



Una mirada histórica desde América Latina

Revista Izquierdas N°49

<http://izquierdas.cl/ediciones/2020/numero-49>

Muros, racismo y resistencias. Movilidad humana a lomos de La Bestia

Walls, racism and resistance. Human mobility on the back of the Beast

Muros, racismo e resistências. Mobilidade humana nas costas da besta

Eleder Piñeiro Aguiar*
Carlos Diz**

Resumen: En este artículo exponemos cómo el racismo y la securitización son consustanciales a la movilidad humana global desde la Modernidad. En estos tiempos de exacerbación de la vigilancia y el control, las subjetividades migrantes y su relación con las sociedades de origen, tránsito y destino son constantemente reconstruidas y deconstruidas. Analizamos la fortificación global (muros, vallas, burocratizaciones) y las resistencias que los migrantes producen. Mediante un análisis teórico-reflexivo e interpretativo de fuentes de datos secundarias (publicaciones académicas recientes, documentales, noticias en diarios y foros), utilizamos el estudio de caso del “Tren La Bestia”, el tren de mercancías que recorre México hasta la frontera Norte con Estados Unidos, como laboratorio biopolítico para entender la movilidad humana. Subidos a este tren, discutimos y repensamos la violencia del régimen global de fronteras y el gobierno neoliberal de las migraciones. Como conclusión proponemos ciertas alternativas al régimen capitalista que expulsa, excluye y exterioriza.

Palabras clave: fronteras; México; migración; seguridad del Estado; violencia.

Abstract: In this article we discuss how racism and securitization are an integral part of global human mobility since modern times. In these times of exacerbation of vigilance and control, migrants' subjectivities and their relationship with the societies of origin, transit and destination are constantly reconstructed and deconstructed. We analyze the global fortification -walls, fences, bureaucratization- and the resistance produced by the migrants. Through a theoretical-reflective and interpretative analysis of secondary data sources -recent academic publications, documentaries, news in newspapers and forums-, we used the case study of "The Beast Train", the freight train that crosses Mexico until the northern border. With the United States, as a biopolitical laboratory to understand human mobility. Raised to this train, we discuss and rethink the violence of the global border regime and the neoliberal government of migration. In conclusion, we propose certain alternatives to the capitalist regime that expels, excludes and externalizes

Keywords: borders; México; migration; State security; violence.

* Nacionalidad española; Doctor en Antropología; Profesor interino de sustitución en Universidade da Coruña (España) e investigador asociado externo en Universidad Adolfo Ibáñez-sede Viña (Chile); elederpa1983@gmail.com

** Nacionalidad española; Doctor en Antropología; Profesor interino de sustitución en Universidade da Coruña (España); carlos.diz@udc.es

Resumo: Neste artigo expomos como o racismo e a securitização são inerentes à mobilidade humana global desde a Modernidade. Nestes tempos de exacerbação da vigilância e controle, as subjetividades migrantes e sua relação com as sociedades de origem, trânsito e destino são constantemente reconstruídas e desconstruídas. Analisamos a fortificação global (muros, cercas, burocratizações) e a resistência que os migrantes produzem. Por meio de uma análise teórico-reflexiva e interpretativa de fontes de dados secundárias (publicações acadêmicas recentes, documentários, notícias em jornais e fóruns), usamos o estudo de caso de "O trem da fera", o trem de carga que viaja pelo México até a fronteira norte com os Estados Unidos, como um laboratório biopolítico para entender a mobilidade humana. Neste trem, discutimos e repensamos a violência do regime global de fronteiras e o governo neoliberal da migração. Em conclusão, propomos certas alternativas ao regime capitalista que expulsa, exclúe e externaliza.

Palavras-chave: fronteiras; México; migração; segurança do estado; violência

Recibido: 9 marzo 2020 Aceptado: 21 abril 2020

Introducción

Polisémica, heterogénea, desterritorializada, ficticia, real, múltiple, hipotética, reterritorializada. Son algunos de los adjetivos que Balibar (2005) le otorga a la frontera. Los estudios de caso sobre cualquiera de las que existen en el mundo así confirman la teorización, a la que se podrían añadir decenas de epítetos más. Mezzadra y Neilson (2013: 11) hablan del poder productivo que tiene la frontera, dado el “papel estratégico que esta desempeña en la fabricación del mundo”. Las fronteras naturales se refieren a ríos, montañas, valles, esteros o desiertos, paisajes geográficos. Pero nos interesan en este caso otros paisajes, para entender qué les sucede a los migrantes en el mundo global actual. Es así que los paisajes fronterizos (Perera, 2007) se cruzan con los paisajes étnicos globales (Appadurai, 2001), en tanto las dimensiones espaciales no son las únicas desplegadas en el análisis de lo fronterizo, sino que lo complejo, temporal, simbólico, creativo, tecnológico, ideológico, económico e imaginativo configuran los deseos y prácticas de vigilancia y control, así como las proyecciones potenciales del cruce de fronteras. El concepto de “arena fronteriza” recoge dichos paisajes, pues si el paisaje es cambiante la frontera también lo es; si la globalización tiene grados de intensidad y recepción en lo local, la frontera también (Inda y Rosaldo, 2002). Ella es móvil, conflictiva y variable. En dicha globalización, “la inquietud de los marginados [o migrantes], como siempre en la historia, constituye un problema para las élites” (Appadurai, 2007: 51), que deben asegurarse el control de flujos, bienes, poblaciones, territorios y fronteras, sirviéndose para ello de la estigmatización político-mediática del otro –el desplazado, la migrante, el nómada, la refugiada– y leyendo los desplazamientos de población como amenaza y patología (Malkki, 1992).

En concreto, la Frontera Norte de México-Sur de EE.UU. es un estudio de caso paradigmático por su dramatismo, envergadura y extensión, con 3.200 km y enormes flujos de personas que la atraviesan, unos 13 millones cada año (Cruz Piñeiro, 2010). Dicha frontera es difícil de enmarcar y definir, pues sus estructuras son cambiantes, sus poblaciones móviles, su economía inestable y heterogénea y su crecimiento en expansión y no planificado. A esto se agrega que históricamente, el Norte y el Sur de América han observado procesos de modernidad diferentes (Letoy, 2016), o una

primera modernidad –Sur– y una segunda –Norte–, lo que conlleva asimetrías que no solo no se disipan, sino que se profundizan. En cualquier caso, el paisaje de la frontera mexicana se encuadra en un mapa más amplio de control y vigilancia, como lo prueba el conjunto de vallas, sensores y drones que se despliegan en unos 1.200 km de su recorrido, que anhelan hoy ser reforzados por Trump y que encajan en un paisaje global cada vez más amurallado, policiado y securitizado (Brown, 2015), donde el gobierno de territorios y grupos humanos combina los regímenes de contención y bloqueo disciplinario-conservadores con los regímenes neoliberales de control, más flexibles y organizados en torno a variados dispositivos de modulación y conducción de poblaciones (Fernández de Rota y Diz, 2019). Pero para alcanzar dicha Frontera Norte los migrantes han de cruzar antes otras fronteras. En su tránsito por México, nacionales de varios países, en su mayoría centroamericanos, tratan de llegar al Norte: Guatemala aporta la mayoría de los emigrantes, con un porcentaje de 76.5%, seguido de Honduras con 15.9% y El Salvador con 7.6%. De cada país la cuota de mujeres supone aproximadamente el 15% (Santos Ramírez, 2010).

En las siguientes páginas exponemos las relaciones entre la idea de raza y los procesos actuales de securitización/fronterización, originados en la formación de la Modernidad y potenciados hoy día por el mundo mediático y los designios del capital. A continuación, presentamos el estudio de caso del Tren La Bestia, a raíz de una interpretación bibliográfica de obras recientes que vienen investigando el fenómeno. Finalmente, concluimos acerca del papel que ese tren, un “laboratorio biopolítico” que cruza México, tiene para comprender la movilidad humana global.

Racismo y seguridad en la construcción del capitalismo

El dominio desde la raza y el género no solamente configuró los inicios del capitalismo, sino que en la actualidad ha perfeccionado sus lógicas de explotación, exclusión, invisibilización y dominación (Federici, 2010; Mbembe, 2016). Capas enteras de población han sido racializadas desde hace más de 500 años y hoy, por ejemplo, el trato que Europa está dando a quienes buscan refugio en su territorio, negándoles asilo, reduciendo el número de integraciones en países alejados de la violencia, o consintiendo con su pasividad las muertes en sus fronteras son prueba de ello (Urban y Donaire, 2016; Last *et al.*, 2017).

Como podremos observar, las lógicas de la violencia se colocan al servicio del Estado y del capital para protegerse de las posibles intromisiones de extranjeros, en este caso refugiados, reorganizando los límites de la comunidad (Bauman, 2003). Se configura así un “imperio de la violencia”, fruto de lógicas intencionales y estructurales que se enfrentan y reactualizan en cada interacción (Le Marcis, 2004), en el contexto de una globalización tensa donde se correlacionan el aumento de incertidumbres y la escalada de violencias múltiples, perfilándose una “geografía de la furia” que emerge ante los flujos globales que desestabilizan los mapas, ideas y certezas de antaño (Appadurai, 2007). Las imágenes se viralizan por todo el mundo: desde las vallas con cuchillas en las ciudades españolas de Ceuta y Melilla hasta el disparo de pelotas de goma a migrantes por parte de las fuerzas de seguridad en el Mediterráneo (Artigas *et al.*, 2016). Pero más allá de la violencia, o como parte consustancial, se genera un discurso xenófobo, excluyente, jerárquico y simplificador que tiene en el racismo su eje axiomático y que demuestra cómo el lenguaje y sus representaciones empapan –y gobiernan– el habla cotidiana que organiza y distribuye los cuerpos, los espacios y los temores (Caldeira, 2007; Diz y Fernández de Rota, 2017). Así, Aníbal Quijano (2014) expone cómo la subsunción de todas las formas del trabajo al capital y la construcción de la idea de raza son dos categorías que han permitido la formación y expansión del capitalismo; tras la descolonización, continúa vigente la

colonialidad (2014: 285): “se funda en la imposición de una clasificación racial/étnica de la población del mundo como piedra angular de dicho patrón de poder, y opera en cada uno de los planos, ámbitos y dimensiones, materiales y subjetivas, de la existencia cotidiana y a escala social”

Dicha colonialidad comenzó con la Conquista de América y la formación de un mercado internacional global en donde indígenas fueron masacrados, africanos esclavizados, materias primas y bienes expoliados; y donde se generaron categorías y subjetividades tales como “Indio”, “América”, “Asia”, “Europa” y todo un cuadro de castas (Diz y Piñeiro, 2018). La idea de racismo proveniente de España por medio de la colonización de las Indias no puede ser entendida sin el concepto de “limpieza de sangre”, mecanismo de discriminación de la Inquisición hacia las minorías no cristianas en la Península Ibérica. A esta limpieza siguió, en el Nuevo Mundo, la generación de castas y la jerarquización en torno a la línea de lo humano, siempre bajo criterios religiosos –indígenas sin fe, sin alma y sin Dios que había que evangelizar y educar– que luego se extendieron al trato hacia los “otros”. Así se generaron líneas en torno a quién y quién no es humano, lo que Du Bois (2008) denominó “la línea de color”. A ambos lados de esa línea existe todo un conjunto de asimetrías, siendo el proceso el paso a la civilización un proceso de blanquitud construido “sobre la base de la apariencia étnica de la población europea noroccidental, sobre el trasfondo de una blancura racial-cultural” (Bolívar Echeverría, 2007: 20). Las acciones concretas de racismo a las que se ven sometidos hoy en día los migrantes entran dentro de estas categorías que tienen, como vemos, larga data:

El estatuto del inmigrante contemporáneo como *nuevo bárbaro* resulta de la condición de un cierto *apartheid* –vestigio transfigurado de la lógica colonial y estatal-nacional–, pero un *apartheid* ya no estrictamente territorializado, sino más bien dado en ausencia de la separación metrópoli/colonia, en el contexto del nuevo escenario global en que opera un capital desterritorializado. (Tijoux y Letelier, 2014: 2)

Además, se sitúa dentro del *continuum* hostilidad-hospitalidad (Derrida, 2006), cuyo posicionamiento dependerá de factores que van de la coyuntura económica hasta el papel que las instituciones públicas y los medios de comunicación presenten hacia la llegada de extranjeros. Un par densamente ambiguo: “hospitalidad” viene de *hospes* –huésped–, que a su vez procede de *hostis* –enemigo–, origen del concepto de hostilidad. He ahí que el extranjero –migrante, refugiado, etc.– pueda ser visto bajo la forma amable del huésped o bajo la forma temerosa del enemigo.

Una recepción, la de los extranjeros, a menudo hostil en nuestra era, en Europa y en América, que pone además sobre la mesa cómo el racismo muta y se reconfigura al amparo del neoliberalismo, y cómo estas viejas categorías aprenden a convivir con otras nuevas. Así, algunos autores han afirmado que existe hoy, junto a la herencia del racismo biológico y colonial, otro racismo de tipo cultural que no halla tanto su justificación en la herencia biológica como en la irreductibilidad de las diferencias culturales, la cual ve imposible la compatibilidad de distintas creencias y formas de vida; un “racismo diferencialista” (Wallerstein y Balibar, 1991) que denota que el naturalismo genético no es el único modo de naturalización de los comportamientos humanos; o dicho de otra manera, un racismo que hace que la cultura funcione como una naturaleza. Y un racismo, cabe decir, orquestado a menudo desde el Estado –esto es, una pasión que viene de arriba y no necesariamente del irracionalismo retrógrado y popular de las masas (Rancière, 2010)–, un Estado que en la era de las globalizaciones ve restringida su actuación al control y vigilancia de la circulación de personas, produciendo y a su vez gestionado el sentimiento de inseguridad. Precisamente, Foucault (2008) expuso cómo las relaciones entre seguridad, orden policial y territorialización sirven como tecnologías de gobierno, las cuales disciplinan, normalizan y normativizan la vida y las subjetividades. En 2014, a raíz de la “crisis

humanitaria de los niños migrantes” en Centroamérica, varios gobiernos –México, Guatemala, Honduras, Salvador– reforzaron la vigilancia, el control y las deportaciones en los pasos fronterizos (Villafuerte y García, 2015), dentro de una geoestrategia política de securitización o fronterización (Soguk, 2007) en la que la llegada de Trump a la Casa Blanca refuerza las políticas antimigratorias, con repercusiones en los países de Centro y Sudamérica y el Caribe. Si el anterior presidente de los EE.UU., Barack Obama, aumentó los presupuestos para la Patrulla Fronteriza y batió el récord de deportaciones de su predecesor –George W. Bush–, el actual llegó a la Casa Blanca con una campaña que recuperaba la máxima de “América para los americanos” –con el lema *America First*–, entendiendo por estos a los blancos anglosajones –preferiblemente heterosexuales y protestantes–. La política migratoria estadounidense trata de vigilar, controlar y gobernar los flujos migratorios procedentes de miles de kilómetros al Sur de sus territorios, extendiendo así la frontera. “La desigual integración de los países en la economía global del sistema capitalista neoliberal y la política restrictiva de EE.UU. respecto del ingreso de mano de obra poco calificada es el escenario principal del problema” (Bucci, 2017: 53). Un escenario en el cual, junto a las personas, también las fronteras viajan. He ahí uno de los cambios que atraviesan los procesos de securitización contemporáneos: *la migración de fronteras*. Frente al límite de la Modernidad, donde una línea de frontera indicaba nítidamente que allí cesaba una soberanía y empezaba otra, hoy las fronteras devienen artefactos maleables, desplegados aquí o allá, dentro o fuera de un territorio, o entre territorios: “Las fronteras han dejado de marcar los límites donde se detiene la política porque termina la comunidad (...) Ya no son el contorno de lo político. Devinieron... objetos (...) Se tornaron cosas en el propio espacio de lo político” (Balibar, 2005: 92).

Por eso decimos que la frontera de EE.UU. se extiende hacia el Sur, en un proceso de externalización que estira la frontera geográfica e institucionalmente, tal y como hace la Unión Europea hacia el Este y el Sur (Casas-Cortés *et al.*, 2010). Es esta una estrategia emergente y paralela que complementa los procesos de fortificación y amurallamiento. Una estrategia de gestión migratoria que se enfoca no solo en los límites fronterizos sino también en los puntos de origen y tránsito de las rutas migratorias. Estrategia que, por un lado, externaliza o subcontrata a terceros países las responsabilidades para con la frontera; por otro lado, garantiza a los Estados receptores poder intervenir en esos terceros países. De este modo, en este paisaje flexible y multisituado de la frontera se redefinen las ideas tradicionales del territorio, la identidad y la soberanía; si al valor material de la frontera le sumamos su valor simbólico, cumpliendo entre otras funciones las de “ordenamiento” y “alterización” –*border/ing as order/ing and other/ing* (Casas-Cortés *et al.*, 2010)–, cabe indicar además que estos valores operan en una cartografía supraestatal de “soberanías móviles” (Appadurai, 2003), que desplazan los límites clásicos del Estado y la Modernidad.

Los problemas, en este contexto, no los soluciona el viaje en el Tren La Bestia; este solo palía la vida de los pocos migrantes que obtienen éxito. Para el resto, las condiciones de precariedad e inseguridad se intensifican. Si en la construcción del Estado moderno las lógicas nacionales han estado insertas en el *continuum* libertad-seguridad a la hora de crear constituciones, políticas, normas y derechos, en el caso de las relaciones entre el Estado y sus minorías excluidas va más bien en el *continuum* seguridad-inseguridad. Reforzar la seguridad conlleva aumentar los riesgos para muchas minorías, por cuanto aumentan sus posibilidades de ser deportados, discriminados, encarcelados y excluidos. Un ejemplo son las redadas en La Bestia, para detenerlos y deportarlos (Villafuerte y García, 2015).

Por tanto, el muro como idea-metáfora no es suficiente, pues obvia la porosidad y creatividad que se dan al interior de sociedades y entre culturas. El muro, la frontera, los límites, juegan un importante papel para comprender las lógicas del neoliberalismo. Las fronteras se están transformando en instrumentos para administrar, calibrar y gobernar el tránsito de personas, dinero y cosas (Mezzadra y Neilson, 2013). Además, las lógicas de frontera heredadas de una gubernamentalidad disciplinaria se

combinan ahora con dispositivos de control neoliberal, más flexibles y dinámicos; así, a la contención se le añade la modulación y conducción de poblaciones, lo cual nos recuerda cómo la vigilancia antes circunscrita a instituciones de encierro o a los límites de la soberanía estatal se expande hoy en torno a múltiples mecanismos de control que se despliegan y articulan en cualquier momento y lugar (Deleuze, 1995; Fernández de Rota y Diz, 2019).

Además, en torno a los muros hay imágenes y prácticas ligadas al consumo y al espectáculo, como el “niño balsero” cubano Elián que en el 2000 protagonizó portadas acerca de la migración a EE.UU.; o la tragedia de Aylan, el niño sirio encontrado en 2015 muerto a orillas del Mediterráneo. Ejemplos ambos en que la tragedia se viraliza, se exagera y paulatinamente se olvida a expensas del negocio de los *mass-media*, aparatos/dispositivos para la colonización de la percepción y los sentidos. He ahí que el incesante desfile de cuerpos muertos, ahogados, heridos o hambrientos, que se aprietan contra la pantalla como artículos de masa despersonalizados, sin nombre ni historia, provoquen una suerte de “anestesia cultural” (Feldman, 1994) que va ligada a la desincorporación y despersonalización del dolor del otro y a la desmaterialización de la violencia estatal; y que se enreda en una “globalización del sufrimiento” donde las imágenes se difunden mundialmente, consiguiendo un efecto de fatiga e insensibilización en el espectador, quien ve agotada su empatía al estar sobrecargado con imágenes que, cuanto más se nos muestran, más se nos presentan como irremediables (Kleinman y Kleinman, 1997). Imágenes que hasta pueden resultar atractivas y morbosas, generando –en el caso mexicano– un “necrogusto” (Flores Martos, 2018) basado en el consumo de imágenes que representan cuerpos violentados y cadáveres mutilados junto a cuerpos hipersexualizados de mujeres, en un contexto de desapariciones y asesinatos generalizados. Así, las intensidades y agendas de los medios, al calor de su retórica y repetición, sirven para administrar el miedo y la inseguridad y desde ahí generar opiniones más o menos favorables para las intervenciones y políticas públicas *en y hacia* la movilidad humana.

En el caso que nos ocupa, la migración a EE.UU., ya en los años 30 del siglo pasado comenzaron a generarse del lado mexicano políticas públicas para integrar la zona y estimular el crecimiento económico y demográfico (Cruz Piñeiro, 2010). Tras la caída del Programa Bracero, impulsado por EE.UU. en 1942 para acoger mano de obra durante la Segunda Guerra Mundial, y que se mantuvo vigente y recibiendo al campesinado mexicano hasta 1964 (García y Griego, 1996), muchos migrantes se vieron desempleados, a lo que el gobierno mexicano decidió atacar con la creación de maquilas, que presentan en muchos casos desregulación y ausencia de derechos. A esto se suma que en la frontera se da un proceso de inseguridad y normalización de la violencia ligada al narcotráfico, que se recrudece por cuanto “las agencias responsables del control fronterizo y la seguridad son parte del problema al asociarse con las bandas criminales, mientras que éstas han fortalecido su presencia echando raíces entre sectores de la sociedad fronteriza” (Sánchez Muguía, 2011: 96). En este paisaje doliente ha venido emergiendo, como en otros lugares, una “cultura del terror” (Taussig, 1995) que se alimenta de los temores y vulnerabilidades con los que se gobierna a la población; una cultura que provoca que el estado de emergencia no sea hoy la excepción sino la regla en estos territorios de violencia y muerte.

Territorios en los que la violencia recae principalmente en la población más pobre. También en las mujeres –he ahí la generalización del “femicidio”– y desde hace décadas en los jóvenes, atravesados por situaciones de desigualdad, estigmatización y precarización, empujados a migrar por un entorno donde la banalización del mal y el “juvenicidio” (Valenzuela, 2015) hacen imposibles la vida. Un entorno de “capitalismo gore” (Valencia, 2010) que se nutre de la violencia extrema y visceral, especialmente en los territorios fronterizos en que reina el crimen organizado. Una vida que parece que nada vale, que pende del hilo cotidiano de la muerte y que en el caso de México puede ser leída en clave foucaultiana como una cuestión “necropolítica” (Mbembe, 2011); esto es, una política que mantiene un

control sobre quién puede vivir y quién debe morir, y que pone de manifiesto –de manera brutal– cómo el capitalismo neoliberal vuelve a los seres humanos mercancías intercambiables y desechables según la ocasión, y cómo este se sostiene sobre la vida (pero también sobre la muerte) de todos estos cuerpos quebrados que apenas importan.

En este sentido, y teniendo en cuenta la aparición de más y más agentes de la violencia, algunos han denominado “Estado fallido” a México por no poder controlar lo que desde Weber (2011) sería una de las funciones y características fundamentales del Estado: el monopolio del uso legítimo de la violencia. Al relacionar narcotráfico, seguridad y migración, lo que viene sucediendo en la zona es la militarización o control de las fronteras por parte de cuerpos y fuerzas de seguridad del Estado, pero también por grupos paramilitares y cárteles. Esto repercute en los controles migratorios, pero también en la atomización de las autoridades y el crecimiento de las violencias. Las organizaciones criminales están insertas en todos los niveles del gobierno, del ejército y de la policía; a lo que se suma que no solamente controlan aspectos relativos a las drogas sino también al tráfico de armas y personas, siendo el campo de la migración una arena política más.

Y para que las políticas securitarias funcionen –o presenten a la opinión pública ciertos visos de logros obtenidos– es necesario revestir al migrante de un halo sospechoso, condicionado a intervenir sobre su persona, adjudicándole más o menos explícitamente una indeseabilidad y un índice de riesgo para el orden social, debiendo ser constantemente identificado mediante técnicas dispares (Fernández de Rota y Diz, 2019). Se trata de generar una lógica criminalizante en procesos estructurales, según la cual el migrante es culpable de su situación y garante del orden en cuanto no entre a ciertas zonas. Sobre la misma persona recaen procesos punitivos y regulaciones migratorias, en lo que Aas (2011) denomina “crimigración”. He ahí la categoría de “chivo expiatorio”, según la cual se genera un imaginario que responsabiliza a los migrantes de los momentos de crisis, violencia o estados alterados del orden legal y/o moral de la sociedad, y que pueden ir ligados desde la asociación con narcotráfico o terrorismo hasta la culpabilización por el desempleo.

Figuras y metáforas mediáticas en discursos que se repiten, como “avalancha”, “oleada” o “efecto llamada”, son parte de este proceso, “cuestión que no resultará nada favorablemente al proceso de integración” (Aliaga, 2014: 158). Contraparte de esto es la construcción del migrante como sujeto de riesgo (Brandariz, 2008). Construcción política que dispone un “miedo-ambiente” generalizado que penetra los imaginarios y subjetividades contemporáneas (Diz y Fernández de Rota, 2017). Pero no se trata solo de una actuación en el campo del imaginario, sino que existe una normatividad y legalidad que actúan sobre los cuerpos migrantes basándose en un *profiling* o creación de perfiles étnicos sobre los que intervenir desde el campo jurídico-policial (Andersson, 2014), desplegándose en las ciudades “fronteras internas” que atraviesan a estos cuerpos y que estos atraviesan (Ávila y Malo, 2007): redadas e identificaciones en la calle o el metro, políticas de cupos, “vuelos calientes”, Centros de Internamiento para Extranjeros, persecución del “top-manta” y decomiso de bienes... “No hay capitalismo sin migración y (...) el régimen que intenta controlar o atenuar la movilidad de la mano de obra juega un papel estratégico en la constitución del capitalismo y las relaciones de clase” (Mezzadra, 2012: 6).

El papel de los medios es clave en este proceso de degradación del otro (Van Dijk, 2006), pero todo ello va unido a una construcción jurídica, estatal y política que coloca la ciudadanía en el centro y los conceptos de “irregularidad”, “ilegalidad” e “inmoralidad” en las periferias. Las lealtades en torno a esa ciudadanía se tratan de salvar, mientras que lo que es irregular, inmoral o ilegal resulta de una producción activa –migrantes no “irregulares” sino “irregularizados”– por parte del Estado y demás agencias (Cobarrubias, 2017). Veremos cómo influye todo esto en nuestro análisis de los trenes de la muerte.

Estudio de Caso: Tren La Bestia

Durante el siglo XIX la construcción de ferrocarriles fue uno de los sectores adonde llegaron trabajadores llevados por las autoridades británicas, que contrataban mano de obra del subcontinente hindú cuyo destino eran las posesiones coloniales en el Caribe. En Europa, “los ‘navis’ irlandeses –un término coloquial derivado de ‘navegantes’– cavaron los canales británicos y construyeron sus ferrocarriles” (Castles y Miller, 2004: 78). En EE.UU., parte de la construcción ferroviaria recayó en la inmigración china, de manera que uno de los grandes objetos y símbolos de la Modernidad se armó en tantos países con el trabajo de inmigrantes. Así es como el tren, símbolo del progreso, la civilización y la aceleración, agente que produce una extraordinaria red de relaciones –pasa pero también hace pasar (personas, mercancías, etc.)–, y que en su día no solo unió territorios sino que reconfiguró a su paso las cronologías, los imaginarios y las temporalidades –uniendo entre sí comunidades diversas y fomentando el sentido unitario de la nación (Anderson, 1993), difundiendo las comunicaciones a través del correo postal y el telégrafo, o favoreciendo la coordinación horaria entre territorios al tener que sincronizar rutas y estaciones (Urry, 2007)–, fue y sigue siendo un objeto de luces y sombras, de conexión y desconexión, una metáfora del progreso y sus contrarios. La historia nos ha dejado la huella de sus éxitos y fracasos: ¿quién olvidará los trenes del horror arribando a Auschwitz? En este caso, el Tren La Bestia, en origen un tren de carga –de mercancías–, se presenta y navega, en gran medida, como la manifestación simbólico-material de una Modernidad, para muchos, torcida y esquiva; o peor: descarrilada.

La Bestia forma parte de ferrocarriles Genesee & Wyoming Inc., cuya filial es la Compañía de Ferrocarriles Chiapas-Mayab. El recorrido atraviesa México de Sur a Norte, surcando al menos 13 estados a lo largo de los cuales “los migrantes toman hasta 14 trenes” (Márquez, 2015: 160). El camino está plagado de abusos policiales, de extorsiones de las autoridades y de las pandillas o maras. Los migrantes sufren violaciones, robos y secuestros, teniendo que pagar “peajes” permanentes, según Piero Bucci (2017). Este autor distingue distintas violencias a las que se ven sometidos los pasajeros de La Bestia: *subjetiva* –extorsión y abuso policial, robos, asaltos, discriminación, ataques de maras–; *inclemencias* –peligrosidad del tren, enfermedades, hambre, sed, sueño, cansancio, frío, calor–; *sistémica* –necesidad de mano de obra poco cualificada, pobreza estructural–. El caso para las mujeres es tan extremo y el feminicidio ha ganado tal envergadura que se han fundado pequeñas clínicas en Tapachula y Arriaga para proveer a las mujeres que sufrieron de violencia sexual de tratamientos médicos y psicológicos (Riediger-Röhm, 2013).

Polleros, maras, zetas, betas, comadronas, la migra, alberguistas, ONGs, iglesias, policías, ferroviarios, contrabandistas, cárteles, tratantes de blancas, esclavistas, militares, violadores, enfermeros, ladrones, periodistas, activistas, investigadores, extorsionadores, y por supuesto los migrantes son los sujetos que conforman el contexto de paso de La Bestia, una “comunidad situacional en tránsito” (Tonnelat y Kornblum, 2017) que se desplaza en un microcosmos de violencia, movilidad humana e (in)seguridad que va de la frontera “olvidada” (Mezzadra y Neilson, 2013) del Sur de México con Guatemala a la Frontera Norte con EE.UU. “La información publicada sobre los abusos que sufren los migrantes irregulares no cuenta con datos oficiales fiables” (Di Matteo, 2015: 181), si bien los relatos populares circulan llenos de dolor, temor y tragedia: miles de muertos cada año; personas que pierden sus extremidades bajo las ruedas, al saltar al tren en movimiento o al caer dormidos en su largo viaje; asaltos y robos continuos, que hacen que muchos viajen ya con apenas dinero y sin portar consigo información personal –números de teléfono, direcciones, fotografías– para evitar que sus familias sean puestas en peligro, etc.

Dicho vehículo es la opción más lógica y *–a priori–* económica para viajar, pues cubre enormes distancias que migrantes indocumentados *–provenientes de países que han sufrido los efectos del neoliberalismo y los ajustes estructurales que, durante los años 80 y 90, se vieron acompañados de regímenes militares, guerras civiles y el desmantelamiento del Estado–* no podrían hacer a pie¹. Además, subirse al tren en movimiento o aprovechar sus paradas para montarse en la parte alta de sus vagones permite esquivar controles y pasos, viajando de incógnito como polizones. En su largo y peligroso trayecto, han de armarse de valor y adquirir una serie de destrezas sobre la marcha: cómo disponer el cuerpo para evitar ser zarandeado y no caer a las vías; cómo evitar quedarse dormida en ciertos tramos que requieren atención y vigilancia; cómo hacer turnos para asegurar el perímetro en movimiento que es su vagón; cómo regular el agua y los víveres; y todo un “aprendizaje de la esquivación” (Ávila y Malo, 2007) que, al igual que en las calles de nuestras ciudades *–cada vez más racistas–* los migrantes han de ir adquiriendo y desplegando, para salvar los controles que sobre la ruta aparecen, para escapar de los ataques de las maras, etc. Pero que aparentemente sea la opción más lógica tiene la paradoja de que es una situación liminar, violenta, transgresora del orden e ilegal. “Trayectoria migratoria que incluye robos, violaciones sexuales, secuestros, asesinatos individuales y masivos de inmigrantes, realizados por grupos criminales organizados” (Menéndez, 2017: 18).

Pero muchos migrantes no solo atraviesan México, sino que proceden de varios países de Centroamérica y el Caribe, tratando de subirse en algún tramo del camino. “La emigración de México hacia el país del norte es el mayor movimiento migratorio del planeta y el llamado fenómeno ‘hispanico’ o ‘latino’ tiene profundos impactos en la política interna norteamericana” (Stefoni, 2001: 7). Para subirse al tren, muchos vienen de un largo peregrinar que puede durar años desde origen: “Después de cruzar Nicaragua, Honduras, Guatemala, de sobrevivir a la frontera sur de Tecún Umán, de asearse en Tapachula, algunos de los que emprendieron el viaje han llegado a Arriaga” (León, 2011: 255), ya en territorio mexicano, para subir a uno de los vagones que pasará por allí al día siguiente. Y si hay suerte podrá acercarlos a EE.UU., donde habrán de enfrentar más viajes y caminatas, como las que emprenden quienes cruzan el desierto de Sonora, donde yacen los restos de muchos que emprendieron el camino, allí donde la política estadounidense les alienta a cruzar por zonas de climatología extrema y alto peligro de muerte (De León, 2015).

Cabe indicar que ni el tren tiene horarios fijos ni los migrantes conocen todas las estaciones de la ruta. Se trata de un tren de mercancías, no de personas, aunque sean seres humanos quienes se suben sobre los techos de los vagones. Pero que vayan de “polizones” no implica que no exista un costo, no solo económico sino también vital. La gratuidad del pasaje tiene un enorme gasto social en torno a la inseguridad, a lo que se suma la economía moral y el sinfín de emociones y sentimientos desplegados en relación con sus familias y la separación que el viaje entrafña, y también la economía ilegal inserta en el tránsito: un *pollero*, persona encargada de guiar el viaje y que lleva a los migrantes *–“pollos”–* avanzando en fila detrás de él (García Vázquez *et al.*, 2007), cobra entre 3.000 y 7.000 dólares. Si el migrante procede de Sudamérica, puede llegar a los 10.000². Si tiene suerte, quizá sea el único pago que habrá de hacer; sino, su familia en origen y/o destino será extorsionada o lo extorsionarán a él. Y es que, a la guerra contra el narco en México, EE.UU. y su frontera, se suma la inestabilidad económica y política de varios territorios, la violencia de las maras, la inseguridad, la pobreza y las asimetrías económicas y

¹ Nótese, sin embargo, que muchos deciden caminar colectivamente rumbo al Norte, en parte por razones de seguridad. Véase como ejemplo la llamada “Caravana Migrante”, con miles marchando hacia EE.UU.

² Estos precios suelen variar, y es común que el pollero quiera aprovecharse de la necesidad de quienes anhelan cruzar la frontera. Además, él es solo un agente en una red mayor de tráfico de migrantes; antes de llegar a él, estos son seducidos por los *enganchadores*, que se ofrecen como intermediarios y deben juntar a un grupo de migrantes que luego venden a su patrón (el pollero), que les sacará una suma mayor por su viaje.

sociales –internas y entre países– por los que atraviesa el Tren La Bestia. “Si a la desesperación y al miedo añadimos la falta total de higiene, comida y agua es fácil de entender por qué a estos monstruos de hierro se les conoce como los ‘trenes de la muerte’” (Di Matteo, 2015: 180).

De lo que se trata para los migrantes, en suma, es de “subir al gringo”, como se conoce en la jerga el paso a EE.UU., país que a menudo se convierte en una “jaula de oro”, una prisión para la población migrante (Los Tigres del Norte, 1983), y cuyo estudio de caso podría considerarse como “zona fronteriza analítica” (Sassen, 2006), pues son espacios discontinuos, no reducidos a simples líneas divisorias. Con todo, lo que sucede en torno a La Bestia es un *laboratorio biopolítico* por cuanto sirve de experimentación con la “vida desnuda” de humanos que serán puestos al servicio del capital o excluidos de él (Agamben, 1998). Vida quebrada, animalizada y rebajada a las exigencias elementales del cuerpo: hambre, frío, cansancio, enfermedad. Vida a la que no le queda más que su cuerpo para hacerse valer, que circula como mercancía y mano de obra barata, justamente a lomos de un tren de mercancías. Un tren que funciona como paisaje en transición, umbral y zona de indiferencia; un estado de excepción en tránsito situado entre territorios, entre la política y el derecho; eso es el estado de excepción: “una tierra de nadie entre el derecho público y el hecho político, y entre el orden jurídico y la vida” (Agamben, 2004: 10). En este sentido, Bauman (2005) nos recuerda que las contradicciones del capitalismo analizadas por Marx, en concreto en torno a la explotación y la alienación, no son suficientes para comprender las fases de exclusión a las que se ven sometidos hoy los trabajadores migrantes. En sus palabras, el capitalismo se especializa en fabricar desechos humanos, y no es casual que a quienes se juegan la vida en La Bestia se les llame precisamente así: “desechables”.

Las personas que se suben a La Bestia no solo son de alguna manera excluidas de sus países –por violencias, amenazas, miedos, falta de recursos y de oportunidades de empleo, situaciones de pobreza o ausencia de protección estatal, entre otras razones–, sino que son potencialmente excluidas durante el trayecto –deshumanizadas, violentadas, invisibilizadas, cosificadas– e, incluso en el caso de lograr su objetivo de llegar al Norte, se encuentran con una enorme inestabilidad y precariedad social y laboral, además de toparse con no pocas trabas burocráticas, casos de xenofobia, estigmatización y racismo.

La “inclusión diferencial” del neoliberalismo (Mezzadra y Neilson, 2013), que centra sus esfuerzos en filtrar, seleccionar y canalizar los movimientos migratorios al entender las fronteras como “membranas asimétricas” (Bauman, 2008) que permiten la salida, pero sirven como protección ante la entrada no deseada de grupos de población procedentes del otro lado, tiene un laboratorio o lugar de pruebas fundamental en torno a lo que sucede a lomos de La Bestia. Se trata de un centro neurálgico de ensayo de todo lo relativo a las fronteras, de especial relevancia por el carácter itinerante, cambiante, reticular, nervioso y transnacional que contiene dicho tren. En cierto modo, podríamos decir que La Bestia no solo atraviesa fronteras, sino que es una frontera; frontera móvil que hace emerger controles a su paso, siendo los cuerpos migrantes objeto de gobierno en cada tramo de la ruta. Además, la máquina pretende dar continuidad a los sueños decimonónicos en los que surgió, pues es clave en las ideas de progreso, velocidad e interconexión, “asociado a una nueva ideología política, social y económica [que] otorga una experiencia pública de carácter espacio-temporal” (Godón, 2009: 1). Una experiencia que también nos revela las sombras de la globalización, pues a su paso el tren atropella parte de los sueños de quienes se encaraman a su techo; La Bestia devora paisajes rumbo al Norte, y a su paso muchos ven desfilar su esperanza, que a menudo trae consigo más sombras, violencias y problemas.

Existe, pues, una discontinuidad entre los trenes de la Revolución Industrial y La Bestia: en los vagones, la separación de clases de los primeros se difumina en una clase social heterogénea, múltiple y diversa que se sube a los techos de los vagones en el tránsito por México, y que ni tan siquiera está “dentro” del tren, sino que representa un “afuera”, cual metáfora que traquetea entre el Norte y el Sur que llama a sus puertas. Son dominados que ejercen resistencia (Scott, 2003), son los *dammés* (Fanon,

1999) apartados de la historia, son las vidas infames (Foucault, 1993) que han escrito y escriben las microhistorias de la Modernidad; son, incluso, multitudes en movimiento (Hardt y Negri, 2004).

Asimismo, el Tren encarna, según Virilio (1997), una “cronopolítica”, que en La Bestia se palpa, pues el temor a perder el Tren es enorme en los relatos migrantes. No tanto porque no vaya a pasar otro sino porque no subir pronto expone a las inclemencias del tiempo, a posibles deportaciones o a la violencia de grupos armados. Es la última esperanza, y para aferrarse a ella se hace necesario controlar el tiempo de llegada de la máquina; este control, a menudo basado en rumores, es fundamental. El tiempo de la esperanza pasa por el tiempo de las esperas, que no son ordenadas, sino que cuando el Tren llega los migrantes se suben de golpe en busca de un buen lugar en el techo. Que el Tren llegue a una estación no significa que se detenga, sino que solo reduce su velocidad. Los migrantes se suben en marcha, con los riesgos que eso comporta. Estos tiempos ocultos, intercambiados como mensajes y valiosa información en la clandestinidad del viaje, sin billetes ni jefes de estación, funcionan como tácticas de los débiles (Scott, 2003), que no solo nos hacen repensar los tiempos y valores de la Modernidad, sino que también dan prueba de las “constrageografías” que se alzan contra el paisaje global del neoliberalismo (Sassen, 2003), no solo físicas sino también morales, sociales, políticas y sentimentales.

Rumbo al Norte: alianzas y resistencias en tránsito

La migración a lomos de La Bestia puede interpretarse como una resistencia: la huida como un modo de salir al encuentro de la miseria estructural y labrarse un camino alejado de la violencia; un ejercicio activo que busca producir una vida distinta donde sea posible. A su vez, alianzas insospechadas emergen por doquier: migrantes se solidarizan compartiendo historias, información y calzado; redes de apoyo surgen frente a los asaltantes; se ofrecen posadas para pasar la noche o curar las heridas, como el albergue Hermanos en el Camino, dirigido por el padre Solalinde; o aparecen mujeres como Las Patronas (Di Matteo, 2015), que desde 1994 se autoorganizan para cocinar y lanzar agua y alimentos a los viajeros³.

También el Estado, atravesado por corrupciones e incorrecciones políticas, ha tratado de intervenir al crear en los 90 los Grupos Beta de protección a migrantes. Más de una veintena recorren el país, en los Estados de Baja California, Sonora, Chihuahua, Coahuila, Tamaulipas, Veracruz, Tabasco, Chiapas y Oaxaca. Amparados por el artículo 71 de la Ley de Migración, intentan proporcionar ayuda humanitaria y llevar a cabo tareas de asistencia o asesoría legal, pero en cierto modo cumplen la función de actuar como cuerpo policiaco preventivo (González-Reyes, 2009). Ante este paisaje, los migrantes desconfían de los múltiples agentes que encuentran a su paso. Sus resistencias, hábiles y discretas, se arman justamente para eludir los problemas que tantos actores les causan. Subirse al tren es una metáfora, pero también una realidad material y encarnada. Si en los EE.UU. de la Gran Depresión los *bobos* o migrantes trabajadores vagabundeaban como polizones en los trenes buscando trabajo, hoy los migrantes del Sur vagan rumbo al Norte con el mismo impulso.

Todas estas resistencias entretejidas al pie de las vías dan fuerza a los viajeros, que ven que no es el suyo un problema individual sino un síntoma colectivo de una grieta estructural que recorre el continente. Una red de apoyo contra las miserias del capitalismo, que emerge cada poco más allá del tiempo y del espacio. He ahí el Ferrocarril Clandestino o Subterráneo, primera experiencia de

³ Las Patronas emergen a la vida pública cuando desaparece en aquel territorio el tren de pasajeros por la privatización de Ferrocarriles Nacionales de México, lo que obligó a los migrantes a buscar otras alternativas. Un ejemplo de cómo los procesos económicos y estructurales sirven para contextualizar la movilidad humana.

resistencia a la esclavitud y a la dominación racial (Gato, 2016). Contando con la cooperación de blancos y negros, consistió en una red abolicionista autoorganizada en el siglo XIX en EE.UU. y Canadá para ayudar a los esclavos afroamericanos a dejar atrás las plantaciones del Sur y enfilar hacia los Estados libres del Norte. Su nombre le fue dado porque sus miembros –jugando de nuevo con el secreto y el discurso oculto (Scott, 2003)– utilizaban términos ferroviarios de modo metafórico para sortear a los esclavistas: “conductores” o “maquinistas” eran quienes ayudaban a los esclavos en el Sur, ofreciéndoles mapas e instrucciones; las “estaciones” eran casas particulares, o iglesias y refugios donde esconderse, siendo allí recibidos por los “jefes de estación”; las rutas de escape eran “carriles”, y los fugitivos “pasajeros”. Este eficaz camino de postas y ocultamientos logró salvar de la esclavitud a decenas de miles de personas. Hoy, a las puertas de Europa y ante la llamada “crisis de refugiados”, algunos siguen tejiendo redes de alianzas en las fronteras y ofreciendo sus propias vías de entrada.

Si en 2005 Mezzadra refería un *devenir migrante* hacia el que todos potencialmente avanzamos, por cuanto el sistema y las lógicas de la globalización nos arrojan a lugares desregulados, flexibles, precarios, inestables y nómadas, tras las crisis globales de unos años después todo se ha complejizado tanto que podemos decir, con Sassen (2015), que estamos ante un *devenir expulsados*. En buena medida, los pasajeros de La Bestia lo son. Pasajeros de un tren que emprende su viaje en la frontera México-Guatemala. En uno de los múltiples albergues, “islas de solidaridad” (Di Matteo, 2015: 181) que no solo dan cama y comida sino también información, se pueden divisar mapas y datos: documentos sobre derechos migrantes, distancias a posibles destinos en el Norte, lugares con otros refugios: “Los albergues se marcan en el mapa con una cama azul; con cruces, los lugares de muertes frecuentes de migrantes (...); con un muñequito sin pierna se marcan las zonas de accidentes (...); billetes verdes señalan las zonas donde sufren extorsiones de ‘la migra’” (León, 2011: 250).

A estas alturas de nuestro relato, quizá sea absurdo preguntarse por qué se le llama “La Bestia”. Si lo expuesto no ha sido suficiente para que nos hagamos una idea de la brutalidad de la violencia, la inseguridad del viaje, las situaciones límite a las que se ven sometidos los migrantes, quizá sirva una exposición proveniente desde el análisis literario:

La locomotora en cuya forma hallamos semejanza con la de un cuadrúpedo, tal vez porque la vemos andar con el desembarazo y rapidez de un ser zoológico, está quieta en el apartadero, como un monstruo dormido. Aun en estas sentimos cierto temor al acercarnos a ella y nos parece que si nos ve delante se nos echa encima, aplastándonos con un ligero movimiento de su formidable musculatura. Al verla sin el farol rojo que llevaba en su frente, nos parece que está ciega o que ha bajado el párpado, velando la mirada que al mismo tiempo ve e ilumina: ni aun así le perdemos el respeto y es preciso mucha fuerza de voluntad para colocarse delante de ella. (González Herrán citado en Godón, 2009: 4)

Animalizar a la máquina y deshumanizar a los que se suben a ella son todo uno en el contexto de La Bestia. Y ese respeto del que se habla en la cita anterior es un temor desmedido ante los riesgos que entraña el viaje que cruza México, pues todas las inseguridades se encarnan en el cuerpo de los migrantes en una travesía llena de peligros.

Conclusiones

La frontera no solo se pasa –o se trata de pasar–, sino que se vive y produce subjetividades. No solo en los migrantes sino en toda la sociedad, dado que los procesos demográficos en torno a la movilidad son

parte sustancial de las posibles mejoras socioeconómicas, pudiendo interactuar con otros procesos como matrimonios, índices de natalidad o hibridación cultural. Y no debemos entender la movilidad como un simple espacio de paso-no paso, sino que todas las líneas que proliferan en el mundo y lo delimitan sirven, a su vez, para articular los flujos globales de personas, bienes, capitales, imaginarios y resistencias. Las fronteras –al menos para ciertas personas– aumentan a la vez que se complejizan y crecen en dispersión y heterogeneidad, echando por tierra aquel mito inocente y primigenio de una globalización sin fronteras. Por la frontera pasa la vida, no solamente mano de obra o capital humano. La función de los muros está más relacionada con regular, vigilar, filtrar y gobernar que con excluir, y es por tanto su proliferación un síntoma de la crisis del capitalismo, más que un ejercicio que sirve para defender la soberanía de los Estados.

“Todos somos clandestinos”, “nadie es ilegal”, “papeles para todos”, o “nosotros no cruzamos las fronteras, las fronteras nos cruzaron a nosotros” son algunos eslóganes expresados por diferentes colectivos migrantes, desde Italia a Latinoamérica, desde EE.UU. a España, y son parte del imaginario que subyace a la opción de subir a La Bestia. Este tren recorre fronteras y es a su vez una frontera, que produce, selecciona y circula. Y es que a todo proceso de reforzamiento fronterizo sigue –e incluso en ocasiones lo adelanta– un proceso de cruzamiento de fronteras, o al menos una crítica a dicho reforzamiento. El papel de aquellos que cruzan fronteras sirve para reforzar la tesis de que las fronteras no solo son definidas por Estados en sus vínculos jurídico-políticos y estratégico-militares, y por el mercado en su visión de cuerpos y brazos –mano de obra, recursos humanos–, entendiendo la migración como negocio; sino que hay factores humanos, culturales y simbólicos que son del todo relevantes para criticar dicho sistema. “Los procesos involucrados en la securitización (*securitization*) de los límites sociales y de las fronteras territoriales pueden ser detenidos, transformados o revertidos por las propias colectividades” (Aedo, 2017: 90).

El caso de La Bestia muestra que “desde México se ve como un derecho el paso a los Estados Unidos y la posibilidad de convertirse en ciudadano de pleno derecho en ese país” (Mollá, 2011: 172). Lo mismo podrían demandar ciudadanos de Centroamérica al pasar por el país mexicano. Si bien muchos de ellos no tienen poder, sí tratan de ir haciendo presencia en las sociedades de destino (Sassen, 2003), lo que les generará nuevos roles familiares, la posibilidad de enviar remesas y participar del desarrollo –micro o macro– en origen; asimismo, pueden obtener cierta movilidad social. A algunas de sus resistencias en tránsito hemos atendido durante este artículo, claves para entender sus subjetividades migrantes. Primero hemos expuesto cómo el racismo y los procesos de securitización son consustanciales al capitalismo y a la movilidad humana desde la Modernidad. Seguidamente hemos analizado el papel de los muros y las fronteras en dichos procesos, describiendo dos regímenes que se superponen, el de la disciplina y el del control, el del encierro –muros– y el de la modulación –controles móviles–. Centrándonos en el estudio de caso de La Bestia, hemos definido su dramática realidad como un laboratorio biopolítico con el que repensar las formas contemporáneas del gobierno de las migraciones.

Las vivencias y relatos de quienes cruzan México sirven para mostrar que la fronterización no reduce, sino que aumenta la porosidad de los flujos migratorios. Las relaciones de poder, lo poscolonial y lo simbólico (Arriaga Rodríguez, 2012) son claves para entender el papel que las migraciones y las fronteras tienen en la globalización actual, pues las visiones estadocéntricas y de reduccionismo económico hacia lo individual ya no son suficientes para comprender la complejidad de la globalización, sus muros y quiebras.

Referencias bibliográficas

- Aas, Katja F. (2011), “‘Crimmigrant’ Bodies and Bona Fide Travelers”. *Theoretical Criminology*, 15 (3): 331-346. doi: <https://doi.org/10.1177/1362480610396643>, consultado 31/03/2019
- Aedo, Ángel (2017), “Encarnando (in)seguridad. Orden policial y política de la presencia en la frontera norte de Chile”. *Antípoda* (29): 87-103. doi: <https://doi.org/10.7440/antipoda29.2017.04>, consultado 31/03/2019
- Agamben, Giorgio (1998), “Homo sacer”. *Revista de Occidente*, (208): 63-76.
- Agamben, Giorgio (2004), *Estado de excepción*. Valencia: Pre-Textos.
- Aliaga, Felipe (2014), “El inmigrante como chivo expiatorio”. En: Álvarez, Freddy. (coord.). *Amanta. Seminarios de investigación*. Quito: IAEN, 143-184.
- Anderson, Benedict (1993), *Comunidades imaginadas*. México: FCE.
- Andersson, Ruben (2014), *Illegality, Inc.: Clandestine Migration and the Business of Bordering Europe*. Oakland: University of California Press.
- Anzaldúa, Gloria (1987), *Borderlands/La frontera*. San Francisco: Aunt Lute Books.
- Appadurai, Arjun (2001), *La modernidad desbordada*. Buenos Aires: FCE.
- Appadurai, Arjun (2003), “Sovereignty without Territoriality”. En Low, Setha y Lawrence-Zúñiga, D. (eds.). *The Anthropology of Space and Place*. Oxford: Blackwell, 337-351.
- Appadurai, Arjun (2007), *El rechazo de las minorías*. Barcelona: Tusquets.
- Arriaga Rodríguez, Juan C. (2012), “El concepto frontera en la geografía humana. *Perspectiva geográfica*, (17): 71-96. doi: <https://doi.org/10.19053/01233769.2263> consultado 31/03/2019
- Artigas, Xavier; Ortega, Xapo y Serra, Marc (Dirs.). (2016), *Tarajal: Desmuntant la impunitat de la frontera sud* [documental]. España: Metromuster / Observatori DESC.
- Ávila, Débora; Malo, Marta (2007), “¿Quién puede habitar la ciudad?”. En: Observatorio Metropolitano (Eds.). *Madrid: ¿la suma de todos?* Madrid: TdS:505-632.
- Balibar, Étienne (2005), *Violencias, identidades y civilidad*. Barcelona: Gedisa.
- Bauman, Zygmunt (2003), *Comunidad*. Madrid: Siglo XXI.
- Bauman, Zygmunt (2005), *Vidas desperdiciadas*. Barcelona: Paidós.
- Bauman, Zygmunt (2008), *Archipiélago de excepciones*. Buenos Aires: Katz Editores.
- Brandariz, José A. (2008), “La construcción de los migrantes como categoría de riesgo”. En: Cancio, Manuel y Pozuelo, Laura (Eds.). *Política criminal en vanguardia*. Navarra: Thompson Civitas, 143-196.
- Brown, Wendy (2015), *Estados amurallados, soberanía en declive*. Barcelona: Herder.
- Bucci, Piero (2017), “Migración y violencia. El viaje en tren por México hacia Estados Unidos”. *Cuadernos del Instituto Nacional de Antropología y Pensamiento Latinoamericano—Series Especiales*, 4 (2): 47-55.
- Caldeira, Teresa (2007), *Ciudad de muros*. Barcelona: Gedisa.
- Casas-Cortés, Maribel; Cobarrubias, Sebastian; Pickles, John (2011), “Stretching Borders Beyond Sovereign Territories?”. *Geopolítica(s). Revista de estudios sobre espacio y poder* 2 (1): 71-90. doi: http://dx.doi.org/10.5209/rev_GEOP.2011.v2.n1.37898 consultado 31/03/2019
- Castles, Stephen; Miller, Mark J. (2004), *La era de la migración*. México: Universidad Autónoma de Zacatecas.
- Cobarrubias, Sebastian (2017), “El Estado como instrumento irregularizador”. En: López Sala, Ana y Godenau, Dirk (Coords.). *Estados de contención, estados de detención*. Barcelona: Anthropos, 224-250.
- Cruz Piñero, Rodolfo (2010), “Flujos migratorios en la frontera norte: dinamismo y cambio social”. En: Alba, Francisco; Castillo, Manuel Á. y Verduzco, Gustavo (Coords.). *Migraciones internacionales*. México: El Colegio de México, 395-435.

- De León, Jason (2015), *The Land of Open Graves*. Oakland: University of California Press.
- Deleuze, Gilles (1995), *Conversaciones*. Valencia: Pre-Textos.
- Derrida, Jacques (2006), *La Hospitalidad*. Buenos Aires, Ediciones de la Flor.
- Di Matteo, Angela (2015), “Las Patronas: ángeles al borde del infierno”. *Altre Modernità*, (13): 180-185. doi: <https://doi.org/10.13130/2035-7680/4840>, consultado 31/03/2019
- Diz, Carlos; Fernández de Rota, Antón (2017), “Miedo-Ambiente: del urbanismo disciplinario, la sociedad de control y sus indignados”. *Revista San Gregorio*(17): 6-15.
- Diz, Carlos; Piñeiro, Eleder (2018), “Ficciones de naturaleza: científicos, indios y activistas”. *Tabula Rasa* 29: 203-228. doi: <https://doi.org/10.25058/20112742.n29.10>, consultado 31/03/2019
- Du Bois, W. E. B. (2008), *The souls of black folk*. Oxford: Oxford University Press.
- Echeverría, Bolívar (2007), “Imágenes de la blanquitud”. En Echeverría, Bolívar; Lizarazo, Diego y Lazo, Pablo (dirs.). *Sociedades icónicas*. México DF: Siglo XXI, 15-32.
- Fanon, Frantz (1999), *Los condenados de la tierra*. Tlaxcala: Txalaparta.
- Federici, Silvia (2010), *Calibán y la bruja*. Madrid: TdS.
- Feldman, Allen (1994), “On Cultural Anesthesia”. *American Ethnologist* 21 (2): 404-418. doi: <https://doi.org/10.1525/ae.1994.21.2.02a00100>, consultado 31/03/2019
- Fernández de Rota, Antón; Diz, Carlos (2019), “Miedo y seguridad. Dispositivos de la contención conservadora y de la modulación neoliberal”. *Athena Digital* 19 (1), 1-30. doi: <https://doi.org/10.5565/rev/athenea.2153>, consultado 31/03/2019
- Flores Martos, José A. (2018), “Del gusto de ambigü al necrogusto en el Puerto de Veracruz (México)”. *Trabajos de Antropología e Etnología* 58: 517-530. doi: <https://doi.org/10.3989/rntp.2009.022>, consultado 31/03/2019
- Foucault, Michel (1993), *La vida de los hombres infames*. Barcelona: Altamira.
- Foucault, Michel (2008), *Seguridad, territorio, población*. Madrid: Akal.
- Friedman, George (2008), “On the road to a failed state”. En: http://www.stratfor.com/weekly/mexico_road_failed_state, consultado el 13/08/2009.
- García Vázquez, Nancy; Gaxiola Baqueiro, Elisa; Guajardo Díaz, Arnaldo (2007). “Movimientos transfronterizos México-Estados Unidos: Los polleros como agentes de movilidad”. *CONjines de relaciones internacionales y ciencia política* 3 (5): 101-113.
- García y Griego, Manuel (1996), “The Importation of Mexican Contract Laborers to the United States, 1942-1964”. En: Gutiérrez, David (Ed.). *Between Two Worlds: Mexican Immigrants in the United States*. Wilmington: Scholarly Resources: 45-85.
- Gato, Ezequiel (Comp.) (2016), *Nuevo activismo negro*. Buenos Aires: Tinta Limón.
- Godón, Nuria (2009), “Viaje hacia los adentros: el tren como complejo metafórico en la narrativa galdosiana”. En: *Actas del V Congreso Historia Ferroviaria*. Mallorca.
- González-Reyes, Pablo J. (2009), “Migración, criminalidad y violencia en la frontera norte de México”. *Revista Criminalidad* 51 (2): 47-60.
- Hardt, Michael; Negri, Antonio (2004), *Multitud*. Barcelona: Editorial Debate.
- Kleinman, Arthur; Kleinman, Joan (1997), “The Appeal of Experience. The Dismay of Images”. En: Kleinman, Arthur; Das, Veena y Lock, Margaret (Eds.). *Social Suffering*. Berkeley: University of California Press: 1-25.
- Last, T., et al. (2017), “Deaths at the borders database”. *Journal of Ethnic and Migration Studies* 43 (5): 693-712. doi: <https://doi.org/10.1080/1369183X.2016.1276825> consultado 31/03/2019
- Le Marcis, Frédéric (2004), “L’empire de la violence: un récit de vie aux marges d’un township”. En Fassin, Didier (Ed.). *Afflictions*. Paris: Karthala: 235-272.

- Leetoy, Salvador (2016), “Notas sobre modernidad, decolonialidad y agencia cultural en Latinoamérica”. *Chasqui. Revista Latinoamericana de Comunicación*, (131): 47-62.
- León, Josema (2011), “Frontera sur de México, de camino al Norte”. *Norteamérica. Revista Académica del CISAN-UNAM* (6): 249-256.
- Los Tigres del Norte (1983), *La jaula de oro* [CD]. EE.UU: Fonovisa Records.
- Márquez Covarrubias, Héctor (2015), No vale nada la vida: éxodo y criminalización de migrantes centroamericanos en México. *Migración y desarrollo*, 13(25): 151-173.
- Malkki, Liisa (1992), “National Geographic”. *Cultural Anthropology* 7 (1): 24-44. doi: <https://doi.org/10.1525/can.1992.7.1.02a00030>, consultado 31/03/2019
- Mbembe, Achille (2011), *Necropolítica*. Barcelona: Melusina.
- Mbembe, Achille (2016), *Crítica de la razón negra*. Ned ediciones.
- Menéndez, Eduardo L. (2017), *Los racismos son eternos, pero los racistas no*. México D.F: UNAM.
- Mezzadra, Sandro (2012), “Capitalismo, migraciones y luchas sociales: la mirada de la autonomía”. *Revista Nueva Sociedad*, (237): 159-178.
- Mezzadra, Sandro; Santucho, Miguel (2005), *Derecho de fuga*. Madrid: TdS.
- Mezzadra, Sandro; Neilson, Brett (2013), *La frontera como método*. Madrid: TdS.
- Mollá Ruiz-Gómez, Manuel (2011), “La región fronteriza México-Estados Unidos, un lugar de unión y desencuentros”. *Investigaciones Geográficas* (55): 169-180. doi: <https://doi.org/10.14198/INGEO2011.55.09>, consultado 31/03/2019
- Perera, Suvendrini (2007), “A Pacific zone? (In)security, sovereignty, and stories of the Pacific Borderscap”. En: Rajaram, Prem y Grundy-Warr, Carl (Eds.). *Borderscapes*. Minneapolis: University of Minnesota Press, 201-227.
- Quijano, Aníbal (2014), *Cuestiones y horizontes: de la dependencia histórico-estructural a la colonialidad/descolonialidad del poder*. Buenos Aires: CLACSO.
- Rancière, Jacques (2010), “El racismo: una pasión que viene de arriba”. *El Viejo topo*, (275): 54-57.
- Riediger-Röhm, Lara (2013), “¿México: ruta de la muerte o camino hacia una vida mejor?”. *Iberóforum*, 8 (16): 167-182.
- Sánchez Munguía, Vicente (2011), “La actual lucha del gobierno mexicano contra la delincuencia en la frontera con Estados Unidos”. *Frontera norte*, 23 (45): 97-129. doi: <http://dx.doi.org/10.17428/rfn.v23i45.839>, consultado 31/03/2019
- Santos Ramírez, Leopoldo (2010), *Los transmigrantes de la frontera latina*. México: El Colegio de Sonora.
- Sassen, Saskia (2003), *Contrageografías de la globalización*. Madrid: TdS.
- Sassen, Saskia (2006), *Territory, Authority, Rights*. Princeton: Princeton University Press.
- Sassen, Saskia (2015), *Expulsiones*. Madrid: Katz editores.
- Scott, James (2003), *Los dominados y el arte de la resistencia*. México DF: Ediciones Era.
- Soguk, Nevzat (2007), “Border’s Capture: Insurreccional Politics, Border-Crossing Humans, and the New Political”. En: Rajaram, Prem y Grundy-Warr, Carl (Eds.). *Borderscapes*. Minneapolis: University of Minnesota Press, 283-308.
- Stefoni, Carolina (2001), *Representaciones culturales y estereotipos de la migración peruana en Chile*. Santiago de Chile: CLACSO.
- Taussig, Michael (1995), *Un Gigante en Convulsiones*. Barcelona, Gedisa Editorial.
- Tijoux, María E.; Díaz, Gonzalo (2014), “Inmigrantes, los “nuevos bárbaros” en la gramática biopolítica de los estados contemporáneos”. *Quadranti*, 2 (1): 283-309.
- Tonnellat, Stéphane; Kornblum, William (2017), *International Express*. New York: Columbia University Press.
- Urban, Miguel; Donaire, Gonzalo (2016), *Disparen a los refugiados*. Granada: Icaria.

- Urry, John (2007), *Mobilities*. Cambridge: Polity.
- Villafuerte, Daniel y García Aguilar, María del Carmen (2015), Crisis del sistema migratorio y seguridad en las fronteras norte y sur de México. *REMHU*, 23(44), 83-98.
- Valencia, Sayak (2010), *Capitalismo gore y necropolítica en México contemporáneo*. Barcelona: Melusina.
- Valenzuela, José (Coord.). (2015), *Juvenicidio*. Barcelona: Ned Ediciones.
- Van Dijk, Teun (2006), “Discurso de las élites y racismo institucional”. En: Lario Bastida, Manuel (Coord.). *Medios de comunicación e inmigración*. Murcia: CAM, 15-36.
- Villafuerte Solís, Daniel; García Aguilar, María (2015), “Crisis del sistema migratorio y seguridad en las fronteras norte y sur de México”. *REMHU*, 23 (44): 83-98. doi: <http://dx.doi.org/10.1590/1980-85852503880004406>, consultado 31/03/2019
- Virilio, Paul (1997), *El ciberespacio, la política de lo peor*. Madrid: Cátedra.
- Wallerstein, Immanuel y Balibar, Étienne (1991), *Raza, nación y clase*. Madrid: IEPALA.
- Weber, Max (2011), *La política como vocación*. Valencia: NoBooks Editorial.