

**Movilidad al margen:
La migración inversa por circuitos alternativos**

Mobility on the Margins:
Reverse Migration through Alternative Circuits

Paul Antonio Córdoba Mendoza¹

Universidad de Panamá, Centro Regional Universitario de Darién, Panamá

paul.cordoba@up.ac.pa

<https://orcid.org/0000-0003-3334-4769>

Samuel Alberto Pinto

Universidad de Panamá, Facultad de Humanidades, Panamá

samuel.pinto@up.ac.pa

<https://orcid.org/0009-0007-3502-3383>

Guillermo Mendoza

Universidad de Panamá, Centro Regional Universitario de Darién, Panamá

guillermo.mendoza@up.ac.pa

<https://orcid.org/0009-0009-0448-5811>

Recibido: 06/06/25

Aceptado: 25/06/25



DOI <https://doi.org/10.48204/j.cnacionales.n37.a7789>

Resumen

Este ensayo analiza la migración inversa por circuitos alternativos, una modalidad emergente entre migrantes venezolanos y de otras nacionalidades suramericanas que, ante barreras estructurales como las deportaciones masivas, la exigencia de visados y la militarización de rutas hacia Estados Unidos, optan por retornar a sus países de origen mediante trayectos marítimos informales a través del Caribe panameño. El objetivo es comprender cómo estas trayectorias configuran nuevas formas de agencia colectiva, apropiación territorial y resistencia simbólica frente a los regímenes hegemónicos de control migratorio. Se utilizó una metodología exploratoria de análisis documental, complementada con observaciones en redes sociales y contacto telefónico con operadores logísticos, para reconstruir el funcionamiento de una ruta informal que conecta Puerto Miramar (costa de Colón) con Puerto Obaldía y Necoclí. Los hallazgos evidencian que esta movilidad, lejos de ser espontánea, responde a una lógica de organización transnacional informal, sostenida por redes digitales, actores comunitarios y economías locales. Esta forma de retorno revela una producción social del espacio migrante, tolerada en ocasiones por los Estados, que visibiliza la tensión entre soberanía, informalidad

¹ Sistema Nacional de Investigación.

y movilidad humana. Se propone reconocer estas prácticas como expresiones legítimas de agencia y de territorialidad migrante en un contexto global profundamente desigual.

Palabras clave: migración internacional, medios sociales, desinformación, migración, migrante

Abstract

This essay explores return migration through alternative circuits, an emerging modality among Venezuelan and other South American migrants who, faced with structural barriers such as mass deportations, visa requirements, and the militarization of routes to the United States, opt to return to their countries of origin via informal maritime routes through the Panamanian Caribbean. The objective is to understand how these marginal trajectories shape new forms of collective agency, territorial appropriation, and symbolic resistance to hegemonic migration control regimes. An exploratory methodology was used, based on documentary analysis, complemented by social media observations and telephone contact with logistical operators, to reconstruct the operation of an informal route connecting Puerto Miramar with Puerto Obaldía and Necoclí. The findings show that this mobility, far from being spontaneous, follows a logic of informal transnational organization, sustained by digital networks, community actors, and local economies. This form of return reveals a social production of migrant space, at times tolerated by states, which highlights the tension between sovereignty, informality, and human mobility. These practices should be recognized as legitimate expressions of migrant agency and territoriality in a deeply unequal global context.

Keywords; international migration, social media, disinformation, migration, migrant

Introducción

En contextos donde se imponen barreras estructurales a la movilidad humana como la exigencia de visados, la militarización de rutas migratorias o, en casos extremos, las deportaciones forzadas las personas migrantes desarrollan estrategias de desplazamiento que desbordan los marcos institucionales del control estatal. Estas estrategias, lejos de representar simples reacciones individuales, dan lugar a formas de movilidad que desafían activamente la normatividad migratoria impuesta, al tiempo que configuran nuevos espacios sociales, políticos y territoriales. En este escenario, se hace necesario revisar y ampliar las categorías analíticas con las que se estudian los movimientos migratorios contemporáneos.

Una de estas formas emergentes, aún escasamente conceptualizada en la literatura especializada, es lo que aquí se propone denominar “migración inversa por circuitos alternativos”. Esta categoría busca dar cuenta de aquellos desplazamientos que, en condiciones de exclusión legal y vulnerabilidad estructural, interrumpen, revierten o reconfiguran las trayectorias migratorias originales mediante rutas “no oficiales”, ambigualmente reguladas y socialmente invisibilizadas. Se trata de movimientos que no solo responden a la imposibilidad de continuar el trayecto previsto, sino que expresan formas de agencia migrante frente a contextos de precariedad y encierro.

En los márgenes de las rutas migratorias oficiales, lejos del escrutinio de los regímenes de control fronterizo y de la mirada mediática o estatal, emergen trayectos alternativos que cuestionan las lógicas hegemónicas de la movilidad internacional. Un caso ilustrativo lo constituyen los desplazamientos de ciudadanos venezolanos, colombianos y ecuatorianos que, tras quedar varados en México, Centroamérica o Panamá durante su tránsito hacia Estados Unidos, optan por retornar a su país utilizando a Panamá como puente de conexión hacia el sur, mediante rutas marítimas no institucionalizadas. Una de estas conecta los puertos del caribe panameño de Puerto Pilón (centro de Colón) y Miramar (zona atlántica en dirección a Guna Yala), ambos en la Provincia de Colón, Panamá, con Puerto Obaldía en la comarca indígena Guna Yala, desde donde los migrantes prosiguen hacia Necoclí (Colombia) y se reintegran al corredor terrestre suramericano.

Este tipo de migración a la inversa, que ocurre al margen de los circuitos institucionales y en condiciones de alta precariedad y riesgo, revela la interacción entre agencia migrante, informalidad transnacional, reconfiguración de territorialidades y los límites estructurales del control estatal. Aunque en ocasiones estos desplazamientos pueden contar con cierto grado de regulación tácita o tolerancia institucional, se realizan en áreas geográficas periféricas, donde la exclusión y la vulnerabilidad de sus derechos se expresa no solo en términos legales o económicos, sino también en claves espaciales y simbólicas.

Proponer el concepto de “migración inversa por circuitos alternativos” permite identificar una dimensión poco explorada de los desplazamientos contemporáneos, reconociendo el carácter activo, relacional y contextualizado de las decisiones migrantes frente a un orden de movilidad global cada vez más desigual y securitizado, como evidencian los trabajos de Pereira y Clavijo, 2022; París, 2022; Iturralde y Piñeiro, 2021.

La migración inversa: producción del espacio, acumulación desigual y control informal

La migración de inversa por circuitos alternativos como las rutas marítimas que conectan el Puerto Pilón y Miramar (Panamá) como puertos de salidas, pasando por Puerto Obaldía y La Miel (pueblos fronterizos panameños) hacia Sapzurro y Capurgana (Colombia) zona de llegada de los migrantes, para luego tomar lanchas hacia Necoclí y Turbo (Colombia) y luego seguir las rutas terrestres, representa no solo un fenómeno humanitario y logístico, sino un proceso complejo de producción del espacio, acumulación desigual y reconfiguración del control territorial desde la informalidad. Desde

una perspectiva crítica, este tipo de movilidad puede leerse como una forma de espacialización subordinada, donde el territorio deviene en soporte funcional para trayectorias que se desarrollan al margen del Estado.

Siguiendo a David Harvey (2003), el espacio no es un recipiente neutro, sino una construcción social mediada por relaciones de poder y capital. En este sentido, los puertos informales, playas, hostales y trayectos marítimos activados por los migrantes retornantes producen un espacio específico, adaptado a las necesidades de circulación, refugio y tránsito. Puerto Miramar, por ejemplo, se resignifica no como zona de recreo o pesca artesanal, sino como nodo logístico de una economía transfronteriza irregular, sostenida en la precariedad y la urgencia.

La ruta marítima del Caribe panameño no es solo un trayecto funcional; es también una forma de apropiación espacial. Como recuerda Henri Lefebvre (1974), el espacio no es neutro ni pasivo, sino un producto social. Los migrantes, al utilizar territorios olvidados por el desarrollo y las infraestructuras oficiales, resignifican puertos, caminos y fronteras. Por ejemplo, los puertos de Pilón y Miramar, deviene nodo de conexión transnacional; el mar Caribe, tradicionalmente visto como barrera o frontera natural, se convierte en puente de retorno. Al mismo tiempo, estas rutas revelan una contradicción clave: los Estados invierten enormes recursos para impedir el paso hacia el norte (Tapón del Darién), mientras descuidan, ignoran o permiten estos retornos silenciosos al sur.

No obstante, los beneficios económicos generados por estas dinámicas no se distribuyen de manera equitativa. Tal como lo han documentado estudios sobre economías migrantes (Mezzadra y Neilson, 2013), las ganancias derivadas del tránsito tienden a concentrarse en pequeños grupos. Castles (2014) ya había descrito esta estructura al referirse a la denominada “industria de la migración”, compuesta por agentes migratorios, agencias de viajes, banqueros, abogados, reclutadores de mano de obra, intérpretes y agentes inmobiliarios.

En el contexto del Caribe panameño, esta lógica se reproduce “desde abajo” a través de transportistas informales, intermediarios y operadores logísticos locales, quienes capturan parte significativa de los ingresos asociados al retorno. Mientras tanto, los migrantes -actores centrales de todo el proceso- permanecen en condiciones de profunda vulnerabilidad económica, jurídica y simbólica. Esta situación constituye una forma contemporánea de acumulación por desposesión, en la que las estructuras de exclusión se convierten en oportunidades de lucro para unos pocos.

Además, este tipo de movilidad se articula mediante plataformas digitales como WhatsApp, Facebook o TikTok, que funcionan simultáneamente como espacios de información, coordinación y promoción. Los servicios ofrecidos -pasajes, hospedaje, contactos en frontera- se negocian y difunden a través de estos canales, lo cual evidencia una economía mediada digitalmente, donde los contenidos producidos por los propios migrantes y prestadores de servicios alimentan la demanda y validan la

legitimidad de las rutas tal como evidencian los estudios de Córdoba (2024); Pauta y Garate (2023); Medina y Vicent (2022). Siguiendo a estos trabajos, se infiere cómo el retorno no se improvisa, sino que se organiza como un circuito informal transnacional, gestionado a través de redes comunicativas que constituyen verdaderos espacios de saber migrante.

La elección de retornar a través de rutas marítimas informales no puede comprenderse únicamente como una decisión individual ni como una simple reacción ante la falta de opciones legales. Como plantea Anthony Giddens (1995), los actores sociales no son meros ejecutores pasivos de las estructuras, sino agentes dotados de reflexividad, capaces de transformar y resignificar las reglas del sistema mediante su acción. En este caso, los migrantes venezolanos despliegan capacidades organizativas y estrategias de adaptación que desafían las lógicas dominantes del control fronterizo. Frente al cierre de rutas oficiales, la militarización de las fronteras, las deportaciones desde Estados Unidos y México, y la imposibilidad de acceder a programas de retorno asistido, estos sujetos construyen trayectorias alternativas que configuran lo que puede denominarse una nueva territorialidad de retorno transnacional desde abajo. Siguiendo a Durand (2006) *“La decisión de retornar, de volver al terruño, es una resolución semejante a la que se da al momento de la partida. Se podría decir que se reinicia el proceso migratorio en sentido inverso y por lo tanto se ingresa nuevamente a una fase de toma de decisiones”* (p.168).

La migración no es, entonces, un flujo inercial o espontáneo, sino una práctica situada, informada por conocimientos previos, experiencias acumuladas, redes sociales transnacionales y narrativas colectivas. La ruta Puerto Miramar-Puerto Obaldía-Necoclí se erige como una expresión concreta de agencia colectiva, articulando diversos actores y economías locales: transportistas informales, operadores logísticos, comunidades costeras e intermediarios que, de forma ambigua, acompañan, median o lucran con el paso migrante.

El papel del Estado en estos trayectos es ambiguo y marginal. Lejos de garantizar Derechos, los Estados parecen más bien permitir o tolerar la existencia de estas rutas alternativas sin intervenir directamente en su regulación o protección². Así, la informalidad se institucionaliza como norma en contextos donde la intervención estatal es nula o puramente coercitiva. A pesar de ser parcialmente tolerada o incluso negociada con autoridades locales, esta modalidad de retorno se realiza en condiciones de alta precariedad y marginalidad, alejadas de los centros urbanos y en los márgenes geográficos, económicos y simbólicos de los territorios nacionales.

² "Como parte de su política de contención migratoria, en agosto de 2023 el Estado panameño lanzó la campaña *'El Darién no es una ruta, es una jungla'*, presentando la migración como un problema de seguridad nacional, aunque envuelto en un discurso de protección de la vida de los migrantes. Actualmente, esta política guarda silencio ante el surgimiento de una nueva ruta marítima, dejando a los migrantes en tránsito a su suerte."

Siguiendo a Michel Foucault (2007), el poder no debe entenderse como una prerrogativa exclusiva del Estado, sino como una red capilar que circula a través de múltiples actores e instituciones. En los territorios donde la presencia estatal es débil o nula, emergen otras formas de autoridad económicas, comunitarias o delictivas que asumen funciones de regulación, vigilancia y extracción de recursos. En este sentido, las rutas migratorias informales no son espacios vacíos de poder, sino escenarios donde se despliegan dispositivos de control alternativos, muchas veces tolerados por las propias estructuras estatales. Como advierte el autor, *"el poder no se ejerce exclusivamente desde el Estado"*, sino que se inscribe en el tejido social, modulando comportamientos y organizando el espacio" (Foucault, 2006, pp. 65–91).

La movilidad se convierte así en una mercancía gestionada por actores no estatales: un barco, un bote, un guía, una ruta segura tienen precio y riesgos diferenciados. Lejos de una ausencia de Estado, lo que emerge es un régimen de control informal, en muchos casos tolerado o invisibilizado por los aparatos estatales, que permiten la existencia de estas trayectorias sin reconocerlas oficialmente.

La migración inversa por circuitos alternativos, como las rutas Puerto Pión y Miramar–Puerto Obaldía–Necoelí, evidencia una lógica de producción del espacio subordinada y transfronteriza, configurada desde la informalidad. Estos trayectos no solo reflejan desplazamientos humanos en contextos de exclusión, sino que también constituyen territorios funcionales para una economía del tránsito, articulada por actores diversos, desde migrantes hasta transportistas informales y comunidades costeras. Siguiendo a Henri Lefebvre (1974) y David Harvey (2003), este tipo de espacialización representa una apropiación práctica y política del territorio, donde la ausencia de infraestructura oficial da paso a nuevas formas de uso, significación y organización del espacio. La movilidad deviene así una práctica espacial crítica, que tensiona las fronteras tradicionales entre lo legal e ilegal, lo formal e informal, lo estatal y lo comunitario.

Al mismo tiempo, estas rutas revelan formas diferenciales de acumulación y control. La economía del retorno se sostiene en una precariedad organizada, donde los beneficios se concentran en actores intermediarios, mientras los migrantes asumen los mayores riesgos y costos. En este contexto, el poder no desaparece con el Estado: se redistribuye. Siguiendo a Michel Foucault (2007), el control no opera únicamente desde arriba, sino a través de dispositivos dispersos y flexibles, que organizan el tránsito desde lógicas comunitarias, criminales o empresariales no institucionalizadas. Empíricamente, estas conclusiones permiten observar cómo se institucionaliza un régimen de

movilidad informal, donde plataformas digitales, acuerdos tácitos y redes sociales migrantes producen una gobernanza alternativa del retorno, sostenida por una agencia colectiva que resiste y resignifica las exclusiones impuestas por los sistemas migratorios formales.

Economía migrante desde abajo: redes digitales y rutas alternas en el Caribe panameño

En los márgenes del Estado y más allá de los corredores oficiales de movilidad, ha emergido en el Caribe panameño una economía del tránsito migrante que opera “desde abajo”. Esta configuración, aparentemente periférica, desafía tanto los marcos tradicionales del control fronterizo como las narrativas dominantes sobre la migración forzada. Lejos del Tapón del Darién convertido en símbolo mediático del sufrimiento migrante y foco de atención internacional (ACNUR, 2016; OIM, 2023; Martínez, Barbosa, Eumaña y Urdaneta, 2023; Porras Cantons, 2023) se articula una red alterna de paso que conecta la ciudad de Panamá con Colombia a través del mar. Esta ruta, en gran parte invisible para los organismos estatales y los medios de comunicación convencionales, se organiza de forma informal, digital y comunitaria. En ella se encarna un régimen de movilidad transfronteriza que no depende de grandes infraestructuras, sino de relaciones locales, dispositivos móviles y saberes situados.

El papel de las redes digitales, particularmente TikTok, ha sido central en la consolidación de esta economía migrante. Una simple búsqueda en esta plataforma de acceso público revela una constelación dinámica de cuentas que no solo ofrecen servicios logísticos, sino que también comparten relatos de experiencia, consejos, advertencias y formas de validación colectiva. Los contenidos publicados combinan estrategias comerciales como la promoción de paquetes de viaje que incluyen transporte desde el terminal de Albrook (terminal terrestre Panamá), refrigerios, alojamiento y embarcaciones para cruzar hacia Colombia con testimonios que explican paso a paso cómo recorrer la ruta de manera segura. Los precios son explícitos y segmentados por edad, lo que evidencia una estructura tarifaria bien definida: 270 dólares para adultos, con tarifas diferenciadas para niños menores de diez años. A esta oferta se suma la promesa de contar con “buenas relaciones” con funcionarios de migración en Capurganá, presentada como garantía de fluidez en los trámites.

Al mismo tiempo, los testimonios publicados por migrantes en tránsito reconfiguran el sentido de la movilidad. A diferencia del relato de la víctima pasiva atrapada en redes criminales o sometida al

poder de los Estados, estos videos muestran sujetos activos que preguntan, evalúan, deciden y comparten información para otros. Las preguntas más frecuentes giran en torno a la seguridad de las embarcaciones, las condiciones del mar, los tiempos estimados del viaje y la confiabilidad de los guías. Esta circulación de saberes crea una inteligencia colectiva digital, un saber migrante distribuido que desafía la opacidad de las rutas oficiales y que permite trazar caminos alternos, basados en la experiencia directa y la lógica de la supervivencia.

Esta configuración digital, lejos de ser anecdótica, se inscribe en una lógica más profunda de resignificación de la experiencia migratoria. Como plantea Busso (2023), *“las redes sociales de Internet así entendidas, es decir, como ámbitos mediatizados donde se invierte de sentido a las migraciones a través de la presentación de la propia vida y de la propia experiencia ante otros, nos demandan abordarlas como un elemento central para la generación de sentidos colectivos”* (p. 149). En ese sentido, las plataformas digitales no solo funcionan como herramientas logísticas, sino como espacios simbólicos en los que se construye una inteligencia migrante colectiva, capaz de desafiar la opacidad de las rutas oficiales y trazar caminos alternativos desde la experiencia compartida.

Por otro lado, este tipo de organización da cuenta de la existencia de una economía informal transnacional, en la que los prestadores de servicios muchas veces miembros de las propias comunidades costeras actúan como mediadores, guías y emprendedores. Lejos de los discursos que criminalizan la informalidad, lo que se observa en estos contextos es una forma de agencia local que responde tanto a las necesidades de los migrantes como a sus posibilidades económicas. Esta dinámica se inscribe dentro de una lógica de subsistencia, pero también de innovación y adaptación ante la ausencia del Estado y la precariedad estructural de muchas regiones fronterizas.

Un artículo publicado por el periódico *La Estrella de Panamá* el 26 de marzo de 2025, titulado *“Frustración en la frontera: migrantes venezolanos atrapados en Panamá por falsas promesas”*, da cuenta de cómo numerosos migrantes venezolanos, colombianos y ecuatorianos han llegado al puerto de Miramar, en la costa arriba de Colón, con la esperanza de continuar su trayecto hacia el norte. *“No nos lleva el barco si uno no tiene 150 dólares. Y las lanchas salen en 260”*, advierte la venezolana Evilys Díaz, quien viaja acompañada de sus dos hijos de 8 y 11 años. En un mensaje dirigido a otros migrantes que contemplan esta ruta, Díaz relata que llevaba casi una semana en Miramar cuando fue entrevistada por EFE. Dormía en un porche alquilado y, como otros

migrantes, esperaba recibir dinero de algún familiar o ayuda de las autoridades panameñas para poder costear el viaje en uno de los barcos de carga que los trasladarían, tras más de un día de travesía, hasta el puerto de La Miel, en la frontera con Colombia.

En este sentido, la economía migrante no sólo facilita el cruce de fronteras, sino que también permite la acumulación de recursos en grupos particulares y en espacios históricamente excluidos de los procesos de desarrollo nacional y regional. Sin embargo, para los migrantes, esta misma economía puede volverse un mecanismo de vulnerabilidad. Muchos quedan atrapados en puntos intermedios del trayecto, dependiendo del envío de remesas por parte de familiares o de la intermediación de actores locales que cobran tarifas elevadas. Así, el intento de alcanzar “el sueño” migrante puede terminar profundizando el endeudamiento y la precariedad con la que se partió del país de origen. Esto define que hay una ausencia de políticas públicas migratorias en Panamá en cuanto a la movilidad humana de retorno, evidenciando una relajación de los controles y medidas de protección de los derechos humanos de los migrantes.

Políticas Públicas y gestión del estado en la migración de retorno

Flujos migratorios sur-norte

La gestión migratoria en Panamá (Pinto, 2025), en cuanto a la migración denominada por las autoridades como migración irregular, ha sido gestionada a partir de la gobernanza migratoria, es decir la política pública ha sido una gestión en conjunto con diferentes agencias internacionales que trabajan con temas migratorios. Los flujos migratorios por la región del Darién estuvieron regularizados por sistemas de control de levantamiento de información de origen y contextos de los migrantes como por la inteligencia de datos biométricos (Henaó, 2023) que registraban a los migrantes en su paso por Panamá. En estos casos de movilidad también se generaban mecanismo de agencia migrante entre la frontera colombiana y la frontera panameña, siendo esta ruta en el tramo panameño mayormente terrestre por la selva del Darién.

Los flujos migratorios sur-norte, registrados por el Sistema de Migración de Panamá contabilizaron cerca de 1,400,000 migrantes que pasaron por el tapón del Darién (periodo 2019-2025), a través de la gestión conjunta de la gobernanza migratoria en las Estaciones de Recepción e Migrantes (ERM), San Vicente, Lajas Blancas. Esta gestión migratoria estuvo regulada bajo formas de securitización, militarización y control fronterizo (bbc news mundo, 2024), a través del dispositivo de gobernanza migratoria

Fujo Inverso

A partir del 2024 al final de la gestión del presidente de los Estados Unidos Joe Biden (Embajada de los Estados Unidos en Panamá, 2024) se establecen algunas medidas de restricciones a los migrantes en la frontera entre Colombia y Panamá, implementándose una serie de alambradas en ciertas áreas fronterizas en el Darién. Esta dinámica obedece a un acuerdo o memorándum entre el Departamento de Seguridad Interna de los Estados Unidos y el Gobierno panameño del presidente José Raúl Mulino, constituyéndose así en una dinámica que se iba acrecentar con la llegada del presidente Donald Trump. En donde se va a restringir de manera más estricta la regularización de los migrantes, eliminando los permisos de entrada a estos migrantes y expulsando aquellos migrantes indocumentados que están dentro del territorio norteamericano.

Estas medidas conocidas como externalización y securitización de las fronteras es una dinámica de lo que conocemos como la gobernanza migratoria. A partir de estas nuevas formas de ver la migración como medida de seguridad nacional, ha llevado a expulsar muchos migrantes irregulares de Estados Unidos (El País, 2025), dando vuelta a una nueva dinámica migratoria conocida como la migración de retorno o flujo inverso (Migración Norte-Sur).

A partir de las dinámicas migratorias del flujo inverso (SWI, 2024), la política pública migratoria que para los años 2018-2024 ejercían una gobernanza migratoria controlada en las fronteras, a la fecha ha perdido su capacidad de gestión e intervención, dando lugar a la agencia migrante, informalidad de los procesos de movilidad humana, la cual utiliza a Panamá como puente en el corredor del Caribe panameño, generando una dinámica en la economía local en el traslado de la migración que va en dirección al Sur.

En este contexto, el Estado aparece más como un actor ausente o reactivo que como garante del derecho a migrar o del bienestar de las personas en tránsito. Las rutas se legitiman no por la legalidad, sino por la eficacia y la confianza que se construye entre migrantes y comunidades locales. Así, se visibiliza una dimensión poco explorada de la movilidad contemporánea: su capacidad de autogestión y su inserción en circuitos digitales que operan bajo la opacidad del control estatal, pero que no por ello son caóticos. Por el contrario, se trata de redes cuidadosamente tejidas, donde la información, la reputación y la reciprocidad digital reemplazan a las instituciones formales.

Lo que se consolida en el Caribe panameño, entonces, no es solo una ruta migratoria alternativa, sino una forma de economía política transfronteriza, basada en la informalidad organizada y en la inteligencia colectiva de los migrantes. Esta red, sostenida por plataformas digitales y vínculos comunitarios, permite sortear la violencia estructural del Tapón del Darién, proponiendo una geografía distinta de la movilidad humana en América Latina. Una geografía donde las fronteras se negocian en cada cruce y donde la supervivencia se articula, cada vez más, desde los márgenes.

Conclusiones

La llamada migración inversa por circuitos alternativos, como la ruta marítima entre los Puertos de Pilon y Miramar, Puerto Obaldía y Necoclí, no puede entenderse únicamente como una reacción pragmática ante el cierre de rutas legales o el endurecimiento de las políticas migratorias. Se trata, en cambio, de una práctica compleja y territorializada que articula agencia colectiva, saberes digitales y formas alternativas de gobernanza desde abajo. Estos trayectos configuran una geografía migratoria informal, sostenida por redes comunitarias y plataformas digitales, donde la movilidad humana se convierte en una forma crítica de producción del espacio.

Siguiendo a Lefebvre y Harvey, esta espacialización revela que el territorio no es solo un soporte pasivo, sino un recurso activado y resignificado por los propios migrantes. Puerto Pilon y Miramar, tradicionalmente marginal, se transforma en nodo logístico y simbólico de una economía transfronteriza irregular, mientras que el Caribe panameño se convierte en puente, y no frontera, del

retorno. El papel de las plataformas digitales en esta configuración es central: no solo median la movilidad, sino que constituyen infraestructuras tecnológicas del tránsito, donde circula conocimiento situado, se gestiona la confianza y se valida la ruta.

Estas prácticas también ponen en evidencia una forma contemporánea de acumulación por desposesión. Mientras intermediarios locales y operadores logísticos capturan los beneficios económicos, los migrantes, actores centrales del proceso, permanecen en condiciones de precariedad estructural. Esta asimetría no es ajena al Estado, cuya ausencia o ambigua tolerancia institucionaliza regímenes informales de movilidad, donde el control no desaparece, sino que se redistribuye entre actores comunitarios, informales o incluso criminales.

Reconocer estas trayectorias como expresiones legítimas de territorialidad y agencia migrante obliga a repensar las fronteras no solo como límites jurídicos, sino como espacios sociales y disputados, donde convergen intereses diversos, poderes fragmentados y resistencias organizadas. Lejos de representar caos o desorganización, estos regímenes alternativos de tránsito expresan formas de organización social que desbordan las dicotomías entre lo legal e ilegal, lo visible e invisible, lo estatal y lo comunitario.

Este fenómeno plantea, en definitiva, un desafío urgente para los estudios migratorios y las políticas públicas: reconceptualizar la migración no desde la patología o la excepcionalidad, sino desde su dimensión relacional, transfronteriza y políticamente situada. Ello exige ampliar nuestros marcos analíticos y, sobre todo, reivindicar el derecho a migrar y a retornar en condiciones de dignidad, justicia territorial y reconocimiento de la diferencia.

Agradecimientos

Este estudio fue posible gracias al financiamiento otorgado por la Vicerrectoría de Investigación y Postgrado de la Universidad de Panamá, a través de los fondos CUFI-2024, en el marco del proyecto "Barreras estructurales y redes sociales digitales en la migración de tránsito en Darién".

Referencias

- Agamben, G. (1998). *Homo sacer: El poder soberano y la nuda vida* (A. Mendoza, Trad.). Pre-Textos. (Obra original publicada en 1995)
- Bauman, Z. (2011). *Daños colaterales: Desigualdades sociales en la era global*. Fondo de Cultura Económica.
- BBC News Mundo. (2024, abril 25). *Por qué es tan peligroso el Tapón del Darién, la inhóspita selva que cruzan los migrantes rumbo a EE.UU.*
<https://www.bbc.com/mundo/articles/cpe39xlql70o>
- Betts, A. (2010). *The global refugee regime: A critical analysis*. In A. Betts & G. Loescher (Eds.), *Refugees in international relations: The development of a field* (pp. 1–33). Oxford University Press.
- Busso, MP. (2023). Migraciones, mediatización y espacios digitales: : sobre las configuraciones de la movilidad en la investigación. (2023). *MEDIACIONES*, 19(30), 142-154. <https://doi.org/10.26620/uniminuto.mediaciones.19.30.2023.142-154>
- Castles, S. (2014). Las fuerzas tras la migración global. *Revista mexicana de ciencias políticas y sociales*, 59(220), 235-260.
- Córdoba Mendoza, P. A. (2025). La migración de tránsito por Darién. Barreras estructurales y estrategias digitales. *Crítica Y Resistencias. Revista De Conflictos Sociales Latinoamericanos*, (19), 24-45. Recuperado a partir de <https://www.criticayresistencias.com.ar/revista/article/view/370>
- Durand, J. (2006). Los inmigrantes también emigran: la migración de retorno como corolario del proceso. *REMHU-Revista Interdisciplinaria da Mobilidade Humana*, 14(26-27), 167-189.
- El País. (2025, mayo 10). *Trump advierte a los indocumentados: “Si deciden quedarse aquí enfrentarán duras consecuencias y serán deportados al lugar y forma que se nos antoje”*.
<https://elpais.com/internacional/2025-05-10/trump-advierte-a-los-indocumentados-si--aqui-enfrentaran-duras-consecuencias-y-seran-deportados-al-lugar-y-forma-que-se-nos-.html>
- Embajada de los Estados Unidos en Panamá. (2024, mayo 10). *Estados Unidos firma memorándum de entendimiento con Panamá para implementar programa de vuelos de repatriaciones*
<https://pa.usembassy.gov/es/estados-unidos-firma-memorandum-de-entendimiento-con-panama-para-implementar-programa-de-vuelos-de-repatriaciones/>
- Foucault, M. (2006). *Seguridad, territorio, población: Curso en el Collège de France (1977-1978)*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica. 484 pp.
- Giddens, A. (1995). *La constitución de la sociedad: Bases para la teoría de la estructuración*. Traducción de Tomás Fernández Aúz y Jorge López Moctezuma. Buenos Aires: Amorrortu Editores.

- Henao Castrillón, K. J. (2023, septiembre 26). *La biometría como un dispositivo de control de las migraciones en las Américas: Reflexiones en torno al Tapón del Darién*. Red de Investigación Crítica Latinoamericana. <https://www.riclasa.org/2023/09/la-biometria-como-un-dispositivo-de.html>
- Iturralde, L. M., & Piñeiro, R. C. (2021). Atrapados en busca de asilo. Entre la externalización fronteriza y la contención sanitaria. *En Revista Interdisciplinar da Mobilidade Humana*. Núm (61) Vol. (29). (pp.49-65). Recuperado de: <https://www.scielo.br/j/remhu/a/BGPRQXktSDR6qfJ7tvbJZFf/?format=pdf&lang=es>
- Lefebvre, H. (1974). La producción del espacio. *Papers (Universitat Autònoma de Barcelona)*, (3), 219-229.
- La Estrella de Panamá el 26 de marzo de 2025, titulado “Frustración en la frontera: migrantes venezolanos atrapados en Panamá por falsas promesas” <https://www.laestrella.com.pa/panama/nacional/frustracion-en-la-frontera-migrantes-venezolanos-atrapados-en-panama-por-falsas-promesas-DL11385204>
- Martínez, A., Barbosa, A., Eumaña, K. G., & Urdaneta, G. J. (2023). El Darién: El gran enemigo de los migrantes ¿realmente vale la pena cruzar esta inhóspita selva? *En Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales*. Núm (3) Vol (12). (pp.45-67). Recuperado de: <http://repositorio.iberopuebla.mx/handle/20.500.11777/5946>
- Medina, N. C., & Vicent, M. G. (2022). Con incertidumbre hacia la selva del Darién: El rol de los medios digitales en la migración forzada venezolana. *En Revista Akademos*. Núm (1 y 2). Vol (24). (pp.93-114). Recuperado de: http://saber.ucv.ve/ojs/index.php/rev_ak/article/view/28056
- Mezzadra, S., & Neilson, B. (2013). *Border as Method, or, the Multiplication of Labor*. Durham: Duke University Press.
- Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos. (2016). *Informe sobre la situación de los derechos humanos de los migrantes en tránsito en la región del Darién*. Ginebra: OACDH. Recuperado de: <https://www.acnur.org/fileadmin/Documentos/BDL/2016/10356.pdf>
- Organización Internacional de Migraciones (OIM) (2023). El Darién: Informe situacional de datos migratorios y salud en el Darién. Recuperado de: <https://rosanjose.iom.int/sites/g/files/tmzbdl1446/files/documents/2024-01/informe-situacional-de-datos-migratorios-y-salud-en-el-darien.pdf>
- Pauta, S. V., & Garate, E. C. (2023). Desde el Tapón del Darién hasta Río Bravo: Los cruces fronterizos en YouTube. En Torres, A (Coordinador), *Redes sociales y crisis humanitarias*. Editorial Abya Yala. Universidad Politécnica Salesiana. Quito, Ecuador.
- París Pombo, M. D. (2022). Externalización de las fronteras y bloqueo de los solicitantes de asilo en el norte de México. *En REMHU: Revista Interdisciplinar da Mobilidade Humana*. Núm. (64) Vol. (11). (pp.101-116). Recuperado de: <https://doi.org/10.1590/1980-85852503880006407>

- Pereira, A., & Clavijo, J. (2022). La excepción evidencia la regla: humanitarismo y securitización en las políticas migratorias argentinas (2015-2019). En *Si Somos Americanos*. Núm (1) Vol. (22). (pp.139-163). Recuperado en: <https://www.scielo.cl/pdf/ssa/v22n1/0719-0948-ssa-22-01-139.pdf>.
- Pinto López, S. A. (2025). Reflexiones sobre la migración en tránsito por Panamá: Una mirada desde las políticas públicas y vulnerabilidades. *Revista Contacto*, 4(2), 95–104. <https://doi.org/10.48204/contacto.v4n2.6676>
- Porras Cantons, A. (2023). *Repensando la respuesta humanitaria a la crisis del Tapón del Darién en el marco de los ODS: el triple nexo humanitario en perspectiva*. En *Revista Análisis Jurídico Político*. Núm. 10. Vol 5. (pp.147-178). Recuperado de: <https://doi.org/10.22490/26655489.6960>
- Portes, A. (1995). *The Economic Sociology of Immigration: Essays on Networks, Ethnicity, and Entrepreneurship*.
- Portes, A., & Sensenbrenner, J. (1993). *Embeddedness and Immigration: Notes on the Social Determinants of Economic Action*.
- Portes, A., et al. (1999). *Transnational Communities*.
- Sassen, S. (1999). *Migraciones internacionales en el nuevo orden mundial*. Paidós.
- Sassen, S. (2003). *Contrageografías de la globalización: Género y ciudadanía en los circuitos transfronterizos* (Trad. M. L. Rodríguez Tapia). *Traficantes de Sueños*.
- Sassen, S. (2015). *Expulsiones: Brutalidad y complejidad en la economía global*. Katz Editores.
- SWI swissinfo.ch. (2024, enero 25). *El flujo migratorio inverso "va en ascenso" y han entrado a Panamá más de 2.000 migrantes*. <https://www.swissinfo.ch/spa/el-flujo-migratorio-inverso-22va-en-ascenso%22-y-han-entrado-a-panam%C3%A1-m%C3%A1s-de-2.000-/88939571>