


Artículo

Migración de tránsito: etnografía de la central de autobuses de Monterrey, México

JUAN PABLO ESTRADA HUERTA¹

 0000-0003-4915-6607

Tecnológico de Monterrey, México



Resumen

Este artículo ofrece una perspectiva etnográfica de Monterrey, enfocándose en la vida cotidiana de los migrantes en la central de autobuses. A través de la investigación participante, se observa in situ móvil la dinámica y los usos de este espacio. Se analiza no como un lugar de consumo, sino como un puerto que dirige y produce movilidades. Además, al ser parte de la infraestructura diseñada en respuesta a la gestión de la migración en tránsito, se aborda desde la perspectiva de la demanda hacia dicha infraestructura. La descripción se lleva a cabo mediante escenas de rutas de movilidad, integrando argumentos teóricos en situaciones empíricas. El objetivo es capturar la práctica espacial de la vida urbana a través de la narración, destacando la monotonía de una rutina marcada por el ritmo, el tiempo y el uso, lo que permite describir cómo se habita el espacio urbano en tránsito.

Palabras clave: migración en tránsito; lugar móvil; etnografía; movilidades; Monterrey.

¹ Juan Pablo Estrada Huerta – pabloestrada@tec.mx



Abstract: *Transit Migration: An Ethnography of the Monterrey Bus Station, Mexico*

This article provides an ethnographic perspective on Monterrey, focusing on the daily life of migrants at the bus station. Through participatory research, the dynamics and uses of this space are observed in situ mobile. It is analyzed not only as a place of consumption, but also as a port that directs and produces mobility. Moreover, as part of the infrastructure designed in response to transit migration management, it is addressed from a demand perspective towards such infrastructure. The description unfolds through scenes depicting mobility routes, integrating theoretical arguments into empirical situations. The objective is to capture the spatial practice of urban life through narration, highlighting the monotony of a routine by rhythm, time, and use, which allows describing how urban space is inhabited in transit.

Keywords: migration in transit; mobile place; ethnography; mobilities; Monterrey.

Introducción

La migración en tránsito ha redefinido el valor de los espacios urbanos, adaptándolos a diversos usos relacionados con los migrantes. Estos espacios incluyen desde lugares improvisados en contextos de incertidumbre, como plazas públicas o banquetas utilizadas para pernoctar debido a la falta de alojamiento seguro, hasta estaciones de autobús, donde se enfrentan retrasos y cambios inesperados en las rutas, y sitios especializados para el registro y el empleo. Todos ellos se configuran como escenarios dinámicos que responden a las necesidades del movimiento. La vida de los migrantes en situación irregular en México se caracteriza por un movimiento constante; el tránsito diario representa un punto de encuentro para miles de personas que enfrentan una dinámica fronteriza compleja y políticas migratorias cambiantes en su búsqueda de un futuro más seguro y próspero.

El objetivo de este artículo es presentar un bosquejo etnográfico de la ciudad en este contexto, poniendo énfasis en las dinámicas urbanas cotidianas vinculadas a la migración. Basado en el estudio doctoral en curso en el Área Metropolitana de Monterrey (AMM), se emplea un método de investigación de observación *in situ móvil*

para explorar las relaciones y transformaciones que surgen en torno a la central de autobuses y sus alrededores. Este espacio, lejos de ser un punto fijo, actúa como puerto de entrada y salida de personas, conectando movilidades de los migrantes por la ciudad y transformándose constantemente por las prácticas de quienes lo transitan.

En este sentido, la central de autobuses se describe como un espacio que se utiliza y consume, pero también como un medio de producción que controla las redes de cambio, los flujos y las energías corporales y sociales (Lefebvre, 2013). Además, como parte de la infraestructura creada por la gestión de migración en tránsito, se han establecido pautas para su uso.

La revisión de literatura sobre migración y movilidad en México señala que los estudios que analizan el actual régimen de movilidad encuentran que la migración en tránsito está regulada por la gobernanza migratoria. Esta última se define como las prácticas de gestión desarrolladas por un conjunto diverso de actores institucionales, incluidos actores público-estatales, privado-sociales (ONGs, asociaciones civiles y religiosas), internacionales, gubernamentales y no gubernamentales, quienes, con su accionar, producen y configuran el fenómeno migratorio (Ibarra e Irazuzta, 2021). Incluso las infraestructuras humanitarias contribuyen a la implementación de modelos de gobernanza migratoria (López y París, 2023). Para explorar cómo los migrantes ocupan y resignifican los espacios de movilidad, este escenario se presenta como una perspectiva etnográfica.

Para lograr ese propósito, la estrategia argumentativa sigue dos pasos. En primer lugar, se presenta una nota metodológica que incluye la construcción de evidencia empírica, consideraciones éticas y la posición del investigador. En segundo lugar, la narrativa se desarrolla a partir de una reflexión teórica que aborda el ejercicio de habitar la movilidad, explorado a través de las *sensibilidades urbanas*. Este enfoque, que sitúa a la ciudad y las experiencias cotidianas en el centro de una reflexión crítica sobre los procesos de estructuración social, permite capturar las dinámicas sociales y las interacciones corporales observadas y documentadas durante el trabajo etnográfico, fundamentales para entender cómo los migrantes habitan y resignifican los espacios urbanos de tránsito.

Migración de tránsito en Monterrey

Las metrópolis grandes del norte de América son lugares donde se producen interacciones y conflictos, y el AMM, que es la segunda área metropolitana de México más poblada, no es una excepción. Arzaluz y Zamora (2021) afirman que el AMM es un punto de convergencia del flujo migratorio, que incluye la ruta migratoria del noreste que atraviesa Coahuila y Tamaulipas hacia o desde Estados Unidos, con la mayoría de los migrantes provenientes de Centroamérica. Además, hay personas refugiadas o solicitantes de refugio reubicados por la Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR) en la región, así como solicitantes de visas laborales H-2A que se tramitan en el consulado de Estados Unidos en Nuevo León. Este consulado tiene una relevancia a nivel global, ya que emite más del 37% de las visas H-2 otorgadas mundialmente (Cerdeña, 2024).

Aunque existe un flujo migratorio en el AMM, no se cuenta con mecanismos robustos que permitan identificar con precisión a la población migrante que transita por el estado ni registrar su presencia. La atención a las necesidades de estas personas, en su mayoría en situación de migración irregular, ha recaído principalmente en albergues gestionados por organizaciones religiosas y de la sociedad civil. En el AMM operan cuatro albergues principales: la Institución Normativa de los Indigentes (Casa Indi), la Casa del Migrante Casa Nicolás, la Casa del Forastero Santa Martha y la Casa Monarca Ayuda Humanitaria al Migrante. Estos espacios no solo ofrecen refugio y asistencia básica, sino que también sirven como puntos de referencia para registrar parcialmente el flujo migratorio y atender sus necesidades inmediatas.

Cuando queremos observar el tránsito, lo hacemos con la intención de registrar el movimiento. Según Irazuzta e Ibarra (2022), "En tránsito" revela el movimiento, pero también la incapacidad de registrarlo como un orden estable que mantenga la identidad de quienes se mueven. Ríos y Lara (2020) han señalado que es difícil contabilizar toda la población migrante en tránsito, especialmente a aquellas personas que tienen una migración irregular. La falta de mecanismos y registros oficiales ha llevado a que solo se cuente con los registros de los albergues que brindan asistencia en el AMM, así como de la delegación estatal del Instituto Nacional de Migración (INM), que documenta algunos movimientos de retorno y detenciones. Sin embargo, estos registros, centrados en la cuantificación, no logran capturar la complejidad del tránsito migratorio, que es más fluido y se despliega fuera de los

procedimientos administrativos establecidos por los actores de la gobernanza migratoria.

Además, Arzaluz y Zamora (2021) mencionan las limitaciones del Plan Estratégico Nuevo León 2030, que fue publicado en 2021, destacando que solo se enfoca en la migración interna y la discriminación, sin crear estrategias para atender la movilidad de los migrantes en el AMM. En particular, no se ha considerado la migración de tránsito como una categoría que requiere atención específica ni se han diseñado estrategias que aborden las necesidades y las condiciones materiales de los migrantes en tránsito. La falta de eso resalta la brecha existente en la gobernanza migratoria de la región, que es más amplia que los mecanismos de registro y atención convencionales.

En línea con lo anterior, la encuesta de percepción ciudadana "Así Vamos" (2023) revela que casi el 50% de la población en Nuevo León percibe discriminación hacia los migrantes debido a su condición, y la mayoría asocia a los migrantes internacionales con una creciente inseguridad. Estas percepciones tienen un impacto directo en cómo se interpretan los flujos migratorios y refuerzan la brecha entre los registros oficiales y las realidades del tránsito migratorio.

Nuestro entendimiento de las complejidades de la migración en tránsito se amplía al comprender cómo los migrantes utilizan la infraestructura de movilidad actual que regula su movimiento. Esta investigación examina cómo se experimenta la migración de tránsito en el AMM, que está vinculada a estancias temporales en casas de migrante, donde se brinda asistencia y refugio, y las estancias generalmente duran entre 3 y 5 días (Ibarra e Irazuzta, 2022). Sin embargo, esta temporalidad no necesariamente define toda la experiencia del tránsito, ya que no refleja los desplazamientos previos ni los futuros que configuran el movimiento en la ciudad. Estas dinámicas generan interrogantes como: ¿cómo se desarrolla la vida en la ciudad durante el periodo de tránsito migratorio? ¿cuáles son sus itinerarios mientras recorren la ciudad?

Las políticas de movilidad buscan promover una infraestructura que permita condiciones de vida dignas para los migrantes. Sin embargo, la infraestructura existente destinada a regular el tránsito migratorio tiende a ser excesivamente restrictiva y, a menudo, insuficiente para responder a las necesidades reales de

quienes están en tránsito (Doncel et al., 2022). Dichas políticas no logran contener completamente este tránsito, ya que la infraestructura se ve rebasada y refuerza diferencias en el acceso al derecho y noción de acogida, particularmente entre quienes son reconocidos como refugiados y quienes no lo son (López y París, 2022; Ramírez, 2022).

Estar en movimiento significa ir más allá de lo establecido por la gobernanza de la migración para satisfacer las necesidades, actividades y deseos de los migrantes durante su tránsito. La noción de que la migración es un movimiento social y político implica que los migrantes, como fuerza autónoma, cruzan las fronteras y desafían a los estados nacionales. Pero no solo eso, también cumplen con la ley y se adoptan tácticas que no siempre van contra el estado (Wyss, 2022). Este movimiento no es únicamente individual, sino que presenta una conducta colectiva que transforma los espacios por los que transitan. Al igual que el peatón, los migrantes, al ocupar activamente los espacios urbanos, influyen en su configuración y en las interacciones sociales dentro de ellos, convirtiéndose en agentes que transforman la vida en la ciudad (Delgado, 2007). Por tanto, no es solo un desplazamiento geográfico, sino también un movimiento social que articula experiencias y comunidades compartidas.

Todo esto ocurre en un régimen de movilidad que detiene a los migrantes en territorios de espera como las estaciones de autobuses (Musset, 2015). En su recorrido, los migrantes enfrentan obstáculos administrativos y políticos, que pueden ser consecuencia de diversas prácticas y técnicas en los desplazamientos, en lugares institucionalmente diseñados para la espera, como albergues, salas de espera o retenciones administrativas.

En la estación de autobuses se mantienen funcionalidades propias del concepto de transporte, las cuales podrían describirse como “una danza constante entre los que salen y entran, una manera de esperar, y cómo no, un constante de hacer colas, tanto para comprar el billete, pero sobre todo cuando hay que abordar el autobús” (Anta, 2023b, p.32). La espera, lejos de ser una acción pasiva, funciona como un mecanismo de soportabilidad social; los migrantes deben proyectar una postura adecuada para mostrar que cumplen con las normativas y se presentan como ciudadanos *en regla*, un aspecto crucial durante el tránsito (Scribano, 2010).

La observación móvil realizada a la central de autobuses contrasta con el concepto de *no lugar* de Auge (2000). Según este autor, los no lugares, como autopistas, estaciones de servicio, supermercados y cadenas de hoteles, se caracterizan por el anonimato y son medidos y recorridos en unidades de tiempo. En estos espacios, los migrantes solo son reconocidos como clientes, pasajeros, usuarios u oyentes, sin ser identificados ni localizados más allá de la entrada y salida del lugar.

Por el contrario, este estudio se adhiere a una lógica que trasciende la funcionalidad básica de la estación. Similar a la metáfora del aeropuerto, Anta (2021), en su análisis de la "estación de autobuses de Jaén" destaca cómo en este tipo de espacios "todo lo social parece concentrarse en este lugar, como práctica y representación" (p.2). De este modo, la estación no se limita a ser un laboratorio cerrado, sino que se configura como una red compleja de espacios interrelacionados, donde convergen múltiples niveles de uso y significados.

Nuestra observación va más allá de que los migrantes permanezcan en el anonimato o que el mismo movimiento sea presentado únicamente como un aspecto geográfico secundario (Cresswell y Merriman, 2011). El enfoque se centra en lo que ocurre durante el movimiento: cómo el tiempo y el espacio se llenan de vida y cómo las movilidades adquieren un papel central en la investigación. Esto puede abordarse en términos de desplazamiento entre lugares, como ocurre en los estudios de transporte, donde los tiempos en tránsito suelen considerarse tiempos muertos. Sin embargo, pese a las limitaciones impuestas por su estatus de no ciudadanos en el territorio (Cresswell, 2006), los migrantes continúan enfrentando las mismas necesidades básicas que cualquier otra persona. Por ello, visibilizar las condiciones de vida en movimiento resulta crucial.

Uno de los objetivos de la investigación doctoral es determinar las condiciones materiales en las que los migrantes habitan su movilidad. Esto requiere diseñar rutas que consideren un plan de uso del espacio basado en la estructura de la ciudad. Para comprender cómo se habita la movilidad en el contexto de la migración en tránsito, se empleará una etnografía. Este enfoque comienza con la definición del espacio y el tiempo del estudio, seguido por una ruta metodológica que incorpora un ejercicio narrativo.

Debido a que Nuevo León es una de las metrópolis más grandes de México, es esencial analizar las condiciones en las que se desarrolla la movilidad en el AMM. Se plantea que podría existir un régimen que violenta, diferencia y separa a los migrantes reproduciendo sus condiciones de habitabilidad. Este fenómeno está ligado a la comprensión del espacio como producto de procesos históricos de apropiación, donde la segregación social y espacial se manifiesta a través de divisiones que homogenizan y fragmentan la ciudad, promoviendo la creación de espacios diferenciales.

En este contexto, el estudio aborda la movilidad dentro del AMM, enfocándose en un espacio clave: la central de autobuses de Monterrey. Este lugar no se analiza de forma aislada, sino se extiende a rutas de movilidad que conectan otros puntos de interés cercanos, como los mercados Soriana (un establecimiento de gran cadena de ventas al por menor) y la Casa Indi (un albergue para migrantes). Estos lugares no fueron seleccionados al azar; su aparición responde al interés por explorar cómo los migrantes interactúan con la central de autobuses y sus alrededores durante su tránsito.

Para facilitar la comprensión de estas dinámicas, se incluye la Tabla 1, que muestra las distancias y tiempos estimados entre la central de autobuses y otros lugares clave. Este estudio se basa en notas de campo recopiladas entre julio y noviembre de 2023. Siguiendo las directrices de la Investigación Acción Participante (PAR), se realizó una observación participante in situ. Este enfoque permitió diseñar rutas de movilidad con la central de autobuses como punto medio, destacando su papel en el tránsito, los encuentros externos y el ritmo del movimiento.

<i>Central de autobuses Monterrey</i>	<i>Distancia</i>	<i>Tiempo estimado caminando</i>
<i>Estación de metro Central</i>	450 metros	7 minutos
<i>Estación de metro Cuauhtémoc</i>	300 metros	5 minutos
<i>Mercado Soriana Express Colon</i>	400 metros	6 minutos
<i>Mercado Soriana Híper Vallarta</i>	650 metros	9 minutos
<i>Iglesia Santa María Goretti</i>	1600 metros	23 minutos
<i>Casa INDI</i>	1700 metros	24 minutos

Tabla 1: Distancias y tiempos caminando de central de autobuses y lugares clave.
Elaboración propia con base en datos de Google Maps.

La investigación se enmarca en una etnografía participativa, lo cual implica una constante renegociación de los roles del investigador. Durante las observaciones, me involucré activamente en los espacios de tránsito, adoptando pautas de movilidad similares a las de los migrantes. Esto no solo me permitió observar sino también transitar las dinámicas propias de estos espacios. La observación se llevó a cabo a lo largo de distintos días de la semana y en diversos momentos del día, recorriendo una variedad de rutas para captar cómo las interacciones y el uso de los espacios fluctuaban según el tiempo.

Aunque el proceso de observación supone inevitablemente cierta distancia, la intención fue minimizar las barreras, favoreciendo una comprensión más cercana de las prácticas cotidianas. Mi presencia, como ocurre con cualquier etnógrafo, introdujo una alteridad en los escenarios observados, pero esta no debe interpretarse como disociación, sino como una interacción dinámica construida en el campo.

Según Fassin (2016), la etnografía implica tanto el trabajo de campo como la escritura, ya que busca sumergirse en la experiencia y el contexto para comunicarlos, no para producir alteridad, sino para generar cercanía. En este estudio, aunque la figura del investigador permanece anónima durante la observación participante, la

cercanía radica en el acto de comunicar, a través de la escritura, las experiencias y dinámicas vividas en las rutas de movilidad. Trayectos aparentemente comunes, pero cargados de encuentros inesperados y decisivos, se encapsulan en los espacios públicos. La etnografía no es solo un método o una herramienta de investigación; también da sentido a cómo los sujetos comprenden y viven sus prácticas. Debido a que este método no impone, sino que observa junto con los sujetos, la idea de tiempo y espacio es fundamental, ya que reconstruye la relación de los migrantes con el espacio (Auyero, 2013).

En esta forma de etnografía, la identificación de los migrantes no surge de un juicio externo, sino de un proceso de observación profunda que se desarrolla en el campo. La propuesta de Anta (2023a) destaca que la etnografía no debe percibirse como un ritual dentro de laboratorio social, sino como una forma crítica de pensar el presente, no se trata de ver personas que hacen sino ver sujetos que practican, para luego hacer preguntas que denoten el por qué presente. Seguir el movimiento e involucrarse en observar y transitar permite identificar patrones y actitudes que configuran la experiencia migrante, recordando siempre que estos espacios son habitados por sujetos como nosotros.

La descripción de este estudio se organiza a partir de secuencias de rutas de movilidad, presentadas como escenas constituidas por espacios y tiempos específicos, donde se entrelazan argumentos teóricos con situaciones empíricas. Siguiendo los principios del realismo etnográfico planteados por Martínez (2015), se busca explorar las prácticas espaciales de la vida cotidiana mediante el arte de la narración, poniendo en relieve la monotonía de una rutina establecida por el tiempo y el uso.

Los artefactos, los actores, las normas y las emociones son los elementos que se valoran empíricamente. Los artefactos abarcan desde botellas de agua, rollos de papel, cargador de celular, mochila, maleta, bolsa, gorra, sombrero, cepillo de dientes, desodorante, chanclas o sandalia "cros", tenis, monedas para usar el baño, tickets o boletos, identificación, papeles, cobija, cartón y casa de campaña. Los actores son los usuarios y vendedores de servicios como transporte, autobuses, comida, baños, almohadas, artesanías, así como los guardias de seguridad privada, la Guardia Nacional, personas que cuidan equipajes, choferes y policía municipal, entre otros. Las normas incluyen el respeto a las entradas y salidas, hacer uso de

identificación, la prohibición de pedir limosna (ya sea dinero o comida), de solicitar cambio o monedas para acceder al baño, así como la prohibición de robar o molestar a otros usuarios. Por último, las emociones presentes abarcan la cercanía y la distancia, el amor, la soledad y la esperanza.

Una excesiva vigilancia y control, así como estudios académicos y análisis constantes, son característicos de la condición de hipercontrol a la que están sometidos los migrantes en sus vidas. Mi objetivo no es fomentar estereotipos ni ejercer autoridad, sino comprender y mostrar las dinámicas de gobernanza excesiva que experimentan en su vida cotidiana. Mi movilidad por la ciudad pasa desapercibida y, a diferencia de ellos, mantengo mi vida privada oculta y disimulada, y no se me exige mostrarme en público.

Narrativa creativa "Travesía migratoria en el tránsito habitado: central de autobuses de Monterrey"

Los migrantes llegan en trenes y autobuses a los puntos de partida o puertos (Cresswell y Merriman, 2011). Al llegar, enfrentan una experiencia cultural marcada por sabores, olores y sonidos que reflejan las particularidades del lugar. Más allá de estas percepciones sensoriales, se ven inmersos en códigos sociales que refuerzan su condición de ser percibidos como el *otro*; experimentando una forma de anonimato en medio de la multitud.

Este escenario ilustra cómo la migración y el tránsito transforman los espacios urbanos, convirtiendo la central de autobuses en un punto clave de convergencia de rutas de movilidad. Este espacio se reconfigura constantemente, funcionando simultáneamente como lugar de encuentro y desencuentro, de paso y permanencia. A través de una serie de cuatro episodios, se exploran las prácticas de movilidad que caracterizan estos espacios de tránsito.

Cada episodio sigue una ruta de movilidad específica, representada en la Figura 1. El primer episodio narra un trayecto corto pero lleno de actividad, que ilustra cómo las personas se insertan en el tejido urbano de esta zona de la ciudad. El segundo episodio se enfoca en los diversos encuentros a lo largo del recorrido, destacando cómo las infraestructuras y las redes de apoyo se entrelazan con el espacio. El tercer

episodio examina el estacionamiento de Soriana, un espacio transformado por los migrantes, que evidencian su resistencia y capacidad de adaptación al entorno urbano. Finalmente, el cuarto episodio describe el camino hacia la central de autobuses, subrayando las prácticas de consumo y las dinámicas que moldean los espacios públicos de la ciudad.



Figura 1: Mapa de las rutas de movilidad: episodios de la narrativa. Elaboración propia.

Episodio 1. Metro Cuauhtémoc a la central de autobuses

Me dirigí a la central de autobuses desde la estación de metro Cuauhtémoc, la más concurrida de la ciudad y muy cercana a la central de autobuses. Caminé menos de 5 minutos entre la multitud que se encontraba fuera de la estación. Muchas personas hacían fila para abordar los camiones o esperar el siguiente. Es común que los camiones lleguen repletos de gente, y algunos no se detengan y sigan de largo. En la zona hay un flujo constante de personas y vehículos; no hay espacio para estacionarse ni momentos de quietud, todo está en movimiento.

Caminan en dirección común y contraria; algunos se detienen en puestos de comida que ofrecían sándwiches, frutas, botanas y aguas, la mayoría rondando a un precio de 10 pesos. Además, hay venta de ropa, gorras, carteras, llaveros y

otros artículos. En última instancia, estos puestos de vendimia se distribuían tanto en la calle como sobre la acera.

Mi ruta desde la estación del metro hasta la central seguía un camino establecido, que también era utilizado por los vehículos. En algún momento, me uní al flujo de automóviles que llevaban personas a la central.

Reflexiones etnográficas

La relación entre la movilidad y el lugar es esencial en la teorización del espacio, ya que ambas prácticas: estar en el lugar y moverse entre lugares, reconfiguran la proximidad, la distancia y la conectividad. En este estudio, la central de autobuses conecta espacios clave como mercados, estacionamientos, estaciones de metro, avenidas y albergue, ilustrando esta interdependencia.

El tiempo, a menudo ignorado, es igualmente fundamental. La movilidad no solo implica el traslado entre lugares, sino también la experiencia espaciotemporal. Los lugares, ya sean puntos de descanso o abastecimiento, influyen en las formas de movilidad según la duración de la estancia. Así, las migraciones estacionales repetidas y las comunidades multilocalizadas transforman espacios de tránsito en lugares significativos.

Episodio 2. Mercado Soriana Hyper Vallarta a la Iglesia Santa María Goretti

Si vas de largo y continúas caminando sobre la calle, te tomará unos 5 a 10 minutos llegar a la otra estación del Metro: la estación Central. La estación comparte espacio con el mercado Soriana, acompañado de un extenso estacionamiento que abarca tanto a automóviles como a peatones. La diversidad de personas en este espacio se manifiesta en grupos de 5 a 8 individuos, o personas solitarias que transitan con mochilas, gorras y calzado cómodo como sandalias tipo crocs.

Opte por seguir a un grupo, y se reveló un nuevo rumbo compartido por aquellos que, al parecer, provienen de la central de autobuses. La curiosidad me conduce a una observación más detenida, destacando la presencia de un chico llevando una bolsa de 2 plátanos, una manzana y uvas, evocando a las ofertas del vendedor de la esquina.

La marcha continúa hacia el norte, a lo largo de una avenida con una angosta banqueta en condiciones similares a las anteriores: descuidada y sucia.

Tras unos 5 minutos, el relato toma un giro inesperado cuando el joven de los plátanos es abordado por un automóvil. Los gritos desde el vehículo revelan una oferta de transporte hacia la iglesia, generando desconcierto en el joven, que finalmente rechaza la propuesta y acelera su paso.

La narrativa avanza con la reaparición del misterioso individuo, esta vez dirigiendo su atención hacia mí. El ofrecimiento de subirse al automóvil es recibido con silencio y una decisión de seguir caminando a un ritmo alto, mientras el carro se aleja ruidosamente.

La historia cobra otra dimensión cuando he caminado más de 15 minutos, y unas vías del tren finalizan en una iglesia y la presencia de gran cantidad de personas. Decido dar media vuelta ante la inminente puesta de sol y la falta de iluminación en la zona.

Reflexiones etnográficas

La capacidad de desplazarse está condicionada por factores estructurales que dificultan el movimiento. La necesidad de infraestructuras es tan esencial como la de un espacio habitable; sin superficies adecuadas, se comprometen las necesidades básicas de quienes se trasladan. Un ejemplo de esto es el cuidado de calzado entre los migrantes, quienes suelen optar zapatos cómodos para proteger sus pies, una práctica de cuidado de pies que también se fomenta en los albergues debido a sus beneficios sistémicos para los cuerpos en movimiento. Esto se refleja en la oferta comercial cercana, donde productos como sandalias tipo crocs son exhibidos prioritariamente en las tiendas locales.

La segregación urbana debe analizarse desde perspectivas ecológicas, formales y sociológicas, utilizando enfoques como el análisis espectral de Lefebvre (1978). Este método nos invita a mirar más allá de lo evidente y considerar el espectro de la ciudad del que con frecuencia no somos conscientes. Este enfoque incluye elementos de la vida cotidiana: como el trabajo, el transporte, la vida privada, y el ocio, que a menudo se dividen artificialmente en partes, como si fueran ingredientes aislados. Sin embargo, estas dimensiones no son independientes, sino el resultado de una apropiación material más amplia. Además, algunos sentidos pueden atrofiarse y otros

hipertrofiarse, desequilibrando nuestra percepción, inteligencia y razón, lo que limita nuestra comprensión de la realidad urbana y de las dinámicas de segregación presentes en ella.

A menudo, la movilidad puede percibirse como estática, especialmente en momentos de espera o durante recorridos rutinarios por la ciudad. Esta experiencia incluye enfrentarse a terrenos hostiles y peligrosos, amenazas de pandillas, traficantes y autoridades. En este contexto, confiar en desconocidos se vuelve una paradoja necesaria para la supervivencia, donde la vulnerabilidad y la violencia son constantes.

Las redes de apoyo desempeñan un papel crucial en este escenario. Asociaciones de migrantes, comunidades religiosas y organizaciones no gubernamentales ofrecen servicios como hospedaje, asesoramiento legal, atención médica, alimentos y recursos educativos. Estos espacios no solo cubren necesidades inmediatas, sino también brindan un sentido de pertenencia y un lugar para encontrarse con otros. Ejemplo como la iglesia y el estacionamiento de Soriana, a 1.6 kilómetros de distancia, o la casa Indi, un albergue con capacidad para 550 personas fundado en 2014 tras un incidente trágico en el puente Bernardo Reyes, ilustran el papel central de estas instituciones normativas en la vida de los migrantes.

Las estancias prolongadas en la ciudad, marcadas por la espera de trámites legales, citas y entrevistas, generan incertidumbre y ansiedad entre los migrantes. La condición de irregularidad los mantiene en constante alerta, evitando encuentros con autoridades migratorias. Esta tensión los lleva a esquivar cualquier tipo de control, incluso en espacios de descanso, optando por autoconstruir refugios improvisados con cobijas, cartón o casas de campaña. Según Gottdiener y Hutchison (2011), estos espacios pueden considerarse asentamientos, ya que reflejan arreglos espaciales creados por las personas, incorporando dinámicas sociales y procesos de organización dentro de contextos suburbanos.

Por otro lado, permanecer en movimiento implica buscar empleo. Muchos migrantes aceptan trabajos poco remunerados en sectores como la construcción, limpieza o servicios, ofrecidos como trabajos al día por empleadores que llegan en camionetas a la central de autobuses y al mercado Soriana. Aunque también hay una disposición encaminada a crear trabajos y vender sus propios servicios, como la venta de alimentos regionales, corte de cabello, portero o abridor de puertas en comercios,

empacador de bolsas, limpiador de vidrios. Es interesante observar aquí cómo aquellos que cortan el cabello siempre están ocupados, atendiendo a colegas migrantes de su círculo cercano, ya que no hay un letrero que promocióne “salón de belleza” o “barbería” (Ver Figura 2).

La globalización ha ampliado la oferta gastronómica en México, pero algunos productos de tradición gastronómica no son replicables. Según Paz (2023), la oferta y demanda de alimentos como las arepas poseen una carga cultural y afectiva vinculada a su origen. Los migrantes no solo los consumen, sino que también los ofrecen a sus connacionales como parte de su trabajo, subrayando el papel de la cultura en el contexto migratorio.

En este sentido, se observa que el trabajo ejercido se adapta a ritmos personales, y con un enfoque principal en obtener ingresos rápidamente. Sin embargo, estos ritmos también están influenciados por imposiciones sociales sobre los cuerpos. Podría decirse que trabajan para “vivir al día”, y que algunos lo hacen como una forma de resistencia a la imposición de ritmos externos, creando sus propios ritmos en lugares *idiorrítmicos*, es decir, viviendo según sus propias reglas o ajustándose a sus propios tiempos (Cresswell, 2023). El día tiene sus propios tiempos, lo que genera ritmos individuales para realizar todo tipo de trabajos. Es probable que ninguno de estos trabajadores firme un contrato formal para prestar sus servicios, lo que implica la creación de empleos en lugares de la ciudad donde no existían. Todo esto podría interpretarse tanto como una sumisión a ritmos dominantes, como resultado mismo de esa dominación.



Figura 2: Cortes de cabello realizados por migrantes en el mercado Soriana. Fuente: Pedroza, José Luis. El Norte; Monterrey, México, 26 Nov 2023, p.6.

Episodio 3. Estacionamiento de mercado Soriana Hyper Vallarta

Exploré nuevamente los alrededores de la central de autobuses, centrándome en el estacionamiento de Soriana. La actividad en la banqueta aumentó, con limpiadores de vidrios y personas improvisando refugios con cobijas. Alrededor de 12 grupos de 5 a 12 personas cada uno se encontraban en la zona, vestidos con chanclas, shorts y portando mochilas.

Frente a Soriana, observé al mismo individuo que cortaba el cabello el día anterior, ahora acompañado por otro. Dos peluqueros atendían a clientes en una fila para un corte de cabello por 70 pesos. Cerca de la entrada, alguien anunciaba "arepa, arepa, arepa". Aunque la fila para Western Union era más corta que otros días, aún operaba con personas por fuera "esperando" pacientemente. Busqué una banca para resguardarme y observé a dos grupos, uno descansando y otro disfrutando de pollo asado y refrescos.

El estacionamiento, ocupado principalmente por personas en lugar de autos, albergaba grupos bajo la sombra de los árboles. Después de 10-15 minutos, un guardia de seguridad de Soriana se acercó, y es que van varios días que a mí y otras personas nos advierte y prohíbe sentarnos o permanecer ahí.

En otra ocasión, el guardia nos ha ofrecido trabajo y a otros no, replica: "A ustedes trabajo no les creo porque ya van rumbo al norte, verdad". Insinuando que algunos eligen quedarse en la zona, y otros van de paso, durmiendo en las cercanías de la central de autobuses, sea aquí o en un hotel con regaderas disponibles.

Reflexiones teóricas

La vida en las urbes mexicanas se caracteriza por un ritmo vertiginoso, donde la sensación de apuro y la falta de tiempo para detenerse es una constante. Las calles bulliciosas envuelven a los transeúntes en un torbellino por desplazarse a pie. Desde las primeras horas del día, el transporte, ya sea público o privado, se convierte en un aliado como en un enemigo, con las vías llenas de personas, todas en búsqueda de lo mismo: una oportunidad para progresar, avanzar y sobresalir. Las largas colas para trámites cotidianos desafían la paciencia de los habitantes, evidenciando la intensidad y complejidad de la vida urbana. La central de autobuses es un punto de implosión y explosión en la ciudad. De afuera hacia adentro hay una intensificación y complejidad en el espacio por su fuerte dinamismo urbano, manifestándose en su desarrollo multifacético como una mezcla de usos del espacio, como centro de vivienda, trabajo y entretenimiento. Es un espacio donde la explosión es de adentro hacia afuera, la dispersión de la ciudad hacia las periferias de acuerdo con la teoría de Lefebvre (1978).

Por otro lado, para los migrantes, las situaciones de espera se convierten en una constante en su experiencia de movilidad. Han aprendido a lidiar con estas esperas como parte integral de su vida cotidiana. La paciencia se convierte en una virtud cívica, un mecanismo crucial de soportabilidad social que se refleja durante la espera de trámites legales, citas, vivienda o empleo (Scribano, 2010). Estas experiencias de espera reflejan no solo la realidad administrativa y burocrática que enfrentan los migrantes, sino también su adaptación en el espacio urbano.

En el entramado urbano, las personas emulan formas de resistencia, encontrando paralelismos con la naturaleza que desafía estructuras establecidas. Así como un río traza su propio curso, enfrentándose a la topografía y al antropocentrismo, los habitantes urbanos también delinean sus trayectorias, adaptándose y desafiando las limitaciones de una infraestructura peatonal deficiente. Esta búsqueda de fluidez

frente a las barreras refleja no solo su determinación, sino también su capacidad para transformar los desafíos de la vida urbana.

El estacionamiento de Soriana, diseñado originalmente para el tránsito de vehículos, se ha transformado en un espacio temporal de descanso para los migrantes. Con cobijas y casas de campaña, los migrantes adaptan el entorno urbano a sus necesidades inmediatas. Este uso alternativo refleja una forma de resistencia frente a la falta de recursos, pero también genera tensiones con las reglas del establecimiento. En la Figura 3 se observa cómo, en respuesta a estas dinámicas, se han colocado letreros que prohíben acampar o permanecer sentados, con el objetivo de limitar estas prácticas. Este fenómeno revela la confrontación entre la necesidad de los migrantes de apropiarse del espacio y las normativas que buscan controlar su uso. Así, más allá de transitar por la ciudad, los migrantes redefinen el espacio urbano, desafiando las estructuras preestablecidas.



Figura 3: Letreros de prohibición en el estacionamiento de Soriana: Respuesta institucional al uso migrante del espacio. Foto propia. 2023.

En el entramado de desafíos que enfrenta los migrantes, el teléfono móvil se configura como una herramienta esencial, mucho más que un simple accesorio. Este dispositivo, que en otros contextos podría ser un instrumento de comunicación, se

convierte en un puente crucial entre los migrantes y los recursos que les permiten avanzar en su trayecto. Por ejemplo, la aplicación CBP One, lanzada por el gobierno de Joe Biden, permite a los migrantes solicitar asilo y coordinar citas para ingresar a los Estados Unidos, todo ello desde la palma de su mano. Esta herramienta facilita no solo la solicitud, sino también la movilización, pues uno de los requisitos para obtener la cita es realizarla desde el norte o centro de México, lo que intensifica la migración hacia estas regiones.

Sin embargo, el acceso a esta aplicación móvil no está exento de dificultades. La falta de documentos, los largos tiempos de espera, y las estafas para asegurar citas ejemplifican cómo el acceso a tecnología también puede ser un espacio de exclusión. A pesar de ello, la esperanza persiste: el simple hecho de poder programar una cita otorga la oportunidad de desplazarse, ya sea en autobús o avión. Esta realidad pone de relieve cómo los teléfonos, lejos de ser solo dispositivos de comunicación, se convierten en agentes fundamentales en la construcción de espacios. No solo permiten la interacción con el espacio físico, sino que también crean una red digital de solidaridad. Comunidades en redes sociales como CBP One Ayuda en Facebook permiten que los migrantes compartan experiencias y se brinden apoyo mutuo, mostrando como el espacio urbano se redefine a través de estos medios.

Episodio 4. Metro Central a central de autobuses

Me encontraba camino a la central de autobuses, inmersa en el bullicio de vendedores ambulantes y comercios variados. Al pasar por los barberos y sus clientes, noté la persistente oferta de arepas. La ruta continuaba entre puestos de tacos, tiendas de electrónicos, cibercafés y vendedores de frutas hasta artículos telefónicos. Personas descansaban en las aceras.

A medida que me acercaba a la central, la presencia de puestos de comida aumentaba, mientras el tráfico constante y la gente en movimiento mantenían la dinámica del lugar. Observé el metro pasar por encima, dividiendo el cielo.

Frente a la central, destacaba otro supermercado Soriana tipo express, al que se llegaba cruzando una avenida de seis carriles, sin puentes ni líneas peatonales directas. Las perforaciones en el camellón permitían el paso, aunque representaba un riesgo debido al tráfico ininterrumpido.

Ese día había largas filas en las taquillas de los autobuses. Grupos familiares se movían en conjunto, muchos con celulares, documentos y mochilas. La afluencia hacia Soriana aumentaba, con personas corriendo de un lado a otro.

La tienda express acogía a una clientela que, en su mayoría, era usuaria de la central de autobuses. En el exterior, puestos de arepas, y personas descansando. Una vez más, dos guardias de seguridad custodiaban las más de 30 mochilas apiladas en el suelo. Al interior de la tienda se formaban largas filas para acceder el servicio al cliente de Western Union y otras transacciones.

Reflexiones etnográficas

La variedad de productos adquiridos era notable: desde botellas de agua hasta alimentos como pan, arroz, jamón y pollos rostizados. Las compras, pagadas principalmente en efectivo, oscilaban entre 150 y 200 pesos mexicanos. Muchos clientes adquirían artículos de higiene personal, evidenciando una diversidad de necesidades. Esta escena cotidiana reflejaba la dinámica y complejidad de la central de autobuses y sus alrededores, un espacio que sirve como punto de encuentro y abastecimiento.

Siguiendo las reflexiones de Faracce y Mairano (2021), las prácticas del comer observadas aquí no solo están asociadas a categorías sociales que estructuran los grupos, sino también a modos en que se distribuye el acceso a nutrientes, y a la energía social y corporal de los sujetos. Analizar los alimentos comprados y consumidos en este contexto permite entender cómo se configuran regímenes alimenticios que determinan tanto la preparación como el consumo de estos, moldeando incluso los modos de sentir hambre.

Por otro lado, la falta de intervención de las autoridades gubernamentales en la provisión de alimentos genera dinámicas de ayuda colectiva. En la central de autobuses era común observar comedores comunitarios, merenderos y ollas populares, muchas veces organizados por grupos independientes. Estas iniciativas, a menudo móviles y sostenidas por donaciones subrayan la importancia del apoyo social en contextos de vulnerabilidad.

Conclusión

De acuerdo con Sheller y Urry (2018), la central de autobuses se conceptualiza como *un lugar móvil*, que se caracteriza por su movimiento constante y su falta de permanencia en un solo lugar. Más bien, se percibe como un viaje en sí mismo, donde los usuarios experimentan tanto esperas prolongadas como breves en medio de redes de agentes humanos y no humanos. El propósito de realizar una etnografía de la central de autobuses es explorar las relaciones y performances que ocurren en este espacio.

La central, al ser un lugar que se compone de objetos materiales, seres vivos y procesos naturales, además de prácticas humanas, respuestas cognitivas y emociones, no se define por características definitivas. En cambio, su naturaleza es fluida y está en constante cambio, enfocada en los devenires, acciones y prácticas de los actores involucrados, especialmente los migrantes y sus experiencias de movilidad y lucha.

En este contexto, se plantean los primeros acercamientos prácticos a la propuesta teórica de habitar la movilidad (Estrada, 2023). Los migrantes, con sus necesidades como cuerpos hacientes, están en movimiento, encuentran en la central de autobuses un puerto donde su movimiento macro se cierra dentro de una espera. Por su parte, la central como espacio mantiene al margen las necesidades de los migrantes de acuerdo con las disposiciones que estos puedan ejercer.

Es aquí donde los cuerpos migrantes adquieren una relevancia central en la cuestión social, ya que son ellos quienes habitan los espacios de movilidad. Aspectos elementales del ser, como comer, dormir, recorrer, trabajar, entre otros, constituyen elementos esenciales del acto de habitar, y serán llevados a cabo en la medida en que los migrantes asuman la agencia social necesaria para disponer, poseer, disputar, disfrutar, negociar y adaptarse a los distintos espacios. Este enfoque se revela como una herramienta útil para realizar observaciones en categorías de análisis específicas de necesidades y disposiciones.

El punto central de la etnografía radica en la concepción de la habitabilidad no solo como un acto de alojarse en movimiento, sino también como resultado de las disposiciones en las que los migrantes habitan los espacios, estableciendo así una

relación mutua de constitución: tanto como productos de la central de autobuses, como productores de esta.

El hilo conductor que atraviesa las reflexiones anteriores se relaciona con las prácticas arraigadas por las políticas migratorias. Por lo tanto, se requiere una mirada que elimine la distancia entre el investigador y el sujeto de la investigación, para enfocarse en las prácticas y significados que perpetúan, negocian y disputan las relaciones de dominación vigentes. Sumergirse en las vivencias del tránsito no solo implica comprenderlas, sino también comunicar esa realidad. Es crucial resaltar las opresiones que operan de diversas formas según la coyuntura. Este proceso es actual, y va desde cuestionar las categorías y metodologías que marginan las experiencias individuales y silencian las subjetividades subalternas.

Para lograrlo, es esencial meterse en la experiencia de los migrantes mediante metodologías móviles (Estrada, 2024). Adoptar una postura militante en relación con la migración implica considerarla como un movimiento social; sociedades en movimiento en calidad de sujetos históricos. En este contexto, resulta inevitable aplicar una metodología militante que considere los cuerpos desde la perspectiva del trabajo vivo y las subjetividades sentidas. El ritmo de la movilidad se ajusta al día a día, y la narración de estos sucesos desempeña un papel destacado.

Bibliografía

- Anta, J. (2023a). La construcción de un espacio para observar. Una estación de autobuses en el sur de Europa. *Gazeta de antropología*. 39. <http://dx.doi.org/10.30827/Digibug.79502>
- Anta, J. (2023b). Autobuses y estaciones de una ciudad del Sur español. La movilidad en un espacio privilegiado. *Vínculos*. 8, 13-40. <https://doi.org/10.32870/vinculos.v4i8.7685>
- Anta, J. (2021). Movilidad, sujeto y práctica social. Observaciones en una estación de autobuses. *Disparidades. Revista de Antropología*. 76 (1). <https://doi.org/10.3989/dra.2021.011>
- Arzaluz, M., y Zamora, G. (2021). Migración de retorno y reinserción en la zona metropolitana de Monterrey. *Región y Sociedad*, 33, e1403. <https://doi.org/10.22198/rys2021/33/1403>

- Así Vamos (2023). Así Vamos 2023. Encuesta de percepción ciudadana. Como vamos Nuevo León. Extraído de <https://comovamosnl.org/wp-content/uploads/2024/02/Encuesta-Asi-Vamos-2023.pdf>
- Cerda, R. (2024). Consulado de Estados Unidos en Nuevo León es líder mundial en emitir visas H2. Milenio. Extraído de <https://www.milenio.com/politica/comunidad/consulado-estados-unidos-monterrey-lider-visas-h2-trabajo-temporal>
- Cresswell, T. (2006) *On the Move. Mobility in the modern western world*. New York: Routledge.
- Cresswell, T. (2023). The rhythm of place and the place of rhythm: arguments for idiorhythmy. *Mobilities*, 18(4), 666-676. <https://doi.org/10.1080/17450101.2023.2213407>
- Cresswell, T., y Merriman, P. (2011). Introduction: Geographies of Mobilities – Practices, Spaces, Subjects. En Cresswell, T., y Merriman, P. (Eds.), *Geographies of mobilities: practices, spaces, subjects*. Farnham: Ashgate.
- Delgado, M. (2007). *Sociedades movedizas. Pasos hacia una antropología de las calles*. Barcelona: Anagrama.
- Doncel, J., Gabarrot, M., e Irazuzta, I. (Eds.). (2021). *Gobernar la migración en tiempos de la pandemia. Una mirada desde (y hacia) los actores de la gobernanza*. Ciudad de México: Gedisa.
- Estrada, J. (2023). Habitando la movilidad. Una aproximación teórica de la migración en tránsito y las sensibilidades en los espacios urbanos. En Cervio, A. (Ed.), *Experiencias y Sensibilidades Urbanas. Miradas plurales, en perspectiva sociológica*. (pp. 75-100). Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Estudios Sociológicos Editora. Extraído de <http://estudiossociologicos.org/portal/experiencias-y-sensibilidades-urbanas-miradas-plurales-en-perspectiva-sociologica/>
- Estrada, J. (2024). Habitar el tránsito. Una metodología móvil para el estudio de la migración contemporánea en el norte de América. *CONfines*, 38, 94-105. <https://doi.org/10.46530/cf.vi38/cnfns.n38.p94-105>
- Fassin, D. (2016). *La fuerza del orden. Una etnografía del accionar policial en las periferias urbanas*. Buenos Aires: Siglo veintiuno.
- Faracce, C., y Mairano, M. (2021). El comer en el siglo XXI: una aproximación a las sensibilidades en torno a la comida en Instagram. *Aposta. Revista de Ciencias*

- Sociales*, 90, 32-47. Extraído de <http://apostadigital.com/revistav3/hemeroteca/cfaracce.pdf>
- Gottdiener, M., y Hutchison, R. (2011). *The new urban sociology*. Fourth Edition. Boulder: Westview press.
- Ibarra, I., e Irazuzta, I. (2021). Sociología de la gobernanza migratoria: actores, poblaciones y crisis. En Doncel, J., Gabarrot, M., y Irazuzta, I. (Eds). *Gobernar la migración en tiempo de la pandemia. Una mirada desde (y hacia) los actores de la gobernanza*. (pp. 25-56) Ciudad de México: Gedisa.
- Irazuzta, I., e Ibarra, I. (2021). La excepción de la excepción. La gobernanza de la migración en tiempos de pandemia. *Estudios Fronterizos*, 22, 1-23. <https://doi.org/10.21670/ref.2105068>
- Jaramillo Marín, J., & Del Cairo, C. (2013). Etnografía y teoría social. Entrevista al sociólogo Javier Auyero. *Universitas Humanística*, 75(75). Extraído de <https://revistas.javeriana.edu.co/index.php/univhumanistica/article/view/5959>
- Lefebvre, H. (1978). *El derecho a la ciudad*. Barcelona: Ediciones península. Extraído de <https://www.comunicacionyurbanidad.org/wp-content/uploads/2018/03/Lefebvre-El-derecho-a-la-ciudad3.pdf>
- Lefebvre, H. (2013). *La producción del espacio*. Madrid: Colección Entrelíneas. <https://istoriamundial.files.wordpress.com/2016/06/henri-lefebvre-la-produccion-del-espacio.pdf>
- Martínez, J. (2015). *Ver, oír y callar. Un año con la Mara Salvatrucha 13*. Ciudad de México: Surplus Ediciones.
- Musset, A. (2015). De los lugares de espera a los territorios de la espera. ¿Una nueva dimensión de la geografía social? *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 61(2), 305-324. <https://doi.org/10.5565/rev/dag.315>
- López, E., y París, M. (2023). Infraestructuras humanitarias en las ciudades fronterizas de Ciudad Juárez y Tijuana. *Estudios Fronterizos*, 24, 130. <https://doi.org/10.21670/ref.2319130>
- Paz, Á. (2023). Sabores y tradiciones que cruzan fronteras. Extraído de <https://www.milenio.com/opinion/varios-autores/corredor-fronterizo/sabores-y-tradiciones-que-cruzan-fronteras>
- Pedroza, J. (2023). 'Montan' migrantes barbería [Fotografía]. Extraído de <https://www.proquest.com/newspapers/montan-migrantes->

[barbería/docview/2893546448/se-2](https://ddd.uab.cat/docview/2893546448/se-2)

- Ramírez, A. (2022). Movimientos solidarios ante la "crisis de los refugiados": entre el humanitarismo y las nuevas infraestructuras para la libertad de movimiento. [Tesis de Doctorado, Universitat Autònoma de Barcelona]. Extraído de <https://ddd.uab.cat/record/265569>
- Ríos, M. y Lara, A. (2020). *Tendiendo puentes: retos para la integración de personas en movilidad en el Área Metropolitana de Monterrey*. Ciudad de México: DCA; Puentes para la Integración. Extraído de <https://www.dcamexico.org/puentes.pdf>
- Sheller, m. y Urry, J. (2018). Movilizando el nuevo paradigma de las movilidades. *Quid 16: Revista del Área de Estudios Urbanos*, 10, 333-335. Extraído de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6702392>
- Scribano, A. (2010). Primero hay que saber sufrir...!!! Hacia una sociología de la 'espera' como mecanismo de soportabilidad social, en: Scribano, A., y Lisdero, P. (Comps.), *Sensibilidades en juego: miradas múltiples desde los estudios sociales de los cuerpos y las emociones*, (pp. 169-192). Córdoba: Centro de Estudios Avanzados-Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas. Extraído de <http://hdl.handle.net/11086/1424>
- Wyss, A. (2022). *Navigating the European Migration Regime: Male Migrants, Interrupted Journeys and Precarious Lives*. Bristol University Press. Extraído de <https://library.oapen.org/handle/20.500.12657/58175>