

Benedetti, Alejandro (2011) Lugares de frontera y movilidades comerciales en el sur sudamericano. Una aproximación multiescalar. En: "Fronteiras em foco". COSTA, E. A.; COSTA, G. V. L.; OLIVEIRA, M. A. M. Campo Grande: Editora da UFMS, 2011.

Lugares de frontera y movilidades comerciales en el sur sudamericano. Una aproximación multiescalar

Alejandro Benedetti¹

Introducción

En la geografía tradicional argentina, las fronteras fue tema de abordaje central desde perspectivas geopolíticas naturalistas, privilegiando la escala nacional. Sólo se cambiaba la escala de análisis para describir situaciones conflictivas vinculadas a los diferendos limítrofes. Ese enfoque fue hegemónico hasta la década de 1980 y declinó junto con la última dictadura militar y, con ello, el interés general por las fronteras. En la década de 1990 se reavivó la preocupación por las fronteras, pero no tanto desde la geografía, sino desde otras disciplinas, como la antropología y la historia. La geografía tendió a interesarse por las fronteras internacionales en el marco de los estudios sobre integración o sobre migraciones limítrofes, pero generalmente desde la escala nacional. El campo de las relaciones internacionales, por su lado, recuperó las fronteras desde la escala interestatal. Los estudios antropológicos, en cambio, privilegiaron las escalas locales. En general, el abordaje de las relaciones sociales en los espacios de frontera tendió a atomizarse en estudios de caso limitados a una escala.

Este artículo ofrece una aproximación multiescalar a la geografía de las fronteras internacionales, sin dejar de prestar atención que tales entidades fueron generadas por los estados nacionales. En particular, se aquellas localidades emplazadas sobre los límites internacionales que se transformaron en lugares con un marcado sentido de frontera y cuya dinámica se explica, en mayor o menor medida, por la contigüidad entre territorios nacionales. La centralidad que esos lugares fueron adquiriendo en el sistema de transporte entre países, a su vez,

¹ Doctor en Geografía. Investigador CONICET/Instituto Interdisciplinario Tilcara, Universidad de Buenos Aires. Docente Departamento de Geografía, Universidad de Buenos Aires. E-mail: alejandrobenedetti@conicet.gov.ar

incentivó, muchas veces, procesos de urbanización, donde las aglomeraciones terminaron gravitando en sistemas urbanos circunvecinos de diferentes complejidades. Estas ciudades, por otra parte, se surgieron y se reproducen con las diferentes movilidades vinculadas a la frontera. No es posible pensar a las fronteras y a sus lugares sin la consideración de las movilidades entre territorios, y viceversa. El recorte espacial considerado es el sur sudamericano, una delimitación arbitraria que pone foco en la Argentina y en sus cinco países vecinos. Las movilidades y lugares de frontera que se tendrán en cuenta, pues, son los que surgieron en las zonas de contacto entre estos seis países. El trabajo se divide en tres partes. En la primera parte se realizará una propuesta teórico-metodológica para abordar la relación entre movilidades y fronteras. En función de ello, y a partir de partir del caso del sur sudamericano, se propondrán cinco modelos geográficos. En la segunda parte se describirán los espacios de frontera, identificando diferentes tipos de ocupación. La tercera parte, desde una aproximación multiescalar, propone foco en algunos intercambios comerciales que se realizan en el centro oeste sudamericano.

Fronteras y movilidades

La frontera internacional (en adelante sólo frontera) es un componente elemental de la organización política de la territorialidad estatal-nacional, junto con la capitalidad, la división interna político-administrativa y el límite internacional. Otros dos elementos son el sistema de lugares y el sistema de circulación. En el sur sudamericano, las fronteras surgieron con el proceso de formación de los estados nacionales, como zona de diferenciación hacia fuera (relaciones internacionales de vecindad) y de apropiación/control hacia dentro (ejercicio de la soberanía). La frontera es aquello que está al frente del territorio y, al igual que este, debería pensarse como una construcción social, un proceso abierto y contingente, una realidad que *no es sino que está siendo*, permanentemente, a través de las prácticas materiales y culturales de la sociedad (García Álvarez 2006). El límite político internacional es el contorno del espacio definido a partir del centro de poder. Deviene un código espacial que define el área sobre la que cada estado nacional ejerce su territorialidad y marca el alcance de su capacidad coercitiva. Pero el límite no impide el ingreso ni el egreso. Para eso está la frontera.

Las fronteras en el sur sudamericano se fueron consolidando durante el siglo XX, generalmente después de establecida la delimitación política interestatal. Con

sus tiempos y capacidades, cada estado estableció sus dispositivos fronterizos lo más próximo a los límites internacionales acordados, adyacente al mismo cuando esto fue posible (Osorio Machado 2000), en el intento por lograr la apropiación, material y simbólicamente, en forma exclusiva y excluyente, de la totalidad del área soberana reconocida por el sistema internacional. En esa extensión cada estado estableció su sistema de leyes, su poder de policía y su capacidad de gestión de la vida económica, social y cultural de la población. Dado que cada estado terminó estableciendo sus fronteras sobre los límites internacionales, esos espacios binacionales terminaron rotulándose como *frontera* y no como de *encuentro de fronteras* o *espacio fronterizo binacional*. Aquí se optará por hacer referencia al *espacio fronterizo*, remitiendo a las dos fronteras nacionales yuxtapuestas.

Los espacios fronterizos fueron estableciendo ciertas discontinuidades espaciales, en tensión con las continuidades generadas por espacialidades transversales, que ya existían o que fueron generadas desde su existencia. Las movilidades aquende y allende la frontera son relaciones sociales que producen y reproducen esas continuidades. La movilidad espacial (en adelante sólo movilidad) es un tipo particular de relación social ligada al cambio de localización de las personas y/o de los bienes; es una estrategia de reproducción social a partir de la relación entre lugares, definiendo trayectorias espaciotemporales complejas (Levy 2000; Massey 2006). Esta categoría abarca a los transportes, los flujos, las migraciones, los viajes, los desplazamientos y la circulación. Las movilidades son multiescalares y multipropósito, que involucran condiciones sociales desiguales y definen geografías en red (Gutiérrez 2009; Blanco 2007).

En la medida que lo fronterizo, al menos en su génesis, se opone o antepone, material y/o simbólicamente, al ingreso desde el exterior y al egreso desde el interior del territorio, puede considerarse como un momento en que se detiene el movimiento, total o parcialmente. Esto puede ocurrir, eventualmente, en cualquier punto del límite, aunque la acción estatal tendió a concentrar los flujos, a través de las redes técnicas, en torno a ciertas localizaciones devenidas *lugares de frontera*, que muchas veces, a su vez, se transformaron en urbanizaciones transfronterizas. Existe, pues, una relación dialéctica entre movilidad y frontera: los lugares de frontera atraen movilidades y las movilidades dan vida a esas localizaciones. En otras palabras, hay frontera en la medida que haya movilidades y que busque, de

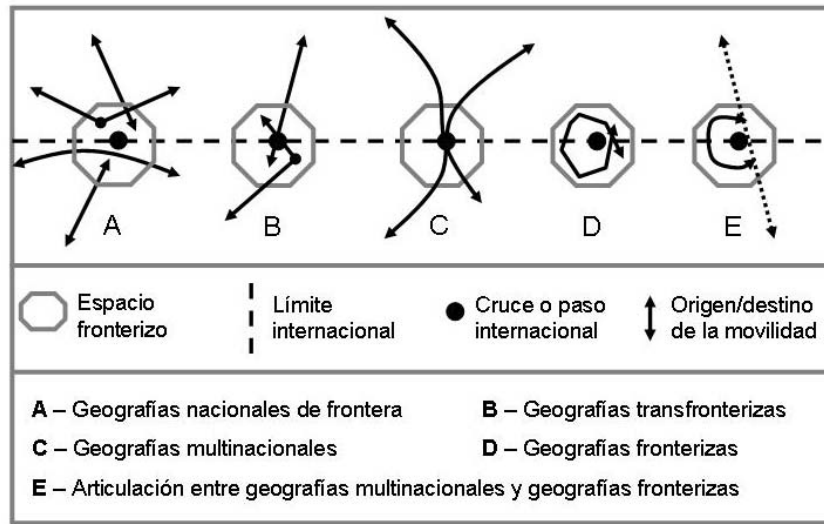
algún modo, afectarlas; hay movilidades en la medida que existe interés por acceder a aquello que está en la frontera o del otro lado. En los lugares de frontera del sur sudamericano, aun con el proceso de integración de las últimas décadas, se produce una tensión entre movilidad y estabilidad (Módenes 2008), entre fluidez y fijeza (Santos 1988); allí se superponen verticalidades y horizontalidades (Santos 1996), geografías de tiempos lentos y de tiempos rápidos (Zusman, Hevilla y Molina 2006) motivadas por el cruce desde un territorio nacional al otro, en definitiva, por el hecho de llegar, pasar, volver a la frontera (Benedetti y Salizzi 2011).

Con un énfasis escalar, se pueden reconocer, al menos, cuatro modelos que relacionan frontera y movilidad y que pueden expresarse con las preposiciones *hacia/desde*, *a través* y *en*. En la escala nacional, cada lado del espacio fronterizo mantiene relaciones con su centro y con su sistema urbano nacional. En contados casos, el centro y la frontera coinciden, como en el Paraguay, donde su capital, la ciudad de Asunción, se encuentra sobre el límite internacional. La mayoría de los lugares de frontera mantienen posiciones confinantes, distantes de la capital. En la medida que las sucesivas administraciones de los estados procuraron mantener una presencia continua en los lugares de frontera, esto requirió de la creación de sistemas de transporte hacia esas zonas. La extensión de los sistemas educación, salud y toda la gama de políticas de estado implican movilidades hacia la frontera. Esta relación define el modelo de las geografías nacionales, con el desarrollo movilidades *hacia/desde* este lado del espacio fronterizo (Figura 1A). Desde la narrativa nacional, esos lugares de frontera se visualizan como confín de la patria, punto extremo del territorio nacional, pórtico, un punto muchas veces icónico en la territorialidad nacional, como La Quiaca en el caso de la Argentina.

En la medida que las fronteras generaron discontinuidades espaciales, para diferentes grupos sociales lo que está del otro lado puede transformarse en fuente de riqueza, factor de conflictividad, lugar para el intercambio, espacio de contacto. El espacio fronterizo como yuxtaposición de territorialidades con asimetrías estructurales y coyunturales se transforma en recurso y su cruce una estrategia de reproducción. En esta escala, si bien quedan involucrados los dos países, los desplazamientos hacia el vecino no exceden al espacio fronterizo. Es el modelo transfronterizo, donde se despliegan las movilidades *hacia/desde* el otro lado (Figura 1B). Abarca los viajes de compra y las migraciones transfronterizas itinerantes. Son

los desplazamientos hacia el otro lado de la frontera, pero en sus inmediaciones. En estas geografías, hay una mezcla de tiempos lentos y rápidos de desplazamiento: son rápidos desde el interior del país hasta el espacio fronterizo; se vuelven lentos al cruzar, con movi­lidades pedestres, marcadas por la proximidad. Si bien el espacio de frontera se origina por las relaciones entre estados nacionales, lo que dinamiza estas movi­lidades son circunstancias que ocurren a la escala subnacional.

Figura 1. Frontera y movilidad. Diferentes modelos geográficos



Fuente: elaboración propia

Pero el límite internacional no se cruza solamente para llegar al espacio fronterizo, sino también para ir hacia el interior del otro país o hacia un tercer país. Para muchas movi­lidades la frontera no es más que inevitable zona de paso. Son las geografías binacionales o multinacionales (Figura 1C) que atraviesan el espacio fronterizo. Son las geografías de los transportes panamericanos, de la integración energética mediante ductos, de las migraciones limítrofes clásicas o del comercio de exportación/importación. La frontera es, eventualmente, un momento de detención en una trayectoria. Las interacciones sociales de quienes cruzan se establecen, fundamentalmente, con actores de la escala nacional (aduana, migraciones, policía de frontera), mientras que las interacciones con los actores locales de frontera son sólo circunstanciales, por ejemplo, ante la necesidad de aprovisionarse combustible. Las geografías fronterizas se refieren a las movi­lidades entre localidades emplazadas en los dos o tres países que formaron un determinado espacio fronterizo (Figura 1D). Estas geografías involucran la vida cotidiana entre localidades vecinas, los movimientos pendulares y los regímenes de tráfico vecinal fronterizo.

Puede señalarse, finalmente, un modelo caracterizado por la articulación entre geografías binacionales y fronterizas (Figura 1E). Ocurre con las movilizaciones que aprovechan los vericuetos existentes entre los sistemas legales de sendos países. Si bien el destino del desplazamiento no es la frontera, las horizontalidades fronterizas se vuelven indispensables para salvar el escollo del control limítrofe. Es el campo de las redes de narcotráfico y del tráfico de personas, de los circuitos de exportación que son motorizados, en la frontera, por el llamado comercio hormiga.

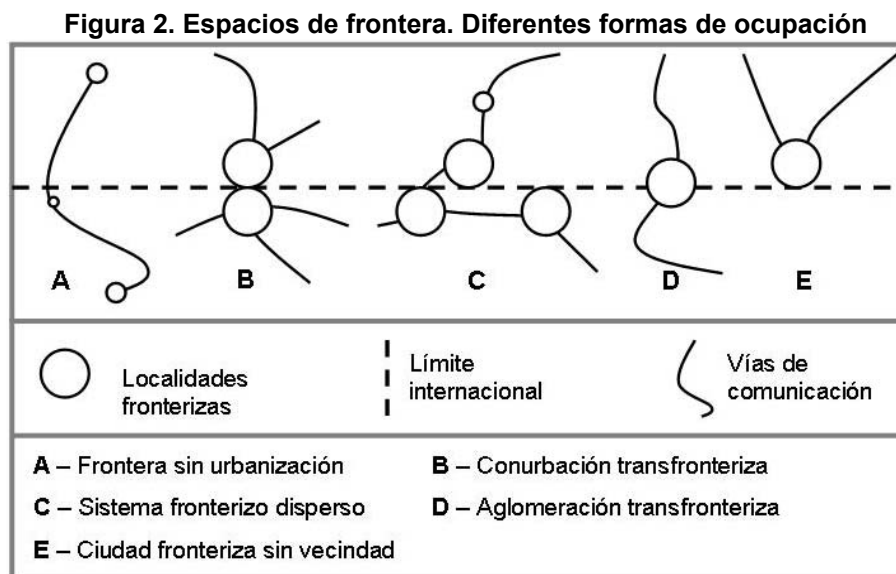
Los lugares de frontera en el sur sudamericano

Considerando la forma de ocupación de los espacios fronterizos en el sur sudamericano se pueden identificar cinco patrones. La frontera sin urbanización (Figura 2A) es la característica del espacio cordillerano de Chile con Argentina y Bolivia, donde numerosas las localidades limítrofes revisten la función de control. Un caso es Jama –frontera argentina con Chile-, que no concentra a más que 100 personas, o Colchane –frontera chilena con Bolivia-, con similar población. Hay algunas urbanizaciones en el sector austral, siendo Río Turbio-Puerto Natales la más importante, con un patrón de localización disperso. En el resto de los espacios fronterizos existen numerosas localidades que han crecido y alcanzado el rango de ciudad. Muchas de ellas son preexistentes al trazado limítrofe (como Concepción del Uruguay) y otras, la mayoría, se originaron a partir de éste. Pueden identificarse, al menos, una veintena de casos de localidades fronterizas con tamaños superiores a los 2.000 habitantes –piso aceptado en la región para reconocer localidades urbanas-, que tiene una vecina al otro lado del límite. Además, hay dos puntos trifinios urbanizados, que suelen designarse como triples fronteras (Tabla 1).

El proceso de urbanización de frontera muestra una diversidad de situaciones. Un modelo, muy generalizado, es el de las llamadas “ciudades gemelas”: pares de localidades fronterizas contiguas al límite que están en proceso de conurbación. Un caso es Paso de los Libres-Uruguayana. El río Uruguay es una barrera física a la continuidad construida, lo que potencia la visibilidad del límite internacional. Antiguamente las comunicaciones se establecían mediante el transporte fluvial. La construcción de un puente en 1947 permitió la amplitud de las movilizaciones pendulares entre ambas aglomeraciones. En otros casos existe mayor continuidad, por lo que el espacio urbanizado puede ser transitado a pie fácilmente, como ocurre

en La Quiaca-Villazón, dos localidades casi indiferenciadas separadas por un río poco caudaloso, que es atravesado por un puente. Es el modelo de la conurbación transfronteriza (Figura 2B).

Los sistemas urbanos transfronterizos dispersos (Figura 2C) son aquellos donde las localidades tienen una gran interacción pero que no están contiguas al límite o no están enfrentadas. Es el caso de Paysandú-Colón-Concepción del Uruguay o de Bella Unión-Monte Casero-Barra do Quarai. Son dos grupos de localidades interconectadas que, al menos todavía, no están en proceso de conurbación. Puerto Suárez-Puerto Quijarro-Corumba-Landáριο forman una urbanización discontinua a uno y otro lado del límite boliviano-brasileño. En otros casos, como en el Santana do Livramento-Rivera, se conformó una única localidad transfronteriza sobre el límite (Figura 2D). La mancha urbana, que se generó a partir de una vía cuyo trazado se hizo coincidir con el límite internacional, crece hacia ambos países. El trazado del límite por zonas térrea sin barreras físicas importantes facilita este tipo de urbanizaciones, como en Bernardo de Irigoyen-Dionisio Cerqueira-Barraçao.



Fuente: elaboración propia

El fenómeno urbano de frontera no debería asociarse inevitablemente con lo transfronterizo. Muchas ciudades sobre el límite no cuentan con una localidad vecina, debido, generalmente, a razones de índole geofísica. Es el caso de Carmelo en la frontera uruguaya con la Argentina, enfrentada al Delta del Paraná, región poco habitada, o de Santa Helena, en la frontera brasileña con Paraguay, ubicada sobre el embalse de la represa de Itaipú (Figura 2E).

La mayor o menor intensidad de las movilidades, la construcción de infraestructura de integración física, el desarrollo económico circunvecino y la relevancia geopolítica activó el mayor o menor desarrollo urbano de los lugares de frontera: los espacios fronterizos son realidades heterogéneas, ámbitos de sociabilidad en permanente transformación.

Tabla 1. Localidades fronterizas vecinas

País	Nº	Localidad	Población		Localidad	País
Argentina	1	Gualeduaychú	76.220	25.031	Fray Bentos	Uruguay
	2	Colón	19.288	118.251	Paysandú	
		Concepción del Uruguay	100.824			
	3	Concordia	138.099	121.684	Salto	Brasil
	4	Paso de los Libres	40.494	133.481	Uruguaiana	
	5	Santo Tome	20.166	61.662	São Borja	
	6	Bernardo de Irigoyen	5.576	14.801	Dionísio Cerqueira	
				9.737	Barracão	
	7	San Antonio	2.508	18.905	São Antonio do Sudoeste	
	I	Puerto Iguazú	31.515	301.409	Foz do Iguazú	
				340.000	Ciudad del Este	
	8	Posadas	279961	146.508	Encarnación	Paraguay
9	Clorinda	47.004	5.457	Nanawa		
			2.329.061	Asunción		
10	La Quiaca	13.761	31.737	Villazón	Bolivia	
11	Aguas Blancas	1.403	26.059	Bermejo		
12	Prof. S. Mazza (Pocitos)	16.068	64.611	Yacuiba		
Brasil	13	Corumbá	99.467	16.000	Puerto Quijarro	Paraguay
		Landário	17.906	22.000	Puerto Suárez	
	14	Pt. Sastre	>500	9.101	San Lázaro (Vallemi)	
	15	Antonio João	8.215	>500	Cnia. Estrella	
	16	Sanga Puitá	77.866	114.917	Pedro Juan Caballero	
	17	Chuí	6.165	10.357	Chuy	Uruguay
	18	Jaguarão	31.293	16.241	Rio Branco	
	19	Aceguá	71.638	1.432	Aceguá	
20	Santana do Livramento	82.513	64.426	Rivera		
21	Quarai	24.987	55.000	Artigas		
Argentina	II	Barra do Quarai	4.016	13.187	Bella Unión	
		Monte Casero	22.273			
	22	Río Turbio	6.600	16.978	Puerto Natales	
Bolivia	23	Pisiga	>500	>500	Colchane	Chile
	24	Estación Avaroa	>500	319	Ollagüe	

Fuente: Censos realizados durante la década de 2000; Firestone 2010. Nota: Este listado no es exhaustivo.

Comercio, movilidades y frontera

El comercio, lícito e ilícito, es uno de los principales propósitos que incentiva las movilidades vinculadas con la frontera, recreando los diferentes modelos geográficos antes señalados. Los intercambios tienden a concentrarse en los lugares de frontera. Las zonas limítrofes no fronterizadas se vuelven porosas,

quedan abiertas a las movilidades sin control, por lo tanto ilegalizadas. Pero la vida de muchas ciudades de frontera no se restringe al comercio ni es el comercio el único motivo de viaje. Puerto Iguazú funciona, dentro de la Argentina, como importante destino turístico vinculado a las cataratas y, concomitantemente, a la actividad comercial desarrollada en la vecina Ciudad del Este.

Aquí se prestará atención a un conjunto de articulaciones multiescalares entre lugares, que involucran movilidades, fronteras y comercio (Mapa 1). En esta geografía en red participan diferentes sujetos sociales, en relaciones desiguales de poder, con diferentes capacidades escalares de acción, que se mueven por los circuitos superior e inferior de la economía, entre la legalidad y la ilegalidad. Con una finalidad analítica, se ordenará la exposición con un sentido espacial, pero sin pretender que el orden establezca jerarquía o relaciones de anterioridad-posterioridad. En esta red, las fronteras son, para quienes se desplazan, obstáculo, posibilidad o recurso y los lugares de frontera son destino, etapa intermedia o zona de paso.

Frontera-fractura, frontera-costura y frontera posibilidad

Entre las décadas de 1940 y 1980, aproximadamente, en el sur sudamericano la frontera funcionó como un elemento de fractura, por la acción reguladora de los estados en la economía nacional, en un contexto de guerra fría, de dictaduras militares y de medidas orientadas a garantizar la seguridad interna. Estas acciones se oponían al funcionamiento de la frontera como zona de contacto e intercambio. A fines de la década de 1970 las dictaduras iniciaron un proceso de apertura neoliberal que caracterizaría más claramente las acciones de gobierno en las décadas siguientes. Durante la década de 1990 se fueron estableciendo las *fronteras-costura*, que buscaban suprimir a la otrora *frontera-fractura*: se acordó la apertura de nuevos pasos y la construcción de infraestructura multimodal multinacional, que cobró mayor impulso con el establecimiento de la IIRSA durante la década de 2000. Uno de los resultados fue el incremento de las movilidades comerciales multinacionales. Los estados no perdieron, de todas formas, sus facultades de regulación a la circulación de personas, bienes y servicios, aunque tendió a acelerarse. Las urbanizaciones fronterizas, en este contexto, fueron beneficiadas por diferentes legislaciones que estimularon los intercambios entre localidades vecinas con la exención de imposiciones aduaneras. Con el tiempo, las relaciones

interestatales fueron generando condiciones para la emergencia de *fronteras-potencialidad* (González Vallve 1994), en la medida que diferentes actores buscaron no sólo suprimir los efectos negativos sino aprovechar los efectos diferenciales positivos de los espacios de frontera. En todo este proceso se consolidaron algunas ciudades comerciales, como Ciudad del Este, Yacuiba o Santana do Livramento.

De Iquique a Oruro a través de Colchane y Pisiga

Hasta 1975 la actividad portuaria de Iquique se limitaba a operaciones regionales subnacionales, vinculadas a la minería y la pesca. En ese año el estado chileno estableció allí de una zona franca y, con el tiempo, las interconexiones multinacionales impulsadas por el empresariado iquiqueño permitieron la formación de un hinterland portuario que abarca a una extensa área del centro oeste sudamericano: norte argentino, Paraguay y Bolivia, inclusive zonas del Perú, Brasil y el Uruguay. Hoy, la Zona Franca de Iquique (ZOFRI), es un centro de negocios donde se realiza una fuerte actividad comercial al por mayor, donde operan más de 1.650 empresas. A través de la ZOFRI ingresan productos del oriente asiático, cuyo principal destino es Bolivia (Diaz Brito 2007). Las cargas hacia las zonas transcordilleranas desde Iquique cruzan por los pasos de Colchane y Jama, este segundo utilizado preferentemente para los transportes hacia el Paraguay. El comercio entre Chile y Bolivia se establece tanto en forma legal como de contrabando, siendo la segunda la que caracteriza a buena parte de las movilidades comerciales entre Iquique y Oruro (Jüge 2003, 2007). En Bolivia, la ausencia de controles aduanero fronterizos estrictos, el fuerte desarrollo de la economía subterránea y la corruptibilidad de las autoridades aduaneras facilitan todavía en la actualidad un importante desarrollo de movilidades comerciales binacionales de contrabando.

En estas movilidades tienen una participación crucial los *piloteros*, denominación utilizada para identificar a comerciantes que se ocupan del transporte y la logística de las cargas que se mueven a través de la frontera chilena-boliviana. Muchos de estos empresarios son originarios de comunidades aymara del oeste del departamento de Oruro, fundamentalmente de la provincia de Carangas. Cuentan con un *know how* sobre el transporte de bienes trasmontano, que se remonta a la utilización de llamas y mulas en caravanas. Con ese sistema lograban la complementación económica de sus comunidades a través del intercambio entre

diferentes zonas ecológicas. A largo plazo, también, muchos de ellos lograron acumular algún capital por la provisión a algunas poblaciones urbanas. Esa situación les permitió, con el tiempo, invertir en la mecanización del transporte, reemplazando tracción a sangre por tracción motorizada. Desde la década de 1950 muchas familias aymara fueron estableciéndose en ámbitos urbanos, fundamentalmente en Oruro, en un esquema de doble residencia, y se especializaron en la actividad comercial. Inicialmente el lugar donde compraban mercaderías importadas era Arica. Desde 1975 Iquique pasó a ser el principal centro de compras de estos comerciantes, al tiempo que Oruro se posicionó como centro de almacenamiento y redistribución hacia toda el área de influencia de estos empresarios. Cochabamba y Santa Cruz de la Sierra, por su posición estratégica, también gravitan en esa red comercial. Desde esas tres ciudades se redistribuyen las cargas hacia el resto del país, llegando hasta las ciudades de frontera. Se comercializan prendas de vestir, aparatos electrónicos, artículos para el hogar, medicamentos, calzados, etc.

Para los piloteros, las fronteras son zona de paso, condición de posibilidad y recurso. El diseño de la red vial hizo que el paso Colchane-Pisiga sea inevitable zona de paso, una barrera a la circulación subterránea a sortearse mediante diferentes artilugios. Los piloteros allí despliegan su capacidad para negociar con los funcionarios del Control Operativo Aduanero (CAO), para salvar controles estatales y contrabandear. Por otro lado, la zona fronteriza de Carangas es una condición de posibilidad. Muchos de los piloteros o sus ascendentes son originarios de esa zona. Compartir la identidad aymara y mantener relaciones familiares y de compadrazgo con las poblaciones rurales, además de conservar el saber-circular por ese dilatado espacio montañoso, les posibilita a los piloteros eludir, eventualmente, a los funcionarios de la CAO. El espacio de frontera con Argentina, por fin, es un recurso territorial, ya que constituye un destino comercial para compradores procedentes de ese país. Se trata de una red comercial subterránea, con gran fluidez espacial y capacidad de adaptación a los cambios, con territorialidades diseñadas a escala supranacional, que aprovecha las discontinuidades generadas por las contigüidades territoriales estatal-nacionales.

El comercio y las conurbaciones fronterizas argentino-bolivianas

En la zona donde hoy se encuentra La Quiaca-Villazón se desplegaron movi­lidades en sentido norte-sur / sur-norte desde períodos prehispánicos. Durante

el período colonial por allí funcionó un importante circuito que motorizaba al espacio económico peruano. A pesar de la importancia de esa zona en la circulación mercantil, todavía en el siglo XIX no se había producido ninguna concentración significativa de población. La Quiaca fue una posta en el camino de Buenos Aires a Potosí, pero se mantuvo con una escasa población hasta inicios del siglo XX, cuando allí se estableció una estación del ferrocarril, iniciándose un lento proceso de urbanización. La localidad de Villazón comenzó a crecer a mediados de ese siglo, cuando el estado boliviano desplazó hasta allí la aduana que antes se encontraba en el interior. Por entonces comenzaba, también, el proceso de urbanización de las otras dos localidades bolivianas fronterizas: Bermejo y Yacuiba. Durante la segunda mitad del siglo XX las conurbaciones fronterizas tuvieron cambios pendulares: por períodos florecía el comercio en el lado argentino o en el lado boliviano. A largo plazo, finalmente, fueron las ciudades del lado boliviano las que se posicionaron como centros comerciales de proyección transfronteriza (Benedetti y Salizzi 2011).

En la actualidad, las tres conurbaciones articulan movilidades multiescalares vinculadas al comercio que responden a los diferentes modelos antes caracterizados, y que reseñarán a continuación.

1. Consumos fronterizos cotidianos . El grueso de las necesidades cotidianas se satisfacen con lo que ofrece el mercado local. A diferencia de otros espacios de frontera, donde los habitantes de una ciudad realizan sus compras mensuales en la vecina o cuentan con vendedores que traen productos de contrabando, el estilo de vida en la zona argentina-boliviana no supone esas prácticas de consumo. Igual, hay bienes específicos que se consiguen a mejor precio o con una calidad superior al otro lado del puente. Esto genera movimientos cotidianos, individuales o familiares, facilitados por el régimen de tráfico vecinal fronterizo que permite el intercambio de mercancías destinadas al consumo doméstico, libre de formalidades y del pago de impuestos aduaneros.

2. El comercio multinacional. En la actualidad, el comercio de importación/exportación es realizado por empresas camioneras que usan la legislación sobre comercio exterior y cruzan la frontera por los pasos internacionales, luego de realizados los respectivos controles aduaneros. En el contexto del sur sudamericano, las relaciones comerciales argentino-bolivianas no son las más relevantes. El tránsito medio diario anual de las tres rutas argentinas que conducen a los pasos de frontera en cuestión aumentó sostenidamente a lo largo de las

décadas de 1990 y 2000 (<http://www.vialidad.gov.ar/>). Por otra parte, el ingreso de Bolivia como país asociado al MERCOSUR incentivó los flujos comerciales entre ambos países durante el mismo período (INDEC 1993, 2000 y 2008). De todas formas, subsisten problemas estructurales que obstaculizan un desarrollo de la integración fronteriza, como la escasez de obras en infraestructura.

3. El paseo de compras transfronterizo . Villazón, Bermejo y Yacuiba se consolidaron como centros comerciales para las provincias del noroeste argentino. Desde diferentes ciudades de esa región proceden personas a realizar compras minoristas y mayoristas, utilizando diferentes estrategias, que incluye a pasadores. Los viajes son realizados en vehículos propios o en buses de línea, permaneciendo unas cuantas horas durante un día o, excepcionalmente, más de un día. En esas ciudades se ofrecen mercaderías de origen asiático junto con otras provenientes de la industria boliviana, como ropa, artesanías, hojas y te de coca, alimentos.

4. El comercio hormiga. Una de las formas que adopta el comercio fronterizo se debe al aprovechamiento del régimen del tráfico vecinal fronterizo para introducir, desde el país vecino, diferentes mercancías. En este caso, empresas argentinas que buscan colocar productos en el mercado boliviano (como la harina), no realizan viajes con camión cerrado, sino que llevan la carga hasta la frontera argentina, allí se mueve a través del límite con tracción a sangre humana, luego se sube a otro camión, para seguir viaje en Bolivia. Para ello es fundamental la presencia de un sujeto social que también existe en otras fronteras latinoamericanas, con diferentes denominaciones: el pasero. Son personas que se ocupan de pasar bienes a través del límite interestatal, entre sitios próximos claramente establecidos. Los paseros hacen un trabajo por cuenta de terceros a cambio de muy bajas remuneraciones. En La Quiaca-Villazón el cruce se realiza por las vías inactivas del ferrocarril internacional. Su presencia es notoria en la cotidianeidad de la frontera.

5. El comercio multinacional que aprovecha las movilidades fronterizas. El sistema de los paseros funciona en la medida que existen intercambios que aprovechan el llamado Régimen Simplificado de Exportación e Importación. El comercio hormiga suele establecerse como una etapa fundamental en circuitos comerciales que involucran a importantes ciudades de ambos países. Las empresas recurren a los paseros para abaratar costos de exportación. Este circuito se inicia con un camión que procede del sur de la Argentina, que es descargado por estibadores en la frontera, luego son movidos por los paseros hasta el otro lado del

puede, donde otro grupo de estibadores lo cargan a otro camión, que luego se dirige hacia alguna ciudad en Bolivia.

6. Tráfico ilegal de bienes. Si bien existe cierto consenso sobre la importancia de las triples fronteras en su condición de zonas geoestratégicas para las redes de narcotráfico, la migración ilegal y el contrabando (González Miranda, 2009), esto no dio lugar a importantes estudios académicos. Un producto que no podría considerarse como parte del narcotráfico, debido a su amplia aceptación cultural y difusión de su consumo cotidiano en el espacio andino, es la coca. Sin embargo, no existe una política *ad hoc* que rijan su importación a la Argentina como un bien comercial más, a excepción de productos industrializados, como el te de coca. La introducción de coca por parte de personas bolivianas a la Argentina reproduce imágenes estigmatizadas sobre la ilegalidad y el contrabando. La Gendarmería Nacional, reiteradamente, suele sustraer bolsas con hojas de coca, de uso personal, que nada tienen que ver con el narcotráfico.



Fuente: elaboración propia con la base cartográfica <http://maps.google.com.ar/>

7. Las ferias campesinas transfronterizas. En torno a La Quiaca-Villazón las movildades campesinas se vincularon, históricamente, tanto al pastoreo de llamas y ovejas como a la complementación económica mediante el transporte en caravanas. Las caravanas de intercambio y los viajes hacia las ferias campesinas fueron mermando a lo largo del siglo XX. Un relicto de la lógica de viaje en caravana es la *Manka Fiesta*, o fiesta de las ollas, un evento indígena-campesina que se

realiza anualmente, en el mes de octubre, en La Quiaca. El objetivo principal siempre ha sido realizar intercambios mediante trueque entre poblaciones circunvecinas, aunque se fue monetizando, que atrae a la población rural circunvecina. Desde sus inicios, este evento no fue estimulado por las autoridades locales. Era considerado desagradable por los sectores acomodados de la ciudad. Como un efecto de la afluencia de turistas, las autoridades locales comenzaron a otorgarle relevancia a la Manka Fiesta, como evento turístico.

Consideraciones finales

Este trabajo se planteó un triple objetivo: ofrecer algunas herramientas para analizar la relación entre frontera y movilidad, estableciendo una tipología de espacialidades; elaborar una clasificación tentativa de las formas que adoptó la ocupación de los espacios de frontera en el sur sudamericano; reconstruir una parte de las movilidades comerciales a través/en/hacia los espacios fronterizos de esa región. Este conjunto de consideraciones forman parte de una investigación a largo plazo que pone foco en el espacio fronterizo argentino-boliviano. Dicha investigación tiene un interés multiescalar por las fronteras, como parte de la geografía política de los estados nacionales, pero también de diferentes dinámicas regionales. En otra aproximación, importan los lugares de frontera, espacios singulares en la geografía sudamericana. En definitiva, el propósito es aportar a la discusión sobre las fronteras desde una perspectiva geopolítica renovada.

Bibliografía

Benedetti, Alejandro y Salizzi, Esteban (2011) Llegar, pasar, regresar a la frontera. Aproximación al sistema de movilidad argentino-boliviano. *Revista Transporte y Territorio* N° 4, Universidad de Buenos Aires, pp. 148-179. www.rtt.filo.uba.ar/RTT00409148.pdf

Blanco, Jorge (2007) "La geografía de las redes", en: Geografía y territorios en transformación. Nuevos temas para pensar la enseñanza, M. Victoria Fernández Caso coord., Noveduc, Buenos Aires.

Díaz Brito, José Andrés (2007) Análisis logístico de la evolución del comercio exterior en Iquique. Tesis para optar al grado de magíster en gestión y dirección de empresas, Universidad de Chile, Facultad de Ciencias Físicas y Matemáticas, Departamento de Ingeniería Industrial, Santiago de Chile.

Firestone (2010) Atlas de rutas Argentina – Bolivia – sur de Brasil – Chile – Paraguay – Uruguay, Buenos Aires.

García Álvarez, Jacobo (2006) “Geografía regional”, en: Tratado de Geografía Humana, D. Hiernaux y A. Lindón directores, Anthopos, UAM, México.

González Miranda, Sergio (2009) “El Norte Grande de Chile y sus dos Triple-Fronteras: Andina (Perú, Bolivia y Chile) y Circumpuneña (Bolivia, Argentina y Chile)” Cuadernos Interculturales, Vol. 7, Núm. 13, 2009, pp. 27-42 Universidad de Valparaíso.

González Vallve, José Luis (1994) Integración Fronteriza: Experiencia de la Unión Europea. CEFIR.

Gutiérrez, Andrea (2009) Movilidad o inmovilidad: ¿Qué es la movilidad?. Aprendiendo a delimitar los deseos. XV CLATPU – BUENOS AIRES, 2009.

INDEC (1993) *Comercio Exterior Argentino 1992*. Vol. 3. Buenos Aires, Ministerio de Economía, Secretaría de Programación Económica y Regional, Instituto Nacional de Estadísticas y Censos.

INDEC (2000) *Comercio Exterior Argentino 1999*. Buenos Aires, Ministerio de Economía, Secretaría de Programación Económica y Regional, Instituto Nacional de Estadísticas y Censos.

INDEC (2008) *Comercio Exterior Argentino 2007*. Buenos Aires, Ministerio de Economía, Secretaría de Programación Económica y Regional, Instituto Nacional de Estadísticas y Censos.

Jüge, Lionel (2007) “Más allá del Estado-nación en Bolivia: una sociedad de comerciantes. El ejemplo del comercio transfronterizo con Chile” En: A. Corder Tapia Ed., Actas VI Seminario Internacional de Integración Sub-Regional: Sociedades de Frontera, Montaña y Desierto, Ediciones del INTE, Universidad Arturo Prat, Iquique.

Jüge, Lionel (2003) *Mobilité, frontière et territoires commerçants dans les Andes centrales*. Mémoire de DEA, Institut de Géographie Alpine, Grenoble, 87p.

Levy, Jaques (2000) « Les Nouveaux Espaces de la Mobilité », em Bonnet, M. e Desjeux, D. *Les Territoires de la Mobilité*. Paris, Presses Universitaires de France (2000). Tradução: Rogério Haesbaert e Sylvain Souchaud.

Massey, Doreen (2006) “Pensamentos itinerantes”. En *Terra Livre*, año 22, v.2, Nº 27, p.85-92.

Módenes, Juan (2008) “Movilidad espacial, habitantes y lugares: retos conceptuales y metodológicos para la geodemografía”, *Estudios geográficos*, LXIX, 264, pp. 157-178.

Osório Machado, Lía (2000) *Limites y fronteiras: da alta diplomacia a os circuitas da ilegalidad*, *Revista Território*, Rio de Janeiro, ano V, nº 8, pp. 7-23, jan./jun.

Santos, Milton (1988) *Metamorfoses do espaço habitado*, Hucitec, São Paulo, 3ª edição, 1994.

Santos, Milton (1996) *De la totalidad al lugar*, Oikos-tau, Barcelona.