



HAL
open science

Comercio y transporte transfronterizo informal entre las localidades de Ciudad Hidalgo (México) y Tecún Umán (Guatemala)

Jean Clot

► **To cite this version:**

Jean Clot. Comercio y transporte transfronterizo informal entre las localidades de Ciudad Hidalgo (México) y Tecún Umán (Guatemala). Jorge Alberto López Arévalo; Octavio Ixtacuy López. Guatemala-Chiapas: economía y frontera, Universidad Autónoma de Chiapas, pp.193-213, 2015, 978-607-8363-78-0. hal-01432007

HAL Id: hal-01432007

<https://hal.science/hal-01432007>

Submitted on 11 Jan 2017

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Comercio y transporte transfronterizo informal entre las localidades de Ciudad Hidalgo (México) y Tecún Umán (Guatemala)¹

Jean Clot

Resumen

En este artículo, nos enfocamos en unos de los principales puertos fronterizos entre México y Guatemala: el de Ciudad Hidalgo – Tecún Umán, pequeñas ciudades separadas por un río, el Suchiate, que marca la división político-administrativa entre ambos países. En dicho lugar ciertas irregularidades relativas al tránsito fronterizo son particularmente visibles: por ejemplo, las organizaciones informales de “balseros” que proponen un servicio de transbordaje transfronterizo en el margen de los puntos oficiales de internación. Derivado de ello, nuestro interés se centra en comprender cómo estos grupos se estructuran y desarrollan sus actividades enfatizando tanto en las relaciones que mantienen con otros actores en el ámbito local, como en el anclaje territorial de dichas prácticas.

Palabras claves: frontera México-Guatemala, movilidad transfronteriza, informalidad, ocupación del espacio, ordenamiento territorial

¹ Para citar: Clot, J. 2015. Comercio y transporte transfronterizo informal entre las localidades de Ciudad Hidalgo (México) y Tecún Umán (Guatemala). En J. López Arévalo & O. Ixtacuy (coord.), Guatemala-Chiapas: economía y frontera (p. 193-213). Tuxtla Gutiérrez: UNACH, USAC, FLACSO Guatemala, SRE.

Introducción

La intención de realizar una investigación sociológica sobre ciertas prácticas que ocurren en los pasos fronterizos entre México y Guatemala, tales como el cruce fronterizo irregular y el pequeño contrabando, nació a partir de observaciones empíricas efectuadas en estos lugares de paso, en donde notamos un vaivén constante y cotidiano de una población relativamente heterogénea que atraviesa la frontera al margen de las instalaciones aduaneras en donde se operan los controles migratorios, fiscales y de seguridad.

En las localidades de Ciudad Hidalgo (México) y Tecún Umán (Guatemala), que conforman uno de los principales puertos fronterizos entre ambos países, existen organizaciones de balseros que se dedican, a cambio de una remuneración, a cruzar personas y mercancías de una orilla del río a la otra por medio de balsas fabricadas con neumáticos y tablas de madera. Asimismo, estos grupos constituyen un elemento clave en este esquema de movilidad transfronteriza irregular en este contexto preciso.

De estas observaciones se derivó la pregunta central que motivó nuestra reflexión: ¿cómo estos actores logran desarrollar sus actividades? En efecto, no se trata de prácticas clandestinas, en el primer sentido de la palabra, es decir de acciones secretas y ocultas que se dan en zonas aisladas, sino un tipo de sistema paralelo de traslado transfronterizo en el corazón de los dos municipios en donde se concentran precisamente los efectivos aduaneros, policiacos y militares.

A su vez, esta pregunta general llevó a otras más específicas: ¿cómo se estructuran estos grupos? Y ¿cómo negocian su presencia en la mera línea divisoria, es decir, en espacios que son propiedades de los Estados nacionales? Examinaremos, entonces, el proceso de mediación entre los gobiernos y los grupos que conforman este sistema de traslado informal.

Cruces regulares e irregulares en la frontera México – Guatemala

De acuerdo con datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), la frontera entre México y Guatemala, fijada en 1882 mediante el Tratado sobre Límites, tiene una longitud de 956 km; ciertos tramos de la línea divisoria tienen soportes naturales, como los ríos Suchiate, Usumacinta y Chixoy, así como el volcán Tacaná; otros corresponden a

La región se caracteriza también por una intensa movilidad transfronteriza que consiste en flujos de trabajadores temporales, de residentes de los municipios fronterizos (quienes van “del otro lado” por razones familiares o comerciales) y de transmigrantes. En efecto a partir de los años noventa, se incrementa la migración centroamericana en tránsito hacia los Estados Unidos, lo que convierte la frontera México – Guatemala en un importante lugar de paso. En otros términos, se puede observar una intensificación y diversificación de los flujos migratorios; dicha diversificación no remite solamente a los lugares de origen de los migrantes, sino también a las características sociales de estas poblaciones. Aunque siguen predominando los hombres mayores de edad, se incrementó la migración femenina, así como de niños y adolescentes no acompañados.

Esta movilidad se efectúa bajo dos modalidades: el cruce fronterizo documentado y el cruce informal no registrado. Resulta difícil cuantificar estadísticamente este último, dada la ausencia de control, sin embargo se puede realizar estimaciones: el Instituto Nacional de Migración (INM) establece que son más de 400 mil cruces irregulares anuales por parte de migrantes centroamericanos, lo que constituiría un poco más del 20 por ciento del total de los cruces que se eleva a 1 millón 830 mil (INM, 2005). Es esencialmente la diferencia en el número de centroamericanos indocumentados “asegurados” en territorio mexicano y el de las personas detenidas por la patrulla fronteriza en Estados Unidos lo que permite obtener dicha cifra. Sin embargo, en esa cantidad está ausente el número de transmigrantes que atravesaron el país y lograron ingresar a Estados Unidos. Cabe aclarar también que en esas estimaciones tampoco están los habitantes de la región fronteriza guatemalteca que efectúan estancias cortas en localidades mexicanas contiguas a la línea divisoria, con lo cual se incrementaría el porcentaje antes mencionado.

Si bien las dicotomías: documentado/indocumentado, regulado/no regulado o formal/informal permiten clasificar y categorizar ciertas prácticas, no reflejan empíricamente la diversidad de actores y de lógicas de acción tras el fenómeno del cruce fronterizo irregular.

Hemos señalado que no sólo existen motivaciones a nivel individual como evadir los diferentes controles o evitar aranceles, sino encontramos otros factores más profundos que orientan dichas lógicas de acción, como la percepción particular de la división político-administrativa que resulta de un contexto histórico y cultural específico, la percepción del

desempeño de autoridades a cargo de la administración fronteriza, el grado de familiarización con los trámites burocráticos, y la reproducción social a veces semiconsciente de ciertas conductas inscritas en la cotidianeidad y la costumbre (Clot y Martínez, en prensa).

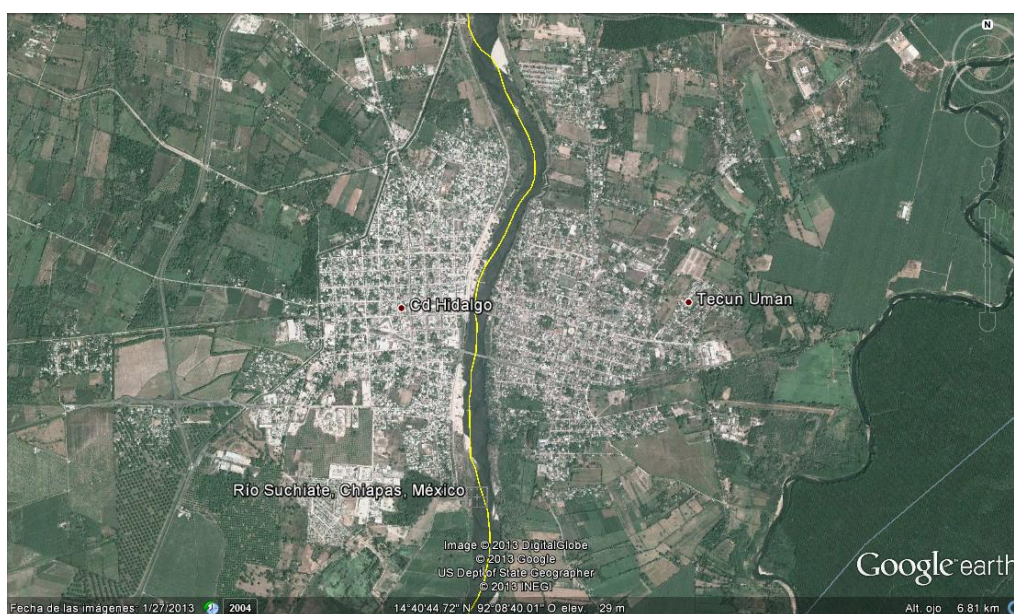
Estos elementos plantean ciertos problemas y retos a los Estados nacionales en materia de seguridad fronteriza. Resulta por ejemplo difícil distinguir fenómenos como el tráfico ilícito de migrantes o la trata de personas dada la generalización de la movilidad transfronteriza irregular, la variedad de actores involucrados y la diversidad de intereses. Sucede lo mismo con los flujos de mercancías: la magnitud del trasiego informal de productos diversos (bienes de consumo corriente, artículos de piratería, ropa, fruta y verdura, combustibles, etc.) en ciertas áreas fronterizas, dificulta la detección de productos ilícitos, como las drogas o las armas.

Frente a esta situación y al carácter cada vez más transnacional de fenómenos como la migración indocumentada o la delincuencia organizada, el gobierno mexicano implementó a partir de inicios de los años 2000 una serie de planes y programas destinados por una parte a incrementar la seguridad en la frontera con Guatemala, y por otra, a regular y agilizar el tránsito fronterizo. Cabe señalar que estas operaciones se inscribieron en el giro securitario efectuado por Estados Unidos después de los ataques terroristas de septiembre del 2001 y se realizaron bajo un esquema de cooperación con Washington, al cual se refieren algunos autores en términos de subordinación del gobierno mexicano a los intereses estadounidenses (Sandoval, 2004). Citemos como ejemplos el “Plan Sur” de 2001 que apunta a reforzar las acciones de intercepción de migrantes indocumentados en una zona que se extiende del Istmo de Tehuantepec hasta la frontera con Guatemala, el “Plan de reordenamiento de la frontera sur” implementado en 2006 que pretende incrementar la seguridad y regular los flujos migratorios.

Frente a estos cambios macroestructurales relacionados con la administración de la frontera, siguen predominando a nivel local ciertas prácticas socioeconómicas, como el pequeño contrabando, el cruce al margen de los puntos oficiales de internación, y la existencia de organizaciones informales de balseros que proponen un sistema de traslado de la frontera, tal como se puede observar en el puerto fronterizo de Ciudad Hidalgo – Tecún Umán.

El puerto fronterizo de Ciudad Hidalgo – Tecún Umán

Se trata de una de las principales rutas de tránsito entre México y América Central, un lugar de paso conformado por dos municipios contiguos, el de Suchiate en el Estado de Chiapas en México y el de Ayutla en el departamento de San Marcos en Guatemala. Ciudad Hidalgo y Tecún Umán son las respectivas cabeceras municipales. Según los institutos de estadísticas de ambos países, la primera cuenta alrededor de 35 mil y la segunda 38 mil habitantes, además de una importante población flotante que se caracteriza por su movilidad y por lo mismo no aparece en los censos periódicos.



Vista satelital de las dos cabeceras municipales que conforman el paso fronterizo; Fuente: Google earth, 2013.

Es importante señalar que, desde una perspectiva histórica, Ciudad Hidalgo nació a raíz de un fenómeno de despoblamiento de Ayutla que ocurrió a partir de 1882 cuando se firmó el tratado de límites entre México y Guatemala (dicho tratado entró en vigor 10 años después). Al ser anexado el estado de Chiapas a México en 1824, la aldea de Ayutla integró el municipio de Mariscal en el Soconusco, no obstante, después de los arreglos limítrofes de 1882, pasó a ser un municipio del departamento de San Marcos en Guatemala. En ese entonces, una parte de los habitantes de Ayutla optaron por regresar a México que consideraban como su país de origen. Fundaron entonces una nueva población. Inicialmente era una aldea que fue ascendida progresivamente a la categoría de pueblo y de

ciudad, a medida de que hubo un crecimiento poblacional relacionado con una mayor demanda de servicios vinculados con el tránsito internacional. Cabe indicar que durante la primera mitad del siglo XX Ayutla se repobló paulatinamente con fuerzas militares, por trabajadores del *International Railways of Centro America*, y posteriormente por empleados de las Aduanas o de instancias relacionadas con asuntos migratorios. La construcción en 1960 de un penal para delincuentes menores contribuyó también a esta repoblación (Campos, 2012).

En la segunda mitad del siglo XX, asistimos a un proceso de formalización de las relaciones bilaterales entre ambos países que se tradujo por la creación de la Comisión de Límites y Aguas entre México y Guatemala en 1961 y por medidas para facilitar el cruce fronterizo. En el puerto de Ciudad Hidalgo – Tecún Umán, dividido por el río Suchiate que sirve de soporte a la frontera política, dos puentes internacionales interconectan las localidades: el puente “Dr. Rodolfo Robles” construido en 1974 y el puente “Ingeniero Luis Cabrera” reservado al transporte de carga y fundado en 2002 para descongestionar el primero.

Ciudad Hidalgo y Tecún Umán son ciudades cuyo crecimiento poblacional aumentó proporcionalmente a la intensificación y diversificación de los flujos de personas y mercancías entre los dos países. Además de los efectivos de las diferentes instancias gubernamentales relacionadas con el control de dichos flujos, existe en la actualidad una amplia variedad de servicios vinculados con el tránsito fronterizo: transportes, almacenamiento, telecomunicaciones, alojamiento, restauración, bancos, etc. El puerto fronterizo está estrechamente relacionado con la ciudad de Tapachula en México que funge como un polo urbano regional alrededor del cual se organizan las actividades económicas de la región.

En el margen de los puntos de acceso y revisión, existen lugares de paso informales en donde operan grupos de balseros; se dedican a trasladar a personas y mercancías entre los dos municipios por medio de sus balsas. Brindan entonces un servicio a transeúntes y comerciantes que quieren cruzar bienes de un país a otro sin someterse a las formalidades aduaneras. Dichos actores constituyen el elemento clave de un sistema paralelo de transbordaje e intercambios informales de carácter transfronterizo. A nivel local y regional, Ciudad Hidalgo como área satélite de Tapachula abastece en productos de consumo

corriente a Tecún Umán, así como otros municipios, comunidades y aldeas de los departamentos de San Marcos, Quetzaltenango, Retalhuleu y Suchitepéquez en Guatemala. Por otra parte, las frutas y verduras producidas en la región fronteriza guatemalteca abastecen los mercados regionales en Chiapas: en Ciudad Hidalgo, en Tapachula y en Huixtla.

Un secuencia típica de este sistema de intercambios comerciales se puede describir de la manera siguiente: un determinado comerciante guatemalteco va a Ciudad Hidalgo para abastecerse en productos de consumo corriente; recurre primero a un servicio de transporte con triciclo de carga – brindado por los grupos de tricicleros – para llevar productos de los almacenes hacia la orilla del río Suchiate; posteriormente cargadores trasladan la mercancía a las balsas y finalmente los balseiros la llevan al país vecino; ocurre el mismo proceso del otro lado, la mercancía es descargada y tricicleros esperan que los contraten para llevar las mercancías a la terminal de autobuses, a bodegas, o a los estacionamientos en donde se encuentran los vehículos particulares en Tecún Umán².

En general, el balseiro no vuelve a atravesar la frontera con su balsa vacía, sino lleva otra vez a personas y/o mercancías de Guatemala a México. A estas organizaciones, se suman los grupos de tramitadores que proponen agilizar los trámites aduaneros mediante remuneración y de cambiadores quienes se encargan del cambio de divisas. Todas estas actividades se caracterizan por su complementariedad e interdependencia y constituyen un tipo de economía informal específicamente relacionada con la frontera (Ordóñez, 2007; Clot, 2013).

² Cabe señalar que existen redes transfronterizas de proveedores y compradores y que el volumen de negocios varía considerablemente de un comerciante a otro; se puede observar tanto actividades de supervivencia por parte de personas en situación precaria, o pequeñas economías de supervivencia familiar, como actividades comerciales mayoristas más rentables manejadas por grupos estructurados con lógica empresarial.



Descarga y traslado de mercancías y personas. Imagen propia, Ciudad Hidalgo, abril 2013.

Efectivamente, numerosos actores individuales y colectivos residentes de la región fronteriza elaboran estrategias en base a las discontinuidades generadas por la división político-administrativa. Ello da lugar a circuitos transfronterizos informales de flujos de mercancías cuya direccionalidad e intensidad son determinadas por las diferencias de tipo de cambio, las diferencias de precio de ciertos productos y de acuerdo con la especialización productiva de cada país. Como ejemplos, podemos citar el traslado de frutas y verduras de Guatemala a México, y al revés, el traslado de bienes de consumo corriente (refrescos, derivados de trigo, sal, aceite comestible, etc.), de alcohol y de combustibles; en efecto, mientras el combustible es subvencionado del lado mexicano, se vende al precio del mercado internacional en Guatemala.

A nivel local, el sistema paralelo de traslado sirve de soporte a estos circuitos transfronterizos; sirve de base también a la movilidad de los residentes que se desplazan de un municipio a otro rutinariamente por razones familiares y comerciales. Incluso se puede observar niños residentes en Tecún Umán y escolarizados en Ciudad Hidalgo que van y vienen diariamente en balsas.

Las organizaciones de balseros

Según las informaciones recolectadas³, es a finales de los años setenta que ciertas personas, conocidas hoy en día como los “patrones”, “líderes” o “fundadores” se establecen en las orillas del río Suchiate en los municipios fronterizos y empiezan a ofrecer sus servicios para cruzar el río. No cabe lugar a duda de que el vaivén de personas entre las localidades, caminando o con algún tipo de embarcación (dependiendo el nivel del río), así como el trasiego de productos, no son fenómenos recientes, a mayor razón cuando no existían puentes previamente a 1974, no obstante las prácticas tenían un carácter más disperso y no habían grupos que contaban con un cierto grado de organización. Desde esta perspectiva el surgimiento de actores cada vez más organizados va a la par con el proceso de modernización de la infraestructura fronteriza y de formalización de la de las relaciones bilaterales.

Cabe indicar que Tecún Umán suscita una cierta atracción en la región fronteriza guatemalteca por las oportunidades que ofrece en el sector informal de la economía: “aquí, nadie se muere de hambre, siempre hay algo que descargar o transportar” afirma un entrevistado, agregando que “la frontera es una verdadera bendición de dios”. Llegaron entonces cada vez más personas principalmente de zonas rurales de Guatemala buscando medios de subsistencia; una parte de esta población integró los diferentes grupos de actores que se dedican a ofrece un servicio informal como los balseros, tricicleros o cambiadores, actores que “no existirían si no fuera por las fronteras” (Zartman, citado por Armijo, 2011: 49).

El número de integrantes que forman parte de estos grupos ha tendido a crecer con el tiempo; actualmente, hay diez grupos con aproximadamente cincuenta miembros que

³ El trabajo de investigación que desarrollamos se inspira de los métodos etnográficos (observación, entrevistas, registro fotográfico). Realizamos varias estancias en la microregión de estudio, de las cuales las primeras remontan a finales de 2010 y las últimas a la primavera del 2013. Durante dichas visitas, establecimos contactos con los grupos de balseros y progresivamente relaciones de confianza mutua con algunos integrantes que se volvieron informantes claves. Tratamos de paliar la subjetividad inherente al proceso de análisis e interpretación de los datos recolectados mediante la triangulación de fuentes y de técnicas metodológicas.

trabajan de un lado y del otro del la frontera⁴. Si bien en el entorno se hace la distinción entre “organizaciones mexicanas” y “organizaciones guatemaltecas”, no es tanto en referencia a la nacionalidad de los integrantes sino para diferenciar la ubicación del grupo, es decir si está establecido del lado mexicano o guatemalteco; de hecho, la mayor parte de los miembros de dichos grupos provienen de Guatemala y en cierta medida de Honduras y otros países de América Central.

¿Cómo se estructuran estos grupos? Nos percatamos que la mayoría de los actores no son dueños de su balsa y tampoco del permiso necesario para atravesar el río, sino los rentan. Efectivamente, existen especies de derechos o concesiones informales detentadas por los “fundadores” o por miembros de su familia (ya que dichas concesiones se pueden transmitir mediante herencia) que son alquiladas a trabajadores. Aquellos pagan un monto por semana que corresponde a un “derecho de trabajar”⁵ y rentan también el vehículo. Recuperan el monto invertido a medida de que cruzan a personas y mercancías durante una jornada de trabajo. Los beneficios varían entonces en función de la afluencia de usuarios y de comerciantes.

Cabe indicar que la legitimidad de los “patrones” o “fundadores” proviene esencialmente de su antigüedad en la zona, de su prestigio, así como de las múltiples relaciones que mantiene en el ámbito político y económico local, tanto en Tecún Umán como en Ciudad Hidalgo.

De esta situación se deriva una organización muy jerarquizada con una minoría de personas ocupando una posición privilegiada en el grupo, es decir los que poseen los derechos de paso, y una mayoría de actores que ocupan un lugar subalterno, aunque es necesario proceder a algunas distinciones; en efecto, la planificación del traslado implica la asignación de funciones específicas al interior del grupo así como el establecimiento de

⁴ Por el carácter irregular y no registrado de estas actividades, solo se puede hacer estimaciones mediante la observación y el conteo, así como el cruce de las informaciones proporcionadas por diferentes actores (funcionarios de gobierno, integrantes de los grupos de balseros, residentes del área, prensa regional).

⁵ Empleamos una expresión usada tanto por los trabajadores como la líder de un determinado grupo que entrevistamos. Se refieren también a estos derechos en términos de “turnos” que los protagonistas comparan a una concesión de placas de inmatriculación para taxis. Como se abordará más adelante, recurrir a esta comparación tiene su pertinencia.

reglas que todos los integrantes reconocen y aceptan. Existen entonces varios estatus y roles que garantizan el buen funcionamiento del grupo.

Además de los líderes, hay un presidente o administrador quien controla el funcionamiento de los “turnos” (derechos de poder cruzar el río), asigna tareas y sirve de enlace con el líder. La organización cuenta también con un tesorero, quien se encarga de la contabilidad, es decir, supervisa la ejecución de los cobros y pagos a los comerciantes y a los usuarios del sistema de traslado; mantiene también un registro del volumen de mercancía que se traslada en cada turno y efectúa los pagos a los mismos trabajadores al final del día. Tiene un lápiz y una libreta como únicos instrumentos de trabajo.

Las tareas de los vigilantes, llamados también “chequadores”, abarcan aspectos relacionados con la seguridad del paso informal: verifican que ninguna mercancía se robe ni se extravía durante el tiempo de carga y descarga en el muelle; supervisan entonces las diferentes etapas del traslado. Se encargan también de la disciplina dentro del grupo, es decir controlan el cumplimiento de las reglas básicas de trabajo y supervisan el desempeño de los balseros.

Los balseros son, como lo vimos, los que trasladan a las personas y las mercancías. La misma actividad implica una cierta condición física para mover la balsa; de hecho la mayoría de los actores son jóvenes. Son apoyados por “chalanés” o ayudantes que se dedican a toda clase de tareas. En algunas ocasiones, cuando hay mucha afluencia de pasajeros, el ayudante apoya al balsero cobrando el pasaje a las personas. Por otra parte, se encarga también de “jalar clientela”, es decir captar a clientes, cuando estos se encuentran a proximidad de los pasos. Se enfrentan también a tareas más difíciles como asegurar el mantenimiento de las infraestructuras improvisadas (por ejemplo llenando bultos de arena y apilándolos para consolidar la orilla del río) o asegurando el mantenimiento de las balsas.

En resumen, determinamos que ocurrió un proceso de concentración de los “turnos” en pocas manos; por lo mismo se puede hablar de verticalización creciente de las relaciones dentro de los grupos, así como de división y especialización cada vez más consecuente de las diferentes tareas. Dicho de otro modo, se trata de un fenómeno de profesionalización de las organizaciones informales, con una coordinación racional del trabajo y una división funcional de las tareas.

¿Ocupación, invasión o concesión del espacio?

El crecimiento y el mayor grado de organización de los grupos se deben en gran parte a la estrategia de ocupación del espacio que bordea la mera línea divisoria, tanto del lado mexicano como guatemalteco, es decir las riberas del río Suchiate. Enfocarse en la relación que mantienen los grupos con el espacio equivale también a examinar cómo negocian su presencia con los gobiernos y permite poner de relieve la relación entre dichas organizaciones informales y los poderes públicos.

Durante los años ochenta se incorporaron progresivamente más personas bajo el liderazgo de los primeros balseros quienes empezaron a emplear a solicitantes, es decir, a conceder ciertos espacios y derechos informales a cambio de dinero. Con el crecimiento de los grupos, asistimos, por una parte, a una expansión y apropiación del espacio constituido por las orillas del río, y por otra, al fraccionamiento y repartición del territorio en áreas específicas de trabajo en las cuales cada grupo opera. Esta segmentación constituye el resultado de un proceso de mediación entre los distintos líderes y sus respectivos grupos⁶. Ocurrió un fenómeno de ordenamiento informal del espacio.

Es importante señalar que el establecimiento de los balseros coincide con la ocupación progresiva de la orilla del río, tanto del lado mexicano como del lado guatemalteco. En otras palabras, la ribera del río Suchiate, propiedad de los Estados nacionales, fue ocupada paulatinamente por pobladores – quienes eran considerados en aquella época como “invasores” – y fueron integrados progresivamente a los conjuntos urbanos, ello a través del comercio informal y los circuitos de los tricicleros. En Ciudad Hidalgo, los habitantes y comerciantes que poblaban los asentamientos informales obtuvieron incluso derechos de propiedad, a raíz de negociaciones con el gobierno local.

En estos espacios específicos se han tejido relaciones e interacciones rutinizadas entre los residentes y las organizaciones informales; además, el lugar servía de base a numerosos comerciantes que adquirieron o rentaban locales para almacenar mercancías.

En los inicios, la relación entre los grupos y los gobiernos era conflictual, es decir, al efectuar operativos en la zona, los elementos de la policía o del ejército decomisaban las mercancías y ponchaban los neumáticos de las balsas. Sin embargo, a medida de que los

⁶ Ciertos testimonios sugieren que dicho proceso no fue siempre exento de violencia.

grupos crecieron, pasamos de una lógica de enfrentamiento a una lógica de negociación y mediación, con tensiones latentes, en particular entre los grupos y los elementos de instancias gubernamentales nacionales, como la Policía Nacional y el Ejército de Guatemala, así como la Policía Federal y la Marina en México.

Un episodio revelador fue la construcción de un bordo de contención del río en Ciudad Hidalgo por la Comisión Nacional del Agua (CONAGUA) en México, un proyecto de prevención de catástrofes naturales para minimizar los riesgos de inundaciones y desbordamientos del río Suchiate. La Secretaría de Gobernación autorizó en 2006 un presupuesto de 100 millones de pesos para construir dicho bordo en el municipio. A partir de 2011, los habitantes de las colonias cercanas al río asentadas en terrenos federales del lado mexicano, fueron reubicados e indemnizados, al término de conflictos jurídicos; en este contexto, la Secretaría para el Desarrollo de la Frontera Sur (SDFS) del estado de Chiapas fungió como mediadora entre CONAGUA y los pobladores de las colonias ubicadas a proximidad del río. Durante el año 2012, después de haber derribado las casas y los locales ubicados en la orilla, se efectuaron las obras: se construyeron los dos bordos (uno de aproximadamente 800 metros y otro de 400) en el cauce del río Suchiate.



Vista satelital de las orillas del río Suchiate en 2010. Imagen editada por el autor; fuente original: Google earth



Vista en 2013 posteriormente a la construcción de los bordos de contención (en azul).
Imagen editada por el autor; fuente original: Google earth

¿En qué sentido fue revelador? La construcción del bordo de mitigación generó una crisis desestabilizando el sistema de transporte informal; suscitó una reacción por parte de los grupos involucrados y dejó entrever ciertos mecanismos de mediación entre los gobiernos locales y los actores que pertenecen al sector informal de la economía fronteriza.

Cuando el acceso a la ribera del río fue progresivamente limitado por el avance de las obras, las organizaciones informales, movilizadas por sus respectivos líderes, optaron entonces por realizar manifestaciones en el espacio público, frentes a los Ayuntamientos de Ciudad Hidalgo y Tapachula, para exigir la reapertura de los diferentes pasos informales. Por otro lado, establecieron diversas alianzas con otros actores. Efectivamente, a pesar de los conflictos que puedan existir entre los grupos (que están en competencia), frente a las “amenazas” externas, se fortalecieron los vínculos entre dichas organizaciones y otros agentes: sindicatos de tricicleros, compañías de transporte, uniones de comerciantes, grupos de residentes y organizaciones de la sociedad civil. Es en parte formando estas alianzas y a través de dicha movilización que los diferentes actores – afectados de alguna forma por la construcción del borde – lograron ejercer una presión sobre el gobierno.

Son también las repercusiones inmediatas negativas sobre la economía regional que tuvieron por efecto de precipitar las negociaciones entre los diferentes grupos antes mencionados y diversas instancias del gobierno mexicano. En efecto, surgieron problemas de abastecimiento en los mercados regionales en la zona fronteriza en Chiapas, dado de que

una parte significativa de los productos como las frutas y verduras provienen de Guatemala y entran a México por la vía informal. Por otro lado, los comerciantes mexicanos de Ciudad Hidalgo y de Tapachula que suministraban a los compradores guatemaltecos vieron sus ingresos disminuir.

Finalmente, durante el proceso electoral en México a final del año 2012 (a nivel federal, y en ciertos estados y municipios, de los cuales Chiapas y Suchiate), los lugares informales de tránsito fueron rehabilitados y se construyeron incluso rampas de acceso de concreto para que los transeúntes, triciclos y vehículos motorizados puedan cruzar el borde de mitigación. Además de esta reconfiguración de los accesos a los pasos informales en Ciudad Hidalgo, observamos un proceso de reacomodación de las actividades económicas informales, es decir, asistimos a un desplazamiento de las actividades de almacenamiento, así como de venta (puestos semifijos de venta de alimentos y artículos diversos), hacia las calles contiguas al bordo.



Rampa de concreto permitiendo el acceso a todo tipo de vehículos. Imagen propia, Ciudad Hidalgo, abril del 2013.

Desde esta perspectiva, existen una estrecha relación entre el fenómeno de desestructuración-reestructuración del sistema de traslado informal y la agenda política en México, es decir, el fin del sexenio 2007-2012, el proceso electoral (campañas políticas y

votaciones en 2012) y el inicio del sexenio 2013-2018. Dicho de otro modo, la decisión de rehabilitar los pasos informales coincidió con los cambios políticos.

Dada la opacidad que caracteriza los vínculos e interacciones que existen entre los actores del campo político y los que están implicados directamente o indirectamente en la economía informal fronteriza, resulta difícil obtener más datos sobre el tema. No obstante, de acuerdo con las informaciones recolectadas en el área de frontera, existe de manera general un fenómeno de clientelismo, es decir, ciertos funcionarios suelen proponer servicios, prestaciones u otras dadas a cambio del compromiso y del voto de los que se benefician de los favores. De forma más específica, dichas informaciones sugieren que el acceso a la orilla del río se encontró en la mesa de negociaciones entre organizaciones formales (de comerciantes, de tricicleros, entre otras) e informales (los balseros) y los partidos políticos durante el proceso electoral.

Los líderes de estos diferentes grupos desempeñan un papel importante en esta relación patrón-cliente. Son ellos quienes negocian, por un lado, el acceso a la orilla del río, y por otro el compromiso o adhesión de los integrantes de la organización a favor de un determinado candidato o partido.

Es importante señalar que ciertos actores de la clase política acumulan o desempeñan simultáneamente varias funciones y cargos. Se dedican a la vez a actividades políticas y comerciales (relacionadas con el sistema de traslado informal) y favorecen un círculo reducido de cercanos, pariente o amigos a través de los beneficios que les confiere su función política. Dicho de otro modo, algunas personas disponen de recursos públicos que redistribuyen en función de intereses privados. De esta situación deriva una pequeña oligarquía de actores (provinendo tanto de Ciudad Hidalgo como de Tecún Umán) que dominan la vida política, social y económica de los municipios fronterizos y que tienden a monopolizar los diversos recursos en el detrimento de la colectividad.

Dejando de lado el hecho de que estas prácticas constituyen un factor de inmovilismo, que son contrarias a los ideales y valores democráticos y que contribuyen a la reproducción de las desigualdades sociales a nivel local, permiten también cuestionar una visión desde la cual se considera a los actores de la economía informal como “invasores”.

En vista de lo que expusimos anteriormente, el caso de la ocupación de la orilla del río Suchiate por parte de las organizaciones de balseros (y también de comerciantes y

bodegueros) no constituye una “invasión” de terrenos nacionales. En efecto, ya sea a través de sobornos o mediante tributos informales, dichas organizaciones pagan un precio para poder ocupar la orilla del río y dedicarse a sus actividades. Estamos más bien en una situación en la que, para obtener un beneficio propio, un determinado funcionario o partido político concede espacios del Estado a ciertas personas, es decir a los dirigentes de las organizaciones formales e informales. Aquellos constituyen un tipo de intermediarios: alquilan estas concesiones a otras personas, es decir a trabajadores (en situación socioeconómica generalmente precaria), para realizar también un beneficio personal.

Se trata efectivamente de un esquema de concesión del espacio y no de invasión que supone una acción unilateral de una parte; a diferencia de la concesión formal que implica un negocio jurídico, se trata de una concesión extralegal, de un trato “por el cual la Administración cede a una persona facultades de uso privativo de una pertenencia del dominio público o la gestión de un servicio público en plazo determinado bajo ciertas condiciones”⁷. Se concede espacios a los grupos relacionados con el traslado informal, es decir, se concede un intervalo o un margen de carácter a la vez socioterritorial (las riberas del río y los asentamientos irregulares) y a la vez normativo en donde prevalecen un conjunto de instituciones informales relativas a la ocupación y al ordenamiento del espacio.

Tal como se ha señalado teóricamente respecto al concepto de límite (Raffestin, 1986), la naturaleza de dicho intervalo es eminentemente relacional: constituye el producto de las relaciones entre las organizaciones de balseros y las instancias gubernamentales. Las rampas de acceso que interconectan el espacio de la ciudad con el espacio supuestamente invadido son la expresión territorial de dichas relaciones y simbolizan el carácter institucionalizado y la solidez de los vínculos entre los distintos agentes.

A manera de conclusión

Desde hace más de tres décadas, los diferentes grupos que forman parte del sistema de traslado entre Ciudad Hidalgo y Tecún Umán operan en espacios que se les han concedido en las riberas del río Suchiate.

⁷ Definición del término “concesión”, Diccionario de la Real Academia Española.

Estos espacios concedidos fueron divididos a raíz de procesos de confrontación y mediación: por una parte, entre las organizaciones de balseros y las diferentes instancias gubernamentales, y por otra, entre los grupos y sus respectivos líderes, lo cual llevó a la delimitación de lugares de trabajo para cada grupo. Como se señaló, existen dirigentes en cada organización cuyo poder se basa en la antigüedad en la zona, en la experiencia y prestigio que goza, así como en la red de relaciones que tiene establece con otros dirigentes (por ejemplo de sindicatos de comerciantes o de tricicleros) y con funcionarios en el ámbito político local.

Lejos de debilitarse frente a los planes de ordenamiento territorial en México, tal como se ejemplificó a través de las resistencias frente al proyecto de construcción de un borde de mitigación, las organizaciones se han profesionalizado en el tiempo a medida de que crecieron en número de integrantes y se operó una división funcional de las tareas, con una lógica similar a la de pequeñas empresas de transporte. Se puede observar también ciertas asimetrías dentro de los grupos: los diferentes líderes tienen el monopolio de los derechos de paso y de operar en un determinado lugar.

Si bien existe una permisividad por parte de los gobiernos, dicha permisividad se caracteriza por ser interesada, es decir, se toleran las prácticas pero a cambio de ciertas dádivas (cobro de tributos, cuotas informales, etc.) o de apoyo, por ejemplo durante el proceso electoral.

Por otro lado, vemos también que los actores no tienen únicamente un rol pasivo en relaciones clientelares, sino tienen una capacidad de agencia y de movilización; en momentos de crisis, logran establecer alianzas estratégicas con otros grupos, ejercer una presión sobre los gobiernos y propiciar una mediación. Asimismo, los espacios concedidos a los cuales nos referimos son el producto de relaciones e interacciones dinámicas entre actores muy diversos con intereses diferentes y a veces opuestos. La existencia de márgenes es el resultado de relaciones que oscilan entre la negociación y el conflicto entre los diferentes grupos sociales (balseros, pobladores, comerciantes, tricicleros, entre otros) y las instancias de los diferentes niveles de gobierno.

Bibliografía

- Armijo Canto, N. (2011). Frontera sur de México: los retos múltiples de la diversidad. En CASEDE, *Migración y seguridad: nuevos desafíos en México* (págs. 35-52). México D.F.: CASEDE.
- Campos Delgado, A. E. (2012). La construcción del otro “del otro lado”. Imaginarios de frontera de jóvenes de Tijuana, México, y Tecún Umán, Guatemala. *Región y Sociedad, año XXIV, núm. 55*, 131-158.
- Canales, A. I., Martínez Pizarro, J., Reboiras Finardi, L., & Rivera Polo, F. (2010). *Migración y salud en zonas fronterizas: informe comparativo sobre cinco fronteras seleccionadas*. Santiago de Chile: Publicación de las Naciones Unidas.
- Clot, J. (2013). Acercamiento conceptual a las prácticas económicas informales en los pasos fronterizos entre México y Guatemala. *Diacronie. Studi di Storia Contemporanea: : Contrabbandieri, pirati e frontiere: per una storia delle pratiche informali nell'America Centrale (XVII-XXI secolo)*, 1-20.
- Fábregas Puig, A., & Román García, C. (1994). *Al fin del milenio: el rostro de la frontera sur*. Tuxtla Gutiérrez: Instituto Chiapaneco de Cultura.
- INE. (2012). *Caracterización estadística de la República de Guatemala*. Obtenido de Instituto de Estadísticas Guatemala:
<http://www.ine.gob.gt/index.php/estadisticas/caracterizacion-estadistica>
- INEGI. (s.f.). *Referencias geográficas y extensión territorial de México*. Obtenido de sitio Web del Instituto Nacional de Geografía y Estadística:
http://www.inegi.org.mx/inegi/SPC/doc/INTERNET/1-GeografiaDeMexico/MAN_REFGEOG_EXTTERR_VS_ENERO_30_2088.pdf
- INM. (2005). *Propuesta de política migratoria integral en la frontera sur de México*. México D.F.: Instituto Nacional de Migración, Centro de Estudios Migratorios.
- Martínez Velasco, G. (1994). *Plantaciones, trabajo guatemalteco y política migratoria en la Frontera Sur de México*. Ocozocauhtla de Espinosa: Instituto Chiapaneco de Cultura.
- Ordóñez Morales, C. E. (2007). Economía informal y sistema fronterizo en dos espacios locales situados en la frontera de Guatemala con México. *Revista de Geografía Agrícola, núm 38*, 85-100.
- Raffestin, C. (1986). Éléments pour une théorie de la frontière. *Diogenes, vol.34, no.134*, 3-21.

Sandoval Palacios, J. M. (2005). México: país-frontera. La nueva frontera geopolítica regional entre América del Norte y América Latina. En J. M. Sandoval Palacios, & R. Álvarez de Flores (coords.), *Integración latinoamericana, fronteras y migración: los casos de México y Venezuela* (págs. 65-100). México D.F.: Plaza y Valdés.

SRE. (Junio de 2012). *Sexto informe de labores*. Obtenido de Secretaría de Relaciones Exteriores:
<http://www.sre.gob.mx/images/stories/informe/sextoinforme/SRE6toInformedeLabores2012.pdf>