

# Las redes mexicanas de tráfico humano frente al fenómeno caravanero

## Mexican Human Smuggling Networks in the Face of the Caravan Phenomenon

Simón Pedro Izcara Palacios

Universidad Autónoma de Tamaulipas

E-mail: [sizcara@uat.edu.mx](mailto:sizcara@uat.edu.mx)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0523-305X>



Autor



El debate en torno al impacto de caravanas de migrantes en el negocio del tráfico humano ha sido intenso en la academia, en los medios de comunicación y en el discurso oficial. El objetivo de este artículo es examinar cómo han impactado las caravanas de migrantes centroamericanos en las redes mexicanas de tráfico humano. Entre 2019 y 2023 se realizaron entrevistas en profundidad a 30 traficantes de migrantes en cinco entidades federativas de México. Las caravanas favorecieron el negocio del coyotaje, principalmente a quienes operaban redes simples y a quienes se encontraban a cargo del último eslabón de las redes complejas. Como contraste, algunos traficantes que operaban en las áreas más meridionales de México se quedaron desempleados. Las caravanas también produjeron una feminización de la clientela de los traficantes, y condujeron a un mayor uso de instrumentos de ocultamiento del trasiego de migrantes, como el transporte en tráileres.



Resumen

*The debate surrounding the impact of migrant caravans on the human smuggling business in Mexico has been intense in the academia, the media and in the official discourse. The objective of this article is to examine how the caravans of Central American migrants have affected Mexican human smuggling networks. Between 2019 and 2023, in-depth interviews with 30 migrant smugglers were conducted in five Mexican States. The arrival of the caravans benefitted Mexican migrant smuggling business. Caravans have worked in favor of migrant smugglers in charge of simple networks and have benefitted smugglers leading the last link of complex networks. In contrast, some migrant smugglers operating in the southernmost areas of Mexico were left unemployed. Migrant caravans also produced a feminization of smugglers' clientele, and migrant smugglers have resort to a greater use of migrants' displacement concealing instruments, such as the use of trucks.*

Caravanas; redes de tráfico humano; traficantes de migrantes; migrantes centroamericanos; México



Key words

*Caravans; migrant smuggling networks; migrant smugglers; Central American migrants; Mexico*

Recibido: 22/09/2023. Aceptado: 29/02/2024



Fechas

## 1. Introducción

Las caravanas son una estrategia colectiva de movilidad organizada de contingentes de migrantes, que agrupan desde centenares hasta miles de personas, que parten desde Centroamérica o desde el sur de México, para ascender hacia el norte con objeto de solicitar asilo o de tratar de llegar de modo irregular a Estados Unidos. Muchos migrantes se unen a las caravanas porque carecen de recursos para sufragar los elevados costes del coyotaje<sup>1</sup>. Sin embargo, otros contemplan la opción de recurrir a las redes de tráfico de migrantes después de haberse internado en territorio mexicano con las caravanas, ya que los costes del coyotaje se abaratan conforme el migrante se encuentra más cerca de la frontera estadounidense (Torre Cantalapiedra y Mariscal Nava, 2020, p. 11)

El debate en torno al impacto de caravanas en el negocio del tráfico humano ha sido intenso tanto en la academia, como en los medios de comunicación y en el discurso oficial. Los gobiernos de los países afectados por las caravanas han externalizado un discurso hostil hacia las caravanas, que describen como un fenómeno maniobrado por fuerzas externas, con un historial criminal (traficantes de personas y otros actores criminales), que están presentes tanto en las rutas como en las mismas caravanas (US Department of Homeland Security, 2018). Esta postura es compartida por algunos académicos y medios de comunicación (Solalinde Guerra y Correa Cabrera, 2019). Otro discurso, compartido por académicos y activistas pro-migrantes, describe las caravanas como un movimiento autónomo que supone la independización de los migrantes de las redes de tráfico humano (Varela Huerta, 2020; Ortiz Cadena et al., 2020). Un tercer discurso dibuja una imagen más positiva y menos prejuiciosa del coyotaje (Frank Vitale, 2023). Sin embargo, estos discursos aparecen apoyados en las voces de actores que tienen un conocimiento imperfecto del negocio del tráfico humano: los migrantes caravaneros, los activistas pro-migrantes o las autoridades migratorias. Como contraste, este artículo aparece sustentado en la voz de los operadores de las redes de tráfico humano.

Este artículo, basado en la realización, entre 2019 y 2023, de entrevistas en profundidad a treinta traficantes de migrantes, parte de la siguiente pregunta de investigación: ¿Cómo han impactado las caravanas de migrantes en las redes mexicanas de tráfico humano? Asimismo, se parte de la siguiente hipótesis: el arribo de un número creciente de migrantes a México, debido a las caravanas, incrementó el número de potenciales clientes de las redes de tráfico humano. La metodología utilizada presenta un sesgo, ya que aparece sobredimensionada la opinión de

1 En este texto los términos coyotaje, tráfico de migrantes, traficantes, coyote y pollero son utilizados como sinónimos.

los traficantes que operan en el noreste de México. Sin embargo, la comparación de discursos de traficantes que operan redes simples con quienes operan redes complejas, permite diferenciar cómo han sido afectadas el primer tipo de redes y las últimas. Asimismo, la comparación del discurso de traficantes nortños y sureños permite diferenciar cómo han impactado las caravanas tanto a los traficantes que operan en el noreste como a quienes lo hacen en las áreas más meridionales de México, que han cambiado sus formas de operación para ocultar un mayor trasiego de migrantes. Por otra parte, también se compara el discurso académico con el discurso de los traficantes sobre el impacto de las caravanas en el coyotaje.

## 2. Las caravanas y el tráfico de migrantes: el discurso académico

El 12 de octubre de 2018 se organizó en la terminal de San Pedro Sula (Honduras) la primera caravana de migrantes que se dirigía hacia Estados Unidos. A partir de entonces el movimiento migratorio centroamericano con dirección al norte cobró una nueva dimensión. Las caravanas constituyen una forma de protesta, que desafía las políticas migratorias restrictivas de México y Estados Unidos. Estas no constituyen un movimiento surgido de la nada; sino, que fueron inspiradas por un proceso gestado a lo largo de casi dos décadas de movimientos de denuncia de la violencia sufrida por los migrantes centroamericanos (Castro Neira, 2019, p. 11; Salazar Araya, 2019).

Existe un amplio consenso en que los migrantes usan las caravanas para viajar más seguros y protegerse de la violencia de la fuerza estatal y de la delincuencia organizada; para evitar el pago de tarifas a los traficantes y el consiguiente endeudamiento familiar, y para movilizar a grupos familiares (Rizzo Lara, 2021, p. 3892; Velasco Ortiz y Hernández López, 2021, p. 106; Salazar Araya, 2019, p. 130; Álvarez Velasco y De Génova, 2022, p. 177; CNDH, 2022, p. 3). Estas son una forma de acción colectiva organizada con continuidad temporal (Rizzo Lara, 2021, p. 3903). Desde el 19 de octubre al 9 de noviembre de 2018 cinco caravanas cruzaron la frontera sur mexicana, de modo que entre el 12 y el 22 de noviembre habían llegado a Tijuana, Baja California, más de 6 mil migrantes centroamericanos (El Colegio de la Frontera Norte, 2018). Asimismo, entre el 15 y el 22 de enero de 2020 más 5 mil migrantes cruzaron la frontera sur mexicana, de modo que el 4 de febrero unos 1,800 arribaron a Piedras Negras, Coahuila (Uribe Salas et al., 2020, p. 29).

Caminar en masa visibilizó la lucha de los migrantes, les restó vulnerabilidad frente a los grupos delictivos y actores estatales e hizo menos costoso el tránsito; pero, los hizo blanco de hostilidad y actitudes xenófobas (Velasco Ortiz y Hernández López, 2021, p. 111). La visibilidad es una espada de doble filo. Por una parte, empodera al migrante; pero, por otra, facilita su control, exclusión y discriminación (Rojas Wiesner y De Vargas, 2014, p. 206). Tras un primer clima de permisividad del gobierno mexicano, que buscaba abrir espacios para la regularización y garantía de los derechos humanos, el peso geopolítico de Estados Unidos se extendió, primero hasta la frontera sur mexicana, y después, hasta Guatemala (Álvarez Velasco y De Génova, 2022, p. 178).

Las caravanas formadas en abril y octubre de 2019 y enero de 2020, integradas por migrantes centroamericanos, caribeños y africanos, fueron detenidas o desmanteladas en territorio mexicano (Torre Cantalapiedra, 2022, p. 70). Igualmente, las caravanas formadas en octubre de 2020 y enero de 2021 fueron disueltas en Guatemala (Álvarez Velasco y De Génova, 2022, p.

173). Asimismo, el sentimiento inicial de solidaridad ciudadana en México daría paso a expresiones de rechazo (Padilla Delgado, 2022, p. 32). El arribo masivo de las caravanas a Tijuana generó un rechazo y hostilidad hacia los migrantes hondureños, que llegaron a ser calificados como criminales, drogadictos, violadores o terroristas (Castro Neira, 2019, p. 16).

En 2021 el fenómeno caravanero volvió a cobrar fuerza. En el informe especial sobre las caravanas de migrantes, elaborado por la Comisión Nacional de Derechos Humanos (2022, pp. 44-46), se señala que entre los días 28 de agosto y 4 de septiembre de 2021 este Organismo Nacional participó en el acompañamiento de cinco caravanas de migrantes. Estas caravanas partieron de Tapachula, Chiapas; pero, todas fueron desmanteladas. Algunas recorrieron unos 70 kilómetros, hasta el municipio de Esquintla; otras pudieron caminar más de 100 kilómetros, hasta Mapastepec, hasta que finalmente fueron disueltas debido a operativos de contención del Instituto Nacional de Migración (INM), la Guardia Nacional (GN) y la Secretaría de la Defensa Nacional (SEDENA) (CNDH, p. 46). Sin embargo, la caravana que se formó en Tapachula el 23 de octubre de 2021 con 6 mil migrantes haitianos, salvadoreños, hondureños y guatemaltecos, llegó a Ciudad de México el 12 de diciembre, y del 20 al 23 de diciembre los migrantes fueron trasladados por vía terrestre hasta Sonora, Chihuahua y Nuevo León (CNDH, p. 51). Asimismo, a partir de 2022 el goteo de nuevas caravanas fue constante. La caravana que partió de Tapachula el 23 de abril de 2023, a la que se unieron casi tres mil migrantes centroamericanos, suramericanos, caribeños, e incluso asiáticos y africanos, ha sido la más crítica contra el Estado mexicano, a quien se responsabilizó por la muerte, el 27 de marzo de 2023, de cuarenta migrantes en un centro del Instituto Nacional de Migración en Ciudad Juárez (Avelar, 2023).

En la literatura académica se contraponen dos perspectivas que, citando los adjetivos usados por sus detractores calificaremos como romántica y conspirativa, divergen en el análisis del impacto de las caravanas de migrantes en el negocio del tráfico humano. Ambas perspectivas definen a los traficantes de migrantes como agentes depredadores, que abusan de la vulnerabilidad de los migrantes, les engañan y se enriquecen a través del cobro de tarifas abusivas. La primera perspectiva, manifiestamente optimista, subraya que las redes de tráfico de migrantes constituyen un riesgo que es evitado por las caravanas. La segunda perspectiva, más pesimista, intuye que existen lazos entre las caravanas y las redes de traficantes, que benefician a estos últimos.

Correa Cabrera y Koizumi (2021) consideran que numerosos trabajos periodísticos y académicos son excesivamente ingenuos, ya que, desde un activismo e identificación con las causas pro-migrantes, romantizan el fenómeno caravanero, que es descrito como una forma de autodefensa que no es influenciada por fuerzas externas. Para estos autores esta perspectiva coloca un velo que oscurece la participación de agentes externos, como las redes de tráfico de migrantes, que se benefician de este tipo de movilizaciones.

La principal exponente de la perspectiva romántica es Varela Huerta. Esta autora concluye que las caravanas provocaron un giro gramatical en el universo de la “industria de la migración”, que se tradujo en pérdidas millonarias para las redes de polleros, que se quedaron sin clientes (Varela Huerta, 2020, p. 246). Núñez Chaim et al. (2023) señalan que los polleros o coyotes “perdieron entre 5 y 14 mil dólares por cada persona que se unió a las caravanas y dejó de usar sus servicios” (p. 3). Esta perspectiva define las caravanas como una forma de autodefensa, insurrección y agencia política migrante para llegar sin polleros a Estados Unidos (Varela Huerta y McLean, 2019, p. 180; Ruíz Lagier y Varela Huerta, 2020, p. 98; Ortiz Cadena et al., 2020, p. 77). Pradilla (2019, p. 63) contrapone la migración gota a gota, con traficantes,

a la emigración masiva, con las caravanas, que soslaya el pago a coyotes, al narcotráfico y al crimen organizado.

Pérez Caballero (2020), señala que los gobiernos de los países involucrados, algunos blogs y medios de comunicación elaboraron un discurso hostil a las caravanas, que sistematizó, ordenó, refinó y estilizó historias falsas y rumores, a través del uso de una retórica de lo alternativo, o verdad alternativa, de base conspirativa. Según este autor, este discurso fue secundado por algunos académicos, que establecieron una equidistancia entre teorías plausibles y conspirativas. De esta forma dieron credibilidad a fuerzas externas y ardides alejados de la luz pública que aparentemente maniobraban las caravanas.

La principal exponente de la perspectiva conspirativa es Correa Cabrera. Solalinde Guerra y Correa Cabrera (2019) señalan que la caravanización de la migración centroamericana “pone en enorme riesgo a mujeres, niños y a los migrantes más vulnerables que deciden viajar en caravana dadas las condiciones del trayecto y la presencia de traficantes de personas”. Correa Cabrera (2020, p. 104) analiza las caravanas desde el análisis de lo que denomina explicaciones plausibles todavía no verificadas. Si bien señala que las caravanas ofrecen una opción migratoria a quienes no cuentan con los recursos suficientes para pagar las cuotas que les cobran los traficantes, deduce que gran parte de los migrantes caravaneros no lograrán ingresar a Estados Unidos. Como consecuencia, quedarán atrapados en México en condiciones de pobreza e inseguridad, lo que les abocará a recurrir a traficantes (Correa Cabrera y Koizumi, 2021). Casillas (2023) critica a los académicos que han soslayado la incidencia de las redes de tráfico humano en las caravanas. Para este autor, estas redes inciden en las caravanas, y define como incierta y no comprobada la tesis de la perspectiva romántica, que afirma que las redes de tráfico humano son un riesgo que evitan las caravanas. Para otros autores la inadecuada respuesta gubernamental a las caravanas (Fuentes Alcalá et al., 2022) y la modificación de la postura de México respecto a este fenómeno ha beneficiado el negocio de los traficantes (Espín Ocampo, 2021, p. 174).

Una tercera perspectiva, que calificaremos como crítica, ya que no se ajusta a la narrativa sobre los traficantes de migrantes prevalente en el derecho internacional, define a los traficantes como aliados de los migrantes. La principal exponente de la perspectiva crítica es Frank Vitale. Bajo esta perspectiva quienes victimizan a los migrantes no son los traficantes, sino el aparato estatal, sus tentáculos y las leyes que restringen la migración (Frank Vitale, 2023, p. 71; Sánchez y Antonopoulos, 2023). La perspectiva crítica es más cercana a la perspectiva romántica que a la conspirativa; aunque, se distancia de ambas, que son refutadas porque replican la lógica y el discurso del Estado al describir el coyotaje como una actividad inherentemente violenta. Para Frank Vitale (2023, p. 72) las caravanas y el coyotaje forman parte de un continuum de tácticas usadas por los migrantes para desplazarse.

Según la perspectiva crítica las caravanas constituyen una nueva opción para migrar, que no compite con el coyotaje, sino que ambas estrategias de movilidad se complementan entre sí. Cuando las condiciones hacen que se requiera otra estrategia, el migrante recurre a otras formas. Frank Vitale y Núñez Chaim (2020, p. 57) citan el ejemplo de los migrantes que utilizaron la caravana, no para pedir asilo, sino para contactar con coyotes contratados *ex ante*. Frank Vitale (2023) concluye que “las caravanas y el coyotaje son estrategias paralelas que los migrantes emplean para navegar el terreno cambiante de la aplicación de la ley migratoria, la explotación, la corrupción y la delincuencia organizada en los espacios de tránsito” (p. 75).

### 3. Metodología y descripción de la muestra

El carácter oculto de la población estudiada imposibilita utilizar métodos de inferencia estadística; por lo tanto, el acercamiento metodológico más adecuado es el cualitativo, ya que éste no busca cuantificar la frecuencia con la que los entrevistados se adscriben a un enunciado, sino que persigue la heterogeneidad discursiva; es decir, busca indagar en los diferentes campos de hablas expresados por los entrevistados. Se examinó una muestra de 30 traficantes de migrantes (veintiocho varones y dos mujeres) que ocupaban una posición de liderazgo dentro de la red a la que pertenecían. Estos contaban con la ayuda de reclutadores o enganchadores, encargados de casas de seguridad y chóferes o raiteros, que ocupaban posiciones subalternas.

El procedimiento utilizado para seleccionar la muestra fue el muestreo en cadena y la técnica utilizada para realizar el acopio de información fue la entrevista cualitativa. Cada entrevista tuvo una duración aproximada de 90 minutos. Cada entrevistado fue contactado en una ocasión, excepto cuatro, que fueron entrevistados una segunda vez. Uno fue contactado por segunda vez diecisiete meses después de la primera entrevista, dos fueron contactados en una segunda ocasión dos meses después de la primera interacción conversacional, y otro fue entrevistado por segunda vez un mes después del primer encuentro. Las entrevistas fueron conducidas con una guía que incluía tanto preguntas cerradas que examinaban las características sociodemográficas de los entrevistados y de los migrantes transportados, como preguntas abiertas que escrutaban cómo habían impactado las caravanas de migrantes en el negocio del coyotaje.

El contenido de las entrevistas partía de una primera indagación en el modo y las circunstancias que condujeron a los entrevistados a introducirse en el negocio del coyotaje: cómo aprendieron este oficio, cómo y quién les introdujeron en la red a la que pertenecían, etc. A continuación, los entrevistados describían a los integrantes de la red, el papel de cada participante, las rutas seguidas por la red, las características de los migrantes transportados (sexo, edades, nacionalidades, etc.), las estrategias de reclutamiento utilizadas, etc.

Más adelante, la entrevista exploraba cómo se adaptaron las redes de tráfico humano a la llegada de las caravanas: los cambios en las estrategias de reclutamiento, en las rutas y en el perfil de sus clientes, etc. Finalmente, se pidió a los entrevistados que realizaran una valoración de los cambios acaecidos en el coyotaje desde el momento cuando se insertaron en este oficio hasta el presente. El método de análisis de los datos cualitativos transitó por tres etapas: i./ La simplificación de la información; ii./ La categorización de los datos discursivos, y iii./ El análisis de resultados. En la primera etapa se acotó la información recabada bajo el criterio de la relevancia interpretativa (Tójar Hurtado, 2006, p. 287). A continuación, se realizó el proceso inverso: se categorizó de la información. Este es un proceso inductivo de clasificación conceptual de unidades bajo un mismo criterio (Tójar Hurtado, 2006, p. 290). Finalmente, se realizó la estructuración definitiva de la información (Durand, 2012, p. 52).

Las entrevistas fueron realizadas en diferentes localidades de cinco estados mexicanos. Se realizaron cuatro entrevistas en el centro del país (Ciudad de México), ya que esta entidad federativa constituye el punto de enlace donde los migrantes traídos del sur descansan y siguen diferentes rutas hasta la frontera norte. Se realizaron tres entrevistas en Veracruz, porque esta entidad federativa constituye la principal vía de tránsito utilizada por los traficantes que conducen a los migrantes hasta la frontera noreste de México. Finalmente, se realizaron veintitrés entrevistas en localidades fronterizas del norte del país (18 en Tamaulipas, 3 en Nuevo León y 2 en Chihuahua) ya que esta zona constituye el principal punto de operación de las redes

de tráfico humano. Catorce de los entrevistados eran originarios de Tamaulipas, cinco eran veracruzanos, dos eran naturales de cada uno de estos estados: Chihuahua, Nuevo León, Oaxaca y San Luis Potosí, uno era de Coahuila, otro del Estado de México y otro nació en Texas (véase la tabla 1).

**Tabla 1. Lugar de origen de los entrevistados y lugar donde se realizaron las entrevistas**

| Lugar de origen de los entrevistados | n  | %    | Lugar donde se realizaron las entrevistas | n  | %    |
|--------------------------------------|----|------|-------------------------------------------|----|------|
| Tamaulipas                           | 14 | 46.7 | Tamaulipas                                | 18 | 60.0 |
| Veracruz                             | 5  | 16.7 | Ciudad de México                          | 4  | 13.3 |
| Chihuahua                            | 2  | 6.7  | Nuevo León                                | 3  | 10.0 |
| Nuevo León                           | 2  | 6.7  | Veracruz                                  | 3  | 10.0 |
| Oaxaca                               | 2  | 6.7  | Chihuahua                                 | 2  | 6.7  |
| San Luis Potosí                      | 2  | 6.7  |                                           |    |      |
| Coahuila                             | 1  | 3.3  |                                           |    |      |
| Estado de México                     | 1  | 3.3  |                                           |    |      |
| Texas                                | 1  | 3.3  |                                           |    |      |

Fuente: Elaborado a partir de los datos de las entrevistas. n = 30

Los entrevistados tenían edades comprendidas entre 26 y 45 años, y sumaban en promedio 8.1 años de experiencia como traficantes. Presentaban una media de 6.9 años de educación debido a que en la mayor parte de los casos procedían de familias pobres y tuvieron que comenzar a trabajar desde niños para sostener la economía familiar. Después de transcurridos algo más de 16 años en otras actividades comenzaron a ocupar una posición de responsabilidad en una red de tráfico de migrantes. Ninguno de los entrevistados se inició en esta actividad siendo menor de edad. La edad promedio cuando comenzaron a trabajar como traficantes era de 27.6 años, dentro de una horquilla comprendida entre 18 y 41 años.

**Tabla 2. Características sociodemográficas de los entrevistados.**

|                                                | Media | Min | Max |
|------------------------------------------------|-------|-----|-----|
| Edad                                           | 35.7  | 26  | 45  |
| Número de años de experiencia como traficante  | 8.1   | 3   | 14  |
| Años de educación                              | 6.9   | 0   | 10  |
| Edad cuando comenzó a trabajar                 | 11.3  | 6   | 20  |
| Edad cuando comenzó a trabajar como traficante | 27.6  | 18  | 41  |

Fuente: Elaborado a partir de los datos de las entrevistas. n = 30

Todos los entrevistados transportaban migrantes caravaneros. Estos procedían principalmente de Guatemala, Honduras y El Salvador. El 60 % transportaban a migrantes nicaragüenses, y un pequeño número de traficantes conducían migrantes de Belice, Brasil, Colombia y otros

países. Asimismo, veinticinco entrevistados transportaban migrantes mexicanos (véase la tabla 3).

**Tabla 3. País de origen de los migrantes transportados por los entrevistados**

| País        | n  | %     | País         | n  | %     |
|-------------|----|-------|--------------|----|-------|
| Guatemala   | 30 | 100.0 | Belice       | 2  | 6.7   |
| Honduras    | 29 | 96.7  | Brasil       | 2  | 6.7   |
| El Salvador | 27 | 90.0  | Colombia     | 1  | 3.3   |
| México      | 25 | 83.3  | Otros países | 1  | 3.3   |
| Nicaragua   | 18 | 60.0  | Total        | 30 | 100.0 |

Fuente: Elaborado a partir de los datos de las entrevistas. El sumatorio de “n” es superior a 30 porque los entrevistados transportaban a migrantes de diferentes países.

Por otra parte, los entrevistados transportaban migrantes principalmente hasta Texas; aunque, algunos operaban en otros estados de la Unión Americana (véase la tabla 4).

**Tabla 4. Lugar de destino en los Estados Unidos de los migrantes transportados por los traficantes entrevistados.**

|         | n  | %    |                    | n | %   |
|---------|----|------|--------------------|---|-----|
| Texas   | 25 | 83.3 | Carolina del Norte | 1 | 3.3 |
| Florida | 4  | 13.3 | California         | 1 | 3.3 |
| Alabama | 1  | 3.3  | Washington         | 1 | 3.3 |

Fuente: Elaborado a partir de los datos de las entrevistas. El sumatorio de “n” es superior a 30 porque tres de los entrevistados transportaban a migrantes a dos diferentes áreas de Estados Unidos. n = 30

Se obtuvo el consentimiento de participación voluntaria en el estudio de forma oral, y a cada una de las entrevistas le fue asignado un código con objeto de asegurar el carácter confidencial de los datos recabados. A los participantes se les explicó el propósito de esta investigación, qué institución la realizaba, y se les informó de la naturaleza voluntaria de su participación en el estudio. Asimismo, los entrevistados no recibieron ningún estímulo económico u de otro tipo, ya que esto podría haber condicionado su consentimiento.

## 4. Presentación de los resultados

### 4.1. Los traficantes que operan en redes simples y complejas

Las redes mexicanas de tráfico humano que conducen migrantes hasta Estados Unidos presentan diferentes grados de complejidad. Las redes simples constan únicamente de un eslabón. En estas redes un solo traficante, con el apoyo de un pequeño número de ayudantes, recluta a los migrantes y les conduce desde el punto de origen hasta el lugar de destino. Como contraste, las redes complejas están compuestas por múltiples eslabones que mueven a los migrantes desde su país de origen hasta Estados Unidos. Cada eslabón es una célula que está liderada por



un traficante específico. Este conduce a los migrantes a través de dos puntos intermedios entre los lugares de origen y destino. El punto de unión de los eslabones son casas de seguridad repartidas a lo largo de todo el territorio nacional. Cuando el grupo llega a una casa de seguridad el traficante que lidera el eslabón antecedente entrega los migrantes al traficante que opera el eslabón subsecuente. Este tipo de redes suelen tener dos o tres eslabones. Pero, aquellas que son más complejas, que reclutan a los migrantes *in situ*, en el país de origen, y les transportan a través de tres o más países están compuestas de hasta cinco eslabones, que deben coordinarse entre sí para que los migrantes lleguen al destino de forma expedita.

Los traficantes que operan redes simples pueden transportar únicamente a migrantes mexicanos, que reclutan en sus lugares de origen; pueden conducir tanto a migrantes mexicanos como a centroamericanos, o pueden llevar únicamente a migrantes de Centroamérica u otros países. En los dos últimos casos el reclutamiento se realiza tanto en áreas del interior de México como en la frontera norte. Estos traficantes antes de 2018 recorrían cientos de kilómetros hasta entidades federativas del centro o del sur del país, para poder reunir a un grupo lo suficientemente grande de migrantes, ya que si el grupo que transportan es pequeño los costes de operación superan a las ganancias obtenidas. Con las caravanas los migrantes llegaron por su propio pie hasta el norte de México.

Por lo tanto, a partir de 2019 estos traficantes ya no se han tenido que mover de la frontera. Por una parte, quedaron eliminados los costos de viajar hacia lugares más meridionales para reclutar clientes. Por otra parte, se redujo el tiempo empleado en actividades de reclutamiento. Como consecuencia, pudieron incrementar el número de viajes anuales. Una reducción en los costes de reclutamiento y un aumento en el número de clientes se tradujo en mayores beneficios. Como señalaba Eduardo (2020): “A mí no me ha afectado [la formación de caravanas], me ha ayudado un poco porque he dejado de viajar tanto a Veracruz. Voy menos porque ya los encuentro aquí en la frontera”, o como decía Teodoro (2023): “Ya no se va hasta el sur a buscar gente, porque solos llegan aquí a la frontera”.

El nuevo escenario era el siguiente: al norte del país llegó un número elevado de migrantes que cruzaron la frontera sur con las caravanas; por lo tanto, el número de potenciales clientes se incrementó. Como señalaba Emilia (2020): “Todo empezó a ver más gente desde noviembre del 2018, como desde esa fecha fue más la gente que llegó”. Esto hizo que los traficantes no tuviesen que esforzarse tanto para localizar a migrantes que buscasen ser conducidos hasta Estados Unidos. Como consecuencia, el tiempo empleado en las labores de reclutamiento de migrantes se había reducido, al igual que el espacio temporal entre cada viaje al norte. Los entrevistados decían que no batallaban porque sus clientes llegaban de a montón. Como señalaba Humberto (2020): “Con las caravanas son más clientes los que me llegan y llegan de a montón, así no se batalla”. La idea de que las caravanas les habían beneficiado porque habían facilitado su trabajo y les habían hecho ganar más dinero aparecía reflejada en expresiones como: “Para mí más bien que ha beneficiado, porque he agarrado a personas que venían en la caravana y eso me ha dado más trabajo” (Benito, 2019); “Hay más trabajo, muchas más personas; por lo tanto, más dinero” (Claudio, 2019) o “A mí sí me ha ayudado de mucho la caravana, me ha facilitado el trabajo mío” (Donato, 2020).

Para los traficantes que operan en redes complejas el impacto de las caravanas ha sido distinto. Tras la llegada de las primeras caravanas en el otoño de 2018 muchos de los traficantes que operaban los primeros eslabones de las redes, aquellos que partían desde los países de origen o que ascendían desde el sur de México, perdieron sus empleos porque los migrantes caravaneros

se ahorraron el pago de tarifas para transitar por el país (Torre Cantalapiedra y Mariscal Nava, 2020, p. 16).

Los traficantes que operaban el eslabón más septentrional antes de 2019 dependían de sus compañeros, que conducían a los migrantes de sur a norte. Como consecuencia de las caravanas, los primeros, sobre todo en el caso de las redes compuestas por dos células, dejaron de depender del trabajo de los últimos, porque los migrantes llegaron sin ayuda hasta la frontera norte. Además, los migrantes, como no pagaron la parte correspondiente al cobro por transitar por México, disponían de más recursos económicos para retribuir económicamente a los traficantes que operaban el último eslabón, que eran quienes les cruzaban a Estados Unidos. Esto representó dos tipos de beneficios para este grupo de traficantes. Por una parte, se independizaron de los traficantes que operaban en el sur. Por otra parte, sus clientes disponían de mayor solvencia económica.

A mí me ha ido bien en lo personal, porque muchas personas que he llevado, de allí [de las caravanas] han salido [...], y eso es bueno porque ya me ahorro trabajo del sur, y pagos que ellos hacían ya no lo hicieron porque vinieron en montón a la frontera norte. (Clara, 2019)

Aunque, no todos compartían esta opinión. Algunos lamentaban que sus compañeros del sur se hubiesen quedado desempleados, ya que los primeros habían tenido que repartir sus ganancias con los últimos. Algunos traficantes que operaban el eslabón septentrional de redes complejas compuestas de dos células repartieron sus ingresos con los traficantes que operaban el eslabón meridional, para que los últimos no se quedasen sin salario. Aunque, estos últimos pasarían de ocupar la posición de líderes de la célula meridional a la de ayudantes del líder de la célula septentrional; por lo tanto, su ganancia habría mermado considerablemente. Como señalaba Daniel (2020): “Me ha afectado porque mis compañeros que trabajaban para allá, para el sur, no han trabajado, y eso lo siento yo, que ellos no tengan trabajo, porque luego andan buscando ganarse un poco de dinero”.

#### **4.2. Las nuevas estrategias de los traficantes del sur: la captación de mujeres y el uso de tráileres**

Los entrevistados que operaban en localidades situadas en el territorio más septentrional de México tendían a señalar que los polleros que conducían a los migrantes desde el sur hasta el norte del país se habían visto perjudicados por las caravanas, ya que los migrantes, en lugar de pagar una tarifa de miles de dólares a quienes les transportaban desde zonas más meridionales hasta otras más septentrionales, se desplazaron sin incurrir en gastos.

En la caravana no están pagando. En la caravana todos se juntaron y vinieron así, en montón. Así pasaron a México y fue más fácil para ellos; más fácil porque no gastaron pagando a venir a México. Ya pasando México y estando en México cada quien agarró por donde pudo o quiso hacerlo; pero, en la caravana no pagaron, nada más pasaron. (Emilia, 2020)

La idea de que los polleros del sur habían perdido su trabajo o tenían menos clientes se repetía en expresiones como: “Los del sur han dejado de trabajar porque la gente pasó en caravana” (Antonio, 2019), o “Algunos se han quejado de que hay poco trabajo, que están mal eco-

nómicamente [...] Ha cambiado este trabajo en el sur” (Julio, 2021). Asimismo, esta opinión era compartida por muchos de los traficantes que operaban en áreas más meridionales, que señalaban que a partir de 2018 sus ingresos habían decrecido.

Muchos viajaron en la caravana y ya no pagaron. Allí fue donde se tuvo un poco de batalla al buscar quien pagara para traerlos a Tamaulipas [...] A mí sí me cambió en ese tiempo, 2018, 2019, y poco del 2020, porque sí han sido menos los centroamericanos que he traído. (Gregorio, 2020)

Para contrarrestar la pérdida de clientes los traficantes del sur recurrieron a dos estrategias: la captación de mujeres y el uso de tráileres.

Los varones que recorren en caravana los puntos más vigilados: la frontera sur y las áreas más meridionales de México, son reticentes a pagar a un traficante para que les conduzca hasta el norte del país. Como contraste, las mujeres que abandonan las caravanas en el sur presentan una mayor predisposición a contratar a un traficante que les proteja durante el tránsito hacia el norte. Esto ha ocasionado que la clientela de los traficantes sureños se haya feminizado. Algunos traficantes del sur que hasta la aparición de las caravanas conducían tanto a varones como a mujeres, a partir de 2019 comenzaron a transportar única o mayoritariamente a mujeres. Como señalaba Ramón (2022), que operaba desde Ciudad de México a Coahuila: “Hay más clientes, llegan más mujeres [...] porque llegan muchas en la caravana, y hay caravana casi cada mes [...] Ahorita estoy llevando desde hace tres años nada más a mujeres, antes llevaba a hombres y mujeres”, o como decía Pascual (2022), que operaba en esa misma ruta: “En su mayoría llevo a mujeres, pero también llevo a unos dos o tres hombres cada que voy”. Pascual (2022), que tenía un local donde vendía mercancía china, en 2018 había decidido abandonar el oficio de pollero para dedicarse a tiempo completo a la actividad de comerciante. El negocio del tráfico de migrantes no le dejaba mucho dinero, de modo que había llegado a la conclusión de que el riesgo de traficar migrantes era superior al beneficio obtenido. Sin embargo, la llegada de las caravanas cambió el panorama. Hasta 2018 transportaba veinte migrantes al año. Sin embargo, las caravanas incrementaron el número de mujeres centroamericanas que deseaban que las condujesen hacia el norte<sup>2</sup>. Por lo tanto, a partir de 2019 pudo reclutar a más migrantes, que en un ochenta por ciento eran mujeres, hasta el punto de duplicar sus ganancias.

Hasta 2018 los polleros sureños transportaban a los migrantes usando principalmente autobuses o camionetas. Sin embargo, las caravanas dilataron la visibilidad de los migrantes, porque se incrementó su número. La lógica del coyotaje es opuesta a la de las caravanas. Las últimas se nutren de la visibilidad, mientras que los polleros buscan pasar desapercibidos. Para esquivar una mayor vigilancia de las arterias por donde ascendían las caravanas algunos traficantes sureños que siempre habían transportado a los migrantes en autobuses o camionetas, a partir de la llegada de las caravanas comenzaron a hacerlo en tráileres. Para invisibilizar el trasiego de migrantes y protegerlos del acoso de los cárteles, los traficantes han llegado a acuer-

---

2 Las encuestas realizadas a los migrantes de las caravanas muestran una mayor presencia de varones, que alcanzan porcentajes situados en el 76.9% (El Colegio de la Frontera Norte, 2018, p. 9), 72.2% (Uribe Salas et al., 2020, p. 23) o 71.2% (CNDH, p. 52). Solo una cuarta parte de los integrantes de las caravanas son mujeres. Sin embargo, las caravanas cambiaron el perfil de la migración en tránsito por México, que deja de estar compuesta mayoritariamente por varones jóvenes que viajan solos, ya que estos últimos suman menos del 50% de los migrantes caravaneros. Más de la mitad de los migrantes son familias o mujeres que viajan solas (Uribe Salas et al., 2020, p. 26).

dos con conductores de tráileres. Los polleros viajan con los migrantes en un doble fondo del remolque, mientras que el conductor lo hace en la cabina. Para las mujeres es más arduo que para los hombres soportar las privaciones y asperezas de viajar en la caja de un tráiler. Pero, estas son quienes más utilizan este modo de transporte porque es más rápido y reduce el riesgo de que sean violentadas durante el trayecto, ya que la caja del tráiler las torna invisibles. Como señalaba Pascual (2022): “Antes [de 2019] las llevaba en autobús; pero, como ya llevo a más mujeres, mejor en un tráiler. Ahí nadie las mira y son fáciles de pasar. Más bien esto por el peligro de que son mujeres”.

El transporte en tráileres cada vez se ha extendido más entre los traficantes del sur. Aunque, algunos entrevistados decían que sólo viajaban en tráiler en contadas ocasiones, cuando repuntaba la violencia ejercida por los cárteles de la droga.

A veces he usado tráiler. Eso cuando está difícil la pasada por México [...] Cuando hay violencia muy fuerte es cuando uno se debe cuidar más y es cuando pago tráiler, porque sí he tenido la necesidad de pagar y he pagado. (Ramón, 2022)

Viajar en un tráiler es más costoso que hacerlo en autobús, en camioneta o en tren (que es la forma más barata de viajar), ya que el conductor, que es un operador *freelance* que no pertenece a la red, únicamente está dispuesto a asumir el riesgo de ser condenado a una larga pena de cárcel si es descubierto, a cambio de una copiosa retribución económica. Para compensar el elevado costo de viajar en tráileres los traficantes han elevado sus tarifas. Los polleros que utilizaban tráileres decían que cobraban tarifas que ascendían hasta nueve o diez mil dólares, mientras que quienes no utilizaban este medio de transporte mencionaban tarifas que solían oscilar entre seis y ocho mil dólares. Asimismo, para reducir gastos, los entrevistados utilizaban dos mecanismos: transportar grupos grandes o unirse varios traficantes para viajar juntos. La primera estrategia reduce el costo por persona transportada. Nicolás (2022) comenzó en 2015 a transportar migrantes del sur de México y Centroamérica desde Chiapas hasta Ciudad de México.

En cada viaje transportaba de 12 a 15 personas; pero, a partir de 2018 comenzó a viajar en tráileres. Aunque solo utilizaba este medio de transporte cuando lograba reunir un grupo que se acercaba o superaba cuatro decenas de migrantes centroamericanos. La segunda estrategia reduce el pago que realiza cada traficante, ya que el monto que reciben los chóferes es dividido entre los traficantes que viajan juntos. Cada uno de los polleros viaja con sus clientes dentro del remolque ya que esta forma de transporte es claustrofóbica. Los migrantes viajan hacinaados durante periodos temporales largos, en espacios estrechos y asfixiantes donde no suelen ingerir agua ni alimentos para inhibir sus necesidades fisiológicas. Es por ello por lo que cada traficante cuida que ninguno de sus clientes entre en pánico por la oscuridad, la falta de aire o el calor.

Es un acuerdo donde se le paga al chófer por dejar ir ahí, y pues, ahí nos vamos, apretados o fondeados, escondidos, en doble caja, debajo de la mercancía que llevan los tráileres, ahí nos escondemos [...] Llevo más de 15 o hasta 20 personas. A veces llegan a ir más personas porque van más polleros que también llevan a su gente [...] Me voy en la caja con ellos, también me voy escondido. Es para más confianza de la gente que llevo, no los dejo solos. (Octavio, 2022)

Los entrevistados repetían que cuando ellos utilizaban tráileres viajaban en los remolques para cuidar a los migrantes. Aunque en algunos puntos de las entrevistas también se mencionaba que en ocasiones ellos viajaban en la cabina, con los chóferes. Dejar a los migrantes solos en la caja de los tráileres, mientras los traficantes disfrutaban de la comodidad de las cabinas, puede conducir a consecuencias fatales. Viajar en tráileres es una experiencia traumática, que somete al cuerpo humano a niveles extremos de privación de agua, alimento, aire y continencia fisiológica. Teodoro (2023) explicaba del siguiente modo cómo es viajar en tráileres: “Se sufre mucho, siente uno que se muere, le falta el aire y hace mucho calor por el encierro, yo lo he sentido porque he viajado con ellos en la caja”. Asimismo, Tomás (2023), que solo viajó en una ocasión en un tráiler, decía: “Sentía que me moría, me puse mal yo y algunos de los que venían viajando también, que ya no me quedaron ganas de hacerlo”. La caja se sella y no puede planificarse con exactitud cuándo se abrirá. Si se produce un accidente en la carretera, u ocurre otro imprevisto, el viaje se retrasa por horas. En muchos casos los migrantes no descenderán del remolque hasta el día siguiente. Los traficantes están experimentados en someter su organismo a umbrales extremos de resistencia, pero los migrantes no. Por lo tanto, la labor de los primeros es calmar los temores de los últimos para evitar que surjan escenarios de alarma.

Me ha tocado traer a muchos en grupo de cuarenta gentes en tráiler, y me pagan más y mejor por eso; pero, es más riesgo y más batallar con la gente que a veces no aguanta el encierro [...] Yo me vengo también en la caja; así estoy pendiente de ellos, que no les pase nada, y si llegan a necesitar ayuda se las brindo inmediatamente. (Nicolás, 2022)

Cuando un migrante llega al límite de sufrimiento y resistencia corporal es responsabilidad del traficante ponerse en contacto con el chófer para que detenga el vehículo lo antes posible en un espacio seguro.

Debo ir cuidando que no se desesperen, que, si pasa algo, le digo al chófer que pare. Hay gente que se marea, vomita, que se desespera, y hay que ir pendiente (...) Viajamos lo que ellos aguanten. Algunos aguantan más horas viajando, otros menos. No todos los viajes son iguales, unos aguantan 24 horas o más, unos nada más 12. (Hugo, 2022)

Los episodios de tráileres con centenares de migrantes dejados a su suerte no son infrecuentes. El suceso ocurrido el 19 de diciembre de 2021 en la autopista Nuevo Teapa-Minatitlán, donde seiscientos migrantes fueron interceptados por la Policía Federal hacinados en dos cajas de tráiler fue el más publicitado (Gómez y Villalpando, 2021). Los entrevistados atribuían este tipo de sucesos a los cárteles de la droga, no a los polleros. Algunos de los entrevistados señalaban que los cárteles transportaban diariamente centenares de migrantes en tráileres sin que las autoridades les detuviesen. Como señalaba Tomás (2023); “Así pasan más tráiler; pero no los agarran y pasan a diario”. Los entrevistados subrayaban que las redes de polleros nunca transportan a más de un centenar de migrantes en un tráiler, ya que esto conllevaba riesgos muy elevados. Hugo (2022) decía que los polleros no conducían grupos excesivamente numerosos de migrantes porque “llevar una cantidad de cien son muchos, y es más responsabilidad, y no se puede cuidar a tantos, es difícil”. Los entrevistados diferenciaban la conducta de los polleros, que se preocupaban por el bienestar de los migrantes, de la de los delincuentes, que dejaban a los migrantes a su suerte. Los polleros decían que los cárteles, a quienes nombraban con el eufemismo “gente”, transportaban migrantes en tráileres sin cuidar de ellos, ya que estas organizaciones actuaban con impunidad, y si eran descubiertas nadie era detenido. Hugo (2022) se expresaba del siguiente modo del citado suceso del 19 de diciembre.

Yo sé, según les hicieron un decomiso de gente [migrantes] a la gente [delincuencia organizada] (...) Fueron muchos y no hubo detenidos, no agarraron a los responsables, que se suponía que eran polleros, o hubo responsables y si hubo los dejaron ir, porque era esa gente [La delincuencia organizada].

## 5. Discusión

Los polleros norteros se han visto favorecidos por las caravanas. Estas no solo condujeron a un incremento del número de migrantes que llegaban hasta las áreas más septentrionales de México en busca de polleros que les ayudasen a cruzar la frontera estadounidense, sino que también desviaron la mirada de las autoridades migratorias. Tanto en México como en Estados Unidos las autoridades estuvieron más ocupadas en gestionar la llegada masiva de migrantes que buscaban asilo. Esta focalización de la atención de los agentes migratorios en la vigilancia de los migrantes caravaneros permitió que los traficantes norteros pudiesen moverse con mayor soltura. Como señalaba Isidro (2021): “Sí que me ha ayudado porque me ha despistado a las autoridades que por ver las caravanas yo sigo trabajando igual o mejor que antes”.

Por el contrario, los polleros del sur no solo tuvieron menos clientes; sino que las autoridades centraron su atención en el control de las caravanas y de quienes sacaban beneficio del trasiego de migrantes desde las áreas meridionales hacia el norte. Como señalaba Teodoro (2023): “Hay mucha gente amontonada. Eso llama la atención de Migración (el INM) y Derechos Humanos (la CNDH) sobre nosotros los polleros y andan ahí vigilando”.

Si bien todos los entrevistados coincidían en afirmar que las caravanas beneficiaron a los traficantes del norte, no todos valoraban por igual cómo habían impactado las caravanas a los polleros sureños. El razonamiento de los entrevistados aparecía escindido en dos posturas.

La primera postura sostenía que las caravanas competían con el coyotaje. Por lo tanto, estas afectaban negativamente a los traficantes sureños. Esta postura aparece emparejada con la perspectiva romántica (Varela Huerta, 2020). Sin embargo, mientras los académicos que sostienen esta perspectiva manifiestan una actitud de apoyo al fenómeno caravanero (Varela Huerta y McLean, 2019; Ruíz Lagier y Varela Huerta, 2020; Ortiz Cadena et al., 2020), los traficantes que expresan esta misma postura muestran una actitud hostil. En ambos casos el argumento es el mismo: las caravanas impactan negativamente en el negocio del tráfico humano. Esta perspectiva predominaba en el discurso de los traficantes entrevistados en 2019 y 2020.

Los entrevistados señalaban que su negocio había mermado porque había bajado el número de personas que seguían contratando polleros para viajar de modo individual desde sus países de origen hacia el norte, ya que la mayoría encontraba más atractiva la opción colectiva de las caravanas.

Para quienes pensaban que viajar en caravana era una opción que competía con el coyotaje, la primera alternativa era descrita como una especie de aventura que no garantizaba ni el ingreso en México ni llegar hasta el norte del país. Por el contrario, pagar a un traficante era definido como una forma segura de cruzar la frontera sur de México y de transitar por el país sin incidentes. Según este razonamiento, los migrantes que buscan seguridad no se unen a las caravanas, porque estas son inseguras; sino, que contratan a traficantes para que les conduzcan al norte.

A los polleros que se dedicaban a traer centroamericanos del sur, a ellos sí les afectó un poco [la formación de caravanas], nada más un poco, porque no todos los centroamericanos vinieron en la caravana. Los de la caravana vinieron a ver si pasaban; pero, los que querían pasar seguros mejor pagaron para pasar sin problemas. (Gabriel, 2020)

Esta postura describe las caravanas como un riesgo y un engaño. Los entrevistados decían que algunos migrantes se arriesgaban a viajar en caravanas porque carecían de recursos económicos. Pero, muchos eran engañados por personas que les mentían diciéndoles que las caravanas eran seguras. Este razonamiento guardaba semejanzas con la perspectiva conspirativa, que señala que las caravanas son influenciadas por fuerzas externas que no favorecen los intereses de los migrantes (Solalinde Guerra y Correa Cabrera, 2019). Sin embargo, la respuesta al fenómeno caravanero propuesta por esta perspectiva: permanecer en el lugar de origen y hacer uso únicamente de cauces legales para emigrar, contrastaba con la respuesta dada por los entrevistados: contratar a un traficante para salir del país de origen.

Los entrevistados que se adherían a la primera postura concluían que los migrantes más inteligentes eran quienes no se dejaban engañar por los organizadores de las caravanas. Estos migrantes, en lugar de viajar de modo colectivo, contrataban a un traficante para desplazarse individualmente. Este, de manera más discreta, los llevaba de modo más expedito y seguro hasta su lugar de destino. Como decía Hugo (2020): “Muchos se han venido en las caravanas; pero, también hay quienes mejor pagan, que es más seguro. Muchos por facilidad, porque creyeron en las caravanas; pero, a muchos no engañaron y mejor pagan pollero que arriesgarse”.

La segunda postura sostiene que las caravanas y el coyotaje son dos estrategias complementarias, que se refuerzan la una a la otra. Las caravanas ayudan al migrante, que puede abandonar su país sin recursos económicos, y favorecen al traficante, que ve incrementada su clientela potencial. Esta idea la expresaba Samuel (2023) del siguiente modo: “Está muy bien que vengán (en caravana); así se ayudan ellos, y nos ayudan a nosotros, que pasamos gente de aquel lado”. El razonamiento de los entrevistados era el siguiente: el tráfico de migrantes refuerza al fenómeno caravanero y viceversa porque el propósito de un grupo importante de migrantes de las caravanas no es pedir asilo en los países de tránsito o destino, sino llegar de modo irregular hasta Estados Unidos (Frank Vitale y Núñez Chaim, 2020, p. 56).

Por lo tanto, si no existiese la opción del coyotaje menos migrantes se unirían a las caravanas, y si no existiese la opción de las caravanas menos migrantes podrían establecer contacto con las redes de tráfico humano. Esta postura, que predominaba en las entrevistas realizadas a partir de 2021, sigue la misma línea de argumentación que la perspectiva crítica (Frank Vitale, 2023). Las caravanas eran descritas como una oportunidad de negocio para los traficantes porque esta estrategia migratoria nutría al coyotaje. Los entrevistados decían que los migrantes no transitaban por el territorio mexicano bien en caravana o bien con coyotes; sino, que muchos de los que se unían a las caravanas terminaban el trayecto con un traficante porque de antemano lo habían planeado así (Pradilla, 2019, p. 195).

Los entrevistados señalaban que una parte importante de los migrantes abandonaban pronto la estrategia caravanera porque buscaban cruzar la frontera con un coyote. Así, a medida que avanza, la caravana se va volviendo más ligera, porque pierde a una parte importante de sus integrantes. Los migrantes que abandonan las caravanas en el sur, no siempre ascienden al norte por su propio pie. Muchos buscan contratar a un pollero sureño que les conduzca al norte. Como señalaba Nicolás (2022), que reclutaba migrantes caravaneros en Chiapas, transitaba

por Oaxaca y Puebla, y llegaba hasta una casa de seguridad situada en Ciudad de México, donde el traficante que operaba el eslabón subsecuente tomaba el relevo para conducirles más al norte: “Eso de las caravanas a mí me ha ayudado mucho. Me ha ayudado a seguir trabajando más y ganar mejor”.

Estas dos posturas presentaban cierta relación con la forma como el gobierno mexicano gestionó las caravanas. La primera postura se derivaba en parte del sesgo humanitario inicial de las medidas gubernamentales frente al fenómeno caravanero. Las autoridades mexicanas fueron permisivas con respecto a las caravanas formadas a finales de 2018 y comienzos de 2019 (Torre Cantalapiedra y Mariscal Nava 2020, p. 16). Esto impactó negativamente en las redes de tráfico humano, que vieron como algunos de sus eslabones quedaban desmantelados. La segunda postura fue hasta cierto punto motivada por el giro restrictivo en la gestión gubernamental de las caravanas operado a partir de junio de 2019 (Beltrán, 2023, p. 257).

El cambio, tanto en la actitud de las autoridades (Torre Cantalapiedra, 2022) como en la sociedad mexicana (Padilla Delgado, 2022; Castro Neira, 2019), benefició a las redes de polleros porque los migrantes se tornaron más dependientes de los traficantes. La postura inicial del nuevo gobierno, de apertura de espacios para la regularización, empoderó a los migrantes, que no necesitaron contratar a traficantes para transitar por México. Cuando la actitud de las autoridades mexicanas cambió, y se bloqueó el tránsito de caravanas, los migrantes tuvieron que recurrir en mayor medida a los traficantes para ascender hacia el norte. Como consecuencia, la valoración pesimista del coyotaje en las entrevistas realizadas en 2019 y 2020 dio paso a una percepción más optimista de esta actividad en aquellos que fueron entrevistados en los tres últimos años.

## 6. Conclusión

Las caravanas de migrantes han dado un impulso inesperado al negocio del tráfico humano. A las caravanas se unieron personas que no deseaban o no podían pagar las elevadas tarifas cobradas por las redes de tráfico de migrantes. Resulta lógico pensar, como señala la perspectiva romántica, que este fenómeno debería haber debilitado las finanzas de las redes de tráfico humano. Sin embargo, el efecto ha sido el opuesto. La rentabilidad de esta actividad ha crecido hasta el punto de que algunos de los entrevistados afirmaban que sus ingresos se habían duplicado debido a las caravanas. Algunos traficantes, que pensaban abandonar esta actividad debido a la pérdida de rentabilidad del negocio, a la creciente vigilancia fronteriza y al acecho de la delincuencia organizada, decidieron permanecer en este oficio debido a las caravanas.

Como señala la perspectiva crítica, las caravanas y el coyotaje forman parte de un continuum de tácticas usadas por los migrantes para desplazarse. Las caravanas han intensificado la migración centroamericana, y esto ha favorecido al negocio del coyotaje. Las redes de tráfico humano disponen de un número creciente de clientes que pagan tarifas más elevadas porque la demanda es superior a la oferta. Además, el riesgo de esta actividad ha mermado ya que la crisis humanitaria generada por un incremento de las peticiones de asilo, tanto en México como en Estados Unidos, ha desviado la atención de las autoridades migratorias. Sin embargo, no todos los traficantes se han visto favorecidos por igual. Los más beneficiados han sido aquellos que operan en las áreas más septentrionales del país, bien como líderes de redes simples o bien como encargados del último eslabón de redes complejas. Los más perjudicados fueron algunos traficantes del sur. Aunque aquellos que se adaptaron a un nuevo escenario donde quienes demandan este tipo de servicios son principalmente mujeres, han expandido su negocio.



Los traficantes no maniobran las caravanas, como señala la perspectiva conspirativa. Los primeros se han visto favorecidos por el cambio de estrategia de las autoridades mexicanas con respecto a las caravanas, que ha virado desde una actitud permisiva a otra represiva. Esto ha incrementado la demanda de los servicios ofrecidos por las redes de traficantes. Cinco años atrás el tráfico de migrantes era descrito como una actividad decadente, que proporcionaba empleo a un número decreciente de traficantes. La irrupción de las caravanas en 2018 reforzó esta opinión. Por el contrario, en fechas más recientes el coyotaje era definido como un negocio próspero, que atraía a un creciente número de jóvenes neófitos en este oficio.

## Agradecimientos

Este artículo recoge los resultados del proyecto INVUAT19-21 titulado El impacto social del desplazamiento de migrantes en masa de forma clandestina y los derechos humanos, financiado por la Universidad Autónoma de Tamaulipas (México).

## Referencias

- Álvarez Velasco, S. y De Genova, N. (2022). “Las caravanas migrantes: una fuerza y forma de resistencia innegable”. Conversación con el periodista hondureño Inmer Gerardo Chevez. *Desacatos. Revista de Ciencias Sociales*, (70), 172-185.
- Avelar, B. (2023, 23 de Abril). Una nueva caravana reta al Gobierno de López Obrador tras la muerte de 40 migrantes en Ciudad Juárez. *El País*. <https://elpais.com/mexico/2023-04-24/una-nueva-caravana-reta-al-gobierno-de-lopez-obrador-tras-la-muerte-de-40-migrantes-en-ciudad-juarez.html>
- Beltrán, M. L. (2023). Migrar es esencial: el caso de las caravanas de migrantes centroamericanos en pandemia. *Tramas y Redes*, 4, 251-269. <https://doi.org/10.54871/cl4c400m>
- Casillas, R. (2023). El tráfico de migrantes internacionales en México: diferencias entre pollero, coyote y traficante de migrantes. *Región y sociedad*, 35, 1-25. <https://doi.org/10.22198/rys2023/35/1699>
- Castro Neira, Y. (2019). Las caravanas de migrantes. Racismo y ley en los éxodos masivos de población. *Iberoforum. Revista de Ciencias Sociales de la Universidad Iberoamericana*, 14(27), 8-48.
- Comisión Nacional de Derechos Humanos. (2022). Informe especial caravanas 2021. Nuevos retos para las movilidades en México. Consultado el 23 de junio de 2023. <https://www.cndh.org.mx/documento/informe-especial-caravanas-2021-nuevos-retos-para-las-movilidades-en-mexico>
- Correa Cabrera, G. (2020). Migration, Border Security, and New Forms of Resistance in the Age of Trump. *SE&F Sicherheit und Frieden*, 38(2), 100-105. <https://doi.org/10.5771/0175-274X-2020-2-100>
- Correa Cabrera, G. y Koizumi, N. (2021). Explicando las caravanas migrantes: ¿hipótesis de trabajo, activismo académico o teorías conspirativas? *Frontera Norte*, 33, 1-14. <https://doi.org/10.33679/rfn.v1i1.2197>

- Durand, J. (2012). El oficio de investigar. En M. Ariza y L. Velasco (dirs.), *Métodos cualitativos y su aplicación empírica. Por los caminos de la investigación sobre migración internacional* (pp. 47-75). UNAM.
- El Colegio de la Frontera Norte. (2019). *La caravana centroamericana de migrantes en Piedras Negras, Coahuila 2019. Diagnóstico y propuestas de acción*. El Colegio de la Frontera Norte.
- Espín Ocampo, J. (2021). Las caravanas de migrantes entre México y Estados Unidos. *Revista UNISCI*, 55, 159-180. <https://doi.org/10.31439/UNISCI-110>
- Frank Vitale, A. (2023). Coyotes, caravans, and the Central American migrant smuggling continuum. *Trends in Organized Crime*, 26, 64-79. <https://doi.org/10.1007/s12117-022-09480-z>
- Frank Vitale, A. y Núñez Chaim, M. (2020). "Lady Frijoles": las caravanas centroamericanas y el poder de la hipervisibilidad de la migración indocumentada. *Entre Diversidades. Revista de ciencias sociales y humanidades*, 7(1), 37-61. <https://doi.org/10.31644/ED.V7.N1.2020.A02>
- Fuentes Alcalá, M. L., Hernández Engrandes, C. y Alcay Méndez, S. G. (2022). Situaciones de vulnerabilidad en personas en movilidad y personas locales frente a la trata de personas en el municipio de Tapachula en el contexto de las caravanas migrantes 2018-2019. *Frontera norte*, 34, 1-23. <https://doi.org/10.33679/rfn.v1i1.2191>
- Gómez, E. y Villalpando, R. (2021, 19 de Noviembre). Aseguran a 600 migrantes en Veracruz. *La Jornada*. <https://www.jornada.com.mx/notas/2021/11/19/estados/aseguran-a-600-migrantes-que-viajaban-hacinados-en-trailer-en-veracruz/>
- Lara, R. L. (2021). La Caminata del Migrante: a social movement. *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 47(17), 3891-3910. <https://doi.org/10.1080/1369183X.2021.1940111>
- Núñez Chaim, M., Varela Huerta, A. y Glockner, V. (2023). Caravanas migrantes y el régimen de control fronterizo en México en Tiempos pandémicos. El caso de la caravana de los 50 días. *Textos y Contextos*, 26. <https://doi.org/10.29166/tyc.v1i26.3703>
- Ortiz Cadena, K., Castañeda Camey, N. y García Sánchez, R. (2020). Migrantes LGBT+ en las caravanas centroamericanas hacia Estados Unidos: dilemas y posibilidades para la construcción de redes de hospitalidad. *REMHU: Revista Interdisciplinaria da Mobilidade Humana*, 28, 71-94. <https://doi.org/10.1590/1980-85852503880006005>
- Padilla Delgado, H. A. (2022). Ciudad Juárez y los desafíos de la gobernanza: ciudad, frontera, pandemia y flujos migratorios, 2019-2021. *Cuestión Urbana*, 6(11), 27-45.
- Pérez Caballero, J. (2020). Consideraciones sobre las teorías conspirativas aplicadas a las caravanas de migrantes. *Frontera norte*, 32, 1-25. <https://doi.org/10.33679/rfn.v1i1.2012>
- Pradilla, A. (2019). *Caravana. Cómo el éxodo centroamericano salió de la clandestinidad*. Debate.
- Rojas Wiesner, M. L. y De Vargas, M. (2014). Strategic invisibility as everyday politics for a life with dignity: Guatemalan women migrants' experiences of insecurity at Mexico's southern border. En T. D. Truong, D. Gasper, J. Handmaker y S. I. Berg (dirs.), *Mi-*

- gration, Gender and Social Justice: Perspectives on Human Insecurity*. Springer. [https://doi.org/10.1007/978-3-642-28012-2\\_10](https://doi.org/10.1007/978-3-642-28012-2_10)
- Ruíz Lagier, V. y Varela Huerta, A. (2020). Caravanas de migrantes y refugiados en tránsito por México: el éxodo de jóvenes hondureños que buscan, migrando, preservar la vida. *EntreDiversidades. Revista de ciencias sociales y humanidades*, 7(1), 92-129. <https://doi.org/10.31644/ed.v7.n1.2020.a04>
- Salazar Araya, S. (2019). Las caravanas migrantes como estrategias de movilidad. *Iberoforum. Revista de Ciencias Sociales de la Universidad Iberoamericana*, 14(27), 111-144.
- Sánchez, G. E. y Antonopoulos, G. A. (2023). Irregular migration in the time of counter-smuggling. *Trends in Organized Crime*, 26(1), 1-12. <https://doi.org/10.1007/s12117-023-09488-z>
- Solalinde Guerra, A. y Correa Cabrera, G. (2019, 5 de Mayo). Caravanizando la migración: Una perspectiva desde México. *Proceso*. <https://www.proceso.com.mx/582414/caravanizando-la-migracion-una-perspectiva-desde-mexico>
- Tójar Hurtado, J. C. (2006). *Investigación cualitativa. Comprender y actuar*. La Muralla.
- Torre Cantalapiedra, E. (2022). El estudio de las caravanas migrantes en México. *Norteamérica*, 17(2). <https://doi.org/10.22201/cisan.24487228e.2022.2.525>
- Torre Cantalapiedra, E. y Mariscal Nava, D. M. (2020). Batallando con fronteras: estrategias migratorias en tránsito de participantes en caravanas de migrantes. *Estudios fronterizos*, 21, 1-21. <https://doi.org/10.21670/ref.2005047>
- Uribe Salas, F. J., Parra Ávila, J. y Mayo Carrillo, J. F. (2020). Nuevos patrones de migración centroamericana a Estados Unidos: La caravana en Piedras Negras, Coahuila, México, 2019. *Población y Desarrollo-Argonautas y Caminantes*, 16, 19-34. <https://doi.org/10.5377/pdac.v16i0.10225>
- US Department of Homeland Security. (2018). Myth vs. Fact: Caravan. Consultado el 29 de abril de 2023. <https://www.dhs.gov/news/2018/11/01/myth-vs-fact-caravan>
- Varela Huerta, A. (2020). Caravanas de migrantes y refugiados centroamericanos. Un feminismo para abrazar las fugas de quienes buscan preservar la vida. *Revista de antropología social*, 29(2), 245-255. <https://doi.org/10.5209/raso.71669>
- Varela Huerta, A. y McLean, L. (2019). Caravanas de migrantes en México: nueva forma de defensa y transmigración. *Revista CIDOB d'afers internacionals*, 122, 163-186. <https://doi.org/10.24241/rcai.2019.122.2.163>
- Velasco Ortiz, L. y Hernández López, R. A. (2021). Salir de las sombras: La visibilidad organizada de las caravanas de migrantes centroamericanas. En C. Contreras Delgado, M. D. París Pombo y L. Velasco Ortiz (dirs.), *Caravanas migrantes y desplazamientos colectivos en la frontera México-Estados Unidos* (pp. 103-129). El Colegio de la Frontera Norte.

## Anexo. Entrevistas citadas en el texto

|          |                                                                                                                                                                            |
|----------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Antonio  | Pollero norteño de 42 años entrevistado en Tamaulipas en diciembre de 2019 operador de una red simple                                                                      |
| Benito   | Pollero norteño de 37 años entrevistado en Tamaulipas en diciembre de 2019 operador de una red simple                                                                      |
| Claudio  | Pollero norteño de 40 años entrevistado en Tamaulipas en diciembre de 2019 operador de una red simple                                                                      |
| Clara    | Pollera norteña de 35 años entrevistada en Tamaulipas en diciembre de 2019 operadora de una red compleja                                                                   |
| Daniel   | Pollero norteño de 45 años entrevistado en Tamaulipas en marzo de 2020 operador de una red compleja                                                                        |
| Donato   | Pollero norteño de 35 años entrevistado en Tamaulipas en marzo de 2020 operador de una red simple                                                                          |
| Eduardo  | Pollero norteño de 39 años entrevistado en Tamaulipas en marzo de 2020 operador de una red simple                                                                          |
| Emilia   | Pollera norteña de 32 años entrevistada en Tamaulipas en marzo de 2020 operadora de una red simple                                                                         |
| Gabriel  | Pollero norteño de 35 años entrevistado en Tamaulipas en diciembre de 2020 operador de una red simple                                                                      |
| Gregorio | Pollero sureño de 40 años entrevistado en Tamaulipas en diciembre de 2020 operador de una red simple                                                                       |
| Hugo     | Pollero sureño de 32 años entrevistado en Tamaulipas en diciembre de 2020 y en mayo de 2022 operador de una red compleja                                                   |
| Humberto | Pollero norteño de 37 años entrevistado en Veracruz en diciembre de 2020 operador de una red simple                                                                        |
| Isidro   | Pollero norteño de 32 años entrevistado en Veracruz en abril de 2021 y junio de 2021 operador de una red simple                                                            |
| Julio    | Pollero norteño de 37 años entrevistado en Nuevo León en septiembre de 2021 operador de una red compleja                                                                   |
| Nicolás  | Pollero sureño de 27 años entrevistado en Ciudad de México en julio de 2022 operador de una red compleja                                                                   |
| Octavio  | Pollero sureño de 35 años entrevistado en Ciudad de México en julio de 2022 operador de una red compleja                                                                   |
| Pascual  | Pollero sureño de 27 años entrevistado en Ciudad de México en julio de 2022 operador de una red simple                                                                     |
| Ramón    | Pollero sureño de 35 años entrevistado en Ciudad de México en julio de 2022 operador de una red compleja                                                                   |
| Samuel   | Pollero norteño de 37 años entrevistado en Tamaulipas en abril de 2023 operador de una red compleja                                                                        |
| Teodoro  | Pollero norteño de 37 años entrevistado en Tamaulipas en mayo de 2023 y junio de 2023 operador de una red simple. Hasta 2017 transportaba migrantes desde el sur de México |
| Tomás    | Pollero norteño de 38 años entrevistado en Tamaulipas en julio de 2023 operador de una red simple. Hasta 2016 transportaba migrantes desde el sur de México                |

Los nombres son pseudónimos.