Cartografías del contrabando en Torreón, México. Caracterización de los actores transfronterizos en la fayuca de Nueva Rosita

María Cristina Tamariz Estrada[1]
Iván Otoniel Palma González[2]

Recepción: 10 de mayo de 2022 / Aceptación: 12 de diciembre de 2022

Resumen Este artículo analiza los orígenes y las prácticas de actores transfronterizos inmersos en el contrabando de mercancías en la fayuca de Nueva Rosita en Torreón, región de la Comarca Lagunera. El estudio reconstruye desde una perspectiva histórica las transformaciones en las dinámicas comerciales desde el surgimiento de la fayuca en la década de 1980 hasta mediados de la de 1990 debidas al impacto del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN). Con una metodología de corte cualitativo, el estudio recupera las narrativas de los agentes transfronterizos para exponer el surgimiento del comercio informal en la región y su permanencia en el tiempo mediante redes sociales (i)lícitas, horizontales y sustentadas en los valores de lealtad y confianza. A partir de las narrativas de los entrevistados, se elaboran cartografías para recrear las rutas del contrabando de tres ciudades fronterizas (Ciudad Juárez, Piedras Negras y Nuevo Laredo) a las fayucas de Torreón durante las últimas décadas del siglo XX.

[1] Investigadora y docente especialista en diseños de investigación social. Correo: xtina.tamariz@gmail.com ORCID: https://orcid.org/0000-0002-7014-1998

[2] Licenciado en estudios socioterritoriales por la UAM-Cuajimalpa. Correo: ivanotoniel11@gmail.com ORCID: https://orcid.org/0000-0003-4897-3728

Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-SinDerivadas 4.0 Internacional.

DOI: 10.32870/cer.v0i131.7857

PALABRAS CLAVE: contrabando, agentes transfronterizos, Torreón, fayuca de la Nueva Rosita, economía informal.

Cartographies of smuggling in Torreón, México. Characterization of cross-border actors in the fayuca of Nueva Rosita

Abstract This article analyzes the origins and practices of cross-border actors involved in the smuggling of goods sold in the fayuca of Nueva Rosita in Torreón, in the Comarca Lagunera region. Adopting a historical perspective, the study reconstructs the transformations in commercial dynamics that resulted from the impact of the North American Free Trade Agreement (NAFTA), starting with the emergence of the fayuca in the 1980s until the mid-1990s. Using a qualitative methodology, the study recovers the narratives of cross-border agents to illustrate the emergence of informal trade in the region and its permanence over time through licit or illicit horizontal social networks, based on values of loyalty and trust. Based on the narratives of the interviewees, cartographies are drawn up to recreate the smuggling routes from three border cities (Ciudad Juárez, Piedras Negras and Nuevo Laredo) to the fayucas of Torreón during the last decades of the last century. (NOTE: here the word *fayuca* refers to where the merchandise is sold [in markets and shops] rather than to the merchandise itself, which consists of imported products that have avoided customs duties, etc.)

KEYWORDS: smuggling, cross-border agents, Torreón, fayuca de Nueva Rosita, informal economy.

Introducción

El presente artículo retoma la definición del contrabando como práctica geográfico-espacial elaborada por Dorfman (2020) para dar cuenta de los orígenes y las interacciones de agentes transfronterizos inmersos en el contrabando de mercancías en la frontera México-Estados Unidos hacia la fayuca de Nueva Rosita, en Torreón. Con una metodología de corte cualitativo, el estudio recupera las narrativas de los agentes transfronterizos para exponer el surgimiento del comercio informal en la región y su permanencia en el tiempo. Estas narrativas se materializan en su dimensión territorial mediante cartografías que permiten identificar los flujos del contrabando en la región durante las últimas décadas del siglo XX. El estudio elabora, a manera de antecedentes, una perspectiva histórica del desarrollo socioeconómico de Torreón y de la región Comarca Lagunera

como la condición que favoreció la irrupción de actividades de economía informal en general y del contrabando en particular. Se hace, además, una caracterización de los agentes transfronterizos que protagonizan el comercio en la fayuca de Nueva Rosita. A partir de información obtenida mediante entrevistas, se elaboran cartografías que trazan las rutas del flujo de mercancías de contrabando en la región.

Para recuperar la dimensión geográfica de las prácticas de intercambio comercial derivadas del contrabando, se reconstruyen las principales rutas del flujo de mercancías a Torreón y los puntos de abastecimiento. Una de las diferencias de este caso de estudio es que, contra lo que hacen los estudios que abordan casos de comercio transfronterizo en ciudades adyacentes a las fronteras, el caso de Torreón permite ponderar el impacto de este tipo de comercio en una ciudad sin contigüidad geográfica con las estadounidenses, como sugiere Ruiz (2013). La investigación proporciona elementos para discutir, desde la perspectiva de los sujetos, las dinámicas socioeconómicas de ciudades fronterizas no contiguas que conforman un dispositivo comercial de economía informal.

Contrabando y agentes transfronterizos, una conceptualización necesaria

El estudio de las prácticas de los agentes transfronterizos que participan en el circuito del contrabando se puede enmarcar en la caracterización que hace Ribeiro (2012) del sistema económico mundial no hegemónico, en el que se inserta la llamada globalización popular. En dicho sistema los intercambios comerciales y la circulación de mercancías se identifican por su carácter ilegal. El contrabando forma parte de estas expresiones de la economía informal. Desde la perspectiva de las prácticas de los agentes, en la globalización popular «operan las redes sociales (i)lícitas de forma des-centralizada, horizontal y basada en valores de confianza. Las redes sociales (i)lícitas realizan sus prácticas (i)lícitas sobre o a partir de sistemas informales previamente construidos por diásporas, redes migratorias o formas típicas de la economía popular» (Ribeiro, 2012: 52). El espacio social de la fayuca de Nueva Rosita constituye una expresión de esas formas de la economía popular.

Ribeiro (2012) considera que hay una diferencia crucial entre las actividades de las organizaciones criminales transnacionales y las de los grupos dedicados a la economía informal, quienes forman parte de la base de la pirámide del sistema mundial no hegemónico, en tanto que permiten el acceso a flujos de riqueza que de otra manera no llegarían a los grupos más vulnerables. La lógica de las relaciones en los intercambios económicos de este tipo de redes opera de manera descentralizada, horizontal y con base

en valores de confianza, como se advertirá en las narrativas de los agentes transfronterizos. En cambio, en el crimen organizado global el uso de la violencia es un factor que regula las actividades económicas para darles validez a los contratos entre los agentes económicos implicados. Tarrius (2002) desarrolla la noción de dispositivo comercial, el cual marca la continuidad espaciotemporal entre el flujo de mercancías y las lógicas de las transacciones mediante relaciones complementarias e interdependientes de los agentes transfronterizos, de ahí que recupere esta noción sistémica del funcionamiento del subsistema de la economía informal orientado al contrabando de mercancías (Sandoval, 2018).

La conceptualización de dispositivos comerciales y redes globales presentes en la globalización popular se distingue de los enfoques que apuntan al carácter ilegal de estas prácticas, cuando la criminalización de ellas es un efecto de los instrumentos jurídicos y el tipo de prácticas comerciales que avala el Estado, pues la legislación vigente es la que determina si el flujo de una mercancía se considera o no como contrabando (Dorfman, 2020).

Para considerar la dimensión espacial del contrabando, Dorman (2020) retoma de Claude Raffestin la red implícita en los proyectos territoriales, un sistema que incluye: *1*) la localización de los actores; *2*) la identificación de las redes viarias que permiten el paso de las mercancías; *3*) los límites y las barreras del mercado, y *4*) las prácticas del control de los pasos, como normas y disposiciones morales que permiten o bloquean los flujos de mercancías. En esta red de interacciones entre agentes vinculados al contrabando es común la referencia a lo marginal, sin considerar que los agentes inscritos en estos intercambios deben transitar entre lo legal y lo ilegal; su condición es ambigua y relativa de acuerdo con su disposición geográfica. Lo anterior obedece a que el contrabando, como sistema territorial, configura redes situadas geográficamente (Dorfman, 2020).

En investigaciones recientes sobre economía informal, el uso de metodologías cualitativas adquiere especial relevancia cuando los objetivos de investigación apuntan a recrear y comprender las prácticas de los actores involucrados que hacen frontera (Andrade, 2010; Hernández, 2021; Ruiz, 2013). Los actores transfronterizos son identificados a partir de sus prácticas, sus cruces legales o ilegales de ida y vuelta a través de la frontera; ellos forjan un cúmulo de conocimientos derivados de sus prácticas cotidianas, y son estas experiencias las que les permiten interactuar en un contexto fronterizo (Ruiz, 1992). En la misma línea de la valoración de los conocimientos y las experiencias de los agentes transfronterizos, Odgers (2006) considera que las vivencias cotidianas trascienden la dimensión de intercambio económico y movilizan

recursos simbólicos poderosos para la conformación de identidades entre los agentes transfronterizos y los connacionales. Comprender esta lógica desde las prácticas de intercambio comercial de los agentes transfronterizos en la fayuca de Nueva Rosita es el objetivo principal del presente estudio.

Abordaje metodológico

El presente artículo describe las prácticas de los actores transfronterizos involucrados en la economía informal en el caso de la fayuca de Nueva Rosita. El diseño metodológico de esta investigación incluyó entrevistas cualitativas en contexto etnográfico y la elaboración de cartografías para situar las dinámicas espaciales de los agentes transfronterizos. El trabajo de campo desde una perspectiva etnográfica se realizó entre mayo de 2021 y abril de 2022. El emplazamiento de observación implicó para uno de los autores los recorridos por la fayuca, para describir las dinámicas de interacción entre locatarios y clientes. En las primeras visitas se asumió el papel de un observador distanciado, hasta lograr los primeros acercamientos con algunos comerciantes de mayor antigüedad en la fayuca. Si bien la desconfianza de los comerciantes fue uno de los obstáculos enfrentados en las primeras etapas de la investigación, las visitas constantes y la familiaridad que se logró con uno de los fundadores de la fayuca resultaron determinantes en la calidad de los datos cualitativos generados. En una segunda etapa se gestionó la presencia recurrente del investigador en la fayuca y se pactaron las primeras entrevistas. En el cuadro 1 se describen los perfiles de tres entrevistas semiestructuradas que aportaron la información necesaria

Cuadro 1. Entrevistas cualitativas en contexto etnográfico y diario de campo realizados en Torreón entre mayo de 2021 y enero de 2022

Entrevistado	Perfil	Fecha	Lugar
Entrevista 1 Licenciado Luis Fernando Terrazas	Extitular de la Dirección de Plazas y Mercados.	Lunes 24 de mayo de 2021	Dirección de Plazas y Mercados. Plaza Mayor
Entrevista 2 Eduardo Aguirre	Líder de la asociación civil de fayuqueros en La Laguna	Martes 25 de mayo de 2021	Fayuca de Nueva Rosita, Torreón, Coahuila
Entrevista 3 Luis L.	Vendedor y contrabandista de la década de 1980	Sábado 1 de enero de 2022	Fayuca de la Loma
Diario de campo 1	Recorrido de campo	Martes 25 de mayo de 2021	Fayuca de Nueva Rosita

Fuente: Elaboración propia.

para reconstruir las rutas del contrabando hacia Torreón, así como la localización de las fayucas y los tianguis en la zona reconocidos por la autoridad local. El criterio de selección de los entrevistados fue de naturaleza práctica, es decir, se orientó a los informantes más accesibles y dispuestos a colaborar (Valles, 2002).

Cuando se estudian prácticas socialmente estigmatizadas, como el contrabando y el comercio informal, es importante negociar ciertas condiciones de carácter técnico con los entrevistados. Por ejemplo, no se permitió al entrevistador usar grabadora, pero sí una libreta para notas. Gracias al conocimiento de los sistemas de información geográfica de uno de los autores fue posible recrear las dinámicas espaciales de los actores transfronterizos, lo cual representa una aportación interesante al estudio del contrabando pues, dado su carácter ilegal, el conocimiento de las rutas de entrada de la mercancía solo se puede elaborar a partir de las narrativas de los actores implicados. Este tipo de metodologías retoman el planteamiento de Caquard y Cartwright (2014) sobre las cartografías narrativas, según el cual a partir de un relato oral —en este caso las entrevistas— se elabora el mapa que representa los territorios y las rutas de procesos sociales y económicos o de dinámicas de resistencia. De esta manera, por medio de las narrativas de los comerciantes, se recuperó la dimensión espacial para recrear las rutas del contrabando de tres ciudades fronterizas (Ciudad Juárez, Piedras Negras y Nuevo Laredo) a Torreón durante las últimas décadas del siglo XX.

Torreón, una mirada histórica: del auge de la industrialización al surgimiento de la economía informal

El origen de la ciudad de Torreón se sitúa en el tiempo a fines del siglo XIX, y toma su nombre de la hacienda del Torreón. En 1883 el paso del ferrocarril reorientó la dinámica de la región, que incluye otros puntos de intercambio económico, como Lerdo y Gómez Palacio. El intercambio entre la Ciudad de México y Ciudad Juárez se consolidó con el Ferrocarril Central Mexicano en las estaciones de Santa Rosa y Torreón. Cinco años más tarde, en 1888, el Ferrocarril Internacional de Piedras Negras a Durango también tenía correspondencia en la estación de Torreón. En los primeros años del siglo XX Torreón se consolidó como nodo ferroviario con el cruce de los ferrocarriles Coahuila-Pacífico y su recorrido de Mazatlán a Saltillo y el Nacional, en la ruta de México a Laredo. La importancia de las estaciones del ferrocarril era tal que su dinámica alentaba la formación de poblaciones, que pasaron de ser villas a ciudades, como ocurrió con Torreón en 1907 (Arroyo, 2010).

Grafiti de «los fierreros». Iván Palma, Torreón, julio de 2021.

Durante la primera mitad del siglo XX Torreón fue un espacio privilegiado para la actividad agrícola y el intercambio comercial. El llamado *boom* algodonero y la actividad minera constituyeron la época dorada de la economía de la región. Hasta la década de 1950 la actividad económica en la ciudad dependió de la producción algodonera; sin embargo, la introducción de fibras sintéticas derivadas del petróleo trajo un panorama adverso a la región: «aumento en la cartera vencida de los bancos y, por ende, escasez de crédito, desempleo masivo, caída en las ventas del comercio, quiebras comerciales y emigración de agricultores a otras regiones del país» (Ramos-Salas, 2019: 234).

Ante la crisis agrícola, la manufactura se presentaba como una alternativa dinámica y prometedora. La transición debida al declive algodonero llegó hasta finales de la década de 1960, como preámbulo del lanzamiento industrial de la zona conurbada de la Comarca Lagunera, región económica conformada por diez municipios de Durango, entre ellos Lerdo y Gómez Palacio, y cinco de Coahuila, entre ellos Torreón. Así empezó la demanda de implementos agrícolas, bombas de riego y otro tipo de máquinas industriales. Al iniciar la década de 1960 «proliferaron nuevas manufacturas que ya no estaban ligadas de manera directa al sector agropecuario: las fábricas de básculas, de carriolas infantiles, confección de ropa y calzado, válvulas, plataformas y cajas de tractocamión, implementos mineros, mármol laminado y productos químicos entre otros» (Ramos-Salas, 2019: 235). Al surgimiento de nuevas actividades industriales acompañaría a la postre la oferta de reparaciones y refacciones entre el grupo iniciador de las fayucas en Torreón, los llamados «fierreros».

En Torreón, la actividad industrial a mediados del siglo XX acompañó el proceso de urbanización, el cual exigía mano de obra de campesinos que conformarían las colonias obreras en las orillas de la ciudad. Las primeras colonias populares surgidas en el surponiente de Torreón eran habitadas principalmente por trabajadores cuyos oficios se vinculaban directamente con el ferrocarril o las fábricas textiles. La Nueva Rosita surgió, como el resto de las colonias populares, de la «ocupación irregular del suelo».

Grafiti en la zona de fierreros. Iván Palma, Torreón, julio de 2021

A principios de la década de 1930 se contaban uniones y sindicatos de colonias como San Marcos, Torreón Viejo, Francisco Villa, Paloma Azul, División del Norte, entre las cuales sobresalía el Sindicato de Colonos e Inquilinos del Barrio de la Nueva Rosita. Hacia 1940, los habitantes de las primeras colonias irregulares sin servicios de Torreón representaban 20 % de la población, incluyendo a los vecinos de la Nueva Rosita (Ramos-Salas, 2019).

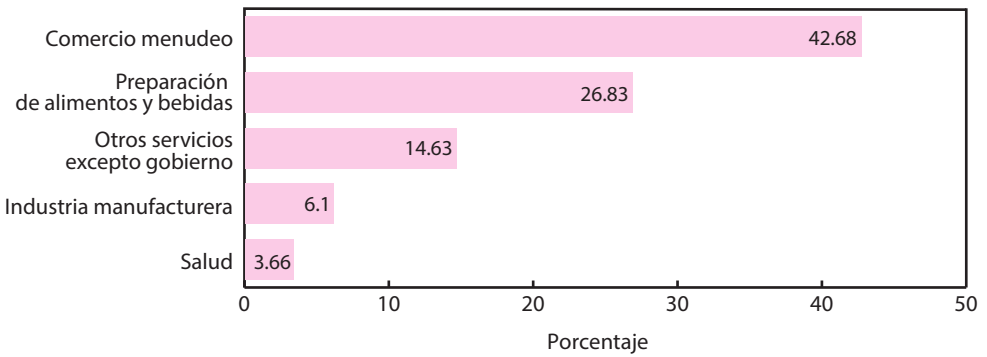
Para los sectores populares el declive de las actividades agrícolas de Torreón, aunado a la quiebra de industrias como la jabonera o la aceitera, supuso un cambio en sus dinámicas laborales y modos de subsistencia. En dicha época, el mercado de la Alianza, otro punto emblemático del comercio informal en Torreón, logró mantenerse pese a la debacle económica. «Un claro ejemplo es el mercado de la Alianza, que fue el primer tianguis informal; posteriormente se apropiaron de las bodegas llamadas Alianza, a orillas de la antigua estación del ferrocarril» (entrevista con Luis Fernando Terrazas, 24/5/2021).

La dinámica histórica y económica de la zona poniente de Torreón, y el consecuente abandono de alquileres, bodegas y casas antiguas, propició la invasión de predios por migrantes de localidades rurales de la Comarca Lagunera, la zona norte de Zacatecas y municipios aledaños de Durango y Coahuila, que llegaban en busca de mejores oportunidades de trabajo. La conectividad y el dinamismo del ferrocarril aumentaron el flujo del comercio hormiga en trenes provenientes de Ciudad Juárez, aprovechando redes viarias que, si bien no fueron generadas por el contrabando, este se las apropió para el traslado de mercancías a mercados que las demandaban, como describe Dorfman (2020).

El surgimiento de la fayuca en la Nueva Rosita

La colonia Nueva Rosita, de la cual retoma el nombre la fayuca asentada en el bulevar Independencia desde mediados de la década de 1980, se localiza en el poniente de Torreón. Es una de las primeras colonias de trabajadores que en la década de 1930 iniciaron movilizaciones con miras a la expropiación de los terrenos que arrendaban en la modalidad de renta de piso, como se explicó en el apartado anterior. En 2017, según datos del

GRÁFICA 1. Actividades económicas en la colonia Nueva Rosita



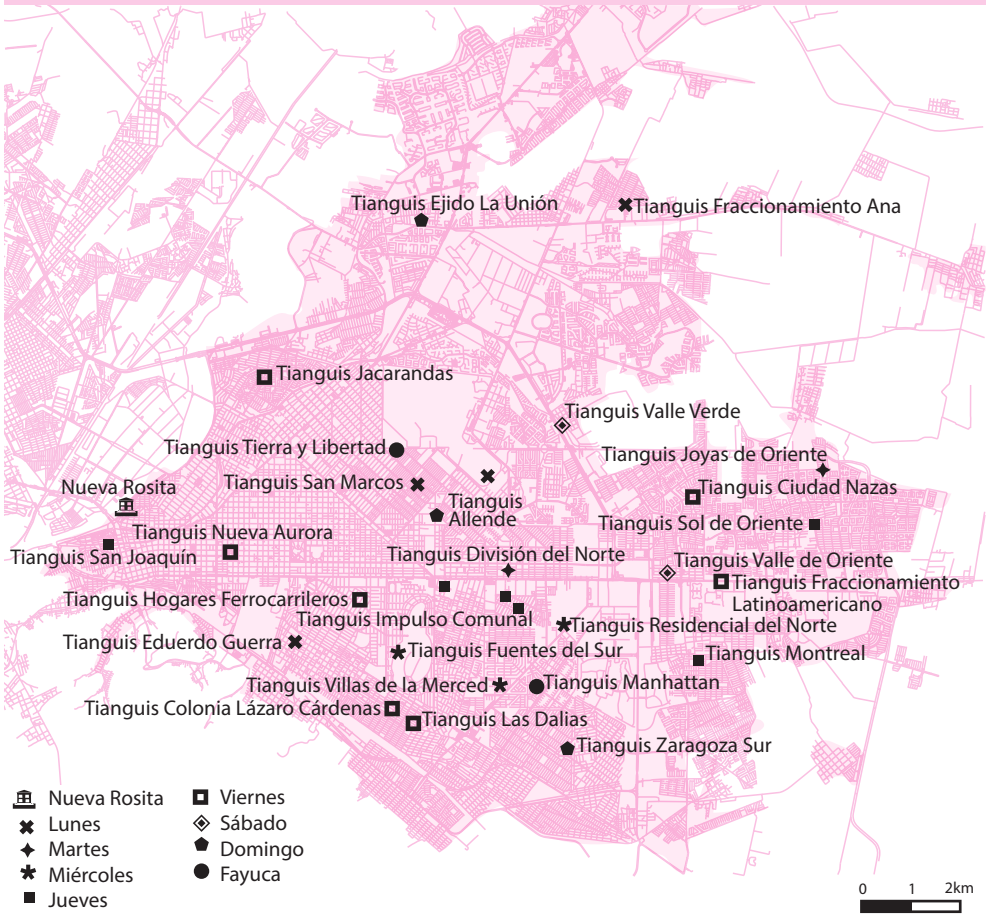
Fuente: IMPLAN, 2017.

Instituto Municipal de Planeación y Competitividad de Torreón (IMPLAN), vivían en ella 2 273 colonos. Con respecto a las actividades de sus habitantes, 42.6 % se dedicaba al comercio al menudeo, 27 % a la venta de alimentos y bebidas, 14.6 % a otros servicios y un porcentaje mínimo, el 6 %, a la actividad manufacturera (véase gráfica 1). El perfil de la actividad económica en la colonia aporta datos para dimensionar el papel protagónico del comercio en la economía de la región.

Por su cercanía con otros puntos de comercio tradicionales de Torreón, como el mercado Alianza o el sector de los fierreros, el comercio informal se estableció a partir de 1984 sobre el bulevar Independencia, que conecta a Torreón con Gómez Palacio. La mercancía de fayuca se convirtió en una actividad económica rentable tanto para colonos con familiares en ciudades fronterizas como para los mismos lugareños. Las fayucas de Torreón surgieron principalmente en las colonias Vicente Guerrero, Eduardo Guerra, Ferrocarril y Tierra y Libertad, que aprovechaban su cercanía con las vías férreas para descargar y ocultar la mercancía. El fenómeno de las fayucas se replicó en otras zonas del municipio; según afirma el jefe de Mercados y Plazas, existen 32, que se instalan en distintos días de la semana o del mes, como se advierte en el mapa 1. En el extremo inferior izquierdo se identifica la Nueva Rosita.

En lo que respecta a las prácticas de comercio, el jefe de Plazas y Mercados comenta: «Esta fayuca [de la Nueva Rosita] fue la segunda retitulada en aquellos años del ochenta, puesto que la colonia en donde se repartía toda la fayuca era la Vicente Guerrero»

MAPA 1. Localización de las 32 fayucas y tianguis que se instalan en Torreón



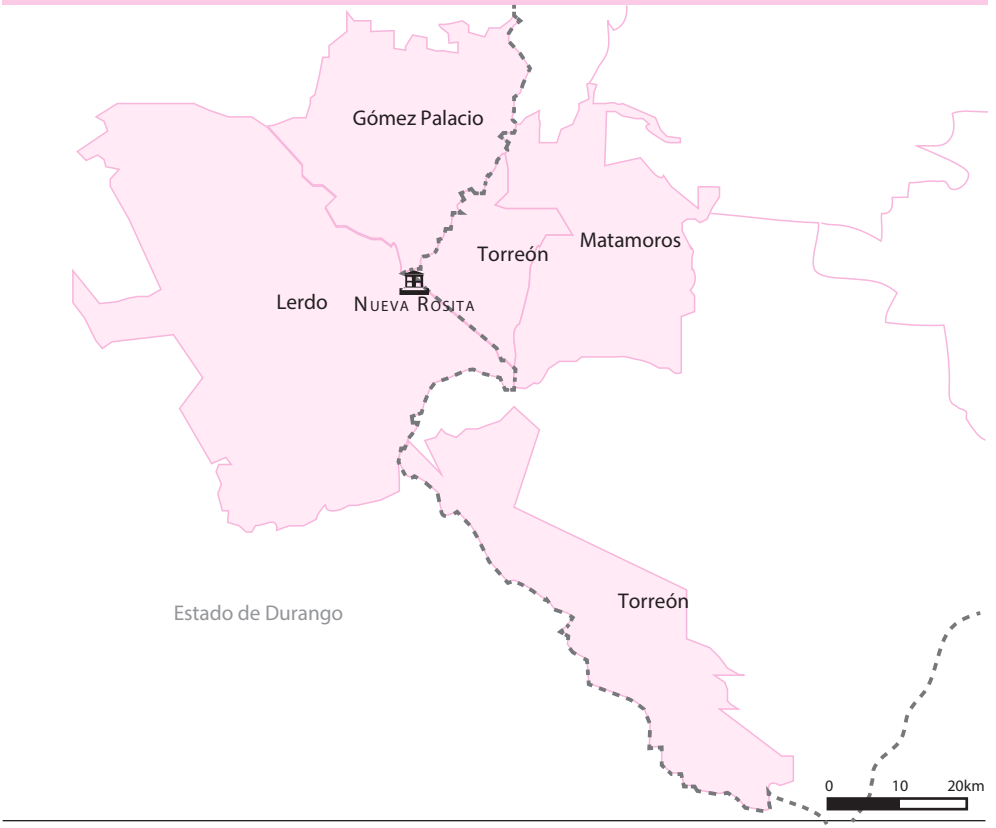
Fuente: Elaborado a partir de información obtenida mediante la entrevista con Luis Fernando Terrazas, 24/5/2021.

(entrevista con Luis Fernando Terrazas, 24/5/2021). En tales años los vendedores ocupaban únicamente las orillas del bulevar Independencia; después, a medida que se sumaban más comerciantes, se expandieron hacia algunas calles de la colonia. La fayuca se benefició de la traza urbana de dicho bulevar, pues conecta a las tres principales ciudades, que son Gómez Palacio, Torreón y Lerdo. El diseño irregular de las viviendas de la colonia y la traza de sus callejones ayudó a que los comerciantes pasaran inadvertidos para las autoridades y a evitar el pago de cuotas o que no resultaran afectados por los decomisos hechos por el Ejército Mexicano (véase el mapa 2).

La oferta de artículos de fayuca se orientaba principalmente a ropa, calzado y perfumes, por lo que se conocía como un tianguis de segundas. En sus inicios, los vendedores ofertaban ropa que sus hijos ya no necesitaban, artículos en desuso y algo de herramienta: «Antes sí era fayuca; porque pues era mal visto por las autoridades policiales tanto en el traslado de Juárez a Torreón, así como cuando teníamos en venta algún electrodoméstico [...] yo traía solo encargos en época vacacional: televisiones, planchas, grabadoras, lámparas de pila, herramienta y algunas prendas» (entrevista con Eduardo Aguirre, 25/5/2021).

La demanda y circulación de mercancías en la fayuca tiene un antes y un después de la entrada en vigor del TLCAN entre Canadá, Estados Unidos y México, que ocurrió el primero de enero de 1994. En los inicios de la fayuca las mercancías más solicitadas eran

MAPA 2. Zona metropolitana de la Laguna y ubicación de la fayuca Nueva Rosita



Fuente: Elaborado a partir de datos abiertos del Consejo Nacional de Población (Conapo).

los electrodomésticos y artículos como discos de vinilo, ropa, calzado y perfumes. A mediados de la década de 1990, después de la entrada en vigor del TLCAN, la demanda en el comercio informal se orientó a la ropa de «paca» y el calzado, principalmente. El TLCAN, como punto de inflexión en la demanda de ciertas mercancías, modificó la dinámica de abastecimiento de la fayuca. Uno de los comerciantes se refiere a ese periodo en los términos siguientes: «El tratado comercial nos vino a partir la madre; ya no fue lo mismo, la gente ya no te quería pagar lo que era por distintos artículos y comenzaron a operar las Sorianas, Electras, y más gente se empezó a ir al otro lado. Ya solo se vendían garras y zapatos en lo que se conocía como fayucas» (entrevista con Luis L., 1/1/2022). Después de la entrada en vigor del TLCAN los clientes ya no estaban dispuestos a pagar lo que los comerciantes consideraban justo por los electrodomésticos, pues en el costo se incluían las cuotas para los agentes aduanales. La permisividad en los pasos fue cada vez más limitada, lo cual alejó a un buen número de comerciantes dedicados al contrabando. En aquella etapa también ocurrió un relevo generacional, y quienes se retiraron buscaron alternativas laborales, en algunos casos en empleos formales.

Locales en la fayuca Nueva Rosita, en el interior de la colonia. Iván Palma, Torreón, mayo de 2021.

Cartografías narrativas del contrabando para la fayuca de Nueva Rosita

En la literatura sobre las tipologías de ciudades transfronterizas, el trabajo de Dilla y Cabezas ofrece una clasificación que permite comprender la dinámica de intercambio transfronterizo de Torreón. En su definición de las «regiones autocontenidas» identifican conexiones a una escala específica, que orienta los intercambios locales con altos niveles de informalidad y flujos binacionales de una relación local más limitada (2020: 34). En dichas regiones los intercambios se resuelven en lo local, como veremos que sucede en el caso de Torreón, con cadenas de valor cortas. Otro aspecto que define la interacción de los actores transfronterizos, según esta definición, son los altos niveles de permisividad, donde los circuitos económicos se expresan en formas de movilidad humana y las prácticas sociales organizan los intercambios transfronterizos. En la relación entre los agentes,

Puestos de calzado en la fayuca Nueva Rosita. Iván Palma, Torreón, mayo de 2021.

como veremos en el apartado dedicado a su caracterización, las relaciones de parentesco desempeñan un papel determinante en la dimensión moral de los intercambios, para asegurar la lealtad en una actividad que se rige sin contratos formales. Dada la importancia de la escala local, a continuación se reseña el surgimiento de Torreón como centro económico y su posterior desarrollo como ciudad transfronteriza autocontenida por el tipo de intercambios y la actividad derivada del contrabando.

En el dispositivo comercial de las mercancías de contrabando para la fayuca de Nueva Rosita se identifican actores estatales y no estatales, legales e ilegales en prácticas formales e informales. Entre ellos se privilegian las prácticas económicas informales, la cultural oral y los lazos sociales fuertes, para darles continuidad espacial y temporal a los flujos económicos (Tarrius, 2002). Agentes transfronterizos (productores de la mercancía, responsables del control de pasos como agentes aduanales, sanitarios y vigilantes, autoridades que crean las legislaciones, contrabandistas y consumidores) articulan actividades de compra, transporte, cruce y venta de mercancías en redes familiares (Hernández, 2021; Dorfman, 2020). La participación de la familia, los paisanos o personas con las que mantienen vínculos sociales es una manera de garantizar el cumplimiento y el intercambio.

Para quienes se iniciaron en el comercio de fayuca las redes familiares o los contactos con personas que pudieran pasar mercancía a través de la frontera eran determinantes. Así lo cuenta uno de los primeros comerciantes de la Nueva Rosita: «Comencé por la familia de mi esposa; mis suegros tenían arreglada la visa, con lo que traían bastante mercancía a vender, principalmente electrodomésticos. Este puesto me lo pasaron mis suegros; yo la mera verdad soy de Chávez, bastante tiempo iba venía con otros del tianguis como en la Vicente Guerrero» (entrevista con Eduardo Aguirre, 25/5/2021). Dorfman (2020) señala que una de las cualidades de los contrabandistas es su capacidad para transitar entre lo ilegal y lo legal, con lo cual se cuestiona la representación como un paria o

marginal, alguien fuera de la ley. Y entre estas nociones generalizadas también anota que los agentes transfronterizos no siempre son personas distintas, muchas veces se alternan o sitúan en más de una posición. Es por ello que las interacciones entre los agentes que participan en el dispositivo comercial se enmarcan en una moral que responde a una política de escasez y de aparatos jurídicos que ilegalizan prácticas habituales de comunidades locales (Sandoval, 2018). Los agentes identifican todo aquello que funcione como un recurso para la sobrevivencia material, de ahí que la experiencia como participantes en el dispositivo consolide trayectorias laborales en un mediano y largo plazo, lo que garantiza la continuidad del sistema económico en una escala local.

De acuerdo con la dinámica de interacciones de agentes transfronterizos implicados en la fayuca de Nueva Rosita, se «hace frontera» en los términos que concibe Andrade (2010): en la cotidianeidad de sus relaciones sociales, económicas, políticas y culturales, transformando los límites fronterizos y reconfigurando espacios físicos y simbólicos. La relación entre contrabandistas y agentes aduanales durante la década de 1980 se caracterizó por su permisividad; si bien había cierto grado de incertidumbre en relación con el tipo de cargamento, la cantidad de decomisos era mínima. En dicha década se consolidaron los intercambios mediante sobornos, la conversación directa con los agentes, y apelar a valores como el respeto, la palabra y la lealtad tenía un papel fundamental en la dinámica para el cruce de mercancías. En la década de 1990, con el cambio de administración tanto en Estados Unidos como en México, las restricciones aumentaron y la posibilidad de llegar a acuerdos con los agentes aduanales también, el soborno perdió efectividad en una nueva lógica de vigilancia.

En el sistema de aduanas los ajustes estructurales tuvieron un impacto en las formas de intercambio previas. Estos cambios transformaron los centros de vigilancia. El Resguardo Aduanal, compuesto por comandantes, cabos y celadores, tenía a su cargo la vigilancia permanente en los edificios de la Aduana, almacenes, carreteras, terminales de autobuses y aeropuertos, así como en los ferrocarriles, para evitar la circulación de mercancías de contrabando. La ambivalencia de estos centros también facilitó el tránsito de mercancías en la región Comarca Lagunera; en las ciudades fronterizas se llegó a pactar con los comerciantes mayoristas o familiares cercanos a puntos de abastecimiento y taxistas, quienes informaban cuando llegaba mercancía a buen precio y sobre las fechas en las que operarían algunos retenes.

En el circuito comercial de la fayuca de Nueva Rosita, articulado por el tránsito de mercancías y las relaciones entre fayuqueros, camellos, corredores y, finalmente, los

comerciantes y clientes de las colonias cercanas de la región, se conocía la dinámica del contrabando. En la dimensión de lo político, las autoridades locales materializaron la necesidad de los comerciantes en formas de clientelismo a escala local a favor de la única fuerza política de la región, el Partido Revolucionario Institucional (PRI). No faltaban los vínculos entre funcionarios y líderes de comerciantes, quienes en otras formas de intercambio protegían los intereses de los comerciantes informales a cambio de votos en procesos electorales.

En perspectiva, algunos agentes, en su papel de autoridades locales, reconocen el impacto del dispositivo comercial de la fayuca de Nueva Rosita: «Estábamos en un proceso de industrialización, por lo que distintas administraciones no daban la importancia a lo que podía generar el comercio informal e incluso si podría considerarse como una fuente de sustento y de crecimiento en la zona de la Comarca Lagunera, incluso por encima de otras» (entrevista con Luis Fernando Terrazas, 24/5/2021). El contrabando en la región, como actividad de intercambio y alternativa de subsistencia para los sectores populares, se consolidó gracias a las interacciones entre los agentes transfronterizos en la continuidad de un espacio temporal de flujos y lógicas transaccionales y comerciales complementarias e interdependientes (Tarrius, 1995).

Agentes transfronterizos en la fayuca de Nueva Rosita

De acuerdo con las interacciones y el intercambios entre los agentes transfronterizos, el contrabando puede definirse, en los términos de Dorfman (2020), como una práctica directamente relacionada con la dimensión geográfica o espacial, en tanto que su efecto es resultado del diferencial de frontera y las desigualdades en los precios, ingresos y servicios que se ofrecen a la población de los países implicados en el tránsito comercial. En el plano legislativo, son las leyes las que determinan qué mercancías entran como contrabando y vuelven ilegales algunas prácticas de intercambio comercial. La autora concluye que «si no existiera una frontera, dos sistemas de producción distintos y dos mercados separados, no habría ninguna razón para contrabandear» (Dorfman, 2020: 155). En las prácticas de los sujetos, el contrabando se entiende así: «Todo esto siempre ha sido contrabando porque entra la merca de manera ilegal. Nosotros tenemos que buscar la manera de camellar hasta que llega a Torreón; aun esto es ilegal, no creas que ya todo está establecido de manera legítima» (entrevista con Eduardo Aguirre, 25/5/2021).

Si bien los centros de abastecimiento en el flujo de mercancías de contrabando a Torreón son principalmente Ciudad Juárez, localizada a 836.9 kilómetros de distancia;

MAPA 3. Ruta de comercialización de artículos de contrabando por ferrocarril

Fuente: Elaboración propia a partir de información obtenida por medio de las entrevistas con Eduardo Aguirre y Luis L.

Piedras Negras, distante 602.3 kilómetros, y Nuevo Laredo, que se encuentra a 542.2 kilómetros, en un trayecto terrestre que va de las seis a las nueve horas de duración, los factores que configuran la dinámica del dispositivo comercial del contrabando en la ciudad se entienden, como se verá con los testimonios, por las grandes transformaciones económicas y sociales que perfilaron el comercio informal como una alternativa de supervivencia para los sectores populares.

Cuando se empezaba a popularizar el comercio informal en Torreón, a finales de la década de 1970, la conectividad que proporciona el ferrocarril se convirtió en un recurso estratégico para el flujo de mercancías. Torreón era un punto donde convergían la ruta ferroviaria que iba de la Ciudad de México a Ciudad Juárez y la que comunicaba con Laredo. En el trayecto, los comerciantes identificaban algunos puntos de revisión en las estaciones de Villa Ahumada, Bermejillo, Paredón, Madera y Chihuahua, pero en las dos primeras las revisiones eran más comunes.

La manera de trasladar mercancías consistía en llevarlas ocultas entre camarotes, cajas y maletas: «La forma de cubrir la mercancía ilegal era por medio de cajas negras ocultas en los compartimientos del tren, por productos de la canasta básica o productos

primarios (entrevista con Luis L., 1/1/2022). Por lo regular, en esta modalidad quienes se encargaban del traslado de mercancías eran mujeres, pues se decía que los soldados responsables de hacer las inspecciones eran menos rigurosos con ellas, y si además llevaban hijos, podían evadir la revisión.

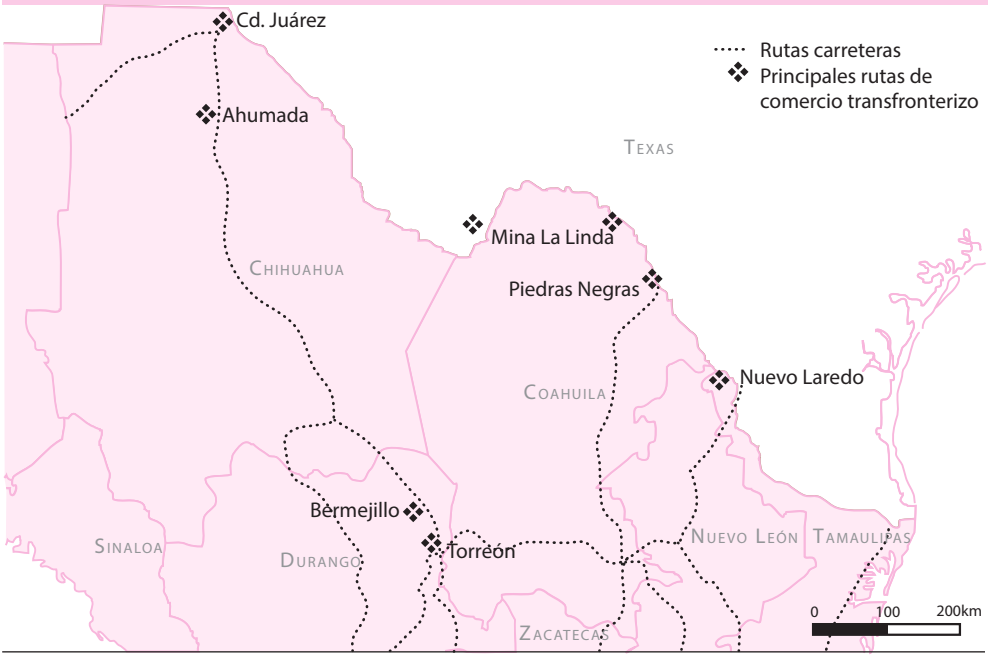
De esta manera, el medio para contrabandear entre finales de la década de 1970 y mediados de la de 1980 era el ferrocarril. A partir de la narrativa de algunos comerciantes de la época, se recuperan las prácticas para el traslado de mercancías y las rutas del contrabando hormiga por este medio:

> La primera revisión era saliendo de Ciudad Juárez, en la estación Villa Ahumada, Chihuahua. Pasaban los soldados o fiscales con una especie de bastones antes de que siguiera su marcha el tren y si topaban con algo de metal o plástico decomisaban la mercancía o te pedían cierta cantidad de dinero para evitar el decomiso. El otro punto de revisión fuerte era entrando a Durango, en lo que se conoce como Ceballos; es aquí en donde algunas veces me encontraron aparatos electrodomésticos y piezas de motor que me encargaban. Por lo tanto, tenía que dejar el 50 % de lo que me ganaba yo. Después dejé de ir, ya no remuneraba de la misma forma (entrevista con Luis L., 1/1/2022; véase mapa 3).

Hasta la década de 1950 la vía principal de comunicación de algunas ciudades fronterizas con el resto del país era el ferrocarril. Para Torreón, como nodo ferroviario, era un medio de comunicación con ciudades fronterizas como Ciudad Juárez, Piedras Negras y Laredo, y con centros económicos importantes como Mazatlán y la Ciudad de México. Sin embargo, la preeminencia de las rutas del tren era disputada a finales de dicha década por otras alternativas de transporte. La consolidación de la carretera panamericana o carretera federal 45, que comunica desde la frontera con Estados Unidos en Ciudad Juárez hasta el centro del país, redujo los tiempos de traslado. Por ejemplo, en tren el trayecto de Ciudad Juárez a la Ciudad de México era de 36 horas, que se redujeron a 24 por corrida de autobús.

A medida que el fenómeno de las fayucas cobraba más relevancia en Torreón, los encargados de transportar mercancía aumentaban sus viajes redondos a Ciudad Juárez, Nuevo Laredo y Ciudad Acuña; algunos con el propósito de ganar la mejor mercancía, otros para cumplir con los encargos de clientes, que dejaban un adelanto para asegurar su pedido. Los comerciantes manejaban alrededor de ocho horas y cruzaban la frontera para llegar a los mercados de pulgas del Valle de Texas o McAllen; tenían sus rutas preferidas,

MAPA 4. Principales rutas terrestres transfronterizas para el flujo de mercancías de contrabando



Fuente: Elaboración propia a partir de información obtenida por medio de las entrevistas con Eduardo Aguirre y Luis L.

que dependían del tiempo, el trayecto, el costo de las mercancías y cuotas que debían pagar. En Ciudad Juárez y El Paso era más económico, pero el viaje era más largo y más altas las cuotas para agentes judiciales y aduanales (véase mapa 4).

La entrada por Piedras Negras para comprar fayuca era la que presentaba menos afluencia de comerciantes y donde se hacía una revisión menos rigurosa. El riesgo para los contrabandistas estaba en pasar una brecha extensa de semidesierto donde había un punto de interacción muy importante: una mina abandonada, La Linda, donde agentes aduanales solían descansar o hacerse de la vista gorda. El trayecto lo describe un comerciante:

Cuando íbamos por mercancía de Piedras Negras y luego cuando las cosas estaban prietas teníamos que rodear por La Linda. Era más o menos día y medio de regreso hasta llegar a Ciudad Acuña. Nos íbamos como a las cuatro de la mañana y cruzábamos a las 10:30 por el puente fronterizo de Piedras Negras. Dentro de la compra nos aventábamos unas tres horas loteando y escogiendo las pacas de ropa y calzado (entrevista con Eduardo Aguirre, 25/5/2021).

Cada uno de estos centros fronterizos que funcionaban como puntos de abastecimiento tenía su correspondiente vínculo con alguna ciudad estadounidense. Las correspondencias identificadas eran las siguientes: Nuevo Laredo con McAllen, Piedras Negras con el Valle de Texas, Ciudad Juárez con el Rancho Anapra en El Paso. A principio de la década de 1990 la ruta que cruzaba por Tamaulipas fue abandonada por el riesgo que representaba la presencia del crimen organizado y su control territorial.

El alza en los precios de los hidrocarburos de principios de la década de 1990 comprometió la viabilidad de los viajes en camionetas. En respuesta, empresas locales comenzaron a hacer viajes a las ciudades fronterizas de Ciudad Juárez y Nuevo Laredo, donde se ubicaban las principales conexiones de la comunidad lagunera para la adquisición de fayuca.

Para los agentes transfronterizos la elección de una ruta en particular para el abastecimiento de mercancías implicaba riesgos de distinta índole. Entre los identificados por los comerciantes sobresalen algunos vinculados a externalidades, pero no a una falla en las relaciones de confianza y lealtad que caracterizan las interacciones con otros agentes que intervienen en el circuito comercial. La ruta elegida representaba diferentes riesgos; lo peor que les podía pasar, según sus testimonios, era quedarse en el desierto por la noche y sufrir la picadura de una víbora de cascabel o coralillo. Con la presencia del crimen organizado en algunas zonas que cubrían las rutas del contrabando, cabía la posibilidad de que el cargamento de fayuca fuera confundido con uno de droga y fueran baleados por las autoridades, incluso que las autoridades fronterizas mexicanas sembraran droga en la furgoneta o que el vehículo explotara por la sobrecarga de galones de gasolina que se requerían para hacer los viajes. En los camiones piratas el riesgo era que se extraviara la maleta o robaran parte de la mercancía, que además podía ser decomisada en su totalidad en los puntos de revisión.

En el siguiente apartado se retoman algunas reflexiones derivadas del análisis de las dinámicas de los agentes transfronterizos que conforman el circuito comercial de mercancías de contrabando de la fayuca de Nueva Rosita.

A manera de recapitulación

Para dar cuenta del auge del comercio informal en Torreón por medio de mercancías de contrabando es necesario describir también el desarrollo local en un sentido más amplio. Durante las primeras décadas del siglo XX y hasta la de 1950, Torreón fue un referente de actividad e intercambio económico. La conectividad que ofreció en los primeros años del

siglo el ferrocarril, así como la actividad agrícola que despuntó en la región con el cultivo de algodón otorgaron a la ciudad un sello que la distinguió en el panorama nacional, pues se convirtió en un polo de desarrollo que atrajo a trabajadores de los municipios cercanos y empresarios extranjeros.

A mediados del siglo XX, la región lagunera enfrentó un declive económico debido a su dependencia del cultivo y la exportación del algodón, así como a la quiebra de industrias locales. Con ello se configuraron las condiciones para que los sectores populares encontraran en el comercio informal, y en particular en el contrabando, una forma de subsistencia que, no obstante, logró permanecer en el tiempo. La atracción de trabajadores a la región luego de los años de auge económico provocó otro fenómeno: la urbanización caótica de la periferia y el surgimiento de colonias populares, en las cuales años después se establecería alguno de los 32 tianguis y fayucas registrados en Torreón.

En la fayuca de Nueva Rosita convergen dinámicas de comercio transfronterizo que iniciaron en la década de 1980 y continúan en la actualidad como una alternativa de subsistencia para un número importante de familias de la región. Para que martes a martes sea posible el despliegue de ofertas de productos provenientes del contrabando es necesario principalmente reconstruir las prácticas de intercambio, adquisición y traslado de mercancías, que los agentes transfronterizos perfilaron a partir de su experiencia. En esta dinámica se reconocen los conocimientos que desarrolla la población transfronteriza, en tanto que se transmiten a partir de intercambios cotidianos en contextos fronterizos (Ruiz, 2013). El dispositivo comercial de la fayuca Nueva Rosita representa, según el testimonio de los agentes transfronterizos, una alternativa de subsistencia que sigue vigente. Se trata, en sentido amplio, de formas propias de la economía popular, en los términos de Ribeiro (2012), que mantienen la continuidad por factores como la confianza y la lealtad con que se organizan los intercambios y las relaciones dentro del dispositivo.

Si bien la mayor parte de los estudios sobre comercio transfronterizo retoman casos de puntos de intercambio adyacentes a las fronteras, las particularidades del caso de Torreón nos permitieron inferir el impacto del contrabando en zonas sin adyacencia geográfica, la cual deja de ser determinante cuando existen las vías de comunicación necesarias para el flujo de mercancías, en nuestro caso por medio del ferrocarril y por vía terrestre. La dinámica de intercambio de los agentes transfronterizos en el dispositivo comercial de la fayuca de Nueva Rosita plantea algunos cuestionamientos en relación con la posibilidad de promover un desarrollo económico local inclusivo. Las regiones transfronterizas, pródigas en ofertas de sobrevivencia, no lo son en oportunidades sostenidas de movili-

dad social, según reconocen Dilla y Cabezas (2020); por lo tanto, la búsqueda de alternativas que permitan este tipo de desarrollo incluyente es uno de los desafíos de dichos sistemas económicos.

Por otra parte, al recuperar la dimensión espacial en las narrativas de los agentes transfronterizos es posible advertir la dimensión territorial de la economía informal, la apropiación de recursos y de vías que no fueron desarrolladas para tal fin. Los riesgos que identifican los agentes, en la misma línea de la literatura sobre los valores de confianza y lealtad en los intercambios de la economía informal, se orientan a situaciones vinculadas ajenas a la certidumbre de conducir los pactos y las negociaciones para lograr el paso de mercancías por la frontera sin contratos formales de por medio.

El acercamiento a las lógicas de intercambio y las redes conformadas por los agentes transfronterizos en regiones sin adyacencia geográfica a las fronteras abre la posibilidad de incorporar casos con características semejantes, para dar cuenta del impacto del comercio transfronterizo en puntos alejados de las fronteras.

En el plano metodológico, los acercamientos cualitativos permiten retomar la dimensión territorial de las prácticas de los agentes transfronterizos y conocer las rutas específicas para la adquisición, el intercambio y el flujo de mercancías. El conocimiento que generan mediante su experiencia en el circuito funciona como un tipo de capital cultural, que les garantiza la continuidad de su actividad a mediano y largo plazo ◊

Referencias

Andrade, M. (2010). Espacios fronterizos e identidad. Tensiones y estrategias. *RUNA*, II(31).

Arroyo, R. (2010). *El proceso de metropolización de la ciudad de Torreón.* Tesis de maestría, El Colegio de México. Ciudad de México.

Caquard, S. y Cartwright, W. (2014). Narrative cartography: from mapping stories to the narrative of maps and mapping. *The Cartographic Journal,* 52(2), 101-106.

Dilla, H. (2015). Los complejos urbanos transfronterizos en América Latina. *Estudios Fronterizos*, 16(31), 15-38.

Dilla, H. y Cabezas, F. (2020). Notas para una tipología de regiones transfronterizas en América Latina. En Dilla, H. y Neira, F. (eds.), *Donde el pedernal choca con el acero. Hacia una teoría crítica de las fronteras latinoamericanas* (pp. 27-50). Barcelona: UNAP, RIL Editores.

Dorfman, A. (2020). Geografía moral del contrabando: una mirada desde las fronteras meridionales de Brasil. En Dilla, H. y Neira, F. (eds.), *Donde el pedernal choca con el acero. Hacia una teoría crítica de las fronteras latinoamericanas* (pp. 155-174). Barcelona: UNAP, RIL Editores.

García-Amaral, M. (2007). Ciudades fronterizas del norte de México. *Anales de Geografía*, 27(2), 41-57.

Hernández, A. (2021). Flujos, contrabando y prácticas de ilegalidad en la frontera México-Estados Unidos: cruces fronterizos entre Tijuana y San Diego. *Estudios Fronterizos*, 22, 9-24.

Iglesias-Prieto, N. (2010). Trascendiendo límites: la frontera México-Estados Unidos en el cine. *Fiar. Forum for Inter-american Research,* 2(32).

Odgers, O. (2006). Cambio religioso en la frontera norte. Aportes al estudio de la migración y las relaciones transfronterizas como factores de cambio. *Frontera Norte,* 35(18).

Ojeda, O. (2009). Reflexiones acerca de las familias transfronterizas y las familias transnacionales entre México y Estados Unidos. *Frontera Norte,* 42(21).

Ramos-Salas, J. (2019). *Entre el esplendor y el ocaso lagunero. Ensayo sobre el desarrollo urbano en Torreón.* Torreón: Archivo Municipal de Torreón.

Ribeiro, G. (2008). El sistema mundial no hegemónico y la globalización popular. *Alambre,* 1(3).

Ribeiro, G. (2012). La globalización popular y el sistema mundial no hegemónico. *Nueva Sociedad*, 241, 36-62.

Ruiz-Juárez, C. E. (2013). *Comercio transfronterizo informal y dinámicas socioeconómicas espaciales en dos zonas fronterizas de México y Guatemala.* Tesis de maestría, El Colegio de la Frontera Sur. Tuxtla Gutiérrez.

Sandoval, E. (2018). Pacas de a libra. Control territorial del comercio de ropa usada en la frontera de Texas y más acá. En Sandoval, E. (coord.), *Violentar la vida en el norte de México. Estado, tráficos y migraciones en la frontera con Texas* (pp. 327-360). México: CIESAS, Plaza y Valdés.

Tarrius, A. (1995). Naissance d'une colonie: un comptoir commercial á Marseille. *Revue Européenne des Migrations Internationales,* 11(1), 21-52.

Tarrius, A. (2002). *La mondialisation par le bas. Les nouveaux nomades de l'économie souterraine*. Paris: Editions Balland.