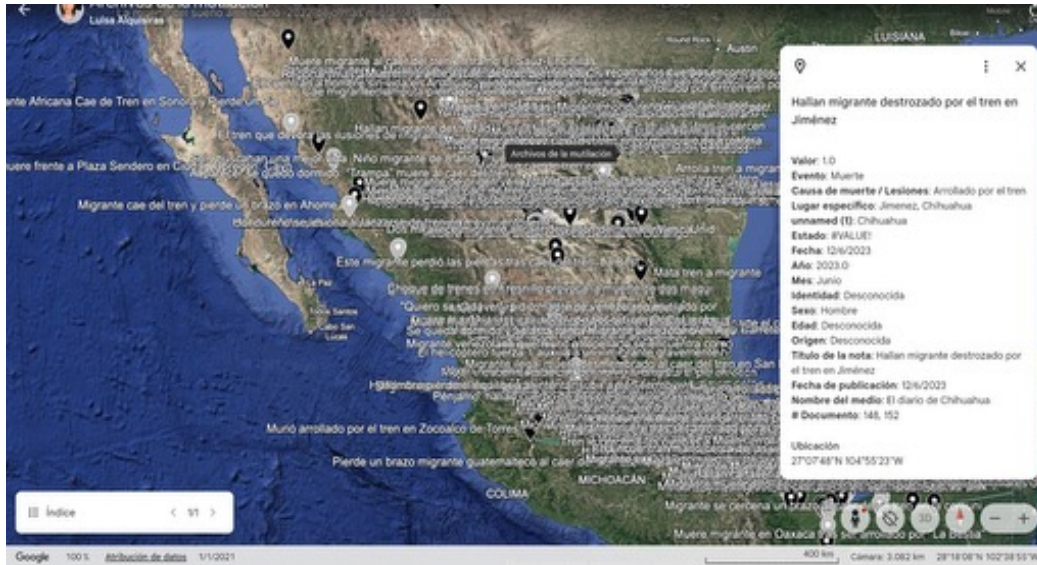
¹⁴ Como ejemplo: Redacción Radio HRN (2024).

¹⁵ «Biopolítica minimalista» es un concepto acuñado por Peter Redfield (citado en Walters, 2011) para describir una forma atenuada de gestión de la vida que caracteriza a la acción humanitaria contemporánea. Se refiere a intervenciones centradas en garantizar la mera supervivencia física de poblaciones vulnerables —migrantes, refugiados, etc.—, sin abordar las causas estructurales de su sufrimiento ni transformar las condiciones políticas que los sitúan en riesgo

¹⁶ Ejemplo cercano a nuestro contexto es el Missing Migrants Project de la OIM, que registra desde 2014 a las personas que fallecen en el proceso migratorio hacia un destino internacional. Disponible en: <https://missingmigrants.iom.int/>

ción que delinear las subjetividades de las personas migrantes y la forma en que sus experiencias son entendidas y narradas.

Ilustración 4. Cartografía de las mutilaciones



Fuente: elaboración propia con datos del archivo de notas periodísticas sobre la muerte o lesión de personas migrantes en el periodo 2019-2025.

La falta de información oficial sobre los eventos que ocasionan la muerte o lesiones de personas migrantes es suplida por las notas periodísticas que circulan en los medios de comunicación locales, nacionales o internacionales. El archivo creado con dichos textos e imágenes permite explorar los múltiples registros a través de los cuales la violencia transmuta y deja huella. En el análisis nos acercaremos a ciertas operaciones semánticas que participan en la normalización de dichos acontecimientos y en la difuminación de responsabilidades sobre ellos.

Considerando solo los titulares de las notas, es evidente el énfasis en la materialidad corporal del daño infligido por la infraestructura. El tren, como objeto técnico, se convierte en artefacto estético que genera una narrativa de dolor y deshumanización. La descripción detallada de las lesiones no solo informa, sino que construye una comprensión visceral sobre los riesgos que corren las personas migrantes.

El tren es representado como una entidad que actúa sobre los cuerpos de manera directa y brutal. «La Bestia», como monstruo autónomo, se desvincula del sistema más amplio de control migratorio, de la precarización de los espacios de tránsito y de las condiciones estructurales que fuerzan a las personas a realizar

de las personas como objetos pasivos a merced de fuerzas externas que definen sus destinos, en este caso, la fuerza de gravedad que atrae a los cuerpos y los expone al daño frente a la potencia de la infraestructura metálica.

Como Ferguson (2012) señala, la infraestructura permite que el sufrimiento se atribuya a «conexiones sociales efímeras y sin rostro». En el contenido de los artículos revisados, rara vez se mencionan otros actores responsables —gobiernos, empresas ferroviarias, políticas migratorias—, y la violencia se reduce a accidentes fortuitos o a riesgos asumidos por los migrantes, lo que constituye una geografía difusa de la responsabilidad.

En su contenido, los textos periodísticos hacen explícita una moraleja disuasoria. Tomemos como ejemplo el último párrafo de una de las notas periodísticas: «Esta muerte sirve como recordatorio de los riesgos extremos que enfrentan los migrantes en su búsqueda de una vida mejor que además de exponer su vida en el trayecto del tren se enfrentan a robos y demás situaciones» (*La Silla Rota*, 5 de junio de 2023). O también: «Este incidente arroja luz sobre los peligros que enfrentan los migrantes que viajan en “La Bestia” en su búsqueda desesperada del sueño americano» (*VoxPopuli Noticias*, 13 de octubre de 2023).

En su conjunto, la descripción reiterada y cruenta de las lesiones físicas configura escenarios de horror que alimentan el espectáculo de la frontera, lo que en términos de Mezzadra y Neilson significa: «el espectáculo ritualizado de violencia y expulsión que caracteriza las intervenciones en muchas fronteras» (2013: 12). La representación de las mutilaciones, en tanto *performance* ritualista, reifica la potencia destructora del tren y su eficacia como barrera en la consecución de los objetivos perseguidos por las personas.

En el conjunto de notas periodísticas, los descarrilamientos y choques ocupan un lugar particular al condensar el carácter azaroso de las lesiones o muertes de personas, así como su despolitización.

La infraestructura se visibiliza a través de sus fallas y se realzan sus dimensiones técnicas, ajenas completamente a las vidas desafortunadas que se encuentran presentes en los momentos del colapso. Estos accidentes revelan que tampoco existen garantías en el cumplimiento del objetivo de transporte que persigue el tren. Asimismo, lo solo se exhiben en tanto hechos consumados, sino como posibilidades latentes que podrían ocurrir en cualquier momento y lugar. Las imágenes de los vagones derrumbados y del acero deformado y roto ofrecen un símil de los cuerpos mutilados; sin embargo, la vulnerabilidad al daño o a la ave-

ría de la infraestructura agrava la vulnerabilidad de las personas migrantes, cuya fragilidad corpórea se imagina aún mayor.

Ilustración 6. «Falla en frenos ocasionó descarrilamiento del tren»



Fuente: foto de Miguel Cruz, en Gallardo (21 de noviembre de 2023).

Migrantes «trampa»: artimañas de la agencia migrante

El término «trampa» aplicado a las personas migrantes que viajan en trenes de carga en México adquiere un significado profundo en la representación de la agencia migrante: «En completo estado de carbonización terminó un migrante que viajaba de trampa en lo alto de un vagón del tren...» (Villa, 25 de noviembre de 2023); «Un migrante que viajaba como trampa en el tren de Ferromex, sufrió una caída cuando este atravesaba el municipio de Frontera» (Alemán, 15 de agosto de 2023); «La familia viajaba ‘de trampa’ en el tren, y el accidente conmovió a la sociedad sinaloense...» (Raeb, 19 de enero de 2024).

Esta palabra, en específico, aparece en notas de medios de comunicación locales de estados del norte de México, lo cual hace pensar en un regionalismo, es decir, una expresión o construcción sintáctica propia de un lugar geográfico determinado. Más allá de su especificidad, su aparición en el archivo permite extender la pregunta sobre la manera en que se representan el acto subversivo

de «montar La Bestia» y la profunda ambivalencia de una agencia migrante desplegada en experiencias límite.

En su acepción básica, la palabra «trampa» refiere a la construcción de un medio para conseguir algo, pero a través del engaño o el artificio. En el contexto del fenómeno de la movilidad humana en México podríamos decir que habría medios regulados por el Estado, en oposición a otros irregulares.¹⁷ En el campo particular que atañe a esta investigación se debe añadir que, en la construcción de ese «medio», la infraestructura ferroviaria participa activamente, pero en un doble papel: como obstáculo y como facilitador.

La materialidad del tren de mercancías, en tanto artefacto diseñado para transportar objetos, y no personas, niega la habitabilidad con sus superficies resbaladizas y sus movimientos inestables. Visto así, el término «trampa» fortalece una explicación sociotécnica de acontecimientos que deshumaniza y reduce a las personas a meros elementos disfuncionales dentro de un sistema infraestructural diseñado con otros propósitos.

Sin embargo, la palabra también expresa el reconocimiento de una cualidad habilidosa en estas acciones, incluso, cierta incredulidad ante la adaptabilidad del cuerpo y la psique a entornos agrestes. Nos situamos aquí en la caracterización de la relación encarnada con el vehículo que exige, de acuerdo con Walters, «habilidad, sensación, sintonía, juicio, resistencia, fe...» (Warters, 2014). En contextos donde los sujetos son expuestos a escenarios de vida o muerte, reutilizar o desarrollar técnicas inexploradas para la movilidad pone en juego tanto el orden nacional, como el orden natural de las cosas. Pero esta agencia no es triunfalista. La artimaña¹⁸ migrante ocurre en el filo de la precariedad, y sus desenlaces, tal como se describe en las notas periodísticas, pueden devenir en consecuencias funestas.

Viajar como «trampa» es un acto dialéctico con la capacidad de exponer la violencia material de la infraestructura y de evidenciar su artificiosa naturalidad. Retomando el paro de trenes anunciado por la empresa Ferromex con el argumento de «salvaguardar la integridad física» de las personas migrantes, se

¹⁷ La condición de irregularidad, según la ley migratoria, se define como la condición de aquellas personas extranjeras que no cuenten con documentos que acrediten su situación migratoria en el país (Cámara de Diputados, del H. Congreso de la Unión, Artículo 94, Ley de Migración, 2024).

¹⁸ Se retoma este término en el marco de pensamiento de Vilém Flusser. La artimaña es una práctica de subversión creativa que desvía la función original de un artefacto técnico o de un artificio — una estructura simbólica o política que determina el uso legítimo de un artefacto—. Se trata de un acto político encarnado que expone la tensión entre la rigidez material o simbólica de los sistemas y la capacidad humana de reinventar su uso (Flusser y Guarín, 2023).

habilita otra cuestión: la negligencia ante todas las muertes y lesiones ocurridas durante décadas, así como su franca contradicción con otras medidas que privilegian las condiciones de seguridad de las mercancías, no de las personas, como la disposición de postes de concreto en torno a las vías, el incremento de la velocidad de los trenes o la contratación de elementos de seguridad privados con entrenamiento militar y equipos de inteligencia (Tourliere, 16 de diciembre de 2015; Un Mundo Una Nación, 31 de octubre de 2017). Estos hechos han sido denunciados ampliamente por organismos defensores de derechos humanos y medios de comunicación.

La apropiación del tren como medio de transporte migrante desafía las cualidades técnicas y materiales de dicha infraestructura, y crea una tensión entre su diseño original y su uso alternativo, además de que expone su utilización en los discursos de poder, que legitiman las acciones de control y represión de la movilidad humana.

Estética contrainfraestructural: el viaje de Caty

A la par de la emergencia de lo que llamé «estética de la mutilación» en las notas hemerográficas contenidas en el archivo, se reafirma la pregunta sobre las formas de resistencia corporales, materiales, psíquicas o sociales dirigidas a sostener estos viajes, aún frente a la visión del horror como posibilidad latente: ¿De qué maneras las personas consiguen habitar lo inhabitable? ¿Cómo suavizar el frío metal de un vagón a la intemperie?

Las transformaciones que operan en este proceso requieren una intervención en la forma de apreciar la experiencia sensible por parte de quienes narran su viaje en «La Bestia» y, quizá aún más, una disposición de escucha por parte de quienes solicitamos la elaboración de ese relato. Ambas modalidades están encaminadas a reconocer aquello que brinda cobijo aún en las condiciones más extremas de incertidumbre y temor. En este apartado se describe una de las estrategias posibles.

A finales de 2024 e inicios de 2025 realicé una incursión a campo en el estado de Coahuila para seguir algunos rastros del archivo hemerográfico sobre las lesiones o muerte de personas migrantes. La ciudad de Saltillo, capital de dicho estado, representa un punto de convergencia de los trenes que proceden de Torreón y Monterrey, los cuales luego se dirigen a la ciudad fronteriza de Piedras Negras.

En las conversaciones con personas migrantes y actores clave locales, me mencionaron que se elegía esta ruta por considerarse más segura que otras, en términos de la violencia ejercida por grupos delincuenciales —secuestros, reclutamiento forzado, robos o violaciones, entre otras posibilidades—. Sin embargo, había sido el escenario recurrente de muertes y lesiones de personas migrantes durante los dos años anteriores. Espacios como la Casa del Migrante de Saltillo, el Hospital Amparo Pape y la parroquia del Verbo Encarnado, estos últimos en Monclova, forman parte de la geografía solidaria involucrada en las acciones de auxilio y cuidado de las personas supervivientes. Durante mi estancia en dichos espacios solicité a las personas migrantes que narraran sus experiencias de viaje en el tren. Intentaba aproximarme al registro íntimo de esas experiencias y a las posibles huellas infraestructurales.

Fue el primer día del año nuevo de 2025 cuando tuve una larga conversación con Caty, una mujer de origen ecuatoriano que había llegado tres semanas atrás al albergue y planeaba, en los días siguientes, volver a la ruta del tren para continuar su viaje a Estados Unidos, donde la esperaba una hermana.

Caty viajaba con cuatro hijos: la mayor de 18 años, un varón de 15 años, otro varón de 12 y la más pequeña, de 5. Su principal motivación era brindarles mejores condiciones de vida. Su relato era difícil de entender en términos cronológicos ya que saltaba de una anécdota a otra. Cada momento daba cuenta de algún obstáculo o violencia experimentada y, a la par, de las estrategias que emplearon para continuar, siendo tan creativas como riesgosas. En su periplo atravesaron a pie la selva del Darién, cruzaron en balsa la frontera entre Guatemala y México, llegaron a Tapachula, donde se unieron a una caravana migrante, y compraron tres bicicletas para aminorar el desgaste físico. Posteriormente, fueron secuestrados en algún lugar de Oaxaca por «la maña» y, más adelante, detenidos por el INM y enviados a una estación migratoria en Acapulco, Guerrero. Al salir de esta ciudad, emplearon autobuses comerciales y taxis para avanzar en distancias cortas. Llegaron a San Luis Potosí y esperaron tres días a que el tren se detuviera por completo y subir por primera vez.

En muchos momentos del viaje, el cual se había extendido cuatro meses, Caty se cuestionaba: «¡Cómo traigo a mis hijos a este camino!». En su acto de flexibilidad emergía una preocupación por las secuelas que podría dejar en ellos, centrada en los riesgos físicos que corrían, además de en un posible trauma psicológico.

Al notar mi interés particular sobre su experiencia a bordo del tren, ella intentaba explicarme: «¿Cómo te digo?, ¡es una mezcla entre miedo y emoción!». La falta de palabras la motivó a mostrarme algunos videos; mientras los veíamos, yo intentaba captar esa ambivalencia. En las grabaciones se observaba a las personas que conocieron durante su espera en San Luis Potosí: dos hombres y una mujer provenientes de Guatemala, quienes continuaron su camino sin paradas y cruzaron a Estados Unidos. En la comunicación que Caty aún tenía con ellos, la animaban y le pedían que los visitara.

El video comienza con una toma desenfocada de cuatro personas dentro de un vagón de tren. Tres de ellas están frente a la cámara, se encuentran sentadas, sus espaldas se recargan en una de las paredes laterales que llega a la altura de sus hombros; dos mujeres y un hombre. Un cuarto hombre, a la izquierda, indiferente a la grabación, permanece parado mirando hacia el frente del vagón, de espaldas al primer grupo.

—¡Póngale!, ¡Póngale!

Se escucha la voz masculina y animosa de quien graba, mientras mueve la cámara para mostrar lo que ese cuarto hombre mira. Se aprecian otras personas acomodadas en el espacio sobrante del vagón, entre lo que parecen enormes rollos de placas de metal. Adelante, otros tres vagones cargados con materiales parecidos, lisos y brillantes, pero no se logra distinguir su forma o tamaño. Más allá, el desierto: un valle extenso y sus límites montañosos. La vegetación a ras del suelo tiene tonos cafés, verdes y amarillos sobre la tierra gris. A la distancia, las plantas agrestes parecen cubrir todo el terreno como una alfombra aterciopelada. En el centro de la toma una colina engulle con rapidez los vagones. La grabación de un minuto y 19 segundos tiene la intención de registrar ese momento: el traspaso de un umbral.

La toma regresa a las personas en un rápido paneo, busca mostrarlas en el instante justo anterior al quiebre entre la experiencia sensible del viaje exterior—sobre el vagón a cielo abierto— y el claustro que se avecina. Aparecen otras dos mujeres con abrigo y, en medio de ellas, se atisba un pequeño gorro rosa. El grupo saluda alegremente, levantan su pulgar, se escuchan exclamaciones de alegría. A sus espaldas, la velocidad del tren difumina el paisaje. El ruido persistente del choque del viento sobre la superficie del micrófono impide escuchar sus diálogos.

La toma vuelve al frente, las amplias montañas se pierden detrás de la colina que se aproxima. A los lados crecen dos paredes de piedra que rápidamente rodean el vagón.

—Entramos ¡Entramos en el túnel!

La voz busca sincronizarse con el ingreso al hueco estrecho de piedra. Antes de que la oscuridad lo rodee todo, se observa un grafiti azul en la entrada. Luego, los sonidos acaparan el registro sensible y cobran fuerza atrapados entre las rocas: el sil-

bido del tren y su estridente jaloneo, exclamaciones, gritos contenidos, risas. Pasan 16 segundos hasta que un punto de luz, creciendo con parsimonia, indica que la salida se aproxima.

—¡Vamos saliendo!

En el momento en que el vagón regresa al exterior el ruido disminuye esparciéndose en la distancia.

—¡Bravo! —el grito se sostiene unos segundos.

La cámara se dirige a la izquierda e intenta volver a enfocar el amplio paisaje al descubierto. Una carretera paralela a las vías del tren dibuja una línea blanca en el terciopelo pardo. La carretera se curva y se dirige hacia el fondo, en el punto liminal del horizonte donde brillan las luces de una ciudad. Más lejos, solo un trazo tenue e irregular que separa las montañas del cielo. Entre ese intersticio la luz se torna rojiza, indicando el amanecer.

—¡Qué bonito! —dice la voz que graba.

—¡Se sentía calentito! —dice otra voz cercana, de mujer, refiriéndose a los segundos que pasaron dentro del túnel.

La cámara se mueve, la toma se posiciona de nuevo al frente. Se puede observar con mayor claridad la carga que contiene; tres personas que parecen no formar parte del grupo y de su entusiasmo, algunas cajas, cobijas, los enormes rollos de lámina y un detalle más. En el hueco de uno de esos rollos, apoyados casi en vertical sobre el suelo del vagón, alguien se asoma. Solo se puede ver su rostro mirando directo a la cámara, el gorro negro sobre la cabeza se pierde en el fondo oscuro de su guarida.

El tren gira levemente a la derecha y se alcanza a divisar el primer vagón de los maquinistas y un semáforo en verde que indica la continuidad de su recorrido.

Otro movimiento de la cámara muestra tres montañas de forma piramidal que se alinean simétricas, una tras otra. Luego, intenta tomar a la persona más próxima a ella, rota lo suficiente para que aparezca la imagen, desenfocada, del que, quizá, ha grabado con su celular el momento: un hombre de chaqueta café con la expresión de quien hace una travesura. Se escuchan carcajadas que parecen motivadas por tal revelación. Antes de terminar, la mano que sostiene la cámara baja y, ahí, arropada con una chamarra a cuadros y gorro rosa, el rostro en pleno de una pequeña niña, de pie y rodeada por un brazo que la sostiene en el tambaleo del viaje. La niña sonríe. Tú sonríes (Diario de campo, 2025).

Después de esa plática en la cocina seguí en contacto con Caty a través de redes sociales. En la actualidad, desde Nueva York, comparte fotos de sus paseos familiares. Desconozco a través de qué medios logró llegar a su destino. Sigo recordando sus palabras, las preocupaciones y dudas que la aquejaban en

aquella cocina donde nos reunimos a conversar, mientras veo, una y otra vez, las grabaciones que me compartió por WhatsApp antes de despedirnos.

En la traducción de esas imágenes a la escritura etnográfica noto el acento en la belleza del entorno. Las exclamaciones y risas hacen pensar en el establecimiento de una comunidad emocional, espontánea y efímera, que acompaña lo que de otro modo sería una experiencia aterradora. Otro momento álgido del relato de viaje de Caty tuvo como escenario la selva del Darién, cuando tuvieron que caminar a un costado de donde yacía un cadáver. Ella entonces les pidió a sus hijos que no voltearan a ver hacia esa dirección. Pensando en esa historia y en lo que sucedía en la grabación ¿no era ese también un intento por proteger, no solo la memoria visual, sino toda la experiencia perceptiva, del efecto aturdidor del tren?, ¿una especie de velo que embellece, que hace tolerable el contacto con la materialidad dura del metal y con el viento frío que «cala»? En la investigación, estos otros relatos sobre el viaje habían sido comunes, pero hasta el momento, poco comprendidos.

El relato de Caty muestra que lo bello no es un escape de lo terrible, sino su compañero, al igual que ocurre en los cuentos de hadas, que según Benjamin (citado por Taussig, 2008) reconcilian muerte y esperanza. En la estética contrainfraestructural que aquí se formula, las risas no niegan el horror, sino que lo desafían. La estética contrainfraestructural hace uso de los significantes que detonan el miedo y la fragilidad percibida, pero lo hacen reconociendo su contigüidad con otras experiencias que pueden resultar asombrosas, en este caso, con la voluntad de modificar la forma de una experiencia y ofrecerla como visión, ingenua sin lugar a dudas, del viaje como aventura, solidaridad y gozo. En este sentido, la estética contrainfraestructural no es una simple forma decorativa, sino una fuerza activa que funge como sostén y motor de la agencia subversiva migrante.

Consideraciones finales

Este trabajo dialoga con la propuesta de la arqueología forense (Weizman, 2014) y con su objetivo de aportar nuevas sensibilidades materiales y estéticas para la comprensión de la violencia, particularmente en zonas fronterizas caracterizadas por encontrarse en jurisdicciones mixtas o ausentes: «campos de batalla sin ley de nuestro presente colonial... lugares [donde] los Estados poderosos puede infligir violencia y negarla» (Weizman, 2014: 11). La gran cantidad de información de acceso público gracias a las plataformas digitales amplía la capacidad de dar

testimonio de los eventos. Dichos materiales demandan que desde las ciencias sociales se implementen nuevas prácticas de mirar e interpretar, así como de transmitir y amplificar, considerando los medios estéticos como herramientas o modos de investigación para analizar los procesos políticos y sus consecuencias.

El campo particular descrito en esta investigación busca ampliar las reflexiones sobre el papel relevante que desempeñan las diversas materialidades, humanas y no humanas, en la configuración de las políticas migratorias actuales y su influencia en la forma de sentir y narrar el desplazamiento en condiciones de irregularidad.

El trabajo archivístico permitió delimitar ciertas formas a través de las cuales las representaciones de la muerte y las lesiones de personas migrantes que usan el tren como medio de transporte participan en las estrategias de disuasión de la migración a través de una estética de la mutilación. Lo anterior se considera un aporte a los estudios sobre migración que han examinado los efectos de las políticas que orillan a las personas a correr riesgos extremos en sus desplazamientos migratorios, no con el objetivo explícito de ocasionar muertes, sino de manipular su comportamiento para hacerlas desistir (Squire, 2014; De León, 2015). Más allá de la intervención puntual de las infraestructuras tácticas (Alan y Norton, 2021) y sus efectos inmediatos, es necesario reconocer la manera en que esta violencia viaja y se expande en zonas espaciales y temporales extensas.

El horror contenido en este archivo habilitó otras preguntas sobre los materiales recogidos en la investigación etnográfica. Es en la visión de las mutilaciones donde surge con más ímpetu la pregunta sobre la persistencia y la vitalidad.

La noción de contrainfraestructura, empleada en trabajos como el de Stewart, Gokee y De León (2021), permite analizar las maneras en que las personas desarrollan sus propias infraestructuras o reutilizan las ya existentes para evitar, resistir o subvertir estructuras de poder y autoridad. Sin embargo, los actos contraestructurales no solo consisten en la subversión de los usos y las representaciones de tales objetos, porque, a veces, resistir su violencia exige la capacidad de extender sobre sus filos otras sensibilidades. En este sentido, hablar de una estética contrainfraestructural implica dar espacio para el reconocimiento de una forma particular de percibir o apreciar el viaje en el tren, una que sea capaz de soportar la incertidumbre y el terror que pueden imponerse en los trayectos, y que se opone sin negar su contigüidad.

Agradecimientos

Trabajo realizado con el apoyo del programa: Estancias Posdoctorales por México 2023(1) de la SECIHTI. Agradezco la generosidad de las personas que aceptaron compartir conmigo sus viajes. Mi reconocimiento también a quienes forman parte de las redes solidarias, formales e informales, que asisten al colectivo migrante, particularmente a La Casa del Migrante de Saltillo, la Parroquia del Verbo Encarnado de Monclova y el Hospital General Amparo Pape de Benavides. En especial a Fidencio Alonso Fraustro y Mayra Rodríguez por acompañar mis recorridos.

Bibliografía citada

- Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario. (2024). *Anuario estadístico ferroviario 2023*. México: Dirección de Estadística Ferroviaria. Disponible en https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/920778/Anuario_2023_ARTF.pdf
- Alemán, Mario. (15 de agosto de 2023). Muere migrante que cayó del tren en el municipio de Frontera. *El Tiempo de Monclova*. Disponible en <https://eltiempomonclova.mx/noticia/2023/muere-migrante-que-cayo-del-tren-en-el-municipio-de-frontera.html>
- Alan, Geoffrey, y Norton, Samuel. (2021). The Corral Apparatus: Counterinsurgency and the Architecture of Death and Deterrence along the Mexico/United States Border. *Geoforum*, 120, pp. 1-13, doi: <https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2021.01.007>
- Badillo, Leslie. (2024). *Infraestructura Ferroviaria. Presupuesto 2013-2024*. México: Centro de Investigación Económica y Presupuestaria. Disponible en: <https://ciep.mx/wp-content/uploads/2024/10/Infraestructura-ferroviaria.-Presupuesto-2013-2024.pdf>
- Bucci, Piero. (2017). Migración y violencia. El viaje en tren por México hacia Estados Unidos. *Cuadernos del Instituto Nacional de Antropología y Pensamiento Latinoamericano*, 4(2), pp. 47-55. Disponible en https://revistas.inapl.gob.ar/index.php/series_especiales/article/view/1750
- Casillas, Rodolfo. (2008). Las rutas de los centroamericanos por México, un ejercicio de caracterización, actores principales y complejidades. *Migración y Desarrollo*, 6(10), pp. 157-174, doi: <https://doi.org/10.35533/myd.0610.rcr>
- Comisión Nacional de los Derechos Humanos (CNDH). (2023). *Recomendación No. 69/2023 sobre la violación al derecho a la seguridad jurídica y a la libertad de tránsito, en agravio de V1, QV1, QV2 y QV3 personas en contexto de migración de distintas nacionalidades que fueron retornadas indebidamente del Estado de Coahuila de Zaragoza al Estado de Nuevo León*. México: CNDH. Disponible en https://www.cndh.org.mx/sites/default/files/documentos/2023-05/REC_2023_069.pdf
- De León, Jason. (2015). *The Land of Open Graves: Living and Dying on the Migrant Trail*. Berkeley: University of California Press.

- Del Monte Madrigal, Juan Antonio. (2023). Securitización sanitaria y control migratorio fronterizo: el Título 42 en la frontera México-Estados Unidos. *Frontera Norte*, 35, pp. 1-22, doi: <https://doi.org/10.33679/rfn.v1i1.2325>
- Diario Oficial de la Federación* (DOF). (28 de septiembre de 2012). Reglamento de la Ley de Migración. Disponible en https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/regley/Reg_LMigra.pdf
- Diario Oficial de la Federación* (DOF). (23 de agosto de 2016). Acuerdo por el que se rescinde la concesión otorgada a Ferrocarriles Chiapas-Mayab, S.A. de C.V. Disponible en https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5448911&fecha=23/08/2016#gsc.tab=0
- Díaz, Gabriela. (2016). *Operativos móviles de revisión migratoria en las carreteras de México. Una práctica discriminatoria e ilegal*. Tijuana: El Colegio de la Frontera Norte (Cuadernillo de divulgación).
- Farías, Criselda. (23 de octubre de 2023). INM abandona a migrantes en el monte; autoridades de Escobedo los atienden. *El tiempo de Monclova*. Disponible en <https://eltiempomx.com/noticia/2023/inm-abandona-a-migrantes-en-el-monte-autoridades-de-escobedo-los-atienden.html>
- Fassin, Didier. (2007). Humanitarianism as a Politics of Life. *Public Culture*, 19(3), pp. 499-520, doi: <https://doi.org/10.1215/08992363-2007-007>
- Ferguson, James. (2012). Structures of Responsibility. *Ethnography*, 13(4), pp. 558-562. Disponible en <https://www.jstor.org/stable/43497513>
- Flusser, Vilém, y Guarán Martínez, Óscar. (2023). Artificio, artefacto, artimaña. *Nómadas*, 57(1), pp. 1-19, doi: <https://doi.org/10.30578/nomadas.n57a1>
- Gallardo, Miguel. (21 de noviembre de 2023). «Falla en frenos ocasionó descarrilamiento del tren». *Diario de Querétaro*. Disponible en <https://oem.com.mx/diariodequeretaro/local/falla-en-frenos-ocasiono-descarrilamiento-del-tren-13093010>
- García Alanís, Paola. (2024). *La militarización del Instituto Nacional de Migración y sus implicaciones en las violaciones a derechos humanos de las personas migrantes*. México: Universidad Iberoamericana. Disponible en https://prami.ibero.mx/wp-content/uploads/2024/04/Informe-Militarizacion-INM_2024.pdf
- Grupo México Prensa. (19 de septiembre de 2023). @Ferromex se ve obligado a suspender movimiento de trenes de carga para proteger la integridad de personas migrantes [comunicado]. Twitter. Disponible en https://x.com/GMexico_Prensa/status/1704229114029183193/photo/1
- Howe, Cymene, Lockrem, Jessica, Appel, Hannah et al. (2015). Paradoxical Infrastructures: Ruins, Retrofit, and Risk. *Science, Technology, & Human Values*, 41(3), pp. 547-565, doi: <https://doi.org/10.1177/0162243915620017>
- La Silla Rota*. (5 de junio de 2023). Migrante cae de tren en movimiento y muere en Durango. Disponible en <https://lasillarota.com/estados/2023/6/5/migrante-cae-de-tren-en-movimiento-muere-en-durango-431882.html>
- Larkin, Brian. (2013). The Politics and Poetics of Infrastructure. *Annual Review of Anthropology*, 42, pp. 327-343, doi: <https://doi.org/10.1146/annurev-anthro-092412-155522>
- Lesser, Gabriel, y Batalova, Jeanne. (21 de abril de 2017). Migrantes centroamericanos en Estados Unidos. *Migration Information*

- Source. Disponible en <https://www.migrationpolicy.org/article/inmigrantes-centroamericanos-en-los-estados-unidos-2015>
- Little, Adrian, y Vaughan-Williams, Nick. (2016). Stopping Boats, Saving Lives, Securing Subjects: Humanitarian Borders in Europe and Australia. *European Journal of International Relations*, 23(3), pp. 533-556, doi: <https://doi.org/10.1177/1354066116661227>
- Martínez, Diana. (28 de noviembre de 2023). Incumple Central de Autobuses de Saltillo: Casa del Migrante. *El Zócalo de Saltillo*. Disponible en <https://www.zocalo.com.mx/incumple-central-de-autobuses-de-saltillo-casa-del-migrante/>
- Mayorga, Patricia, y Armendáriz, Jaime. (30 de septiembre de 2023). Trenes «varados» con migrantes no es accidental, es política de Estado que genera crisis humanitaria: CEDH y ONG. *Raíchali Noticias*. Disponible en <https://raichali.com/2023/09/30/migracion-crisis-humanitaria-chihuahua/>
- Megchun, Rodrigo, y Guevara, Yaatsil. (2023). La muerte tiene permiso. Ensayo sobre la necropolítica hacia la migración de tránsito por México. *Carta Económica Regional*, 132, pp. 123-150, doi: <https://doi.org/10.32870/cer.v0i132.7869>
- Mezzadra, Sandro, y Neilson, Brett. (2013). *La frontera como método*. Madrid: Traficantes de Sueños.
- Milenio. (20 de septiembre de 2023). *AMLO confirma que Ferromex reinició operación tras suspensión por migrantes* [video]. YouTube. Disponible en <https://youtu.be/xC12ObeBcol>
- Morán, Carmen. (9 de diciembre de 2023). El regreso de la Bestia. El sueño mutilado de los migrantes. *El País*. Disponible en <https://elpais.com/mexico/2023-12-10/el-regreso-de-la-bestia-el-sueno-mutilado-de-los-migrantes.html>
- Navaro, Yael, Biehl, Zerrin, Bieberstein, Alice von, y Altug, Seda. (Eds.). (2021). *Reverberations: Violence Across Time and Space*. Filadelfia: University of Pennsylvania Press.
- Organización Internacional para las Migraciones (OIM). (2023). *Estadísticas Migratorias para México. Boletín Anual 2023*. Disponible en <https://mexico.iom.int/sites/g/files/tmzbd11686/files/documents/2024-03/estadisticas-migratorias-2023.pdf>
- París-Pombo, María Dolores. (2016). Trayectos peligrosos: inseguridad y movilidad humana en México. *Papeles de Población*, 22(90), pp. 145-172, doi: <https://doi.org/10.22185/24487147.2016.90.037>
- Parrini, Rodrigo. (2018). *Deseografías. Una antropología del deseo*. México: UAM / UNAM.
- Pederzini, Carla, Riosmena, Fernando, Masferrer, Claudia, y Molina, Noemy. (2015). *Tres décadas de migración desde el triángulo norte centroamericano: un panorama histórico y demográfico*. México: CANAMID (Policy Brief Series. PB #1). Disponible en https://ri.iberomx/bitstream/handle/iberomx/4261/PVC_Art_03.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- VoxPopuli Noticias (13 de octubre de 2023). Migrante pierde un brazo tras caer de «La Bestia» en su búsqueda del sueño americano. Disponible en <https://voxpopulino-ticias.com.mx/2023/10/migrante-pierde-un-brazo-tras-caer-de-la-bestia-en-su-busqueda-del-sueno-americano/>

- Raeb, Carlos. (19 de enero de 2024). Migrante africano de 9 años muere tras caer de un tren en Sonora. *Milenio*. Disponible en <https://www.milenio.com/estados/accidente-ferroviario-sonora-marca-travesia-familia-migrante>
- Redacción Radio HRN. (7 de enero de 2024). Migrante hondureña pierde un pie al caer de «La Bestia». *Radio HRN*. Disponible en <https://www.radiohrn.hn/migrante-hondurena-pierde-extremidad-tren-la-bestia-2024-01-07>
- Redondo, Mónica. (2 de octubre de 2023). ¿Adiós a 'La Bestia'? el tren más peligroso para los migrantes te cuenta la crisis que nunca acaba. *El Confidencial*. Disponible en https://www.elconfidencial.com/mundo/2023-10-02/adios-a-la-bestia-el-tren-mas-peligroso-para-los-migrantes-te-cuenta-la-crisis-a-la-que-se-enfrenta-eeuu_3745796/
- Rincón, Liliana. (13 de mayo de 2024). Señalan nuevo abandono de migrantes. *Noticieros Grem*. Disponible en <https://www.noticierosgrem.com.mx/senalan-nuevo-abandono-de-migrantes/>
- Rivera, Samuel Fernando. (2022). Migrantes mutilados por 'La bestia'. Dos décadas de expresión y lucha. *Boletín Dis-criticas en Tránsito*, 2(3), pp. 27-38. Disponible en: https://www.clasco.org/wp-content/uploads/2022/12/V4_Dis-criticas-en-transito_N3.pdf
- Rodgers, Dennis, y O'Neill, Bruce. (2012). Infrastructural Violence: Introduction to the Special Issue. *Ethnography*, 13(4), pp. 401-412, doi: <https://doi.org/10.1177/1466138111435738>
- Rodríguez, Ernesto. (2016). *Migración centroamericana en tránsito irregular por México. Nuevas cifras y tendencias*. México: CANAMID (Policy Brief Series. PB #14). Disponible en https://domide.colmex.mx/archivos/doc_8357.pdf
- Secretaría de Gobernación. (5 de abril de 2015). Conferencia del comisionado del Instituto Nacional de Migración y el vocero del Gobierno de la República. Disponible en <https://www.gob.mx/segob/prensa/conferencia-del-comisionado-del-instituto-nacional-de-migracion-y-el-vocero-del-gobierno-de-la-republica>
- Squire, Vicki. (2014). Acts of Desertion: Abandonment and Renouncement at the Sonoran Borderzone. *Antipode*, 47(2), pp. 500-516, doi: <https://doi.org/10.1111/anti.12118>
- Stewart, Haeden, Gokee, Cameron, y De León, Jason. (2021). Counter-Infrastructure in the US–Mexico Borderlands: Some Archaeological Perspectives. *World Archaeology*, 53(3), pp. 469-485, doi: <https://doi.org/10.1080/00438243.2021.1999854>
- Taussig, Michael. (2008). La bella y la bestia. *Antípoda. Revista de Antropología y Arqueología*, 6, pp. 17-40, doi: <https://doi.org/10.7440/antipoda6.2008.02>
- Torre-Cantalapiedra, Eduardo. (2020). *Encubrimientos y eufemismos en la política migratoria mexicana*. Tijuana: El Colegio de la Frontera Norte.
- Torre-Cantalapiedra, Eduardo, y Yee-Quintero, José Carlos. (2018). México ¿una frontera vertical? Políticas de control del tránsito migratorio irregular y sus resultados, 2007-2016. *LiminaR. Estudios Sociales y Humanísticos*, 16(2), pp. 87-104, doi: <https://doi.org/10.29043/liminar.v16i2.599>
- Tourliere, Mathieu. (16 de diciembre de 2015). Denuncian agresiones de guardias privados contra migrantes. *Proceso*. Disponible en <https://www.proceso.com.mx/423757/denuncian-agresiones-de-guardias-privados-contra-migrantes>

- Tudela, Fanny, y Madera, Jesús. (2022). Las Patronas y su construcción de agencia en torno a la migración centroamericana en tránsito por México. *Redes*, 27(1), pp. 1-22, doi: <https://doi.org/10.17058/redes.v27i1.17359>
- Un Mundo Una Nación A. C. (31 de octubre de 2017). Siguen accidentes de migrantes debido a postes de concreto en vías del tren de Apizaco. *Escenario Tlaxcala*. <https://escenariotlx.com/continuan-los-accidentes-de-personas-migrantes-provocados-por-los-postes-de-concreto-instalados-en-vias-del-tren-de-apizaco/>
- Villa, Alfonso. (25 de noviembre de 2023). Encuentran a migrante muerto en tren en Sabinas. *El Zócalo*. Disponible en <https://www.zocalo.com.mx/encuentran-a-migrante-muerto-en-tren-en-sabinas/>
- Vongt, Wendy. (2013). Crossing Mexico: Structural Violence and the Commodification of Undocumented Central American Migrants. *American Ethnologist*, 40(4), pp. 764-780, doi: <https://doi.org/10.1111/amet.12053>
- Walters, William. (2011). Foucault and Frontiers: Notes on the Birth of the Humanitarian Border. En Ulrich Bröckling, Susanne Krasmann y Thomas Lemke (Eds.), *Governmentality: Current Issues and Future Challenges* (pp. 138-164). Nueva York: Routledge. Disponible en <http://williamwalters.net/wp-content/uploads/2012/06/2011-Foucault-and-Frontiers.pdf>
- Walters, William. (2014). Migration, Vehicles, and Politics: Three Theses on Viapolitics. *European Journal of Social Theory*, 17(4), pp. 469-488, doi: <https://doi.org/10.1177/1368431014554859>
- Weizman, Eyal. (2014). *Forensic Architecture: Notes from Fields and Forums*. Londres: Sternberg Press and Forensic Architecture.

Cómo citar este artículo:

Alquisiras Terrones, Luisa. (2025), «La Bestia»: violencia y estética (contra)infraestructural en las representaciones de la migración irregular en México. *Revista Pueblos y Fronteras Digital*, 20, pp. 1-33, doi: <https://doi.org/10.22201/cimsur.18704115e.2025.v20.786>