



ISSN 1852-7175

Revista

Transporte y Territorio

N° 9

2° semestre - 2013

Buenos Aires



Revista

Transporte y Territorio

ISSN 1852-7175

n° 9

2° semestre

2013

Equipo de trabajo

Directora	Susana Kralich CONICET/UBA
Editor responsable	Alejandro Benedetti CONICET/UBA
Consejo editor	Andrea Gutiérrez CONICET/UBA Gustavo Lipovich UBA Jorge Blanco UBA Julio Rearte UBA Luis Domínguez Roca UBA
Responsable técnico de edición	Esteban Salizzi CONICET/UBA
Equipo técnico de edición	Ariel Espina UBA Camila Cantero UBA Cintia Bellanti UBA Diego Rodríguez UBA
Corrección de estilo	Graciela de la Mota CONICET
Editores de dossier	Adriana Dorfman UNIVERSIDADE FEDERAL DE RIO GRANDE DO SUL Alejandro Benedetti CONICET/UBA
Programa Transporte y Territorio	Instituto de Geografía
Facultad de Filosofía y Letras	Universidad de Buenos Aires

Imagen de tapa: Paseros cruzando desde La Quiaca hacia Villazón, en el espacio
fronterizo argentino-boliviano. Fotografía: Alejandro Benedetti

PRESENTACIÓN DOSSIER: Fronteras y Movilidades



Adriana Dorfman / Alejandro Benedetti

Departamento de Geografía, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidad Federal de Rio Grande do Sul (UFRGS) / CONICET, Universidad de Buenos Aires, Argentina

Fronteras

A partir de la obra publicada por Friedrich Ratzel (1897), las fronteras entre estados nacionales (en adelante solo fronteras) se han convertido en objeto de estudio privilegiado de la geopolítica. Este autor se interesó por las fronteras, considerándolas epidermis del estado que debía expandirse para, así, asegurar su espacio vital y, de esta manera, su fortaleza. En esa concepción, la mejor frontera era la natural, conformada por cordilleras o ríos, de modo tal que asegurase la defensa del territorio frente a los países vecinos, potencialmente enemigos. En la Argentina, Federico Daus (1957) y Raúl Rey Balmaceda (1979) son referencias de los estudios clásicos sobre fronteras internacionales y fueron quienes recuperaron las propuestas de la geopolítica clásica iniciadas por Ratzel. En el otro lado de la línea de Tordesillas, en Brasil, una larga tradición geopolítica se configuró, sea en el período imperial, cuando la integridad territorial era argumento central en las luchas entre elites, sea en la república y durante el siglo XX, en particular en el enfoque de intelectuales ligados a las fuerzas armadas. Entre ellos, se destaca Golbery do Couto e Silva (1981).

Si bien las fronteras estuvieron presentes en diferentes obras a lo largo del siglo XX, no fue sino en las últimas décadas de ese siglo y lo que va del XX cuando su estudio sistemático permitió que se transformara en un campo de pesquisa que no paró de crecer, incorporando publicaciones periódicas, jornadas y cursos de formación de posgrado. Ahora, el interés no es sólo de la geopolítica, sino de diferentes campos disciplinares, que complejizan la mirada sobre estas zonas. Los límites despiertan interés por lo que tienen de enmarcado y móvil, por lo tanto, múltiple.

Muy tardíamente la geografía crítica comenzó a participar en forma decisiva en este campo. El estudio de las fronteras había sido basal en el desarrollo de la geopolítica clásica (Paasi, 2013), tanto en el ámbito europeo y norteamericano, como en el sudamericano, inclusive hasta muy recientemente, fundamentalmente a través de un discurso alegatorio sobre los conflictos por cuestiones limítrofes (Quintero 1999, Concheiro 2008). La geopolítica crítica, empero, sólo recientemente se abocó seriamente a producir nuevas teorizaciones sobre las fronteras (Paasi, 2013). Justamente este autor, Anssi Paasi, junto a David Newman, son dos de los mentores de la renovación de los estudios sobre fronteras (Newman y Paasi 1998).

En el caso de la Argentina, la conformación de este campo fue estimulada, fundamentalmente, por los aportes de la antropología económica y cultural y la historia regional y económica. Los trabajos de Alejandro Grimson (2000 y 2003), Hugo Trincherro (2000), Susana Bandieri (2000 y 2001) y Viviana Conti (2003 y 2011) son algunas referencias ineludibles. Son escasos todavía los aportes realizados desde la geografía argentina al campo de los estudios sobre frontera, mientras que en el Brasil tuvo un mayor desarrollo, e incluye abundantes aportes sobre la configuración de la frontera internacional y sobre las dinámicas transfronterizas, fundamentalmente a través de Becker (1988) y Machado (1998). La relación entre científicos y ámbitos gubernamentales se intensificaron, ya que iniciativas como el Mercosur y otras políticas de integración regionales, sea en Amazonia o en la franja de frontera, generan preguntas para los investigadores, desencadenando su producción.

Los estudios sobre fronteras incluyen hoy un amplio abanico de cuestiones:

- » la historia y la negociación de límites y fronteras internacionales, y el carácter técnico mutante de este objeto geográfico;
- » las metodologías para el estudio de las fronteras en la Geografía y la Geopolítica, en las Ciencias Sociales y los Estudios Culturales;
- » el ambiente transfronterizo, sean las cuencas hidrográficas en sus cuestiones de navegabilidad, gestión compartida de recursos hídricos y problemas ambientales, sean los parques nacionales y tierras indígenas, con su estatuto a un solo tiempo nacional y extraterritorial;
- » los avances de frentes agropecuarios y los procesos de redefinición regional y sus actores;
- » los lugares de frontera: ciudades gemelas, servicios de salud, educación, sanidad pública;
- » las fronteras como espacio de la alteridad cultural, social o lingüística, como periferia al estatal-nacional;
- » las dinámicas transnacionales y paraestatales en las fronteras: extraterritorialidades, transversalidades, tránsitos y tráfico;
- » estructuras productivas en zonas fronterizas: minería, comercio y turismo;
- » las fronteras y las movilidades: migraciones, tráfico vecinal, turismo de compra, etc. y la negociación, construcción y materialización de redes e infraestructura para los cruces.

Movilidades

El campo de las movilidades también ha venido creciendo en las últimas dos décadas. El estudio de la movilidad está cada vez más presente en la producción científica de los geógrafos y otros científicos sociales (Miralles-Guasch y Cebollada 2009). La movilidad espacial se puede pensar como una relación social ligada al cambio de localización de las personas o de sus bienes entre diferentes lugares. Si la movilidad era antes un subtema del transporte, con el tiempo transporte y movilidad se fueron constituyendo en dos áreas temáticas con peso equivalente. En la Argentina, el Programa Transporte y Territorio viene desarrollando investigaciones sobre transporte y movilidades desde los últimos 20 años. El foco de este programa, sin embargo, han sido los espacios urbanos y periurbanos.

La revista Transporte y Territorio, justamente, ha procurado abrir el repertorio de espacios y cuestiones ligadas a las movilidades. Es por ello que se realizó este dossier que vincula a las movilidades con las fronteras.

Fronteras y movilidades

En la tradición moderna, las fronteras representan el fin del extenso. En esa tradición, las fronteras pueden ser asociadas a dispositivos espaciales de control ligados a territorializaciones excluyentes, teniendo como modelo a los límites internacionales acordados o a los límites impuestos por la sucesión de fortines en una avanzada militar. Una frontera puede aún ser representada por los alambrados que enmarcan tierras usurpadas de forma de poder direccionar su integración en una dirección y sentido, a una determinada matriz productiva. La frontera moderna materializa proyectos de purificación, intentando inicialmente, al menos, inmovilizar todo lo que busque cruzar hacia o desde el interior del territorio, y se apoya en el imaginario de las amenazas, reales o potenciales, para legitimar la supresión del flujo. Surge aquí la tensión interior/exterior, mediada por la frontera. El ejercicio del poder siempre implica la manipulación de la oposición entre continuidad y discontinuidad.

La cuestión es que la purificación territorial moderna y estatal es idealizada y la realidad no prescinde de la movilidad, estrategia de encuentro, sea para intercambiar o para guerrear. Es una forma mediante la cual se relacionan los espacios: la frontera en el límite busca separar (o al menos, condicionar), mientras que la movilidad, subrayando las diferencias entre los contenidos de los espacios, propone flujos que permitan distribuir personas, productos e ideas. La movilidad es al mismo tiempo motivada por la discontinuidad y reconstituyente de la continuidad interrumpida por la fijeza de la frontera moderna.

Aun así, la movilidad a través de las fronteras tiene un punto en que se inmoviliza, donde se clasifica qué puede salir o entrar y qué no. Allí, entonces, opera un sistema de legalidad/ilegalidad, algún filtro, un *delay* y un *relay*; es la posibilidad condicionada de tránsito. De eso tratan la “fricción espacial” de los economistas, “el estado en las márgenes” de los antropólogos, la “condición fronteriza” de los geógrafos, las barreras de los órganos de control del territorio y los atajos de los fronterizos.

Lo que le da sentido a establecer fronteras es que haya quienes estén cruzando y que esto sea objeto de interés para quienes controlen el área. En la lengua española el sustantivo *frontera* deriva del término *frontero*, que es un adjetivo y que significa “puesto y colocado en frente”. En otros términos, se trata un espacio de contacto social entre diferentes en una discontinuidad espacial que materializa esa relación a través del cruce. Sin embargo, la frontera también es movimiento.

Los artículos del Dossier

Sylvain Guyot nos trae su experiencia de investigación en una doble frontera: entre la Argentina y Chile, donde se encuentran las dos ciudades más australes del mundo, Ushuaia y Punta Arenas que son, a su vez, “cabeza de puente” de otra frontera: la que el continente americano tiene con el antártico. Como señala el autor, estas ciudades puján por implantarse como centros neurálgicos del tránsito entre la Antártida y el resto del mundo. Como sugiere el autor, el propio continente blanco es, desde su descubrimiento, un espacio de frontera y, hoy en día, probablemente, un sistema de fronteras continentales, todavía en gestación. Guyot plantea y desarrolla sucintamente tres momentos de avance de la frontera en este continente: una primera, territorial y militar, entre el descubrimiento del continente en el siglo XIX y los años 1950; una segunda, científica y ecológica, a partir de 1959, que se acentuó dando lugar, desde los años 1990, a una tercera, de conquista multiforme, dominada por el turismo y centrada en el espacio de la península Antártica. Un concepto clave en su trabajo es *cabeza de puente*, el cual

permite identificar la construcción dinámica y estratégica de un lugar en función de la naturaleza política del avance del frente de conquista. Por ubicarse en el extremo sur de ambos países, en el espacio fronterizo argentino-chileno, y a relativamente poca distancia una de la otra, el autor las define como puertas de entrada gemelas, a las que podría sumarse Stanley, en las Islas Malvinas, por lo que podría considerarse como trillizas. Guyot señala que las ciudades de Ushuaia y Punta Arenas son, a la vez, puntos de partida o espacios de tránsito obligado en el camino de la Antártida y lugares de estructuración y confluencia de lógicas complementarias, aunque contradictorias, de conquista territorial antártica. En un detallado análisis, Sylvain presenta la forma en que ambas ciudades se van posicionando como cabezas de puente, con asuntos que tienen que ver con la investigación antártica, con contar con una plataforma para actividades turísticas hacia la región, y con la presencia simbólica de lo antártico en diferentes aspectos de la vida cotidiana. Una diferencia importante que señala el autor es que la Argentina utiliza parcialmente a Ushuaia como cabeza de puente, ya que buena parte de la función de comando permanecen en Buenos Aires, capital del país. Chile, por su lado, utiliza la ciudad portuaria de Punta Arenas como cabeza de puente completa para optimizar su control territorial de la península Antártica. Finalmente, señala que Ushuaia, la ciudad más próxima a la Antártida, se impone como puerto líder en materia de flujos de cruceros turísticos hacia el continente. Igualmente, esta ciudad no es un mero puerto de tránsito, sino un destacado destino turístico. De modo general, el autor nos trae un artículo en que se combinan de modo muy bien realizado investigación en el terreno, revisión bibliográfica apurada, recursos visuales bien explotados y análisis apurada del contexto y perspectivas nacionalistas y/o pragmáticas de las ciudades que son fronteras en el sentido de representaren puntos de apoyo al avance sobre el continente antártico.

María Dolores Linares analiza las transformaciones en la movilidad cotidiana entre el par de ciudades fronterizas Posadas (Argentina) y Encarnación (Paraguay), potenciada a raíz de la apertura de un puente carretero sobre el río Paraná. El artículo, por un lado, describe y explica las transformaciones generadas en el paso fronterizo y sus consecuencias en las movilidades internacionales. Por otro lado, examina la reacción a estas transformaciones que tuvieron los comerciantes posadeños que se expresaron en movimientos de protestas y en la resignificación de sus representaciones sobre la frontera. En este caso, el tránsito vecinal es un elemento fundamental en la articulación de esta dupla de ciudades ubicadas sobre el espacio fronterizo argentino-paraguayo. Linares subraya que buena parte del tránsito vecinal se relaciona con la práctica del comercio, motivado por diferencias cambiarias monetarias y por el intercambio de bienes y servicios “no comercializables” desde el punto de vista del comercio exterior (como servicios de peluquería o materiales de construcción). En su trabajo, la autora muestra la conflictividad que se genera entre escalas involucradas en una misma obra: mientras que a escala binacional el puente puede ser leído por algunos actores como un factor de integración e impulso al comercio, a escala local puede volverse un motivo de tensión, dado, en este caso, por la competencia indeseada para ciertos comerciantes locales. En la ciudad de Posadas existen diferentes actores locales que realizan un comercio de pequeñas cantidades de productos por vez, llevados desde uno hasta el otro lado del puente, cruzando aduanas, generalmente denominado como hormiga: paseras, taxistas, paseros, paquitos, etc. Por otro lado, se encuentran los diferentes comerciantes asentados en la ciudad desde larga data, que vieron amenazada su posición a raíz de la posibilidad del comercio hormiga facilitada tras la inauguración del puente. Mientras que para algunos la frontera abría oportunidades, era un factor positivo a aprovechar, para otros se volvía un problema estratégico. Eso es problematizado a partir del empleo de la estrategia del piquete y de las preguntas: ¿cuáles son las características de un piquete? Y en particular: ¿En qué circunstancias la clase media/alta de una ciudad intermedia utiliza el piquete como forma de protesta?

Edgar Aparecido da Costa también centra su atención en un contexto urbano de frontera, en la zona de contacto entre Brasil con Bolivia, en torno a la ciudad de Corumbá. Esta vez la mirada se dirige hacia la población adolescente. El autor indaga cómo usan los jóvenes de esa ciudad el lado boliviano del sistema urbano binacional (compuesto, además, por Ladario en Brasil y por Puerto Quijarro y Puerto Suárez en Bolivia), y cuáles son sus imágenes en torno a ello. Da osta sugiere que la movilidad es consustancial en la formación de las fronteras, definiéndola como la capacidad de movimiento de los individuos por razones multidimensionales y con escalas multitemporales, donde cada cruce de una línea (en este caso de frontera) tiene características particulares, dependiendo de cada individuo o de cada grupo. El autor estudió las movilidades de adolescentes brasileños, quienes suelen “ir a la frontera”, es decir, cruzar el límite e ir hacia la ciudad vecina. Constata que la movilidad por el espacio urbanizado binacional es una práctica habitual para la gran mayoría del universo de alumnos encuestados. La movilidad está ligada, principalmente, a hacer compras. A pesar de la proximidad, los jóvenes corumbaenses perciben que la frontera es lo que está del otro lado, y no a su propio lado. Así, la frontera adquiere el sentido de cruce: cruzar hacia el lado vecino y acceder a bienes a precios más convenientes. En la descripción de los resultados de la encuesta realizada, Edgar descubrirá la coexistencia, entre los encuestados, de sensaciones de atracción y de repulsión, de fascinación y de inseguridad, de movilidad y de permanencia, de tiempos veloces y tiempos lentos. Se trata de un espacio fronterizo con una elevada movilidad y porosidad.

Maristela Ferrari nos lleva a un espacio lindero entre la Argentina y Brasil, en lo que ella denomina zona de frontera. Abordará como casos las ciudades gemelas de Dionisio Cerqueira / Galpón / Bernardo de Irigoyen y de San Antonio del Suroeste / San Antonio, que se encuentran en todo el *Far West* del Estado Santa Catarina, en el lejano sudoeste de Paraná, bordeando la provincia nororiental de Misiones. En este tramo del espacio fronterizo argentino-brasileño el límite internacional fue trazado por unos 22 km de terreno seco. Se trata de tramas urbanas conurbadas, con múltiples contactos diarios. La autora se propone examinar la forma de procesar las interacciones transfronterizas entre las dos conurbaciones en el contexto del MERCOSUR. Ferrari nos introduce, brevemente, en los orígenes de estas aglomeraciones y la forma en que ambos estados fueron interviniendo allí con el objetivo de diferenciar a propios de extranjeros, a argentinos de brasileños y viceversa. Frente a esa situación, la población local siempre buscó tener la libertad de ir y venir de un lado a otro sin tener que pedir permiso a las autoridades que venían desde lejos. Una fuerte interacción entre poblaciones de estas urbanizaciones fue motivada por la pronta implantación de escuelas nacionales argentinas. Este elemento fijo, retomando una noción de Milton Santos, fue un estímulo para flujos cotidianos de personas en busca de educación. Las fuertes interacciones que caracterizaron a las primeras décadas del siglo XX fueron siendo alteradas por diferentes intervenciones de ambos estados nacionales, imponiendo y reforzando diferentes controles, entre ellos los sanitarios, lo que terminó por afectar a las interacciones históricamente establecidas entre los habitantes fronterizos. Como analizó Maristela Ferrari, esas intervenciones buscan controlar las movilidades todavía en la actualidad, aun en el marco de la “integración regional” del MERCOSUR. Al igual que en el caso de Linares, en este trabajo se presta atención a las tensiones entre la escala local y regional transnacional, entre interacciones y separaciones, entre movilidad e inmovilidad.

Sergio Braticevic nos sitúa en otro campo en el que fronteras y frentes constituyen importantes herramientas de trabajo: el de los estudios rurales. Como nos propone el autor las fronteras también pueden considerarse en términos de movimiento. Presta atención a los frentes, que van avanzando y cambiando de localización y, al hacerlo, modificando la estructura social y productiva de los lugares. Se basa en sus estudios sobre los procesos de avance productivo en el norte argentino. Allí, prestó atención a la articulación entre la constitución de las fronteras estatales y el movimiento de los

frentes extractivos que, como sugiere, durante el siglo XX se transformaron en fronteras agropecuarias consolidadas. Braticevic apunta que en el proceso de consolidación de los estados sudamericanos se ha empleado la noción de “espacio disponible”, entendido como área “vacías”: desde el punto de vista de las elites nacionales la estructura productiva agropecuaria capitalista debía extenderse sobre esos espacios disponibles. Uno de los núcleos conceptuales que revisa proviene de la obra de Frederick Turner, quien desarrolló su visión sobre el avance del frente pionero hacia el oeste de los Estados Unidos, considerado como un pilar en la formación en la idiosincrasia nacional. Ese frente habría constituido un espacio de liberación y una tierra de oportunidades para los nuevos colonos norteamericanos. Esta perspectiva volvía invisibles a las poblaciones de colonos europeos (sean, franceses o españoles) o indígenas. La concepción del “vacío” y la percepción de la frontera como lugar de autogestión y libertad promovida por Turner, a partir de diversas revisiones que nos presenta el autor, nos señala que han sido accionadas más desde motivaciones ideológicas que a partir de una perspectiva teórica. En cambio, Sergio recupera el concepto de formación social de frontera de Héctor Trincheró. Se propone que durante el proceso formativo del estado argentino comenzó a consolidarse el aparato productivo nacional orientado a la exportación de materias primas. Concomitantemente, se estructuran los dispositivos de control y disciplinamiento sociales para la intervención del “espacio vacío”, es decir, aquellos habitados por las sociedades originarias del continente, en articulación con las hipótesis de conflicto hacia las fronteras externas. Para dar sustento empírico a su propuesta, el autor aborda dos casos: la extracción de yerba mate y madera, que fue avanzando y remplazando la selva paranaense, y la producción quebracho-taninera, predominante en la región chaqueña. Esto le permite señalar que, a diferencia de la propuesta turneriana, en el caso argentino, como en otras experiencias latinoamericanas, el desplazamiento de la frontera, lejos de engendrar una sociedad democrática, estimuló la formación de una sociedad con fuertes tendencias oligárquica, que durante décadas alentó regímenes de gobierno dictatoriales.

Brígida Renoldi pone foco en un espacio fronterizo con nombre propio: la Triple Frontera. La autora analiza a través de numerosos testimonios, la trama de relaciones sociales cotidianas donde la frontera deviene un recurso con múltiples funciones para los intercambios y las movilidades. En este sentido, prestó atención a las rutinas cotidianas de tránsito fronterizo. Renoldi parte de reconocer y caracterizar diferentes situaciones de movilidad legal/ilegal en las fronteras del sur sudamericano, que incluye a diferentes sujetos sociales: mesiteros, sacoleiros, brasiguayos, contrabandistas. Nos sugiere que la frontera es, además de un concepto, experiencia, es decir, un ámbito donde se manifiestan contrastes. Como señala la autora, este espacio fronterizo está estigmatizado como “zona caliente de terrorismo y narcotráfico”. La evidencia, a través de su investigación, señala que existe en cambio una gran distancia entre esas imágenes condenatorias y lo que ocurre en el espacio vivo, donde son el comercio de pequeñas cantidades de cigarrillos, marihuana o productos electrónicos, para conseguir dinero para resolver deudas o problemas del presupuesto doméstico lo que motoriza los “tráficos ilegales” por la región. Renoldi observa a la comunidad *mbyá guaraní*, cuyos antepasados estuvieron en la zona, cuando todo era selva y cuando los límites internacionales no habían sido establecidos, que hoy habitan y se mueven por la Triple Frontera con pleno sentido del lugar que les supo pertenecer. También, a dos madres paraguayas parturientas que eligieron establecerse del lado argentino para que su descendencia tenga esta nacionalidad; a la dueña de un hospedaje; a un joven que aspira a instalarse en Buenos Aires e inicia su proceso migratorio residiendo en Puerto Iguazú. Las historias de estos sujetos, y sus vidas cotidianas, se van entremezclando con la de muchos otros más, que transitan la Triple Frontera. Esto le permite a Renoldi, con un registro casi literario en su aproximación etnográfica, reconstruir algunas movilidades que van construyendo a este espacio trifronterizo, llegando a la conclusión que las relaciones sociales provocan movilidades al mismo tiempo que las movilidades

propician esas relaciones. Asimismo, Renoldi afirma que la forma en que las personas hacen sus trayectorias y trazan sus itinerarios desafían sin cansancio las separaciones nacionales, los límites impuestos por los estados y las expectativas de “estabilidad” que podrían suponerse como bases fundamentales para una vida asentada. Frente a la idea generalizada que asocia la movilidad de las personas con inestabilidad y con vulnerabilidad, la autora fue advirtiendo, bien por el contrario, que la oportunidad o posibilidad de moverse de un lado para otro les garantiza la ampliación de recursos que, en lugar de agotarse, se reproducen.

Luis Paulo Batista da Silva analiza la circulación de mercaderías, considerando que el transporte participan agregando valor a la producción y diferenciando a los territorios. El autor analiza la función que tienen las ciudades en la articulación de los flujos de mercadería. El objetivo de su artículo es discutir las implicancias territoriales del transporte de mercadería en las ciudades fronterizas enfrentadas, tomando como casos a Corumbá (Brasil) y Puerto Juárez (Bolivia), reflexionando sobre la importancia de estas en la red de transporte entre ambos países. Estas ciudades son cruzadas por la carretera que une, por la vía más corta, al sudeste de Brasil (San Pablo) con el Pacífico, a través de Bolivia. El autor señala que en la nueva geografía de los transportes la logística es una actividad central, en la medida que tiene una importancia estratégica en el interior de cadenas productivas globales, agregando valor a las mercaderías a lo largo del circuito productivo, minimizando su participación en el costo final de las mercaderías. El autor se interroga sobre el papel de las ciudades, en este caso fronteras vecinas, en las nuevas formas de organización de los flujos globales. Propone la idea de *gateway cities*, entendidas como lugares de transición en una red de transporte por la que circulan mercaderías de diferentes características. Para facilitar la integración entre los países del MERCOSUR, se requiere que en las llamadas ciudad gemelas se implementen políticas de flexibilización de los flujos y de agilización de los intercambios comerciales. Las ciudades tomadas como caso son un nodo importante en las exportaciones de commodities (hierro, soja), en el transporte de bienes de consumo y producción (alimentos, maquinarias) y el transporte de gas (de Bolivia a Brasil). El autor analiza en forma pormenorizada cómo estos modos de transportes intervienen en la vida de esta dupla de ciudades. El resultado es una red multimedial y multiescalar, donde se articula la infraestructura urbana y sus puertos, las carreteras internacionales y los ríos que permiten la salida ultramarina de la producción de esta región interior sudamericana.

En suma

Se puede afirmar que el pensamiento sobre fronteras y movilidades está representado en ese dossier, que cuenta con raciocinios geopolíticos como el de Guyot; las consideraciones de Linares sobre las reacciones de los fronterizos a mudanzas coyunturales o permanentes en la permeabilidad de una frontera, o de Ferrari sobre la permanencia de limitaciones, a pesar de la institucionalidad del Mercosur; las investigaciones de Costa sobre el significado de la frontera en el cotidiano de adolescentes corumbaenses; las contribuciones de Braticevic al rescatar la idea de formación social de frontera influida por las teorías de la colonialidad del poder. Además, Brígida Renoldi establece la frontera como experiencia, más allá de objeto geopolítico, gracias a su capacidad de observación y escritura y Silva organiza la discusión sobre transportes a partir de una ciudad de frontera.

Es interesante observar que larga parte de cada uno de los textos reunidos se dedica a caracterizar los lugares de que se habla: las fronteras son aún desconocidas, hay que explorarlas, hay que describirlas en su implantación dentro y fuera de la norma

estatal. En ese sentido, el estudio de las fronteras se alinea con prácticas centenarias de la Geografía y Antropología, que se empeñaron en la caracterización de los espacios, preguntándose sobre lo normal y lo excepcional de cada lugar y en cada agrupamiento humano. En la misma tradición, casi todos los artículos inician con discusiones acerca del concepto mismo de frontera, antes de abordar a sus interrogaciones variadas; el resultado es que discusiones teóricas acerca de otros puntos quedan por hacer. Los textos reunidos son también innovadores, ya que son testigos de la prominencia de los actores – opción hace mucho establecida en la Antropología – y de sus proyectos vinculados a distintas escalas territoriales – elección muy identificada con la Geografía contemporánea. Los flujos y las movibilidades están documentados en las múltiples dimensiones que hacen de la frontera un permanente interrogante a la sociedad y aquéllos que se proponen a estudiarla.

Bibliografía

- » BANDIERI, Susana. 2000. Ampliando las fronteras: la ocupación de la Patagonia. En: *El Progreso, la Modernización y sus Límites (1880-1916)*, Nueva Historia Argentina Tomo V, Lobato Mirta directora de Tomo, Sudamericana, Buenos Aires.
- » BANDIERI, Susana. 2001. Estado nacional, frontera y relaciones fronterizas en los andes norpatagónicos: continuidades y rupturas. En: *Cruzando la cordillera... La frontera argentino-chilena como espacio social*, Susana Bandieri coord., Centro de Estudios de Historia Regional – CEHIR, Facultad de Humanidades, Universidad Nacional del Comahue.
- » BECKER, Bertha B. 1988. A geografia e o resgate da geopolítica. *Revista Brasileira de Geografia*. Ano 50, n. especial, FIBGE.
- » CONCEIRO, Pablo A. 2008. Las cuestiones de límites argentino–chilenas en los textos de geografía escolar: del peligro geopolítico a la vecindad estratégica. Análisis del contenido escolar en el período 1960–2006, *Teomai* 18, <http://www.revista-theomai.unq.edu.ar/numero18/Concheiro.pdf>
- » CONTI, Viviana. 2003. El norte argentino y Atacama. Flujos mercantiles, producción y mercados en el siglo XIX. En: Alejandro Benedetti compilador *Puna de Atacama. Sociedad, economía y frontera*, Córdoba: Alción Editora (pp. 21-52).
- » CONTI, Viviana. 2011. La frontera argentino-boliviana durante la temprana república. Complementariedad económica e integración social, *Si Somos Americanos. Revista de Estudios Transfronterizos, Volumen XI / No 1 / 2011 / pp. 13-40*
- » GRIMSON, Alejandro. 2003. *La Nación en sus límites. Contrabandistas y exiliados en la frontera Argentina-Brasil*, Gedisa, Buenos Aires.
- » GRIMSON, Alejandro comp. 2000. *Fronteras, naciones e identidades. La periferia como centro*, Buenos Aires, Ediciones Ciccus-La Crujía.
- » MACHADO, Lia Osório. 1988. Limites, fronteiras, redes. In: STROHAECKER, Tânia Marques et al. (orgs.). *Fronteiras e espaço global*. Porto Alegre: Associação dos Geógrafos Brasileiros - Seção Porto Alegre. p. 41-49.
- » MIRALLES-GUASCH, Carme y CEBOLLADA, Àngel. 2009. Movilidad cotidiana y sostenibilidad, una interpretación desde la geografía humana, *Boletín de la A.G.E.* N.º 50 - 2009, págs. 193-216.
- » NEWMAN, David y PAASI, Anssi .1998. “Fences and neighbours in the postmodern world: boundary narratives in political geography” *Progress in Human Geography*, Vol. 22, N° 2.
- » PAASI, Anssi. 2013. Borders. En: *The Ashgate research companion to critical geopolitics*. Dodds, Klaus, Kuus Merje & Joanne Sharp (editors). London: Ashgate.
- » QUINTERO, Silvina. 1999. El país que nos contaron. La visión de Argentina en los manuales de geografía (1950-1997), *Entrepasados* N° 16, Buenos Aires.
- » RATZEL, Friedrich. 1897. *Politische geographie*, Traducción al francés de Pierre Rusch: Geographie politique, Ed. Economica, París [1988].

- » REY BALMACEDA, Raúl. 1979. *Límites y fronteras de la República Argentina. Epítome Geográfico*, Buenos Aires, OIKOS.
- » SILVA, Golbery do Couto e. 1981. *Conjuntura política nacional e Poder Executivo & Geopolítica do Brasil*. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio.
- » TRINCHERO, Héctor Hugo. 2000. *Los dominios del demonio. Civilización y barbarie en las fronteras de la Nación. El Chaco Central*, Buenos Aires, Eudeba.

Adriana Dorfman / adriana.dorfman@ufrgs.br

Licenciada, bachiller, mestre y doctora en Geografía. Profesora del Departamento de Geografía y del Programa de Posgrado en Geografía de la Universidad Federal do Rio Grande do Sul, Brasil. Coordinadora del proyecto *Territorialização do contrabando no Cone Sul: agentes, normas e redes*, apoyado por CNPq, FAPERGS y PROPESQ/ UFRGS. Coordinadora en RS del proyecto *Diagnóstico da Violência e da Segurança nas Fronteiras Brasileiras*.

Alejandro Benedetti / alejandrobenedetti@conicet.gov.ar

Licenciado y Doctor en Geografía. Investigador adjunto de la Carrera de Investigador Científico y Tecnológico (CONICET). Investigador del Instituto Interdisciplinario Tilcara, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires. Docente del Departamento de Geografía, de la misma Facultad y Universidad. Director del Proyecto UBACyT *Fronteras en la construcción territorial de la Argentina*. Área de especialización: geografía política, regional y de las fronteras.

La construcción territorial de cabezas de puente antárticas rivales: Ushuaia (Argentina) y Punta Arenas (Chile)



Sylvain Guyot

Centre National de la Recherche Scientifique, GEOLAB, Université de Limoges, Francia

Resumen

Ushuaia y Punta Arenas son las ciudades más australes de sus respectivos países, la Argentina y Chile. Han desempeñado el papel de ciudades fronterizas al servicio de la consolidación y legitimación de estos territorios nacionales australes ubicados en posición de fin del mundo. Desde hace cincuenta años, estas dos ciudades portuarias se afianzan como las dos principales puertas de entrada internacionales a las relaciones con el continente antártico y, en particular, a la península Antártica. Intervienen en la estructuración de un frente de conquista antártico multiforme: militar, científico, ecológico y turístico. La noción de cabeza de puente adquiere toda su relevancia en el marco de una reflexión sobre la estructuración territorial y el control de un frente de conquista. Si bien la proximidad y la conexión pueden invocarse como criterios mínimos para definir una puerta de entrada, el mando político y la identificación territorial la consolidan como ineludible cabeza de puente que estructura el frente de conquista, pudiendo ser factores que le confieran un estatus de referencia. ¿Ushuaia y Punta Arenas adquieren, por ello, la condición de ciudades con vocación antártica? ¿Qué uso les dan las respectivas políticas nacionales antárticas de Argentina y Chile?

Abstract

The territorial making of rival Antarctic gateways: Ushuaia (Argentina) and Punta Arenas (Chile). Ushuaia and Punta Arenas are the southernmost cities in their belonging countries, Argentina and Chile. They have played the role of frontier towns in the process of consolidation and legitimation of these austral national territories located in the periphery of South America. During the last fifty years, these two port cities have emerged as the two main international gateways to Antarctica, and especially to Antarctic Peninsula. They participate in the structuring of a multifaceted Antarctic frontier conquest: military, scientific, ecological and tourist. The bridgehead is a key concept to rethink the territorial structuring and control of conquest frontier. If we recall proximity and connection as minimal criteria to define a gateway, political control and territorial reference tend to reinforce the gateway as the main bridgehead place of the conquest frontier. Are then Ushuaia and Punta Arenas becoming Antarctic-driven cities? How are they used in the antarctic national policies of Argentina and Chile?

Palabras Claves

*Puerta de entrada
Cabeza de puente
Ushuaia
Punta Arenas
Antártida*

Palavras-chave

*Porta de entrada
Cabeça-de-ponte
Ushuaia
Punta Arenas
Antártica*

Keywords

*Gateway
Bridgehead
Ushuaia
Punta Arenas
Antarctica*

Recibido: 7 de marzo de 2013. Aceptado: 23 de mayo de 2013

Introducción

Ushuaia y Punta Arenas no son lugares anodinos de la geografía mundial. Sorprendentemente, no están vinculadas a una profusa literatura que aborde esta singularidad internacional. Situadas en el extremo sur del continente americano, y mediatizadas por ello como finibusterres del fin del mundo, son, además, dos puertas de entrada que conducen hacia el último continente: la Antártida (Bertram, Muir y Stonehouse 2007). Ushuaia y Punta Arenas cumplen, pues, una doble función territorial paralela en el seno de sus correspondientes conjuntos nacionales, Argentina y Chile (Jensen y Daverio 2007).

Esta doble encarnación geográfica de fin del mundo y puerta de entrada puede antojarse paradójica. De hecho, por definición, un “fin del mundo” está localizado en una periferia recóndita y asociado a una estructuración espacial en forma de “callejón sin salida”. Por el contrario, una puerta de entrada constituye un punto de partida hacia un espacio nuevo y garantiza una conexión con el resto del mundo. Lejos de resultar anecdótica, esta paradoja está íntimamente relacionada con las estrategias de desarrollo de las dos ciudades portuarias de Ushuaia y Punta Arenas. Se trata de ciudades periféricas en el seno de sus conjuntos territoriales, nacionales y continentales (Bascopé, 2009; Carrizo y Velut, 2005; Sili 2005). Están alejadas de las regiones de sus respectivas capitales, Buenos Aires y Santiago (aproximadamente, 2500 km a vuelo de pájaro), mal conectadas por vía terrestre y sus climas, asociados a un frío subpolar. Esta ubicación periférica es percibida como un obstáculo por la población de las regiones metropolitanas de las capitales y, al mismo tiempo, como un factor de atracción turística para la clientela internacional que ansía un cambio de aires radical (Bernard, Bouvet y Desse 2007). Sin embargo, Ushuaia y Punta Arenas son también puertos eminentemente estratégicos para la continuidad territorial antártica que los Estados argentino y chileno anhelan desde hace décadas (Bertram, Muir y Stonehouse, 2007). Estos puertos garantizan las conexiones militares, científicas y turísticas con el continente blanco (Jensen y Daverio, 2007). Así pues, Ushuaia y Punta Arenas tratan de implantarse como cabezas de puente antárticas de pleno derecho, verdaderos centros neurálgicos del tránsito entre la Antártida y el resto del mundo. ¿Qué importancia geográfica reviste la noción de cabeza de puente vinculada a un frente de conquista territorial? ¿Por qué las ciudades de Ushuaia y Punta Arenas tratan de cambiar su estatus de puerta de entrada por el de cabeza de puente antártica y cómo construyen su vocación antártica específica?

Argentina y Chile comparten una historia convulsa, marcada por episodios de disputas fronterizas y territoriales bastante notorias. Antaño, Ushuaia y Punta Arenas fueron indicadores de las disensiones fronterizas relacionadas con las regiones de la Patagonia Austral y la isla de Tierra del Fuego.

En este artículo, planteo la hipótesis de que estas ciudades son, asimismo, excelentes indicadores territoriales –de las tensiones y conflictos que enemistan o de la cooperación que une a Argentina y Chile– relativos al control nacional de la Antártida y su accesibilidad internacional. ¿Podemos hablar de rivalidad en la construcción territorial de las cabezas de puente antárticas de Ushuaia y Punta Arenas? ¿En qué está este hecho estrechamente vinculado a las estrategias nacionales/nacionalistas de afirmación de una continuidad territorial en la Antártida (Calvert, 1988; Child, 1990; Felicio, 2007; Gangas-Geisse y Santis-Arenas, 1998; Glassner, 1985; Monsonis, 2005)? ¿Está la noción geográfica de cabeza de puente al servicio de los intereses políticos?

En la primera parte, se abordarán las nociones de puerta de entrada y cabeza de puente en relación con los frentes de conquista, y se aplicarán a Ushuaia y Punta Arenas. En la segunda, se tratará la cuestión de la construcción rival de la vocación antártica de estas dos ciudades, haciendo una distinción entre lo que atañe a la noción de puerta de entrada y cabeza de puente para, a continuación, relacionarlas con las estrategias geopolíticas nacionales de conquista de la Antártida.

Ushuaia y Punta Arenas, ¿Puertas de entrada o cabezas de puente del frente de conquista del continente antártico?

Definir a Ushuaia y Punta Arenas como meras puertas de entrada o verdaderas cabezas de puente sudamericanas que rivalizan por la conquista del continente antártico es un asunto complejo. Ello lleva, en primer lugar, a exponer sucesivamente las diferentes lógicas históricas y contemporáneas de la apropiación territorial del continente antártico –la última frontera– tanto a escala internacional como de las dos naciones, Argentina y Chile, recurriendo a la noción geográfica de dinámica frontal. Posteriormente, obliga a precisar los límites y desafíos que presenta la noción de “puerta de entrada” (*gateway*, en la literatura anglosajona), proponer la noción de “cabeza de puente” y analizar cómo podría aplicarse esta última a Ushuaia y Punta Arenas.

El frente de conquista antártico, la última frontera

La noción frente de conquista proviene del objetivo militar de expansión territorial. Asimismo, se puede vincular, en geografía, a dos nociones superpuestas, bien descritas en la literatura: la *frontera*¹ (estadounidense) y el *frente pionero* (brasileño), que difieren únicamente en el contexto espacio-temporal (Guyot, 2011; Redclift, 2006²). Los países nuevos (Australia, Sudáfrica, Canadá, etc.) trataron de ampliar el concepto de *frontera*, asociándolo a la conquista agrícola o la explotación minera, para referirse a la apropiación de la tierra con fines productivos y materiales (Héritier et al., 2009). En todos estos casos, se considera obligada la progresión espacial de los frentes hasta el agotamiento de los recursos o las tierras de conquista. En cambio, se ha recurrido con menor asiduidad a la noción de frentes para describir procesos de apropiación no directamente productivos, como la investigación científica, la protección de la naturaleza, el turismo o el ocio (Apesteguy, Martinière y Théry, 1979; Coy, 1986; Guyot, 2009; Guyot, 2011; Guyot y Dellier, 2009; Guyot y Richard, 2009; Héritier et al., 2009; Honey, 1999; Monbeig, 1952; Prescott, 1987; Sacareau, 2000). Con todo, desde hace varias décadas, numerosos espacios periféricos con baja densidad de población o carentes de ella están inmersos en procesos de conquista no directamente productivos *in situ*. El espacio conquistado se convierte, pues, en capital natural, visual, espiritual o científico que puede operar como factor de reterritorialización (Guyot y Richard, 2009; Redclift, 2006). El continente antártico parece encajar perfectamente en este esquema.

1. En el sentido de *frontier* (en inglés).

2. Decido aquí no recurrir sistemáticamente a todo el arsenal teórico sobre fronteras y frentes, bien desarrollado en estas dos referencias.

Según Child (1990) y Simon (2006), la Antártida es, desde su descubrimiento, un espacio de *frontera* y, hoy en día, probablemente, la última frontera continental todavía en gestación. Se ha aplicado ampliamente la noción de frontera, en particular desde la perspectiva sudamericana, a las pretensiones territoriales antárticas (Child, 1990; Glassner, 1985). En el caso de la Antártida, se pueden distinguir varias fases históricas de conquista frontal: una primera, territorial y militar, entre el descubrimiento del continente en el siglo XIX y los años 1950; una segunda, científica y ecológica, a partir de 1959, que se acentuó dando lugar, desde los años 1990, a una tercera, de conquista multiforme, dominada por el turismo y centrada en el espacio de la península Antártica.

Última frontera y líneas de frente militar: Siglo XIX – años 1950

Generalmente, se asocia el continente antártico a un medio extremo cuyo grado de no humanidad es inversamente proporcional al deseo y dificultad de su conquista. La Antártida es, claramente, la extensión de *wilderness* –en el sentido amplio– más vasta y protegida del planeta. Esta tierra inhabitada, con una superficie de 12,5 millones de km² (veintidós veces la de Francia) y cubierta por un espeso casquete glaciar, es el último continente descubierto y explorado. Sin embargo, ha sido objeto de reivindicaciones territoriales (Figura 1) por parte de siete Estados (Reino Unido, Francia, Nueva

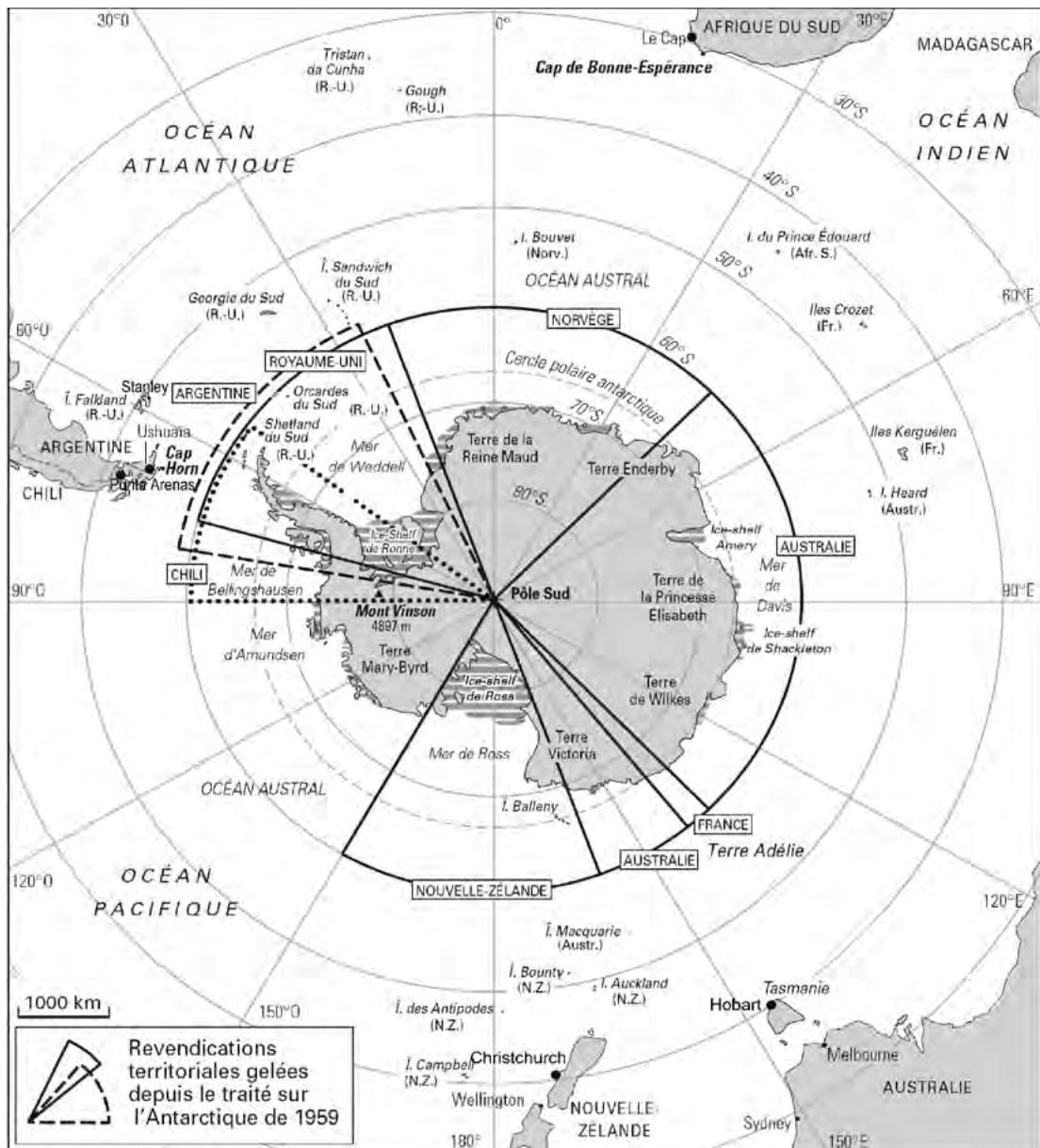


Figura 1. Reivindicaciones territoriales sobre la Antártida y principales puertas de entrada portuarias. Fuente: Strobel y Tétart, 2007:169, modificado.

Algunos conflictos geopolíticos importantes relativos a la Antártida han enfrentado a Chile, Argentina y Reino Unido. En 1831, el general O'Higgins, primer presidente de la nueva República de Chile, en una carta dirigida al gobierno británico, afirma que "el territorio chileno se prolonga hasta 65°S", y esto mucho antes de que el país reclamara oficialmente un sector situado entre el 53°O y el 90°O, en 1940. El país triplicaba así su superficie, pero sobre un territorio reivindicado en parte por el Reino Unido y, algunos años más tarde, por Argentina (Véctor, 1992).

Por tanto, hasta la Segunda Guerra mundial, la Antártida era un frente pionero original cuya exploración no implica procesos de colonización humana masiva, sino que conllevaba más bien, una territorialización geopolítica sobre el papel. Es forzoso citar la notable excepción de la creación precoz y destacada de la base argentina Orcadas, bajo el nombre de Omond House por la expedición Scotia (1902-1904) de William Speirs Bruce y situada en la Isla Laurie, una de las islas Orcadas del Sur y, por consiguiente, en una situación periférica respecto del continente. En el período de posguerra, se establece una frontera en la Antártida (Simon, 2006) cuyo objetivo es la apropiación de facto del territorio mediante la implantación de bases militares y científicas (Signy,

Reino Unido, 1947; Base General Bernardo O'Higgins, Chile, 1948; Esperanza, Argentina, 1952; Mc Murdo, Estados Unidos, 1955; Dumont d'Urville, Francia, 1956; etc.).

De la frontera científica al frente ecológico: a partir de 1959

Desde 1959, todas estas reivindicaciones territoriales están paralizadas. Con el fin de mantener este continente virgen al margen de cualquier tipo de conflicto, el Tratado de Washington declaró que la Antártida era un "continente de paz". El Tratado Antártico, ratificado por doce Estados³, se aplica a la zona situada al sur del paralelo 60, legitima la investigación científica sobre el continente y prohíbe toda actividad militar, también la nuclear. Por consiguiente, 1959 marca el fin de la conquista de la *frontera antártica de facto*, aunque aparezcan numerosas bases científicas "post-tratado" con miras a proseguir con la ocupación del territorio, en nombre de un Estado (por ejemplo, la base de Bellingshausen, URSS, en 1968).

El Tratado Antártico es enmendado por varias convenciones sobre la protección de la fauna y flora⁴, sobre todo, por el protocolo de Madrid (1991), que añadió un apartado medioambiental, estableciendo una moratoria de 50 años sobre la explotación de los recursos mineros. La Antártida adquiere en ese momento la condición de "reserva natural consagrada a la paz y a la ciencia" (Strobel y Tétart, 2007:171). Así, el conjunto de estos textos normativos certifica la transformación del frente pionero antártico en frente ecológico (Guyot, 2009; Héritier, Arnaud de Sartre, Laslaz y Guyot, 2009). Se trata de un frente ecológico muy institucionalizado, cuya apropiación por parte del conjunto de los firmantes del Tratado Antártico se lleva a cabo a distancia. La Antártida se convierte así en el área protegida más grande del mundo, pese a que, desde 1991, únicamente ciertas zonas poseen estatutos de protección estricta (*Antarctic Specially Protected Areas* o ZEP). De hecho, los científicos que quieran trabajar allí necesitan una autorización especial que conceden los países a cargo de la reserva. Hasta los años 1990, estos investigadores, en un número relativamente bajo, constituyeron el único batallón de eco-conquistadores (Guyot, 2009).

La conquista multiforme contemporánea del continente antártico

En realidad, la verdadera activación del frente ecológico, marcada por flujos numéricamente más importantes de eco-conquistadores mucho más diversos, visitantes de un día o de una temporada "en nombre de la ecología antártica", es relativamente reciente y coincide con el aumento exponencial del turismo antártico, a mediados de los años 1990 (Bauer, 2001; Etienne, 2005; Hall y Johnston, 1995; Hall y Saarinen, 2009; Jabour, 2011).

La activación del frente ecológico antártico debe mucho también a la consolidación del esfuerzo internacional de investigación, particularmente a la relacionada con los programas sobre el calentamiento climático global y sus efectos en el continente blanco, problemática que también estimula la acción de ONG's internacionales y de fundaciones específicas – Fundación "Oceanites", Greenpeace, UICN, etc.-

En los años 1990-2000, se produjo un gran movimiento de conocimiento y valoración cultural del patrimonio histórico antártico⁵. El conjunto de estas dinámicas se localiza mayoritariamente en la península Antártica y en las islas próximas, que conforman así la parte activa del frente turístico antártico.

La península Antártica: el espacio de materialización de los frentes de conquista multiformes

Se trata del territorio de más fácil acceso: menos de 1.000 km separan el cabo de Hornos de la península Antártica, mientras que para llegar al continente blanco desde Tasmania o Nueva Zelanda –que es la puertas de entrada antárticas de Hobart,

3. Sudáfrica, Argentina, Australia, Bélgica, Chile, Estados Unidos, Francia, Reino Unido, Japón, Nueva Zelanda, Noruega y la URSS (en la actualidad, Rusia).

4. Convención para la Conservación de Focas Antárticas (CCFA), firmada en 1972, y Convención para la Conservación de los Recursos Marinos Vivos Antárticos (CCRVMA), firmada en 1980.

5. Creación, en ese sentido, de las Antarctic Specially Managed Areas, reservadas para la protección y valoración del patrimonio cultural. Las excavaciones y la valoración de emplazamientos arqueológicos y patrimoniales antárticos son de la competencia de cada Estado, lo que genera otro modo de apropiación nacional de los emplazamientos y espacios antárticos (entrevista con Victoria Nuviala, arqueóloga de la Dirección Nacional del Antártico, Instituto Antártico Argentino, en Buenos Aires, el 12/11/2009).

en Australia, y de Christchurch, en Nueva Zelanda hay que recorrer 2.600 km, y desde Sudáfrica, 4.000 km –puerta de entrada de Ciudad del Cabo, en Sudáfrica-. La península resulta más atractiva para los eco-conquistadores debido a la riqueza de su fauna (pingüinos, pingüinos emperador, elefantes marinos, ballenas, etc.) propiciada por temperaturas relativamente clementes: - 5 °C de media anual (frente a - 50 °C, en los lugares más fríos del continente). Por último, esta zona alberga un número importante de bases científicas, como la estación uruguaya Artigas, la argentina Esperanza o la base chilena de Frei, que acogen de buena gana a los turistas. Por ejemplo, varias decenas de emplazamientos, entre los que se hallan la isla Media Luna o la isla Decepción (Figura 2), reciben con regularidad la visita de cruceros. Esta última, aun albergando dos ZEP, se ha convertido en el lugar más visitado del continente (Strobel y Tétart, 2007).

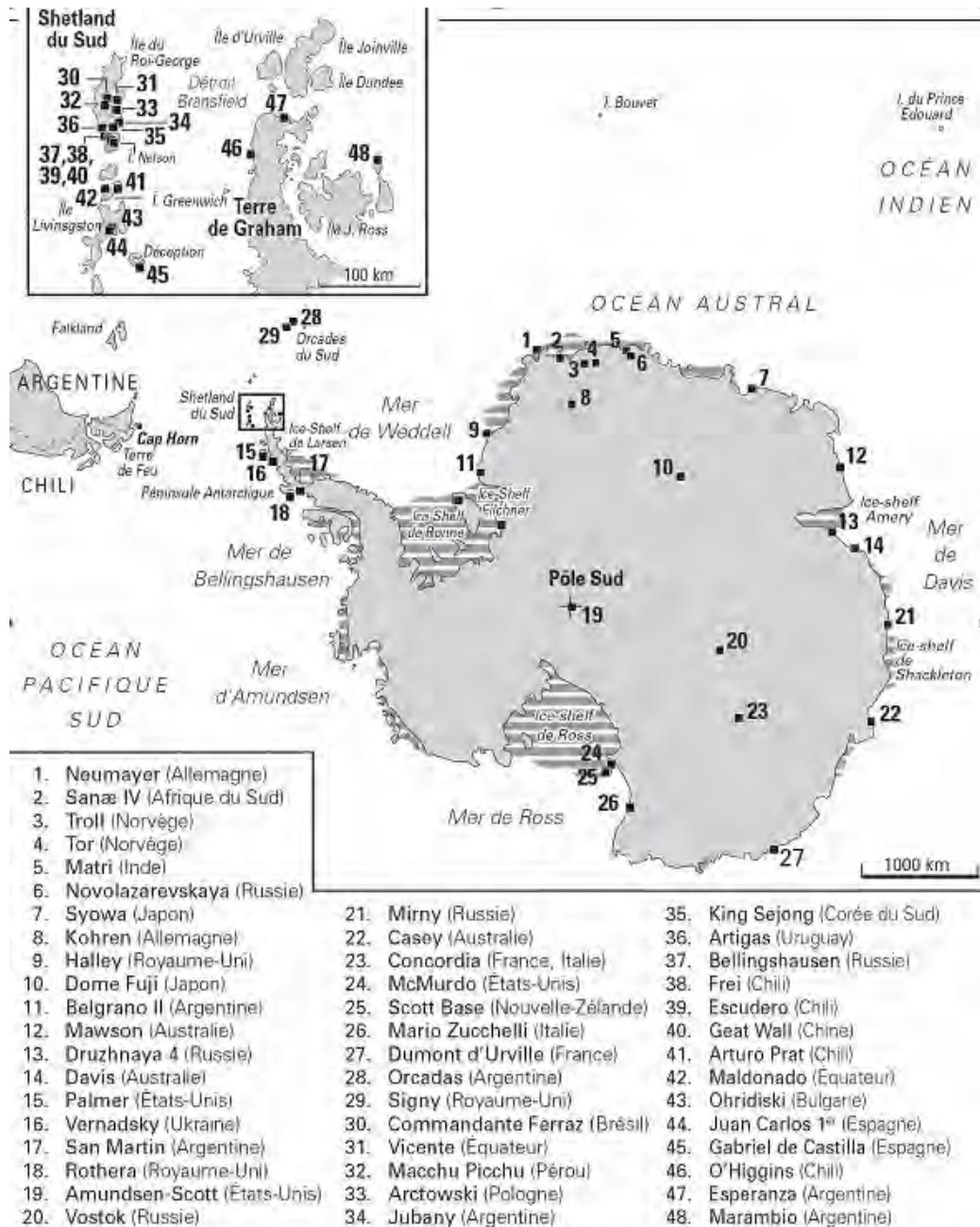
En la península Antártica, donde se solapan las reivindicaciones territoriales y las pretensiones geopolíticas de tres Estados (Argentina, Chile y Reino Unido) (ver Figura 1) (CARI, 1996; Calvert, 1988; Child, 1990; Genest, 2001; Molinari, 2005), conectados geográficamente con sus correspondientes puertas de entrada más cercanas (Ushuaia - Argentina, Punta Arenas - Chile, Stanley - Malvinas), asistimos, debido a una mayor accesibilidad de la zona, a un desarrollo de infraestructuras casi permanentes en las bases (escuela, hospital, oficina de correos, banco...) que no se produce en el resto del continente (Strobel y Tétart, 2007).

Frente a este aumento tanto cualitativo como cuantitativo de la apropiación humana en la Antártida, la cuestión de la accesibilidad y estructuración territorial de las puertas de entrada (*gateways*) sudamericanas (Ushuaia - Argentina, Punta Arenas - Chile y, en menor medida, Stanley - Islas Malvinas, Reino Unido) es esencial.

De las puertas de entrada a las cabezas de puente de la conquista antártica

En todo proceso territorial de apertura de un frente de conquista, desde su desarrollo hasta su eventual estabilización, la puerta de entrada desempeña un papel fundamental (Drennan, 1992; Rossi y Taylor, 2006). Encontramos varios sinónimos del término *porte d'entrée* en la literatura francófona: en el ámbito militar, *avant-poste* (puesto avanzado), y en el ámbito de las expediciones, *camp de base* (campo base), cuyo uso está en función de la naturaleza y la escala del frente de conquista. En la literatura anglófona, el término equivalente más utilizado es *gateway*, y en la literatura hispanófona, *puerta de entrada*. Se trata de una noción importante cuya elaboración teórica es prácticamente inexistente en la literatura geográfica francófona. Un artículo americano, escrito hace más de cuarenta años por Burghardt (1971) y publicado en *Annals of American Geographers*, propone una revisión de este concepto, pertinente para este artículo, aunque su contexto geográfico sea el de las grandes llanuras americanas y las montañas orientales de Europa.

Cabe reprochar a la noción de puerta de entrada el hecho de ser excesivamente descriptiva, relativamente estática y no intentar integrar una dimensión geopolítica, que resulta fundamental. De hecho, la noción de puerta de entrada no incorpora las cuestiones del control político ni de la identificación territorial, paisajística o cultural al frente de conquista, que son procesos dinámicos, conflictivos y eminentemente geopolíticos. La hipótesis planteada para Ushuaia y Punta Arenas se basa, efectivamente, en la intuición de que estas ciudades no se limitan a ser meras puertas de entrada marítimas hacia la Antártida, sino que intervienen plenamente en su control político, económico y militar, en el marco de un proceso de identificación territorial con el continente blanco.



El mando militar transforma la puerta de entrada en cabeza de puente, adjudicándose así una potestad de control económico, político y administrativo sobre la zona del frente de conquista. En consecuencia, una cabeza de puente concentra a todos o parte de los actores que ostentan un poder de decisión sobre la evolución del dinamismo de la frontera. Por último, la identificación territorial, el factor más complejo, sería el instrumento mediante el cual la cabeza de puente conforma su identidad respecto de la territorialización del frente de conquista. La noción espacial de *tête de pont* (cabeza de puente), empleada en la geografía francófona y ampliamente divulgada por R. Brunet y su tabla de coremas (Brunet y Dollfus, 1990), implica una toma de posesión y, por tanto, de control político. De este modo, la noción de cabeza de puente permite identificar la construcción dinámica y estratégica de un lugar en función de la naturaleza política del avance del frente de conquista. Conviene, asimismo, determinar el grado de autonomía de la cabeza de puente al ejercer sus funciones de mando, particularmente las políticas. El término anglófono *bridgehead*

Figura 2. Las bases científicas en la Antártida y la península Antártica. Fuente: Strobel y Tétart, 2007:170.

y el hispanófono *cabeza de puente* comprenden esta noción, pero su uso está más bien relegado al ámbito militar o estratégico. El término perteneciente al campo de la geografía francófona parece responder mejor al proceso general de control político de un frente en gestación. ¿Podemos referirnos a Ushuaia y Punta Arenas como cabezas de puente antárticas? Y ¿cómo se conforman e instrumentalizan sus vocaciones antárticas en construcción?

Ushuaia y Punta Arenas, la formación incompleta de cabezas de puente antárticas de uso político

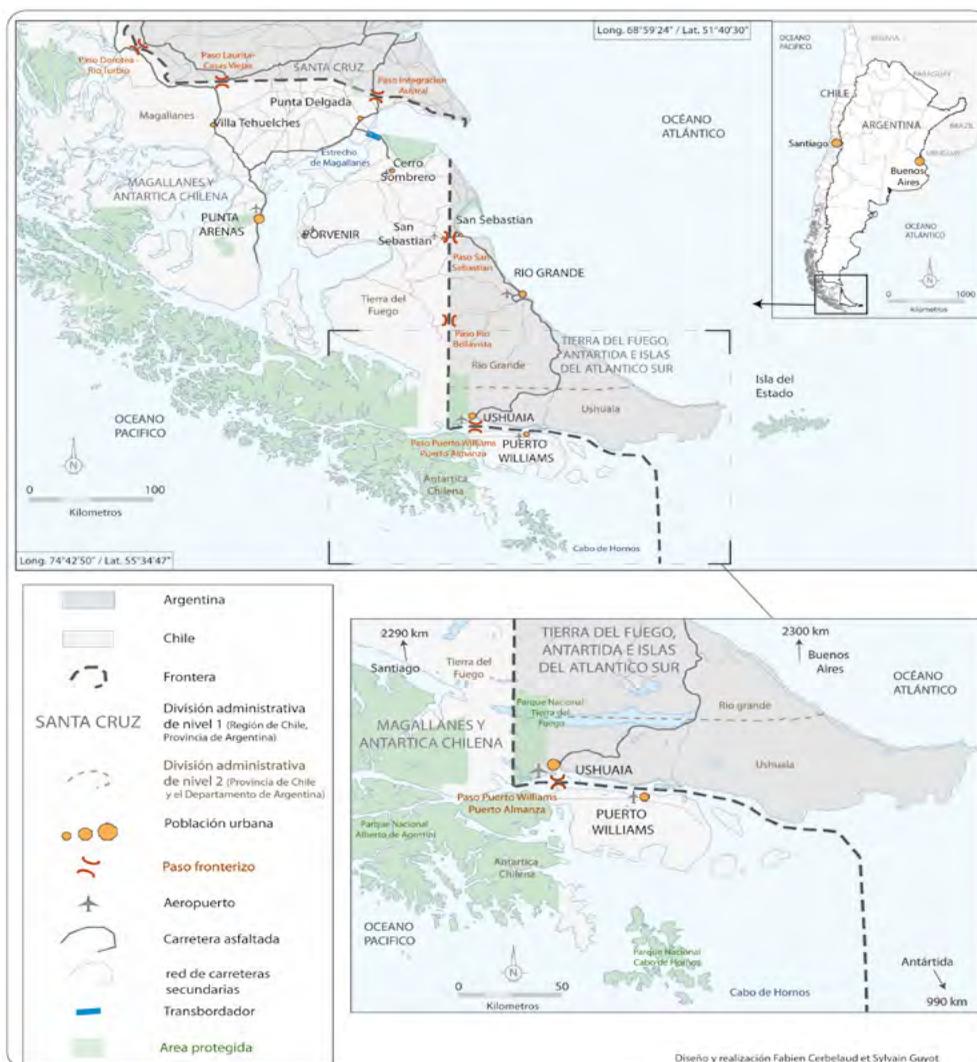
La ubicación de Ushuaia y de Punta Arenas hace de ellas puertas de entrada gemelas ('trillizas', si consideramos también Stanley, en las Islas Malvinas) del frente de conquista de la península Antártica. Ushuaia (54° 48' de latitud sur, 68° 18' de longitud oeste) es una ciudad portuaria de la Isla de Tierra del Fuego, de 56.825 habitantes en 2010 (fuente INDEC), a orillas del canal de Beagle –apéndice marino del Océano Pacífico situado frente a la isla chilena de Navarino (que alberga la localidad más austral del mundo, Puerto Williams. Ver Figura 3). Es la única ciudad argentina ultra-andina y capital político-administrativa de la "provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur", provincia de pleno derecho desde 1990, estatuto que reemplazó al de territorio nacional (controlado directamente desde Buenos Aires). Ushuaia es el puerto en aguas profundas más próximo al continente antártico, a solo 1.131 km (distancia hasta bahía Esperanza, península Trinidad (península Antártica).

Punta Arenas (53° 09' sur, 70° 54' oeste) es una ciudad portuaria del extremo más austral del continente americano (cercano al Cabo Froward) con alrededor de 150.000 habitantes en 2011, a orillas del estrecho de Magallanes, zona de contacto marítimo entre los océanos Atlántico y Pacífico (Figura 3). Es la capital político-administrativa de "región de Magallanes y Antártica Chilena", una de las quince regiones de Chile. El puerto de Punta Arenas está situado a 1.371 km del continente antártico (Distancia hasta bahía Esperanza, península Trinidad (península Antártica).

A pesar de la diferencia de tamaño y ubicación, las dos ciudades portuarias viven un proceso de construcción territorial similar en el seno de sus respectivos conjuntos nacionales (Figura 3). Estas ciudades fueron construidas para marcar el avance de las conquistas territoriales argentina y chilena, en el gran sur, y para controlar la circulación marítima en los estrechos Atlántico-Pacíficos (Magallanes y Beagle). Por ello, son ciudades de conquista de la frontera más austral de América que, con el tiempo, se han convertido en centros de mando dedicados al control y valoración de estos territorios recónditos (Carrizo y Velut, 2005; Sili, 2005). La conexión con la Antártida activa su función de puertas de entrada del continente blanco. De hecho, la toponimia de las dos regiones administrativas más australes de Chile y Argentina hace clara referencia al territorio antártico: *Provincia de Tierra del Fuego - Antártida e Islas del Atlántico Sur*, para Argentina, y *Región de Magallanes y de la Antártica Chilena*, para Chile.

Ambas ciudades desempeñan, pues, funciones similares en el seno de sus países y conjuntos regionales, y desarrollan una antigua rivalidad, ya sea en relación con el control de la Antártida o con la captación de flujos turísticos y científicos internacionales, atraídos por este fin del mundo.

El hecho de que estas ciudades estén mal conectadas entre ellas evidencia esta rivalidad. Punta Arenas y Ushuaia están a una distancia de 620 km por vía terrestre (aproximadamente, 10 h en autobús, en parte sobre pistas y atravesando un puerto andino, una



frontera internacional y el estrecho de Magallanes. Ver Figura 3), pero a tan solo 260 km por vía aérea (línea regular con Lan Chile durante la estación estival (LAN, 2012) y algunos vuelos chárter turísticos con Aerovías-DAP (AEROVIAS, 2012). También hay una conexión por vía marítima (travesía de los canales patagónicos del parque nacional Alberto de Agostini). Por el contrario, puerto Williams dispone de una conexión diaria con Punta Arenas que garantiza la continuidad territorial chilena al sur del límite austral del territorio del Estado argentino.

Figura 3. Ushuaia y Punta Arenas, en sus territorios regionales. Fuente: Sylvain Guyot y Fabien Cerbelaud.

Sin embargo, las dos ciudades tienen una configuración geográfica y geopolítica original que les obliga a cooperar mínimamente o, al menos, presionar a sus autoridades nacionales para que estas lo hagan. El hecho es que el acceso a Punta Arenas, por vía terrestre desde Chile (Coyhaique), pasa obligatoriamente por Argentina (El Calafate) y, a su vez, el acceso a Río Grande y Ushuaia, por vía terrestre desde Argentina, lo hace por Chile, con la travesía del estrecho de Magallanes, siendo inviable la travesía atlántica directa entre Río Gallegos y Río Grande. Esta configuración, sumada a la lejanía respecto de las dos ciudades de las regiones metropolitanas capitales de Buenos Aires y Santiago, explica también el cierto grado de superdesarrollo de la vía aérea, ampliamente subvencionada para las poblaciones locales, que mejora la conexión con el continente antártico.

En primer lugar, se demostrará que Ushuaia y Punta Arenas son puertas de entrada portuarias del continente antártico, por razones de proximidad geográfica y de conectividad internacional. En segundo lugar, se analizará la elegibilidad de estas dos

ciudades para el estatus de “cabezas de puente antárticas”, evaluando las planificaciones y proyectos que moldean sus vocaciones antárticas. Por último, se formulará cómo estas dos aspirantes a cabeza de puente son instrumentalizadas por sus Estados, en favor de una estrategia nacional más o menos confesada.

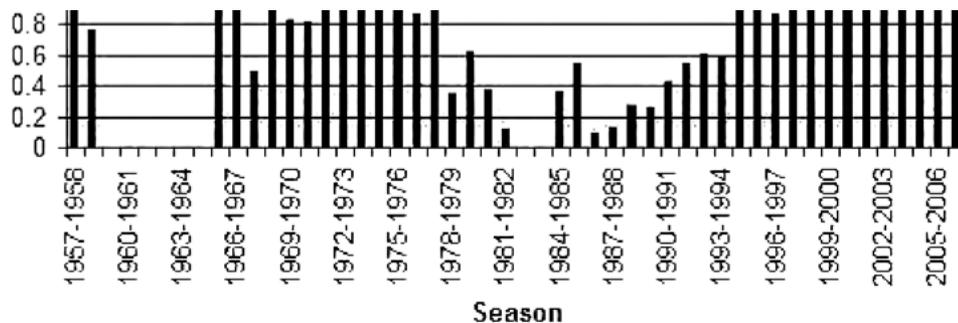
Análisis comparado de las puertas de entrada portuarias de Ushuaia y Punta Arenas

Puntos de partida o espacios de tránsito obligado en el camino de la Antártida, los puertos de Ushuaia y Punta Arenas son anclaje territoriales multiescalares de la península helada al sur de Sudamérica. Son lugares de estructuración y confluencia de lógicas complementarias, aunque contradictorias, de conquista territorial: turismo, investigación y logística militar. Así pues, muchos turoperadores antárticos, a menudo criticados por sus estrategias de comercialización y masificación de un paraje “bien común de la humanidad”, recuerdan, con un tono anticuado, que las actividades de investigación científica tienen un impacto medioambiental terrestre en el *wilderness* (espacio natural) antártico mucho más importante (entrevista con Jaime Vásquez, Director General de ‘Antarctica XXI’, en Punta Arenas, el 06/11/2009).

La literatura existente, fundamentalmente hispanófono y anglófono, sobre las puertas de entrada portuarias y aeroportuarias hacia la Antártida (Bertram, Muir y Stonehouse, 2007; Dodds y Hemmings, 2009; Dodds y Yusoff, 2005; Hemmings, 2008; Jensen y Daverio, 2007; Muir, Jabour y Carlsen, 2007; Swithinbank, 1997), detalla con precisión su evolución histórica y cualidades comparativas. Desde hace unos veinte años, los tres puertos más próximos a la península Antártica –Ushuaia, Punta Arenas y Stanley– se han especializado en cierto tipo de funciones antárticas. No obstante, el aparato estadístico que respalda estos análisis sigue siendo muy incompleto porque los agentes sobre el terreno no están siempre dispuestos a comunicar cifras precisas.

Stanley, en las islas Malvinas, es el punto de partida de pocos barcos de cruceo hacia la Antártida, pero es el centro operativo de la British Antarctic Survey (BAS, 2012), actor fundamental de la investigación militar y civil británica en la Antártida (Dodds 2002). Estas islas siguen siendo objeto de importantes reivindicaciones por parte del gobierno argentino. Punta Arenas es un excelente emplazamiento portuario en aguas profundas que, durante mucho tiempo, ha gozado de prioridad a la hora de conectar con la península Antártica. En los años 1950, la salida de cruceros turísticos hacia la Antártida tenía lugar en Punta Arenas, antes de perder terreno en favor de Ushuaia, 240 km más cerca de la península Antártica. Ahora bien, en dos períodos diferentes, 1960-1966 y 1981-1990 (Figura 4), Punta Arenas se hizo con la práctica totalidad del tráfico turístico del puerto de Ushuaia. En los años 1980, Ushuaia y Argentina sufrieron las consecuencias del conflicto con Chile, por el control del canal de Beagle, y con el Reino Unido, por el de las islas Malvinas (Lámina de fotos 1); en este último, el buque de cruceo argentino “Bahía Buen Suceso” fue hundido, dificultando que se pudiera mantener una actividad turística antártica regular (entrevista con María Elena Daverio, profesora e investigadora en la Universidad de la Patagonia, en Ushuaia, el 29/10/2009).

A partir de la temporada 1994-1995, el puerto de Ushuaia, renovado y con mejores prestaciones para los turoperadores, concentra más del 90% de las salidas de cruceros turísticos antárticos. Un nuevo aeropuerto internacional adaptado a aviones de gran tamaño fue inaugurado en Ushuaia en 1995 (Aeropuerto de Ushuaia - Malvinas Argentinas), lo que permitirá a los turistas antárticos llegar directa y masivamente (entrevista con Lucía Sandra Pérez, directora del Instituto Fueguino de Turismo, en Ushuaia, el 27/10/2009). Las últimas estadísticas de la IAATO (International Association of Antarctic Tour Operators, 2012), de 2010/2011, muestran que la frecuencia turística antártica (que incluye todos los medios de transporte) es de 33.824



turistas, de los que el 37% proviene de EE.UU. Solo una compañía argentina ofrece cruceros desde Ushuaia (Antarply); el resto son norteamericanas y australianas, aunque casi siempre navegan bajo pabellón de conveniencia (Jensen y Daverio, 2007; y entrevista con G. Martínez, capitán de barco de la compañía Antarply, en Ushuaia, el 30/10/2009).

Figura 4. Porcentaje de participación del puerto de Ushuaia en los cruceros turísticos antárticos en las temporadas 1957-1958 a 2006-2007. Fuente: Jensen y Daverio, 2007.

Con todo, Punta Arenas consigue mantener el liderazgo en tráfico logístico y científico internacional con destino a las bases antárticas de la península, gracias a su servicio de prestaciones-operaciones antárticas bautizado "CHAIN: Chilean Antarctic Information Network" (entrevista con Reiner Canales, Comunicación-INACH, en Punta Arenas, el 05/11/2009). Además, la base chilena Presidente Eduardo Frei Montalva (isla Rey Jorge) dispone de aeropuerto (Aeródromo Teniente Rodolfo Marsh Martin), conecta con la localidad de "Villa Las Estrellas", que forma parte de la "Comuna Antártica" (Provincia Antártica Chilena, Región Magallanes y Antártica Chilena), cuenta con ayuntamiento, hotel, ambulatorio, escuela y funciona como apoyo logístico para las otras ocho bases internacionales de la isla Rey Jorge. Además de vuelos logísticos y militares, también se efectúan vuelos turísticos entre Punta Arenas y esta isla antártica, fletados por Aerovías-DAP y Antarctica XXI. Este último turoperador permite a los turistas viajar directamente a la Antártida en avión y, seguidamente, tomar un pequeño barco de crucero, evitando así la larga y tempestuosa travesía del estrecho de Drake (entrevista con Jaime Vásquez, op. cit.). De este modo, Punta Arenas se reafirma también como puerta de entrada de un turismo antártico innovador que podría intensificarse.

Más que a una rivalidad basada en actividades similares, asistimos a una forma de especialización y, por tanto, de complementariedad, entre estas puertas de entrada antárticas. Ushuaia se especializa en cruceros antárticos y Punta Arenas, en logística para la investigación. Sin embargo, si se consideran más detalladamente las estrategias y los proyectos de desarrollo de las dos ciudades, así como su capacidad para encarnar una vocación antártica, la especialización se desdibuja en favor de una competencia relacionada con una voluntad nacional de control territorial de la península Antártica. En ese sentido, se debe mencionar el proyecto de desarrollo del aeropuerto y puerto de Puerto Williams, en la isla chilena de Navarino, situada frente a Ushuaia, que podría competir de manera más directa con Ushuaia por el turismo de cruceros. Ese proyecto parece enterrado en el día de hoy. De momento, las autoridades de ambos países discrepan sobre la manera de conectar Ushuaia y Puerto Williams (entrevista con D. Leguizamón, director de turismo de Ushuaia, en Ushuaia, el 30/10/2009).

¿Cómo –más allá de las estrategias aeroportuarias– tiene lugar la aparición de dos cabezas de puente que participan plenamente en el control político de la conquista antártica?

El advenimiento de dos cabezas de puente antárticas

En el continente antártico no hay ciudades, a lo sumo algunas bases científicas que, en el mejor de los casos, reciben el calificativo de "pueblos"⁶ cuando albergan cierto número de servicios necesarios para una población compuesta de familias de científicos y

6. Dos pueblos se hallan en la península Antártica: Villa Las Estrellas para Chile, isla Rey Jorge y Esperanza para Argentina – península Trinidad, bahía Esperanza. Emilio Palma es el primer bebé nacido en la Antártida, en la base Esperanza, el 7 de enero de 1978. Hijo de militar, se le concedió la nacionalidad argentina debido a la ubicación de la base, ubicada en el departamento de la Antártida Argentina.



Figura 5. Ushuaia. Fuente: fotos del autor, tomadas en octubre de 2009. Memorial de la guerra de las Malvinas; Vista de la bahía de Ushuaia; Eslogan: Ushuaia, fin del mundo, principio de todo; Calle Antártida Argentina.

turistas de paso. La población humana en el continente blanco es temporal y se renueva año a año. Ahora bien, la frecuentación científica y turística aumenta de manera constante desde hace treinta años y plantea la cuestión del control, sobre el terreno y a distancia, de estos flujos y de su significado territorial. No hay duda de que las presencias militar, científica y turística están relacionadas con el modo en que los países del Tratado Antártico se posicionan en un espacio que pertenece, al mismo tiempo, a todo el mundo y a nadie. Por consiguiente, la ocupación física del terreno antártico se antoja indispensable para los países que desean proclamar una forma de soberanía sobre el terreno, aunque esté oficialmente “congelada” por los grandes tratados internacionales. En realidad, el control a distancia mediante cabezas de puente (estatus al que podrían aspirar Ushuaia, Punta Arenas, Stanley, Ciudad del Cabo, St. Pierre de la Reunión, Hobart y Christchurch) sigue siendo el más estratégico, debido a la importancia del tránsito y control de los flujos (Hemmings, 2008; para Hobart, ver: Dodds y Hemmings, 2009; y Muir, Jabour y Carlsen, 2007; para Christchurch, ver: Dodds y Yusoff, 2005; para Ciudad del Cabo, ver: Swithinbank, 1997). Por lo tanto, se puede plantear la hipótesis de que nos hallamos ante cabezas de puente en formación, auténticas ciudades portuarias con vocación antártica, moldeadas por su relación con el continente blanco (Cuadro 1) aun estando ubicadas fuera del continente.

La construcción de cabezas de puente antárticas: criterios y diferencias

Aunque la proximidad y la conexión parecían necesarias para legitimar la existencia de una puerta de entrada, el mando y la identificación territorial son indispensables para afirmar la existencia de cabezas de puente antárticas en un proceso dinámico de conquista territorial. Otro criterio que ha de tenerse en cuenta está relacionado con el paisaje y el medio bioclimático de la puerta de entrada. Una marcada semejanza con el paisaje de la península Antártica puede desembocar en una mayor identificación geográfica.



Hay multitud de criterios de mando que abarcan aspectos tanto políticos, administrativos, científicos y militares como económicos. El mando se enmarca también en una dimensión prospectiva y la cuestión de los proyectos y proyecciones realizados por algunos de los actores es fundamental. Así, parece indispensable considerar la identificación territorial a la hora de analizar la capacidad de un lugar para forjarse una nueva identidad. Esto pasa por la apropiación histórica y cultural vinculada a la Antártida, eventualmente materializada mediante indicadores territoriales específicos, pero también mediante la propia identificación de los habitantes, tema no desarrollado en la investigación de campo. Esta problemática es aplicable a las otras cabezas de puente antárticas, como Christchurch, en Nueva Zelanda, u Hobart, en Australia (Dodds y Hemmings, 2009; Dodds y Yusoff, 2005; Hemmings, 2008).

Figura 6. Punta Arenas. Fuente: fotos del autor, tomadas en noviembre de 2009. Barcos de la Marina Antártica Chilena; Departamento Antártico de la Universidad de Magallanes; Sede del Instituto Nacional Antártico Chileno; Festival Escolar Antártico.

Cuadro 1. Comparación de la vocación antártica de Ushuaia y Punta Arenas.
Fuente: Sylvain Guyot, 2012.

Crterios utilizados	Ushuaia	Punta Arenas
Paisaje y medio bioclimático <i>Mayor similitud paisajística de Ushuaia</i>	- Circo montañoso sobre el mar: probable evocación antártica en invierno.	- Escasa evocación antártica.
Relación de moviidades antárticas en la ciudad Equilibrada, pero ha de desarrollarse.	- Líder portuario mundial de cruceros antárticos; - combinación turística Ushuaia más crucero a la Antártida posible, pero no sistemática.	- Actor portuario importante para expediciones científicas; - importantes para los investigadores residentes.
Mando político-administrativo <i>Incompleto para Ushuaia, incompleto para Punta Arenas.</i>	- Capital de la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur; sede del representante del departamento Antártida Argentina; - la sede del Tratado Antártico está en Buenos Aires y no en Ushuaia; - red activa de las puertas de entrada antárticas.	- Capital de la Región de Magallanes y de la Antártica Chilena; - La sede del gobernador de la provincia Antártica Chilena está en Puerto Williams (comuna de Cabo de Hornos).
Mando científico <i>Completo para Punta Arenas, incompleto para Ushuaia.</i>	- la sede de la DNA, Dirección Nacional de la Antártida, está en Buenos Aires; - localización del CADIC: Centro Austral de Investigaciones Científicas, y de la Universidad Nacional de la Patagonia (investigaciones sobre el turismo antártico).	- sede del INACH -Instituto Nacional Antártico Chileno; - Dirección de programas antárticos de la Universidad de Magallanes.
Mando militar <i>Mando de las operaciones antárticas: Completo para Punta Arenas (Marina, Tierra y Aire). Incompleto para Ushuaia (solo Marina).</i>	- Marina: Comandancia del Área Naval Austral en la base naval de Ushuaia. - Tierra: Abastecimiento probable de las bases antárticas de Esperanza, General San Martín, General Belgrano II, Primavera, Teniente Jubany. - Aire: Abastecimiento probable de las bases aéreas antárticas Vicecomodoro Marambio y Matienzo.	- Marina: Una de las cinco grandes zonas navales nacionales, punto de partida de la base antártica Base Naval Capitán Arturo Prat. - Tierra: Cuartel general de la 5ª división del ejército de Tierra y vínculo con la base antártica General Bernardo O'Higgins. - Aire: 4ª división de las fuerzas armadas y sede del grupo de exploración antártica No. 19, vínculo con las bases aéreas antárticas Presidente Gabriel González Videla y Carvajal.
Mando económico <i>Dominio del sector turístico para Ushuaia y logístico para Punta Arenas.</i>	- Primer puerto de cruceros antárticos, aeropuerto internacional, alta frecuentación turística in situ.	- Zona franca - Primer puerto de investigación antártica, viajes aeroportuarios hacia la Antártida, frecuentación turística in situ modesta.
Prospectiva <i>Proyectos ambiciosos en gestación en ambos casos.</i>	- Proyecto de desarrollo urbano-portuario "Área Antártica Internacional".	- Fomento de una dimensión antártica fuerte ratificada el 15/01/2012 por el presidente chileno S. Piñera; - Desarrollo intensificado de Puerto Williams.
Indicadores históricos y territoriales <i>Priman en Punta Arenas, ciudad con una vocación antártica histórica.</i>	- Poco visibles: algunas plazas y esculturas de exploradores; escasa toponimia urbana.	- En fuerte desarrollo: circuito histórico antártico y placas retrospectivas.
Identificación de los habitantes <i>Escasa. Los proyectos se gestionan sobre todo desde arriba.</i>	- Desde arriba y minoritaria: esencialmente gestionados por las autoridades turísticas de la ciudad; - Población que mira hacia el norte: migrantes de otras provincias argentinas y de Bolivia (Mallimaci 2010); - Escaso arraigo identitario local.	- Desde arriba y consensuado: gestionado por los dignatarios de la ciudad y respaldado por el ámbito educativo (educación secundaria y superior); - Población local; - Importante arraigo identitario local, vinculado a olas de inmigración de fuera de Chile (croatas), ver Nock 1990.
CONCLUSIONES	Ciudad del fin del mundo y puerta de entrada antártica más que ciudad con vocación antártica.	Fuertes potencialidades para imponerse como cabeza de puente con vocación antártica.

La vocación antártica de Ushuaia y Punta Arenas: actores y proyectos

A continuación, se contrastan los resultados del Cuadro No. 1 con el posicionamiento y representaciones obtenidos de los diferentes actores sobre el terreno. Hay que explicitar cuatro temas: el turismo, el mando administrativo y político, los proyectos “antárticos” y la identificación territorial.

Las dos ciudades presentan perfiles diferentes. Ushuaia posee una forma de estética paisajística antártica⁷ y un potencial turístico importante debido a su imagen de ciudad del fin del mundo (Figura 5) y de puerta de entrada de los cruceros hacia la Antártida (Artesi, 2003; Wallingre, 2004). No obstante, son pocos los turistas antárticos que se quedan en Ushuaia, y todavía no existe una interacción fuerte entre los dos tipos de turismo (Vereda, 2007). Pocos turistas pasan por Punta Arenas, salvo para enlazar con Puerto Natales, en el norte. Desde ese punto de vista, Ushuaia tiene una ventaja importante que, sin embargo, todavía no ha sabido aprovechar (entrevista con D. Leguizamón, director de turismo de Ushuaia, en Ushuaia, el 30/10/2009).

7. Si se hace abstracción de los barrios de chabolas y otras malformaciones urbanas propias de una ciudad de generación espontánea que ha crecido demasiado aprisa (ver Brauman y Stadel, 1999).

El estatus de capital administrativa del territorio antártico –reivindicada por los dos países– es compartido por las dos ciudades con una ligera ventaja para Ushuaia. Efectivamente, la ciudad alberga al representante de la sub-jurisdicción del departamento “Antártida Argentina”, pero este hecho es más bien algo simbólico, ya que, oficialmente, ninguno de los dos países tiene derecho a una soberanía legal sobre la tierra antártica. Además, es cierto que este representante se encarga de la contratación de docentes para la base Esperanza, pero nunca se ha trasladado allí personalmente (entrevista con E. de Sousa, Administrador del Departamento de la Antártida, en Ushuaia, el 02/11/2010). El mando político, en el sentido fuerte del término, parece dotar a Punta Arenas de un mayor poder de decisión, en materia de asuntos antárticos, que a Ushuaia. De hecho, la sede del INACH –Instituto Nacional Antártico Chileno–, un mando militar completo para los asuntos antárticos (Marina, Tierra y Aire: entrevistas informales durante la Feria Antártica Escolar del 07/11/2009, y lámina de fotos 2) y una base logística internacional, portuaria y aeroportuaria, confieren a la ciudad (Figura 4) una capacidad de influencia importante sobre el destino nacional e internacional de la península Antártica. Ushuaia solo dispone de una parte de ese mando político, ya que compite con Buenos Aires, capital federal del Estado argentino, capital de la Argentina, un estado todavía muy centralizado. Esta última conserva la mayoría de las prerrogativas argentinas e internacionales fundamentales: sede internacional de la Secretaría del Tratado Antártico (entrevista con José María Acero, subsecretario del Tratado Antártico, en Buenos Aires, el 12/11/2009), sede de la DNA (Dirección Nacional de la Antártida) y mando militar terrestre y aéreo de asuntos antárticos. Los miembros del personal de la DNA llegan incluso a señalar, desde sus oficinas porteñas climatizadas, que no desean instalarse en Ushuaia, “pequeña y fría ciudad de provincias”, y que prefieren ir a sus misiones regulares en la Antártida, directamente desde Buenos Aires (entrevistas con la Dirección Nacional de la Antártida, en Buenos Aires, el 12/11/2009). Este reparto de funciones antárticas entre Ushuaia y la capital no permite la creación de un gran polo de investigación antártica, ni la necesaria simbiosis entre los diferentes tipos de actividades antárticas (entrevista con J. Garamuño, exalcalde de Ushuaia, en Ushuaia, el 27/10/2009), ni la plena evolución de Ushuaia que le confiera el estatus de cabeza de puente antártica. La secretaria local de turismo de Ushuaia se orienta hacia lo internacional y participa activamente en la red de puertas de entrada antárticas, lo que sitúa la oficina de turismo de Ushuaia en una cooperación constante con Christchurch, en Nueva Zelanda (entrevista con D. Leguizamón, director de turismo de Ushuaia, en Ushuaia, el 30/10/2009.). Sin embargo, dicha iniciativa sigue siendo muy confidencial y, por tanto, el gran público no tiene acceso a su conocimiento.

El análisis de los proyectos “Antárticos” de las dos ciudades evidencia claramente esta situación. La ciudad de Ushuaia proyecta un “Área Antártica Internacional”, ordenación urbano-portuaria plenamente consagrada a la Antártida (Figura 7), cuyo propósito es mejorar las disfunciones existentes. Es un proyecto de ordenación que permite legitimar la acción de

la ciudad para integrarse mejor en su cercanía al continente blanco. En 2012, todavía no había visto la luz debido a bloqueos federales, anteriormente mencionados, y a limitaciones políticas locales (alternancias electorales y prioridad al turismo fueguino). Por su parte, el Estado chileno tiene un proyecto de desarrollo de Puerto Williams que podría ser transformado en puerto antártico satélite de Punta Arenas, gracias a la construcción de un aeropuerto internacional o al establecimiento de una buena conexión con Ushuaia, situada a poca distancia. De este modo, podría captar una parte del tráfico de cruceros hacia la Antártida, que verían reducido el tiempo de trayecto. No obstante, Ushuaia solo aceptará mejorar su conexión fronteriza con Puerto Williams, si Chile permite a sus barcos el paso por el canal Murray –situado frente a Ushuaia pero perteneciente a Chile-, para acortar la distancia con la península Antártica (entrevista con D. Leguizamón, (entrevista con D. Leguizamón, director de turismo de Ushuaia, en Ushuaia, el 30/10/2009) La herencia del conflicto geopolítico de principios de los años 1980 sigue latente (Figura 3). Así pues, Punta Arenas cuenta con ventaja en lo que respecta a la coherencia de sus funciones antárticas, pero tiene también la clara desventaja de su pobre conectividad turística antártica.

En materia de identificación urbana y territorial con la Antártida, Punta Arenas también está mucho más avanzada que Ushuaia. La ciudad ha establecido un circuito urbano “histórico antártico” (INACH, 2012) gráficamente asociado a las nociones de “puerta de entrada”, para caracterizar la ciudad, y de “país puente”, para designar al país (Figura 7, Figura 4 y entrevista con Francisco Sánchez, Oficina de Turismo SERNATUR, en Punta Arenas, el 05/11/2009). Este circuito está asociado a la instalación de numerosas placas conmemorativas antárticas (Placas, 2012) En Punta Arenas, se percibe una creciente voluntad de identificación histórica cuasi-cultural con la Antártida. Buena prueba de ello es la organización anual de un festival escolar antártico (entrevista con V. Vellejos, administradora del INACH, en Punta Arenas, el 05/11/2009), que permite a los alumnos llegados de todo Chile informarse sobre todas las oportunidades chilenas en la Antártida (Figura 6), y la existencia de un departamento de estudios antárticos en la universidad local (Figura 6 y entrevista con Carlos Cárdenas, Universidad de Magallanes, en Punta Arenas, el 6/11/2009).

Punta Arenas parece aproximarse más al estatus de cabeza de puente antártica que Ushuaia, ya que los actores locales y nacionales han sabido aplicar oportunamente las elecciones de mando territorial adecuadas. Pero ¿basta para compensar su déficit de conectividad turística antártica? El estatus de Ushuaia puede evolucionar, pero parece limitado, de momento, al de una puerta de entrada turística reconocida internacionalmente. Las estrategias geopolíticas de Argentina y Chile en la Antártida explican, en parte, estas diferencias entre Ushuaia y Punta Arenas.

¿Las cabezas de puente al servicio de las políticas antárticas nacionales?

Los análisis precedentes permiten comprender cómo las dos ciudades portuarias de Ushuaia y Punta Arenas se sitúan en el centro de un dispositivo territorial multiescalar. ¿Cuál es su contenido geopolítico?

El caso de Ushuaia y Argentina es interesante por varias razones. El Estado argentino no habilita plenamente a Ushuaia como cabeza de puente. Parte de las funciones nacionales de autoridad antártica tienden a repartirse con la Capital Federal, Buenos Aires. Ello es debido a la ambivalencia de su estructura de estado, a la vez federal y muy centralizada, que desconfía a priori de delegar demasiados poderes a una capital provincial lejana y relativamente mal desarrollada (Braumann y Stadel, 2009), aunque la utilice como plataforma logística. También se puede hacer referencia a la actual reactivación del conflicto con el Reino Unido, por el control de las islas Malvinas y la plataforma marítima (Dodds, 2002). Se trata, una vez más, de una política nacionalista dictada directamente desde Buenos Aires, que utiliza a Ushuaia para, por ejemplo, denegar a los cruceros británicos el acceso al puerto, el 28 de febrero de 2012.

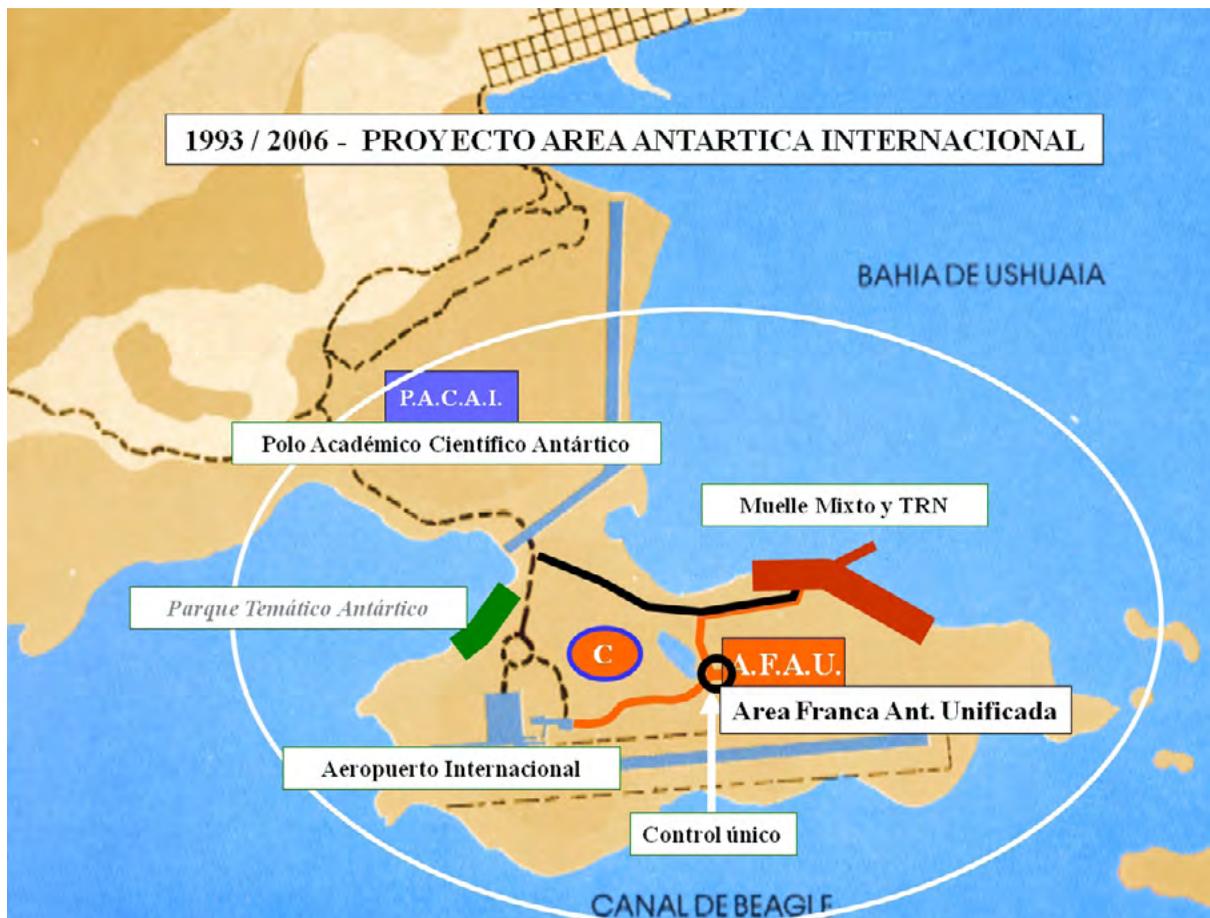


Figura 7. Proyecto de desarrollo integrado urbano-portuario en Ushuaia. Fuente: D. Leguizamón 2009, presentación personal.

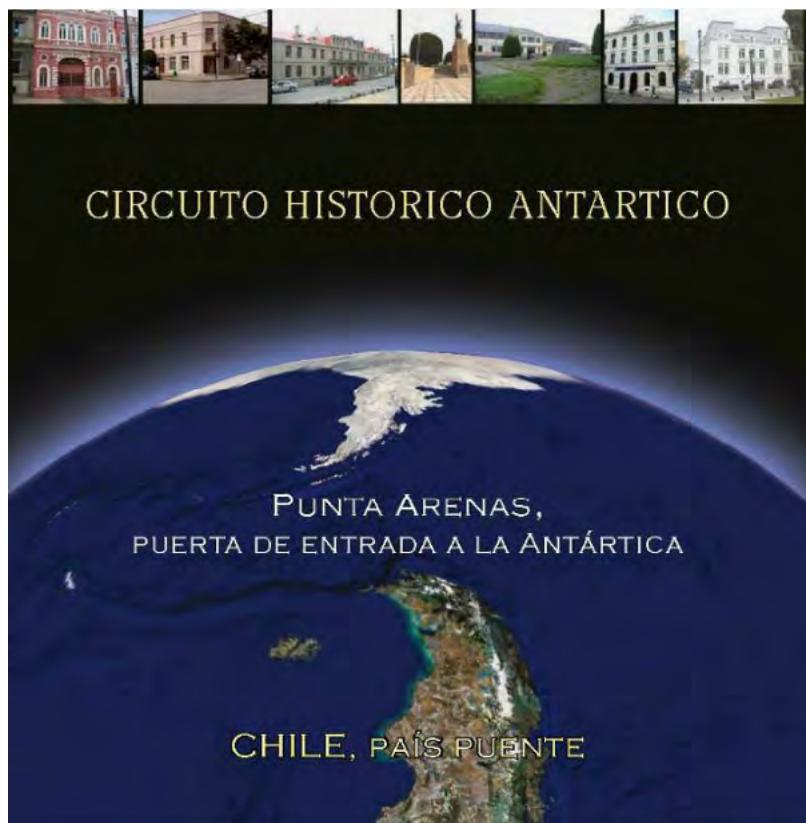


Figura 8. Circuito Histórico Antártico en Punta Arenas. Fuente: INACH 2009.



Figura 9. Las inscripciones territoriales antárticas en Punta Arenas y Ushuaia. Fuente: Sylvain Guyot y Fabien Cerbelaud.

Desde la primera elección de Cristina Fernández de Kirchner, en 2007, el nacionalismo territorial argentino vuelve a surgir con fuerza, de manera evidente a propósito de las Malvinas, pero también del sector antártico. Así pues, como consecuencia de una propuesta de ley de la diputada nacional de Tierra del Fuego, Mariel Calchaqui, presentada el 25 de noviembre de 2008 y finalmente votada el 16 de noviembre de 2010 (Ley 26.651 del 16/11/2010), es de uso obligado en cualquier comunicación oficial y educativa el mapa bicontinental argentino, publicado por el Instituto Geográfico Nacional (IGN). Este mapa representa, a la misma escala, el sector argentino y las islas Malvinas y del Atlántico Sur en continuidad de la Argentina continental, situando a Ushuaia en el centro geográfico del país (Figura 10). El IGN declara que, con ello, se quiere “crear una auténtica conciencia territorial desde los años iniciales de la enseñanza oficial (IGN, 2011). Otra propuesta de ley de la misma diputada, ratificada por el parlamento en noviembre de 2009, reescribía el primer artículo de la Ley 23.775 sobre las inclusiones y límites territoriales de la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur y precisaba oficialmente sus diferentes contenidos territoriales: “La Provincia comprende: la parte oriental de la Isla Grande de Tierra del Fuego hasta el límite con la República de Chile, la Isla de los Estados, las Islas Año Nuevo, las Islas Malvinas, las Rocas Cormorán y Negra, las Islas Georgias del Sur, las Islas Sandwich del Sur, otras islas, islotes y rocas situados en aguas interiores y en el mar territorial generado a partir de dichos territorios de conformidad con lo previsto en la Ley 23.968, incluidas las islas, islotes y rocas situados al Sur de la Isla Grande de Tierra del Fuego hasta el límite con la República de Chile; los territorios situados en la Antártida Argentina comprendida entre los meridianos 25° Oeste y 74° Oeste y el paralelo 60° Sur, y las islas, islotes y rocas situados entre los territorios que comprende la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur; y los espacios marítimos y aéreos que por derecho le corresponden” (Diputados, 2012). La política nacional argentina, en la Antártida, se basa también en constantes campañas de excavaciones arqueológicas y en la creación de zonas patrimoniales antárticas directamente controladas por la Dirección Nacional de la Antártida, en Buenos Aires, en el seno de ASMAS –Antarctic Specially Managed Areas– (entrevista con el personal de la DNA, (entrevistas con la Dirección Nacional de la Antártida, en Buenos Aires, el 12/11/2009) Aunque Ushuaia no puede pretender realmente al estatus de ciudad con vocación antártica, por más que sea el puerto internacional líder en materia de cruceros turísticos antárticos, el Estado argentino lleva a cabo, directamente desde Buenos Aires, una política de ideología abiertamente nacionalista que podríamos designar con un neologismo: “el antartidismo”.

El caso de Punta Arenas difiere del de Ushuaia. Efectivamente, la política antártica chilena parece ser más pragmática. El Estado chileno utiliza la ciudad portuaria de Punta Arenas como cabeza de puente completa para optimizar su control territorial de la península Antártica. La localización de diversas funciones de mando antártico al servicio de misiones internacionales, la posibilidad de conectar la península por avión y la identificación de la ciudad con el continente blanco son bazas que respaldan una política antártica chilena que no tiene gran necesidad de afirmarse en el nacionalismo para ser eficaz. De hecho, el sector antártico chileno no es más que un apéndice del “imperio tricontinental chileno”, cuyos límites establece el mapa tricontinental oficial (Figura 11).

Ambas ciudades son utilizadas por sus respectivas cancillerías para marcar su legitimidad y control de la península Antártica, aunque esta se la disputen los dos países –más el Reino Unido– y cuente con numerosas bases de diversos países. En realidad, probablemente sea la cuestión del desarrollo turístico, portuario y aeroportuario del canal de Beagle, entre Ushuaia y Puerto Williams, fuente de conflictos, la que deban gestionar rápidamente los comités fronterizos (DIFROL, 2012), sin recaer en disputas fronterizas, que tienen ya treinta años.



Figura 10. Mapa bicontinental oficial del IGN argentino. Fuente: IGN, 2011.

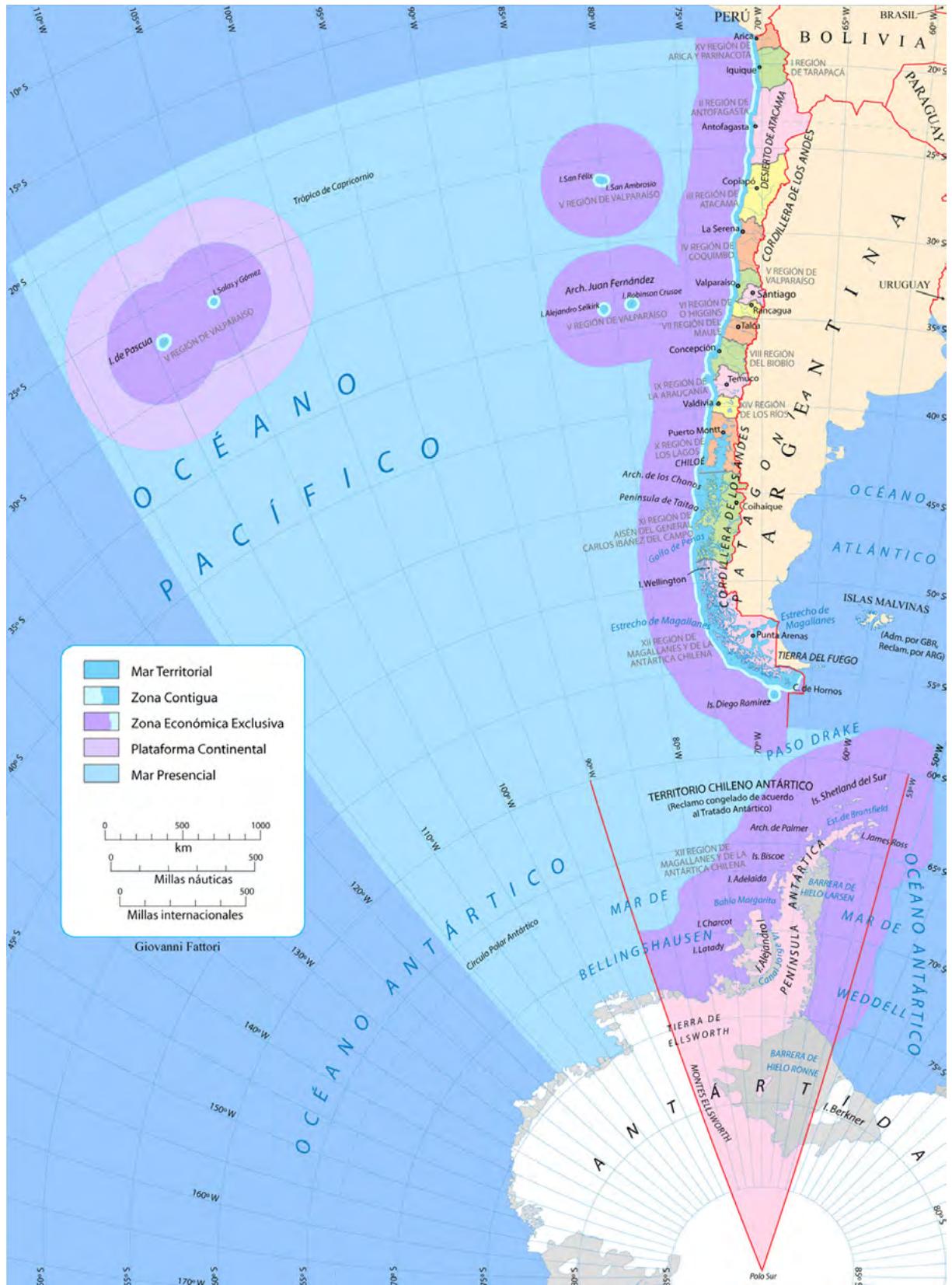


Figura 11. Mapa tricontinental de Chile.
Fuente: <http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Cl-triconti.png>, consultada 09/10/2013

Conclusión

Ushuaia y Punta Arenas tienen en común el hecho de ser las ciudades más australes de sus respectivos países, Argentina y Chile. Por consiguiente, han sido importantes ciudades fronterizas al servicio de la consolidación y legitimación de estos territorios nacionales australes ubicados en posición de finbusterre. Desde hace varias décadas, estas dos ciudades portuarias se revelan como principales puertas de entrada internacionales a las relaciones con el continente Antártico y, en particular, a la península Antártica. Ejercen, pues, una acción nacional e internacional de estructuración del frente de conquista antártico que ha sido, sucesivamente, militar, científico, ecológico y turístico. Es ahí cuando la noción de cabeza de puente adquiere toda su relevancia en el marco de una reflexión sobre la estructuración territorial y el control de un frente de conquista. Si bien la proximidad y la conexión pueden invocarse para definir una puerta de entrada, el mando (político, económico y militar) y la identificación territorial, que participan en la construcción política de una vocación antártica, la transforman en cabeza de puente, lugar ineludible que estructura el frente de conquista.

En vista de los dos primeros criterios, Ushuaia, la ciudad más próxima a la Antártida, se impone como puerto líder en materia de flujos de cruceros turísticos en la Antártida. Más que un mero puerto de tránsito, Ushuaia encarna un destino turístico de envergadura, aunque el turismo del “fin del mundo” siga teniendo todavía muy poca trascendencia en el turismo de “la última frontera”.

Punta Arenas, más alejada de la Antártida que Ushuaia, puede definirse como un puerto logístico relevante en el que se llevan a cabo gran parte de las conexiones internacionales con las bases antárticas. La ciudad dispone además de una conexión aérea directa con la península Antártica. Al examinar los otros dos criterios, mando e identificación territorial, Ushuaia parece estar más bien al servicio de una política antártica argentina de tipo nacionalista. Está situada en el centro del nuevo mapa oficial bicontinental y se proyecta como ciudad con vocación antártica de referencia, aunque no ejerza la mayoría de funciones de mando, ostentadas por la capital federal, Buenos Aires. Por lo tanto, Ushuaia no es una cabeza de puente completa.

Punta Arenas contribuye a una política antártica chilena decididamente pragmática, que la dota con la mayoría de las funciones de mando integrado, y desarrolla una fuerte identificación urbana con el continente blanco. Se sitúa así en una dinámica de afirmación como cabeza de puente antártica. Sin embargo, Punta Arenas ha de abrirse definitivamente al turismo y el Estado y la Región deben desarrollar el anexo portuario de Puerto Williams, en el canal de Beagle, para hacerse con una parte de la cuota de mercado turístico de Ushuaia. Ambas ciudades mantienen una rivalidad, casi siempre a través del prisma de sus tutelas nacionales, en su intento por controlar la península Antártica. Son también complementarias en términos de funcionalidad y saldrían muy beneficiadas si promovieran estrategias comunes de desarrollo transfronterizo, particularmente en la zona del canal de Beagle.

Los dos países han demostrado que sabían entenderse a la hora de controlar el tráfico marítimo en el pasaje de Drake cuando crearon, en 1998, la Patrulla Antártica Naval Combinada, cuya misión consiste en socorrer a los barcos antárticos en peligro y prevenir los riesgos de contaminación marina.

El contexto de un siglo XXI caracterizado por una gran inestabilidad climática y geopolítica podría conducir a una modificación del estatus actual del continente antártico. El futuro de la Antártida, última frontera terrestre de recursos e importante reserva de espacio, se está organizando territorialmente ahora, en sus puertas de entrada sudamericanas, mediante actividades relativamente consensuadas, como el turismo y la

investigación. No obstante, la activación del frente de conquista antártica parece estar al servicio de lo político; así lo demuestra el advenimiento de las cabezas de puente de Punta Arenas y, en menor medida, de Ushuaia. Aunque la noción de cabeza de puente implica una forma de mando político autónomo, también es, en buena parte, producto de un control a distancia y, por tanto, de la instrumentalización de un lugar que contribuye a una política de escala diferente; así lo evidencia la utilización, en mayor o menor medida, de Punta Arenas y Ushuaia, por parte de las políticas nacionalistas de sus respectivos Estados nacionales. Con todo, a la espera de una mayor ruptura geopolítica, vinculada a la apropiación efectiva del continente blanco, su integridad parece todavía garantizada por la renovada adhesión de las partes interesadas al Tratado Antártico y a su efectiva aplicación durante mucho tiempo.

- » *NOTA: Traducción y revisión de Sylvain Guyot, "La construction territoriale de têtes de ponts antarctiques rivales: Ushuaia (Argentine) et Punta Arenas (Chili)", L'Espace Politique [En ligne], 18 | 2012-3, mis en ligne le 26 novembre 2012, URL: <http://espacepolitique.revues.org/index2466.html>. Ese artículo viene de un trabajo de terreno de fines de 2009. Parte de aquella información podría quedar desactualizada a nivel de inversiones, políticas públicas, nuevos gobiernos, etc.*

Bibliografía

- » APESTEGUY, Christine; Guy MARTINIÈRE et Théry HERVÉ. 1979. Frontières en Amazonie: la politique du Brésil et l'intégration de l'Amérique du Sud, *Notes et études documentaires*, 53 (4533-4534), p.76-98. 1.
- » ARTESI, Liliana. 2003. *Desarrollo turístico en Ushuaia*. United Nations Publications.
- » BASCOPÉ J., Joaquín. 2009. De la exploración a la explotación. Tres notas sobre la colonización de la Patagonia austral. *Nuevo Mundo Mundos Nuevos. Nouveaux mondes mondes nouveaux - Novo Mundo Mundos Novos - New world New worlds* (juillet 6). <http://nuevomundo.revues.org/56645>.
- » BAUER, Thomas, G. 2001. *ourism in the Antarctic. Opportunity, constraints, and future prospects*, New-York, Haworth Hospitality Press.
- » BERNARD, Nicolas; Yvonne BOUVET et René-Paul DESSE. 2007. Le tourisme sur le littoral atlantique de l'Argentine: évolution des pratiques et organisation spatiale. *Géocarrefour* (vol. 79/2) (octobre 25): p.119-130. 2007.
- » BERTRAM, Esther; Shona MUIR, y Bernard STONEHOUSE. 2007. Gateways ports in the development of Antarctic Tourism, in Snyder, J. & Stonehouse, B., *Prospects for polar tourism*, CABI, p. 123-146.
- » BRAUMANN, Veronika & Cristoph STADEL. 1999. Boom Town in Transition? Development Process and Urban Structure of Ushuaia, Tierra del Fuego, Argentina, *Yearbook. Conference of Latin Americanist Geographers*, Vol. 25, p. 33-44.
- » BRUNET, Roger et Olivier DOLLFUS. 1990. *Mondes nouveaux*. Géographie universelle. Paris/Montpellier, Hachette/Reclus.
- » BURGHARDT, A.F. 1971. A Hypothesis About Gateway Cities. *Annals of the Association of American Geographers*, 61(2), p.269-285.
- » C.A.R.I. 1996. *Antártida y el sistema del tratado Antártico*. Buenos Aires, Ediciones Manantial.
- » CALVERT, Peter. 1988. Argentina turns south: Geopolitics Triumphant. *Paradigms* 2 (2) (décembre): p. 76-85.
- » CARRIZO, Silvina et Sébastien VELUT. 2005. Nouvelles territorialités en Amérique australe. Activités énergétiques et intégration dans les terres et les mers magellanes, *Espace Géographique*, 2005-2, p.161-175.
- » CHILD, Jack. 1990. 'Latin lebensraum': the geopolitics of Ibero-American Antarctica. *Applied Geography* 10 (4) (octobre): p. 287-305.
- » COY, Martin. 1986. Développement régional à la périphérie amazonienne: organisation de l'espace, conflits d'intérêts et programmes d'aménagement dans une région de «frontière»: le cas du Rondonia. *Cahiers des Sciences Humaines* 22 (3/4), p. 371-388.
- » DELMOTE, Gilles. 2001. *Ponts et frontières entre Espagne et Maghreb*. Editions L'Harmattan.
- » DODDS, Klaus J. & Kathryn YUSOFF. 2005. Settlement and Unsettlement in Aotearoa/New Zealand and Antarctica. *Polar Record* 41 (02): p. 141-155.

- » DODDS, Klaus & Alan D HEMMING. 2009. Frontier Vigilantism? Australia and Contemporary Representations of Australian Antarctic Territory. *Australian Journal of Politics & History* 55 (4) (décembre 1): p. 513–529.
- » DODDS, Klaus. 2002. *Pink Ice: Britain and the South Atlantic Empire*. I. B. Tauris.
- » DRENNAN, Matthew. 1992. Gateway Cities: The Metropolitan Sources of US Producer Service Exports. *Urban Studies* 29 (2) (janvier 4): 217–235.
- » ELZINGA, Aant. 2013. Punta Arenas and Ushuaia: early explorers and the politics of memory in constructing Antarctic gateway cities, *The Polar Journal* 1 (3), 1-29.
- » ETIENNE, Samuel. 2005. Tourisme et environnement polaire : enjeux et perspectives. André Marie-Françoise (dir.). *Le monde polaire: mutations et transitions*. Paris, Ellipses, p. 81-96.
- » FELICIO, Ricardo. Antártida. 2007. *Confins* [Online], 1 | URL: <http://confins.revues.org/122>; DOI: 10.4000/confins.122.
- » GANGAS-GEISSE, Monica et Herman SANTIS-ARENAS. 1998. Le Chili et l'Atlantique Sud. *Norois* 18o (1): p. 643–651.
- » GENEST, Eugenio. 2001. *Antártida Sudamericana: aportes para su comprensión*. Buenos Aires, DNA.
- » GLASSNER, Martin Ira. 1985. Political geography of contemporary events VII: The view from the near north— South Americans view Antártica and the Southern Ocean geopolitically. *Political Geography Quarterly* 4 (4) (octobre): p. 329–342.
- » GUYOT, Sylvain and Julien DELLIER (eds.). 2009. *Rethinking the Wild Coast (South Africa): eco-frontiers versus livelihoods in Pondoland*. Saarbrücken: VDM Verlag.
- » GUYOT, Sylvain and Frédéric RICHARD. 2009. Les fronts écologiques. *L'Espace Politique* 9 | 2009-3, URL: <http://espacepolitique.revues.org/index1422.html>.
- » GUYOT, Sylvain. 2009. Fronts écologiques et éco-conquérants: définitions et typologies. L'exemple des "ONG environnementales en quête de Côte Sauvage (Afrique du Sud)". *Cybergeog*, article 471, mis en ligne le 05 octobre 2009. URL: <http://www.cybergeog.eu/index22651.html>.
- » GUYOT, Sylvain. 2011. The eco-frontier paradigm: rethinking the links between space, nature and politics. *Geopolitics* 16 (3), 675-706.
- » HALL, Michael & Margaret JOHNSTON (eds). 1995. *Polar tourism: tourism in the arctic and antarctic regions*. Londres, Wiley, 1995.
- » HALL, Michael & Jarkko SAARINEN. 2009. *Tourism and Change in Polar Regions: Climate, Environments and Experiences*. Taylor & Francis.
- » HEMMING, Alan D. 2008. Beyond Claims: Towards a Non-territorial Antarctic Security Prism for Australia and New Zealand. *The New Zealand Yearbook of International Law* 6:77.
- » HÉRITIER, Stéphane; Xavier ARNAULD DE SARTRE; Lionel LASLAZ, et Sylvain GUYOT. 2009. Fronts écologiques: dynamiques spatio-temporelles et dominations multi-scalaires. *L'Espace Politique* 9 | 2009-3, URL: <http://espacepolitique.revues.org/index1453.html>.
- » HONEY, Mary. 1999. *Ecotourism and sustainable development: who owns paradise?* Washington, Island Press.

- » JABOUR, Julia. 2011. Polar Tourism: Human, Environmental and Governance Dimensions. *The Polar Journal* 1 (2): p. 302–303.
- » JENSEN, Marie y Maria Elena DAVERIO. 2007. Evolution of the Antarctic cruise tourism through Ushuaia, Argentina: 50 years as a maritime gateway to the Antarctic Continent, in *Tourism and Global Change in Polar Regions, IGU Proceedings*, Oulu Finland, p. 84-92.
- » MALLIMACI, Ana Inés. 2010. Construyendo comunidades. Géneros, tiempos, espacios y memorias de los/as bolivianos/as en Ushuaia. *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*. Aula virtual (novembre 15). <http://nuevomundo.revues.org/60257>.
- » MOLINARI, Ángel Ernesto (coord.). 2005. *La Argentina en la Antártida: 100 años de presencia permanente e ininterrumpida*. Buenos Aires, C.A.R.I.
- » MONBEIG, Pierre. 1952. *Pionniers et planteurs de Sao Paulo*. Paris, Armand Colin.
- » MONSONIS, Guillem. 2005. *Géopolitique au Royaume du froid: l'Argentine en Antarctique*. Mémoire de DEA de Géopolitique sous la direction d'Yves Lacoste. Paris, Institut français de Géopolitique.
- » MUIR, Shona; Julia JABOUR & Jack CARLSEN. 2007. Antarctic Gateway Ports: Opening Tourism to Macquarie Island and the East Antarctic from Hobart. *Tourism in Marine Environments* 4 (2-3): p.135–150.
- » NOCK, Laurie. 1990. *Ethnicity and Economics in Punta Arenas, Chile*. http://digitool.Library.McGill.CA:80/R/?func=dbin-jump-full&object_id=74565.
- » OLIVIER DE SARDAN, Jean-Pierre. 1995. *Anthropologie et développement*. Marseille et Paris, APAD-Karthala,
- » PRESCOTT, John Robert Victor. 1987. *Political frontiers and boundaries*. London and Boston, Allen & Unwin,
- » REDCLIFT, Michaël. 2006. *Frontiers, histories of civil society and nature*. London, MIT Press.
- » ROSSI, Eliana C. & Peter J. TAYLOR. 2006. 'Gateway Cities' in Economic Globalisation: How Banks Are Using Brazilian Cities. *Tijdschrift Voor Economische En Sociale Geografie* 97 (5) (décembre 1): p. 515–534.
- » SACAREAU, Isabelle. 2000. Mise en tourisme et dynamique spatiale au Népal. *Mappemonde* 58 (2000-2), p. 12-16.
- » SILI, Marcelo, E. 2005. La Terre de Feu face à l'avenir. De la crise du territoire à la construction d'un nouveau mythe de développement, *Espace Géographique*, 2005-1, p. 17-28.
- » SIMON, Anthony. 2006. L'Antarctique dernière frontière américaine? *Actes du festival de St Dié*. URL: http://fig-st-die.education.fr/actes/actes_2006/simon/article.htm.
- » SNYDER, John & Bernard STONEHOUSE. 2007. *Prospects for Polar Tourism*. CABI.
- » STROBEL, Mathias et Frank TÉTART. 2007. Le tourisme en Antarctique: un enjeu géopolitique?. *Hérodote* n° 127, 2007/4, p. 167-177.
- » SWITHINBANK, Charles. 1997. New Intercontinental Air Route: Cape Town to Antártica. *Polar Record* 33 (186): p. 243–244. .
- » VEREDA, Marisol. 2007. A study on the expectations of Antarctic visitors towards their trip. Images created about Antarctica and the relationship with Ushuaia (Argentina) as a gateway city. In *Tourism and Global Change in Polar Regions*,

IGU Proceedings, Oulu Finland, p. 77-83.

- » VICTOR, Paul-Emile et Jean-Christophe VICTOR. 1992. *Planète Antarctique. Nouvelle Terre des hommes*, Paris, Robert Laffont.
- » WALLINGRE, Noemí. 2004. Tourism as a Factor for Local Productive Restructuring in the City of Ushuaia, Argentina (El Turismo Como Factor De Reconversión Productiva Local En La Ciudad De Ushuaia, República Argentina) (Spanish). SSRN eLibrary. http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1511913.

Sitios de Internet consultados

- » AEROVIAS: <http://www.aeroviasdap.cl/charter.html>, consultada el 4 de abril de 2012.
- » ANTARCTICA 21: <http://Antarcticaxxi.com>, consultada el 5 de abril de 2012.
- » BAS: <http://www.Antarctica.ac.uk>, consultada el 5 de abril de 2012.
- » DIFROL: <http://www.difrol.cl/>, consultada el 6 de abril de 2012
- » DIPUTADOS: www.diputados.gov.ar, consultada el 6 de abril de 2012
- » IAATO: <http://iaato.org/fr/tourism-statistics>, consultada el 5 de abril de 2012.
- » IGN: Instituto Geográfico Nacional Argentino: http://www.ipgh.org/43-Consejo-Directivo/Files_43-RCD/Inform-SN/ARG_Inform-2011.pdf, pp 19-20, consultada el 6 de abril de 2012.
- » INACH: <http://www.inach.cl/category/educacion/circuito-turistico-antartico>, consultada el 06/04/2012.
- » LAN: http://www.lan.com/es_cl/promociones/data/norteamerica/us/todo_el_mundo/saairpass_tabla.html, consultada el 4 de abril de 2012.
- » PLACAS: <http://www.inach.cl/2012/inauguran-placas-historicas-antarticas/?lang=en>, consultada el 06/04/2012.

Sylvain Guyot / sylvain.guyot@unilim.fr

Doctor en Geografía (Universidad de Paris Ouest Nanterre La Défense). Docente e Investigador de la Universidad de Limoges.

La frontera entre la permeabilidad y el “piquete”

Las transformaciones socio-territoriales en el paso Posadas (Argentina)-Encarnación (Paraguay) durante la década del noventa



María Dolores Linares

IMHICIHU-CONICET / Universidad de Buenos Aires, Argentina / École des Hautes Études en Sciences Sociales, Francia

Resumen

Las fronteras internacionales están experimentando cambios estructurales que afectan las formas de movilidad internacional. En el caso del paso fronterizo Posadas (Argentina)- Encarnación (Paraguay), entre 1990 y 1991 tres acontecimientos modificaron la función de control de la frontera: la inauguración del puente internacional, la firma del Tratado de Asunción y la aplicación de la ley de Convertibilidad (durante el gobierno de Carlos Menen). Como resultado la frontera se hizo más permeable y se alteraron las tradicionales movilidades internacionales: aumentó el comercio fronterizo por medio de actores –paseras, paseros, paquitos, puesteros, etcétera– y la circulación de posadeños hacia los negocios de Encarnación. Los comerciantes de la Cámara de Comercio e Industria de Posadas reclamaron un estricto control aduanero y entablaron una “lucha” en la frontera que culminó en dos “piquetes” en el puente internacional. Nuestro objetivo es mostrar la tensión entre la frontera material y simbólica a partir de dos aproximaciones: describiendo las transformaciones en el paso fronterizo Posadas-Encarnación y sus consecuencias en las movilidades internacionales; y examinando la reacción a estas transformaciones en la protesta de los comerciantes posadeños, analizándolo en función de las discusiones actuales sobre los piquetes como forma de protesta social y la construcción de identidades/alteridades en la frontera.

Palabras clave

Frontera
Movilidad
Protesta social
Posadas (Argentina)
Encarnación (Paraguay)

Palavras-chave

Fronteira
Mobilidade
Protesta social
Posadas (Argentina)
Encarnación (Paraguai)

Abstract

Borders between permeability and “piquetes” (blockades). The social and territorial transformations in Posadas (Argentina) - Encarnación (Paraguay) during the nineties.

International borders are experiencing structural changes that affect the forms of international mobility. In the case of Posadas (Argentina) - Encarnación (Paraguay), between 1990 and 1991, three events modified the border control function: the inauguration of the international bridge, the signing of the Tratado de Asunción and the implementation of the Ley de Convertibilidad (during the government of Carlos Menem). As a result the border became more permeable and the traditional international mobilities were altered: the cross-border commerce done by the “paseras, paseros, paquitos” and “puesteros”

Keywords

Borders
Mobility
Social protest
Posadas (Argentine)
Encarnación (Paraguay)

and the circulation of posadeños towards the business of Encarnación were increased. The merchants of the Cámara de Comercio e Industria of Posadas demanded a strict customs control and engaged in a “fight” in the border that culminated in two “pickets” at the international bridge. Our objective is to show the tension between the material and symbolic border from two approaches: describing the border transformations in Posadas-Encarnación and its consequences for the international mobilities; and examining the reaction to these transformations in the protest of the posadeño merchants, analyzing it in terms of the current discussion about the “pickets” as a form of social protest and the construction of identities/alterities at the border.

Recibido: 29 de abril de 2013. Aceptado: 10 de julio de 2013.

Introducción

1. Posadas es la capital de la provincia de Misiones ubicada en el extremo Noreste de la República Argentina. De las fronteras de esta provincia, que tiene un perímetro de 1200 km, el 90% son internacionales, compartiendo 750 km de frontera con Brasil y 350 km con Paraguay. El otro 10% de su frontera (110km) limita con su provincia vecina, Corrientes. La frontera con el Paraguay está trazada de acuerdo en el río Paraná, según lo dispone el tratado de límites entre la Argentina y el Paraguay de 1876. Frente a la ciudad de Posadas, atravesando el río, se encuentra la ciudad de Encarnación, capital del estado de Itapúa, Paraguay, que cuenta con 70.000 habitantes (Fantín, 2006).

2. Provincia de Misiones. Viviendas, población por sexo e índice de masculinidad, según departamento. INDEC. Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010.

3. Según datos del censo realizado el 26 de agosto de 2002 por la [Dirección General de Estadísticas, Encuestas y Censos](#) de la República del Paraguay.

Las fronteras internacionales están experimentando, en las últimas dos décadas, grandes transformaciones relacionadas con los procesos de cambio políticos e ideológicos internacionales en el contexto de la globalización (Gaddis, 1991; Sassen, 1991 y 2003; Casalla, 1997; Giddens, 1999; Balbuena Bello, 2001; Santos, 2004; Mezzadra, 2005; Poschet el Moudden, 2006) generando, a su vez, el aumento de la movilidad internacional. La movilidad de personas y bienes a través de la frontera –hacia y desde– establece estrategias de encuentro que relacionan los espacios de cada país (Benedetti y Salizzi, 2011:154) según el tipo de vinculación física existente, los medios de transporte para “cruzar”, los controles fronterizos –migratorios, aduaneros, fitosanitarios, etcétera–, y las normas nacionales que establecerán qué tipo de frontera se traspasa, si es permeable, abierta o cerrada (Bell Adell, 2001). Cuando una frontera sufre transformaciones estructurales –territoriales, legales, macroeconómicas– puede iniciar un proceso de permeabilización, que puede caracterizarse por una fluctuación constante entre la apertura fronteriza y la reacción, el rechazo y el consiguiente cierre.

En el caso del paso fronterizo Posadas (Argentina)-Encarnación (Paraguay), entre 1990 y 1991 tres acontecimientos modificaron la función de la frontera y las relaciones sociales en su seno: la inauguración del puente internacional San Roque González de Santa Cruz, la firma del Tratado de Asunción que dio inicio al Mercosur (el proceso de integración que comparten con Brasil, Uruguay, sumado a Chile y Bolivia como Estados asociados) y la aplicación de la Ley de Convertibilidad (paridad peso argentino con el dólar estadounidense). El paso Posadas-Encarnación es uno de los 39 pasos fronterizos habilitados entre estos dos países y cuenta con una vinculación fluvial (Puerto Posadas y Puerto Pacú Cuá, de Encarnación) y una terrestre. La ciudad de Posadas¹, capital de la Provincia de Misiones, tiene 323.739 habitantes según los datos provisionales del Censo de 2010² y se encuentra frente a Encarnación, de 146.508 habitantes según el censo de 2002³, que es la capital del Departamento de Itapúa, Paraguay.

En primer lugar, el puente internacional que une los centros de las dos ciudades fronterizas, inaugurado el 2 de abril de 1990, visibilizó una realidad: el espacio fronterizo era muy permeable y las relaciones sociales trascendían cotidianamente los límites de los países. Luego, en 1991, la Ley de Convertibilidad estableció la paridad del peso argentino con el dólar estadounidense y esto aumentó la disparidad cambiaria entre Posadas y Encarnación, provocando la preferencia de compra en la ciudad de Encarnación, donde los bienes y servicios eran más económicos con respecto al dólar. Esta política monetaria contribuyó a la modificación y masificación de algunas prácticas del comercio fronterizo informal entre las dos ciudades –las prácticas comerciales de paseras paraguayas, paseros, paquitos, taxistas, por ejemplo– y la circulación de posadeños hacia los negocios de Encarnación. Por último, la política de integración fronteriza del Mercosur favoreció

la apertura y el intercambio entre los dos países, impidiendo, mediante acuerdos y tratados, el retorno de concepciones de fronteras cerradas como las que imperaron bajo la influencia de la Doctrina de Seguridad Nacional⁴.

Estas transformaciones fueron modificando el espacio fronterizo ya existente entre Posadas y Encarnación. A la vez, este espacio fronterizo ha sido moldeado, en los últimos años, por innumerables relaciones laborales, familiares, de estudio, sanitarias, etcétera, que conforman una red de relaciones sociales transfronterizas y que impulsarán, tal vez, el desarrollo hacia la creación de un espacio transfronterizo. Como modo de reacción a esta nueva permeabilidad fronteriza, los comerciantes de la Cámara de Comercio e Industria de Posadas (CCIP) reclamaron a las autoridades locales, provinciales y nacionales un estricto control aduanero. Una vez que se endurecieron los controles, los actores del comercio fronterizo paraguayos (paseras y taxistas) reclamaron por su derecho al trabajo y en contra de los malos tratos cortando el puente internacional en varias oportunidades desde 1992. Los comerciantes de Posadas, por su parte, entablaron una “lucha”⁵ en la frontera que culminó también en dos “piquetes” en el puente internacional, en 1995 y 1997. Esta lucha apeló a “defender la legalidad” reivindicando la cualidad de “nacional” de los comerciantes posadeños y buscando re-posicionarse, desde el punto de vista identitario, en la nueva coyuntura territorial fronteriza.

En este artículo nos proponemos demostrar la tensión existente entre la frontera real y la simbólica a partir de dos aproximaciones: describiendo y explicando las transformaciones en el paso fronterizo Posadas-Encarnación y sus consecuencias en las movilidades internacionales; y examinando la reacción a estas transformaciones en la protesta de los comerciantes posadeños y en sus de representaciones sobre la frontera.

En el primer apartado describiremos resumidamente las líneas conceptuales que estructuran nuestro análisis. El segundo apartado describe los cambios estructurales producidos en este paso fronterizo, comenzando por el puente internacional, la normativa mercosureana sobre integración fronteriza, la política macroeconómica argentina de principios de la década del noventa y las prácticas y dinámicas fronterizas desarrolladas como consecuencia de estos cambios. En el tercer apartado se analiza la reacción de los comerciantes agrupados en la CCIP a estos cambios en función de las discusiones actuales sobre los piquetes como forma de protesta social: sus inquietudes, sus interlocutores, sus maneras de acción colectiva (negociación, presión política y piquetes) y de vivir la frontera.

La metodología de este trabajo es cualitativa y se centró en los relatos surgidos en entrevistas en profundidad a los comerciantes de la CCIP que participaron en los cortes de la década del 90. En estas entrevistas se buscaron datos cualitativos para poder captar sus representaciones sobre la frontera, en tanto dimensión espacial de la narrativa, aquello que “se escurre entre las interpretaciones, sensaciones e impresiones de los lugares por donde se desarrolla la vida cotidiana y distintos lugares clave de la historia de la persona” (Sassone et al., 2004).

Síntesis del marco conceptual

El análisis de la frontera en el caso Posadas (Argentina)-Encarnación (Paraguay) retoma a Foucher (1991:38) para profundizar en la discontinuidad geopolítica de esta marca en el territorio que opera sobre diferentes dimensiones, entre ellas la dimensión real y la simbólica. Siguiendo el punto de vista de este autor, entendemos a las fronteras como estructuras espaciales elementales que tienen por función la discontinuidad geopolítica y la demarcación del territorio en unidades jurídicas y soberanas diferenciadas. Es un

4. La Doctrina de Seguridad Nacional es una doctrina militar (ver Angelone, 2011) promovida por los organismos de seguridad interior y exterior de EEUU (CIA, Consejo de Seguridad Nacional, FBI) desde mediados de los años 50 para aplicar en el continente americano. En la República Argentina, el espíritu de esta doctrina fue impreso en el Plan CONINTES (Conmoción Interna del Estado) a partir de 1958. Pensada en pleno contexto de la Guerra Fría, la doctrina de seguridad nacional planteaba que cualquier amenaza a la seguridad de los EEUU, aún en el resto el mundo, era una acción a favor del comunismo internacional. Por esta razón, los ciudadanos eran considerados posibles enemigos y las fuerzas armadas de cada país debían velar por la protección del “mundo occidental y cristiano” del bloque capitalista. Esto les permitía a las fuerzas armadas intervenir en los conflictos sociales internos de cada Estado.

5. Utilizamos este término porque es el utilizado por los comerciantes posadeños entrevistados entre los años 2009 y 2010.

espacio geográfico que se constituye por el límite internacional del Estado y la franja de territorio adyacente a ambos lados del mismo. Es una construcción humana, social y política, manifestada en el territorio, con un componente histórico y, por lo tanto, dinámico y cambiante.

La dimensión real remite al límite espacial del ejercicio de la soberanía según las modalidades específicas de cada Estado, estableciendo así los tipos de frontera: abierta, entreabierta o cerrada. Pertenecen a esta dimensión las funciones de control fronterizo, las políticas migratorias, aduaneras y sanitarias, los acuerdos internacionales y las normas relativas a la frontera de cada Estado. También son parte del registro real de la frontera las prácticas fronterizas, que es aquello que sucede en el paso internacional, es decir, cada acción social que se desarrolla en la frontera y que alimenta, poco a poco, la generación y reproducción de vínculos transfronterizos de toda índole. A mayor cantidad de prácticas fronterizas, mayor dinamismo y permeabilidad del paso fronterizo. Cuando estas prácticas tengan una cualidad de circulación recurrente, constante, de larga data y cuando establezcan algún tipo de red de relaciones entre una y otra orilla, se transformarán en dinámicas sociales transfronterizas. Las dinámicas transfronterizas son llevadas a cabo siempre por los mismos sujetos sociales y alimentarán, poco a poco, la generación de espacios transfronterizos a través de estrategias de producción social compartidas (Ainsa, 1992; Grimson, 2002; Amilhat-Szary y Fourny, 2006; Cortés y Faret, 2009).

La dimensión simbólica es de difícil tipificación. Nosotros optamos analizarla, en este artículo, a partir del espacio vivido de la frontera por nuestros sujetos sociales, los comerciantes posadeños. El espacio vivido es, según Di Meo (1998), *“el conjunto de lugares frecuentados por el individuo, es decir, el espacio de vida; las interrelaciones sociales que se desarrollan en esos lugares y los valores psicológicos que son proyectados y percibidos allí”* (Di Meo, 1998:31)⁶. Retomamos la figura del actor social poniendo en juego su subjetividad y construyéndose como sujeto social. Siguiendo los aportes de Ortner, la subjetividad, si bien está provocada y modelada por una formación cultural, se refiere a una *conciencia* histórica y cultural específica. Se refiere a la conciencia de los sujetos, en tanto “knowing subjects” que tienen un cierto grado de reflexión sobre sí mismos y sobre sus intereses y deseos (Ortner, 2005:34). Aparecen atravesadas, asimismo, las instancias de ansiedad, incertidumbre y miedo en la subjetividad de los sujetos postmodernos, flexibilizados, desterritorializados y fragmentados en sus necesidades laborales, como intentaremos demostrar en este trabajo.

6. Traducción de la autora: «(...) l'ensemble des lieux fréquentés par l'individu, c'est à dire l'espace de vie, les interrelations sociales qui s'y nouent (nous verrons qu'il s'agit de l'espace social), les valeurs psychologiques qui y sont projetées et perçues».

Transformaciones estructurales en el paso internacional Posadas-Encarnación

Cuando un paso fronterizo vincula aglomeraciones urbanas medianas, como en este caso, la frontera se puede volver un área “viva”, según el tipo de vinculación física que comunique las dos ciudades y las relaciones sociales que prosperen en su seno. El 90% del movimiento de personas en el paso internacional Posadas-Encarnación se realiza bajo el régimen migratorio de Tránsito Vecinal Fronterizo, es decir, entre posadeños y encarnacenos. Esta circulación constante de personas con diversos fines (comerciales, familiares, laborales, sociales, de estudio, etcétera) a través de la frontera va dando forma a espacios que podrían denominarse transfronterizos⁷. El espacio transfronterizo es un lugar donde el tránsito prevalece sobre lo estático, donde la frontera es más permeable, donde el cruce, el paso, es parte cotidiana de la vida de ese lugar. Estos espacios son lugares –ciudades, zonas rurales y semi rurales, etcétera– en donde existe una frontera internacional pero que, dada la vinculación tanto física como social, institucional, política y las prácticas sociales desarrolladas en la frontera, tienen una

7. Ciertos autores, en virtud de la profundidad de los vínculos y lazos transfronterizos (Macías, 2003:24), o en virtud de la perspectiva estratégica con la cual se analice el territorio (Sejas, 2003) proponen el término de “región fronteriza” para hacer referencia a un espacio de dimensiones también imprecisas pero de características más homogéneas a ambos lados de la frontera. Abinzano (2004) propone este término para el tramo fronterizo Posadas-Encarnación basándose en un análisis histórico de los vínculos sociales, políticos y culturales entre las dos orillas.

vida en común más allá de las decisiones del poder central de cada Estado involucrado. Es decir que, situadas en la periferia del Estado, alejadas de las capitales centrales de cada país, las ciudades fronterizas desarrollan una actividad socio-política propia capaz de prescindir de la tutela de los Estados.

El espacio transfronterizo puede crearse, localmente, por un conjunto de causas que operan juntas en la permeabilización de la frontera. Desde nuestro punto de vista, las tres transformaciones principales que iniciaron este proceso entre Posadas y Encarnación en la década del noventa son las siguientes: la inauguración del Puente Internacional San Roque González de Santa Cruz que atraviesa el río Paraná y une a las dos ciudades; el proceso de integración del Mercosur, que tendrá importantes consecuencias en lo que respecta a la legislación, políticas migratorias y económicas que influenciarán en las relaciones sociales en la frontera; y, por último, la aplicación por parte de la Argentina de una medida macro-económica que tuvo gran incidencia en algunos sectores de la sociedad posadeña, especialmente los vinculados al comercio e industria: la Ley de Convertibilidad (la paridad peso-dólar).

El puente internacional San Roque González de Santa Cruz

El Puente Internacional San Roque González de Santa Cruz⁸ influyó poderosamente en las relaciones fronterizas del área Posadas-Encarnación. Si bien la construcción del mismo fue regulada a partir de la Resolución N° 103 de 1981 del Consejo de Administración de la Entidad Binacional Yacyretá⁹, el acuerdo entre la República del Paraguay y la República Argentina sobre la necesidad de una unión entre las ciudades de Posadas y Encarnación data del 16 de junio de 1971, fecha en la que se firma un convenio bilateral. El 5 de abril de 1975 se suscribe en Posadas el Acta de la Comisión Bilateral Argentino-Paraguaya mediante la cual se define el emplazamiento del puente y se establece que la materialización del proyecto y la construcción de la obra estarán a cargo de la República Argentina, lo cual fue finalmente aprobado por el Decreto 1433 del 23 de julio de 1976, en pleno marco de los gobiernos de facto tanto en la Argentina como en Paraguay. Toda la planificación de la obra respondía, en aquel entonces, a objetivos geopolíticos estratégicos de desarrollo energético y de seguridad nacional, objetivos muy alejados al ideario integracionista que contextualizaría su inauguración en 1990.

Hasta la fecha de habilitación del puente, el tráfico y tránsito fronterizo entre Posadas y Encarnación se realizaba a través del río Paraná mediante servicios de lanchas que unían el puerto de Posadas con el de Encarnación con una frecuencia de 32 viajes diarios y que llegaron a transportar alrededor de 600.000 pasajeros anuales (Diario *El territorio*, 3 de abril de 1990). La gran magnitud de la planificación de la obra del viaducto internacional respondía a estos requerimientos, pretendiendo construir una de las vías comerciales más importantes de la región. Desde un punto de vista técnico, el puente internacional es un puente mixto carretero-ferroviario, de hormigón pretensado, con sus tramos principales sustentados por obenques. La obra, en su totalidad, tiene una longitud de 2.550 metros y termina en el territorio argentino sobre una superficie de terreno próxima a los 15.000 m² en donde se encuentra el Centro de Frontera que alberga a los organismos administrativos argentinos de seguridad y control fronterizo (Bertolotti, 2004).

La inauguración del puente internacional San Roque González de Santa Cruz el 2 de abril de 1990 estuvo marcada por la idea de la posible alianza estratégica del Paraguay y la Argentina en un proceso de integración regional. En el acto inaugural, estuvieron presentes los presidentes de ambos países, Carlos Menem (presidente argentino 1989-1999) y Andrés Rodríguez (presidente paraguayo 1989-1993), que habían sido elegidos por sufragio universal, es decir, se trataba esta vez de dos gobiernos democráticamente elegidos y con una alta popularidad. En ese clima político, los actos inaugurales fueron

8. En cuanto al nombre, fue el obispo emérito de Posadas, Jorge Kémerer, quien tuvo la iniciativa, a principios de los años 80, todavía bajo el gobierno militar, de nombrar San Roque González de Santa Cruz al puente internacional que une Posadas y Encarnación. Pese a las otras propuestas para su denominación, las presiones del obispo en Posadas, en Encarnación, en Buenos Aires y en Asunción para que llevara el nombre del jesuita dieron sus frutos. El puente fue finalmente bautizado en honor al jesuita que, además de fundar Posadas y Encarnación, recorrió y fundó gran cantidad de reducciones y murió a manos de los guaraníes en Caaró, actual República Federativa Brasil, el 15 de noviembre de 1628 junto a sus compañeros Alfonso Rodríguez y Juan del Castillo, los tres canonizados por el Papa Juan Pablo II en 1988 (Diario *El territorio*, 3 de abril de 1990).

9. La Entidad Binacional Yacyretá fue creada en virtud del Artículo III del Tratado de Yacyretá, firmado entre la República del Paraguay y la República Argentina el 3 de diciembre de 1973.

muy esperados en la región. En el discurso inaugural, el presidente Menem sostuvo que el pueblo paraguayo “*puede estar seguro de que la amistad de los argentinos encontrará en lo sucesivo, en este puente, un nuevo y privilegiado camino para la cooperación recíproca en beneficio de una región cuyo desarrollo deberá ser proyectado en común y sin fronteras ni distingos.*” Mientras tanto, el presidente de Paraguay Andrés Rodríguez aclaró que: “*por fin estamos comprendiendo, sin demagógico verbalismo, que nos asiste el derecho y el compromiso de volver simbólicos los límites de nuestros Estados para convertir nuestras naciones en una sola patria*” (Diario El Territorio, 3 de abril de 1990). Los discursos hacían referencia a la integración y a la unión física y socio-económica de la región, volviendo el límite meramente “simbólico”. Se estaba pensando en el nuevo proceso de integración, el Mercosur.

La integración regional del Mercosur

El Mercosur es un organismo intergubernamental de integración regional creado en el contexto de los acuerdos marco de la Asociación Latinoamericana de Intercambio (ALADI). Fue firmado por la República Federativa del Brasil, la República Argentina, la República del Paraguay y la República del Uruguay como miembros plenos del bloque de países en 1991. A lo largo de sus 22 años de existencia, se fueron sumando al Mercosur como miembros plenos la República Bolivariana de Venezuela (solicitada en 2006 y otorgada en 2012) y la República Plurinacional de Bolivia (desde 1996 como asociado y en 2012 solicita la adhesión que continúa en proceso) y como miembros asociados la República de Chile (1996), la República del Perú (2003), la República de Colombia (2004) y la República del Ecuador (2004). El Tratado de Asunción de 1991 estableció mecanismos orientados a la creación de una zona de libre comercio cuyo objetivo fue generar los medios y recursos políticos y económicos que permitiesen ensanchar los mercados nacionales, condición fundamental para dinamizar el proceso de expansión económica.

Como fue pensado, negociado y puesto en marcha a partir de las decisiones de las altas cúpulas políticas de los Estados miembros, el Mercosur devino rápidamente en la política de Estado prioritaria de cada uno de los países en cuanto a sus relaciones internacionales. Esto es así no sólo por la evidente ganancia económica que significó la unión comercial (Terra y Vaillant, 2001:392; Freaza, 1999), sino porque también les permitió a los Estados miembros mostrarse como un bloque de concertación política, es decir, como más que un mercado. En cuanto a los beneficios económicos, el Mercosur tuvo un efecto favorable en las exportaciones de la provincia de Misiones, permitiéndoles a las empresas obtener insumos y maquinarias a menores precios que los de la etapa de la economía semi-cerrada. Pero por otro lado, los censos provinciales comenzaron a mostrar rápidamente la disminución de establecimientos productivos y comerciales debido a la apertura comercial. Desde el punto de vista de las relaciones internacionales en el Cono Sur, el avance político entre los países miembros estuvo marcado por el abandono de los viejos criterios estratégico-fronterizos y la lógica del conflicto regional basada en la Doctrina de Seguridad Nacional. El Mercosur se trata, por lo tanto, de un cambio de paradigma en las relaciones interregionales de América del Sur, un verdadero giro geopolítico en la región que cambia la forma de relacionarse de los países involucrados a partir de fuertes compromisos políticos, económicos y sociales.

10. Debemos aclarar que la normativa del Mercosur utiliza el término “puntos de frontera” para referirse a lo que en la legislación argentina se comprende como pasos internacionales de frontera, es decir, los lugares geográficos ubicados en el límite internacional destinados a la comunicación física (terrestre o fluvial) y control para el paso de bienes, transportes y personas entre dos o más países.

Con respecto a la integración fronteriza se creó un Sub Grupo de Trabajo N° 2, denominado de Asuntos Aduaneros, que acordó rápidamente recomendar el control integrado de los “puntos” de frontera¹⁰ por parte de los Estados miembros del bloque. Por controles fronterizos integrados debemos entender la actividad de control realizada en uno o más lugares, utilizando procedimientos administrativos y operativos compatibles y similares en forma esencial, por los funcionarios de los distintos órganos que intervienen en los controles fronterizos de los dos países involucrados. Esto

proporciona ventajas a aquellas personas que viajan de un lado al otro de la frontera, ya que con sólo hacer los trámites necesarios en sólo uno de los Centros de Frontera del paso fronterizo (generalmente el de salida) evitan el control de ingreso al país vecino. El Acuerdo de Recife del año 2000¹¹ estableció las pautas técnicas y operativas para regular los controles integrados de frontera entre los Estados miembros del Mercosur, iniciando un camino comparable con lo sucedido en la Unión Europea después del acuerdo de Schengen de 1985.

Por otra parte, desde 1991 existieron numerosas Declaraciones del Consejo del Mercado Común sobre la instalación del sistema de Tránsito Vecinal Fronterizo (TVF), un sistema que agiliza, organiza y convalida la movilidad de personas en el área transfronteriza. El Tránsito Vecinal Fronterizo es "es una modalidad de ingreso para los extranjeros que buscan permanecer por breves lapsos en el territorio de los países vecinos, en el ámbito propio de la frontera" (Sassone, 1988:30). Las leyes argentinas sobre el TVF se remontan a fines de la década del 50 y principios de los 60, cuando aún el país no participaba de un proyecto de integración. En el ámbito supranacional, uno de los acuerdos más importantes en este sentido fue la Declaración MERCOSUR/CMC/DEC. N° 18/99, que aconseja la instalación de la credencial para poner en práctica el TVF.

Estas iniciativas de integración fronteriza en el ámbito del Mercosur encuentran sus limitaciones en las particularidades de cada paso fronterizo, las ciudades fronterizas, los gobiernos y representantes locales y los grupos sociales fronterizos. La política de Estado demuestra la existencia de una voluntad política integracionista, pero en los espacios fronterizos la integración necesita más que acuerdos firmados, dado que implica la vida cotidiana de las sociedades.

Por esta razón, a partir del año 2002, el Mercosur comenzó a comprender la importancia de la inclusión de los representantes locales y regionales (provinciales, departamentales) de las ciudades y regiones fronterizas para el logro de los objetivos de la integración fronteriza, siguiendo el ejemplo de la Unión Europea de "cooperación transfronteriza" (Marteles Moreno, 2010) en el marco de los programas Phare¹² e Interreg¹³. En ese sentido, se creó en el Consejo Mercado Común (CMC), el Grupo de Trabajo Ad Hoc (DEC. CMC N° 05/02) sobre integración fronteriza (GAHIF), que entendía que uno de los aspectos más relevantes y emblemáticos del proceso de integración era "*la fluidez y armonía del relacionamiento de las comunidades fronterizas de los Estados Partes del MERCOSUR en sus más variadas dimensiones*"¹⁴. Desde su creación hasta el año 2012, el GAHIF se reunió muy pocas veces y con escasos logros (Dachary y Arnaiz, 2012). Una de las dificultades principales era la ausencia de representantes oficiales (según las Actas del año 2005¹⁵) y de los representantes locales de las ciudades o poblaciones fronterizas. Estas ausencias impidieron la creación de uno de sus objetivos prioritarios: la elaboración de un "Estatuto de las fronteras del Mercosur".

Otro paso en la integración fronteriza fue la creación, también en el marco del CMC (DEC. CMC N°41/04), del Foro Consultivo de Ciudades y Regiones del Mercosur (FCCR), con el objetivo de dar participación a los gobiernos locales en los temas y problemas de frontera. El objetivo principal del FCCR es la promoción del diálogo y la cooperación entre los distintos actores sub-nacionales (municipales, provinciales, estatales y departamentales) de los Estados parte. En la IV Reunión de los Coordinadores Nacionales del FCCR –desarrollada en Montevideo, en agosto de 2007– se conformó un equipo ad hoc impulsor de la constitución de un grupo de trabajo y de la construcción de una agenda sobre integración fronteriza, que terminó por crear el Grupo de Trabajo de Integración Fronteriza (GTIF) en la VII reunión del FCCR-CN en el año 2008 (Rótulo y Damiani, 2010).

11. MERCOSUR/CMC/DEC. N° 04/00, Acuerdo de Recife.

12. El programa Phare de ayuda comunitaria a los países de Europa Central y Oriental (PECO) es el principal instrumento financiero de la estrategia de preadhesión para los PECO candidatos a la adhesión a la Unión Europea. Desde 1994, las misiones de Phare se han ajustado a las prioridades y las necesidades de cada PECO. El programa Phare renovado está dotado con un presupuesto de más de 10 000 millones de euros para el período 2000-2006 (alrededor de 1 500 millones de euros al año). Tiene dos objetivos principales: el refuerzo de las instituciones y las administraciones, y la financiación de inversiones. Si bien, en un principio, el programa Phare estaba reservado a los PECO, ahora se está ampliando a los países candidatos de los Balcanes occidentales.

13. El objetivo de la iniciativa comunitaria INTERREG III (2000-2006) es reforzar la cohesión económica y social en la Unión Europea (UE). La cooperación transfronteriza, transnacional e interregional favorece la integración y el desarrollo equilibrado y armonioso del territorio europeo. Acto constitutivo: Comunicación de la Comisión a los Estados miembros, de 28 de abril de 2000, por la que se fijan las orientaciones para una iniciativa comunitaria relativa a la cooperación transeuropea para fomentar un desarrollo armonioso y equilibrado del territorio europeo - INTERREG III.

14. MERCOSUR/CMC/DEC. N° 05/02 - Grupo Ad Hoc Sobre Integración Fronteriza.

15. XXX Reunión Extraordinaria del Grupo Mercado Común, Acta 2/05, Anexo VIII, MERCOSUR/GAHIF/Informe N° 1/05, Informe sobre la IX Reunión del Grupo Ad-Hoc sobre Integración Fronteriza, Montevideo, 05 y 06 de Diciembre de 2005.

Tanto en la integración económica como en la jurídica-institucional, en la social y en la cultural, intervienen intereses de diferentes actores con capacidades de poder asimétricas. Es importante destacar esto en la medida en que muchas de las resoluciones y decisiones emanadas del Mercosur encuentran en los gobiernos locales, provinciales (estaduales o departamentales en el caso de Brasil y Paraguay) y en las sociedades organizadas (en gremios, cooperativas, etcétera) interlocutores con quienes negociar el mismo sentido de integración. En las diferentes escalas gubernativas (local, provincial, nacional) las políticas y discursos sobre la integración adquieren significados y alcances diferentes (Giménez Béliveau, 2010). La política de Estado no va necesariamente siempre de la mano de la política de gobierno nacional y mucho menos local. En este sentido, el caso de los conflictos alrededor del puente internacional San Roque González de Santa Cruz poco después de su inauguración en 1992, es un ejemplo de las tensiones locales y micro-sociales dentro del contexto integracionista mercosureano. Estas tensiones surgieron no específicamente por la profundización de la integración fronteriza gracias al Mercosur ni por la apertura del puente internacional sino por un conjunto de medidas nacionales, específicamente macro-económicas. Los cambios económicos que se inauguraban también con la década del noventa dejaron observar, pese a los discursos de los presidentes en el acto inaugural del puente, que el límite entre Posadas y Encarnación sobrepasaba lo simbólico o, si se quiere, que tanto lo físico (el puente) como lo simbólico (el límite internacional) estaban adquiriendo connotaciones de separación y conflicto.

Transformaciones macroeconómicas en la Argentina: el imperio del neoliberalismo

En los años noventa se puso en marcha definitivamente en la Argentina un proyecto económico que había empezado a fines de los años setenta, reemplazando el desarrollo productivo imperante basado en el sistema de industrialización para la sustitución de importaciones por uno fundado en la apertura extrema al comercio y a la competencia internacional, es decir, por el imperio del neoliberalismo. La etapa que se abría estaría signada por la apertura internacional, las privatizaciones de empresas nacionales, la desindustrialización, la descentralización política y económica, la tercerización y las reformas políticas del Estado.

Con la llegada del Presidente Carlos Menem al gobierno argentino, se llevó adelante la llamada Reforma del Estado, que terminaría con la idea del Estado implicado en la esfera de la producción económica y en la vida social (Bonifacio et al., 2003:172). Esta reforma incluyó, entre otras cuestiones, *“la desregulación del mercado, el predominio del capital financiero, la recomposición de la tasa de ganancia de los grupos económicos nacionales, extranjeros y los bancos; siendo el ajuste y el proceso de privatización de las empresas estatales, sus aspectos más conocidos”* (Favaro y Iourno, 2006:72). El objetivo económico de la apertura externa estuvo acompañado por la privatización de empresas públicas, la promoción de las inversiones extranjeras, el endeudamiento público y la reforma monetaria. Se buscaba aumentar las exportaciones beneficiando a los grandes grupos empresarios, mientras se *“reducía el tamaño del Estado”*, que significaba el corrimiento de muchas de las funciones públicas más importantes, que fueron privatizadas (como por ejemplo el sistema jubilatorio) o pasadas a la jurisdicción de las provincias y municipios (como sucedió con el sistema de salud pública y de educación pública básica)¹⁶.

De los grandes cambios económicos, en la región misionera el que mayor incidencia tuvo en la vida de los habitantes fronterizos fue la Ley de Convertibilidad (paridad cambiaria del peso en relación al dólar estadounidense). La paridad peso-dólar provocó una situación en la cual *“se verificó un “retraso cambiario” que se reflejó en la caída del tipo de cambio real (TCR) del peso con respecto a nuestros socios del MERCOSUR, en especial con Brasil y Paraguay. Esta situación lleva a una diferencia de precios notable*

16. Tanto la descentralización, como las privatizaciones y las políticas de achicamiento del Estado no fueron exclusivas de la Argentina. En la misma época, la mayoría de los países latinoamericanos estaban aplicando las mismas medidas neoliberales con el fin de mejorar su inserción internacional y salir finalmente de las crisis económica y social que venía sacudiendo al continente, sobre todo desde los principios de los 80's (Musset, 1997:69).

—de casi el 100% en los años 1992/93— la cual surge al efectuar los cálculos de la Paridad del Poder de Compra (POPC) para las ciudades de Posadas, Ijuí (Brasil) y Encarnación (Paraguay)” (Freaza, 1999:73). Las llamadas “asimetrías” comerciales siempre existieron en las áreas fronterizas, ya que dependen de la dotación de los factores de producción. Sin embargo, las condiciones macroeconómicas generales, la entrada en vigencia del Mercosur, la inauguración del puente internacional y, sobre todo, la ubicación geográfica fronteriza de Misiones hicieron que la desventaja competitiva con Paraguay y Brasil se profundizara y prolongara en el tiempo por un largo período, disminuyendo en un 56% el número de establecimientos productivos y comerciales (Freaza et al., 2007:9). Como consecuencia de estas políticas los ciudadanos posadeños prefirieron realizar sus compras en Encarnación con el fin de aprovechar los precios más bajos. Por otra parte, la oferta de productos provenientes de encarnación también se hizo presente en Posadas con la llegada de los actores del comercio fronterizo (paseras, paseros, paquitos, taxistas, etcétera).

Prácticas del comercio fronterizo entre Posadas y Encarnación

Las prácticas fronterizas que lograron mayor visibilidad a partir de las transformaciones descritas anteriormente fueron aquellas relacionadas con el comercio fronterizo¹⁷ (Oviedo, 2001), en términos de movimiento económico y de personas. El comercio fronterizo hace referencia a un tráfico comercial a través de la frontera que se basa en el aprovechamiento de las diferencias cambiarias monetarias y en la comercialización de bienes y servicios “no comercializables” desde el punto de vista del comercio exterior. Es decir que, en un área fronteriza como la de nuestro caso, productos como materiales de construcción o servicios como peluquería son aptos para el comercio a través de la frontera. Además, entre Posadas-Encarnación se comercializan aquellos bienes que implican un alto coste en fletes en caso de provenir desde las ciudades capitales de cada país, como por ejemplo juguetes, blanquería, calzado, etcétera.

El conjunto del comercio fronterizo, tanto en Posadas-Encarnación como en otra área fronteriza, incluye al comercio formal, es decir, un comercio desarrollado según las normas y requerimientos del país, lo que garantiza la procedencia y la calidad de los bienes. Otro tipo de comercio incluido en el comercio fronterizo es el comercio informal, que es aquel que no se rige por las normativas y leyes relativas a las transacciones de bienes y/o servicios del país en donde se ejerce. Dentro del comercio informal encontramos al contrabando, como se denomina al delito aduanero “*del acto u omisión que impide o dificulta, mediante ardid o engaño, el control sobre las importaciones y las exportaciones que debe ejercer el Servicio Aduanero*”¹⁸. Existe una modalidad en el lenguaje coloquial de los funcionarios de la Dirección Nacional de Aduanas que se refiere al ingreso de mercancías sin declarar en escasas cantidades para no pagar tributo: el contrabando hormiga. Este contrabando es característico de las áreas fronterizas y también del paso Posadas-Encarnación, dependiendo de los amparos legales utilizados por los actores de comercio fronterizo. Nosotros preferimos el término propuesto por Benedetti (2011), comercio hormiga, dado que no implica necesariamente un acto ilegal (que tiene que ser determinado para cada caso). El comercio fronterizo se puede llevar a cabo directamente por los consumidores, trasladándose de un país a otro en busca de mejores precios o variedad de oferta, o indirectamente por medio de actores fronterizos, que acercan los bienes desde el comerciante en una orilla hasta el consumidor en la otra. Tanto los consumidores como los actores fronterizos tienen la posibilidad de amparar su práctica legalmente mediante los diferentes regímenes aduaneros y migratorios¹⁹. Por esta razón, es compleja la categorización de esta actividad comercial como contrabando hormiga ya que diariamente los regímenes de Tránsito y Tráfico Vecinal Fronterizo o el Régimen de Equipaje habilitan el paso de diferentes actores del comercio fronterizo de manera informal.

17. También aumentó el número de casamientos mixtos, la utilización de servicios públicos del país vecino y las migraciones permanentes o temporales (Betrisey Nadali, 2007).

18. Según el glosario del sitio oficial de la Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP): www.afip.gov.ar.

19. Los regímenes aduaneros en vigencia son: el de Tránsito Vecinal Fronterizo (para aquellas personas que habitan en un radio de 50 kilómetros a la redonda de Posadas y Encarnación, con una franquicia reducida) y el Régimen de Equipaje (para personas con residencia fuera de los 50 kilómetros a la redonda de Posadas y Encarnación, con una franquicia de 150 dólares estadounidenses en artículos de uso personal). Fuente: República Argentina, Ley N° 22.415 - Código Aduanero, publicado en el Boletín Oficial el 2 de marzo de 1981; República Argentina, Resolución 2604/86, Administración Nacional de Aduanas, Tráfico Vecinal Fronterizo de Exportación, 16 de octubre de 1986.

Los actores fronterizos más representativos del paso Posadas-Encarnación son los siguientes:

- » *Las paseras paraguayas*: El trabajo de las paseras (llamadas también “villenas” por provenir de Villa Encarnación) consiste en “pasar” a través de la frontera pequeñas cantidades de mercaderías para su venta, re-venta o entrega, desde Encarnación a Posadas. En su mayoría provienen de la ciudad de Encarnación y sus alrededores (95%). Su práctica comercial implica el cruce de la frontera argentino-paraguaya, por lo menos una vez al día, en sus distintas modalidades: por el puente internacional o por el puerto por medio del servicio de lanchas, según los productos que “cruzan” y los controles en cada puesto de control fronterizo. Una vez en la ciudad de Posadas, existen diferentes modalidades de trabajo: “re-venta” de los productos directamente en un puesto callejero, venta ambulante (sobre todo aquellas paseras que comercian frutas y verduras) o entrega de la mercadería a un comerciante argentino. Los productos que cruzan son: blanquería (frazadas, sábanas, toallas), termos, paraguas, calzado y ropa infantil, juguetes, cigarrillos, bebidas importadas, frutas y verduras, hierbas o “yuyos” medicinales, cosmética, accesorios para el cabello, etcétera. La variedad de productos implican las diferentes alternativas de uso del espacio público cotidiano que va moldeando los ritmos de la ciudad y generando espacios de vida transfronterizos. La importancia de la figura de la pasera ha crecido con la inauguración del puente internacional no sólo por el aumento de la cantidad de mujeres que se iniciaron en el “trabajo de la frontera” sino porque su práctica comercial implica el movimiento de otros factores afines a la actividad: taxistas, mototaxistas, estudiantes “paquitos”, paseros, puesteros de los mercados “paraguayos”, etcétera.
- » *Taxistas y mototaxistas*: pertenecen a una rama laboral que ha comenzado recién con la inauguración del puente internacional y han sido, junto con las paseras paraguayas, los más activos en la lucha contra el aumento de los controles fronterizos. Transportan a paseras o paseros que se agrupan para compartir el automóvil y así agilizar el cruce. Amparados en el régimen de equipaje a principios de los años noventa, cada taxi podía transportar por cruce a cuatro personas y hasta 500 dólares en mercaderías. Para evitar este tráfico, las autoridades de control fronterizo argentino, en especial Aduanas y Gendarmería Nacional, comenzaron a pedir la documentación de habilitación del vehículo para su utilización como taxi, que en la Argentina es obligatoria para la circulación. Al no poseer ningún tipo de permiso, les impedían el cruce y lo mismo sucedía con las motocicletas-taxi (La Nación de Paraguay, 28/12/2003).
- » Los *paseros*: (diferenciados de las paseras por su denominación en masculino) son intermediarios entre los comercios encarnacenos y los consumidores argentinos. Pueden ser familiares de las paseras (maridos, hijos, sobrinos) que han aprendido la labor y se “independizan” de la mujer, trabajando otro tipo de mercadería. Existen, en líneas generales, dos tipos de paseros. Por un lado, son paseros aquellos cuentapropistas que compran en Encarnación y luego cruzan, generalmente en vehículos particulares, para vender su mercadería en Posadas. Por otra parte, los comercios de Encarnación ofrecen a los consumidores argentinos el despacho de lo comprado en su domicilio particular con un costo que variaba entre 50 y 100 pesos en el año 2010. El cruce de esos productos es realizado por un pasero. Ambos tipos de paseros se especializan en el cruce de artículos electrónicos (notebooks, televisores, cámaras fotográficas y filmadoras, etc.) o electrodomésticos (ventiladores, procesadoras, acondicionadores de aire, etc.).
- » Los *paquitos*: son jóvenes argentinos, en su mayoría estudiantes terciarios o universitarios, que tienen su residencia (según el Documento Nacional de Identidad) fuera de la ciudad de Posadas. Como habitan en Posadas por motivos de estudio pueden hacer uso de su franquicia de 150 dólares una vez por mes para el cruce de mercaderías desde Encarnación hacia Posadas según el Régimen

de Equipaje. Mientras los posadeños y encarnacenos se deben ajustar al régimen aduanero del Tráfico Vecinal Fronterizo, los paquitos aprovechan su lugar de residencia y “alquilan” su permiso de franquicia. Las paseras y paseros pagan un alquiler para utilizar, una vez por mes, la franquicia de algún paquito, por un monto que costaba entre 40 o 50 pesos en el año 2009²⁰ (R., mayo 2009). Como el alquiler les sirve sólo para un día al mes, los paseros y paseras deben contar con una amplia red de paquitos y turnarse en los cruces, para poder aprovechar al máximo cada franquicia. Por último, los paquitos deben realizar el cruce con los paseros o paseras para mostrar los documentos y declarar que los artículos que “pasa” son para su uso personal.

- » Los *puesteros argentinos y mesiteros paraguayos*: Por último, en esta lista no exhaustiva de actores del comercio fronterizo encontramos a los “puesteros” de los mercados “paraguayos” en Posadas, los cuales, también enmarcados en el comercio formal, son un elemento fundamental de la dinámica comercial entre Posadas y Encarnación. Se les llama “mesiteros” a aquellas personas que tienen puestos de venta en Encarnación, ya sea en los mercados o en la calle. Los mesiteros que trabajan en la calle generalmente no cuentan con autorización municipal para hacerlo mientras que, si cuentan con un puesto en un mercado, deben tener sus permisos al día, cuyos requisitos son similares al de los mercados paraguayos de Posadas. Los “puesteros” argentinos, es decir, aquellos comerciantes que tienen puestos en los mercados paraguayos deben cumplir con ciertos requisitos: ser argentino o naturalizado y contar con garantía de propiedad, es decir, los requerimientos básicos para tener un negocio según la Municipalidad de Posadas. Para mantener el puesto, tanto en Posadas como en Encarnación, se deben pagar el alquiler y los impuestos municipales correspondientes. En general, todos los puesteros tienen algún tipo de relación con las paseras y paseros paraguayos: los puesteros tienen entre tres y cuatro paseras que trabajan pasándole las mercaderías desde Encarnación. Estas son sus paseras fijas, luego pueden trabajar con otras paseras para productos específicos o por encargo (Schiavoni, 1993). También existen algunos puesteros que les “guardan” mercadería a la pasera en su comercio para que ella no tenga que cruzar con grandes cantidades para la venta ambulante, por ejemplo. De esta manera, directa o indirectamente los puesteros de los mercados paraguayos trabajan gracias a las paseras, generando una “zona gris” entre el comercio formal e informal.

20. Según datos proporcionados en la entrevista con R., trabajadora no docente de la Facultad de Humanidades, Universidad Nacional de Misiones, realizada en mayo de 2009.

La reacción de los comerciantes de la CCIP: los piquetes empresariales

El área fronteriza de Posadas-Encarnación, con las ciudades unidas por el puente internacional y por la red de vínculos comerciales de los agentes fronterizos, se iba pareciendo, en los años noventa, cada vez más a esta idea que el cónsul argentino en Encarnación expresó en el año 2001: “*un centro urbano limítrofe, asentado sobre dos países y separados por un río internacional*” (Diario El Territorio, 3 de junio de 2001). Sin embargo, esta nueva situación era muy desventajosa para un sector de la sociedad posadeña: los comerciantes agrupados en la CCIP. Ellos pertenecían, antes de 1990, a la clase media-alta o alta y disfrutaban de un status reconocido por otros, como lo define nuestro entrevistado S.P., dueño de una casa textil y seis veces consecutivas vicepresidente de la CCIP: “*nosotros íbamos a Buenos Aires y nos decían: -mirá, vienen los ricos. Todos éramos ricos, teníamos departamentos en Buenos Aires, coches, Punta del Este. Ese era un determinante de que todos los comerciantes misioneros...eran muy pocos los comerciantes que no anduvieran bien*” (S.P., abril de 2009). La cercanía con Paraguay mediante el puente internacional transformó, de un día a otro, la realidad del comercio posadeño. Como lo establece A.T., dueño de una fábrica de colchones y varias veces

presidente de la CCIP: *“allí (con el puente) se origina el conflicto y se agudiza cada vez más. Con el puente... se llega a la hecatombe, vos agarrás el auto, comprar en frente lo que te da la gana y volvés, es más cómodo. Uno iba en el auto, ya era un estrato social más alto, clase media y alta la que empezó a ir a comprar lo que se te ocurra”* (A.T., Mayo de 2009). El puente empezó a atraer a sus clientes: las clases medias y altas de Posadas cruzaban en automóvil a conocer y, de paso, a comprar algunas cosas.

Además de los posadeños que gastaban sus sueldos en Encarnación, comenzaron a llegar a Posadas infinidad de productos importados (de China, especialmente) a través de los trabajadores fronterizos. Como expresa T.B., varias veces secretario y presidente de la CCIP: *“Todo eso se multiplicó. Los pequeños contrabandistas, o el contrabando hormiga, lo que antes le llamaban las villenas (...) Yo no sé porqué le dicen contrabando hormiga, por la forma únicamente, porque los volúmenes de cosas que se cruzan son enormes”* (T.B., mayo de 2009). La Ley de Convertibilidad significó aún mayores diferencias cambiarias entre una y otra orilla y empeoró la situación de los comerciantes. J.B., también presidente de la CCIP en varias oportunidades, lo simplifica de esta manera:

El uno a uno fue arrasador! Por eso mismo nuestra lucha fue, en esa época, la más destacada de la Cámara de Comercio. ¿Por qué? Porque nosotros estábamos en una crisis terminal, el comercio estaba realmente muy mal (...) cruzaban 300.000 personas por mes (a realizar compras a Encarnación). Era, en ese momento, la población entera de Posadas que cruzaba cada mes. Entonces...¡sumado a todo lo que se contrabandeaba! (J.B., julio de 2010).

Sobre el Mercosur, uno de nuestros entrevistados elabora una teoría que luego tendría otros adeptos entre sus colegas:

Misiones fue el precio que pagó el país para que el Paraguay entrara al Mercosur. El gobierno nacional entregó, entre comillas, a Misiones como parte de pago para que Paraguay forme parte del Mercosur y no haya lío (...) (siento) con respecto a la frontera, bueno, un gran fracaso todo, siento que no se puede luchar contra el poder central, si somos moneda de cambio de nación con nación (S. P., julio de 2010).

Para los entrevistados, la frontera no era una oportunidad, no era un factor positivo a aprovechar sino un problema estratégico. Su vida no se realiza “en la frontera” sino más específicamente “pese a la frontera”, mientras reclamaban la atención del gobierno central para frenar la integración fronteriza, empresa casi imposible pero único camino que conciben como garantizador de su supervivencia como sector empresario. Los reclamos en cuanto a la aduana y al tráfico vecinal fronterizo iban en contra de los tratados firmados por los Estados en el contexto del proceso de integración del Mercosur, como expresa F. L.: *“la modificación del régimen (del Tráfico Vecinal Fronterizo) siempre fue muy rechazada por las autoridades, diciendo que eran acuerdos internacionales, con una historia del intercambio, del Mercosur”* (F. L., agosto de 2010).

Los tres cambios estructurales (inauguración del puente, Plan de Convertibilidad y el proceso de integración del Mercosur) desencadenaron en el sector comercial de Posadas una sensación de desesperación, de angustia y desamparo nunca antes vivida. Lo que califican como “momentos espantosos”, “hecatombe” o la “década de sufrimiento” (S.P., abril de 2009) formaba parte de una política de Estado que originaba grandes diferencias cambiarias y tributarias entre Posadas y Encarnación y, además, permitía el libre intercambio entre ambas. Esto fue sentido por los comerciantes como el causal de su perjuicio económico, de su ruina, de haber tenido que despedir empleados, todas cuestiones que marcaron subjetivamente el carácter de los entrevistados. Se estaba bajo la reacción, a escala local, de una política de Estado. Los comerciantes agrupados en la CCIP comenzaron a realizar gestiones para contrarrestar los efectos de estas políticas que tuvieron, a grandes rasgos,

dos objetivos diferentes: el abaratamiento de los costos de la nafta en Posadas y la modificación de los regímenes aduaneros aplicados en el control fronterizo. Los reclamos se realizaban ante los políticos locales, provinciales y hasta nacionales pero también ante los funcionarios de control fronterizo, sobre todo los de Aduana y Gendarmería Nacional. Pero, en casi todas las instancias, la respuesta que obtenían tenían que ver con una imposibilidad de cambio estructural: tanto Aduana como Gendarmería son organismos que se encargan de garantizar el cumplimiento de leyes, no de legislar.

Los comerciantes, luego de las presiones, lograban que se endurecieran los controles fronterizos por un tiempo limitado, es decir, que se impermeabilizara momentáneamente el paso internacional. Esto generó, a partir de 1992, las quejas de los actores del comercio fronterizo, que se manifestaron cortando el puente internacional en varias oportunidades reclamando por su derecho al trabajo y en contra de los malos tratos en los controles fronterizos. Cuando los controles volvían a permitirles el paso, los comerciantes volvían a presionar. Pero sus reclamos debían llegar al gobierno central, al Poder Ejecutivo nacional, capaz de tener injerencia sobre el cuerpo legal nacional para que modificara la permeabilidad fronteriza o las asimetrías entre una y otra orilla. Para llegar al Poder Ejecutivo, los comerciantes entablaron una lucha con muchas aristas de acción colectiva que culminaron con el corte del puente internacional en dos oportunidades, en 1995 y 1997.

En “defensa de la legalidad”: de la negociación al corte del puente internacional

La lucha que los comerciantes posadeños entablaron en la década del noventa terminó con la organización de dos piquetes en el puente internacional como su momento “*más combativo*”, siendo el primero y más importante en el año 1995 y el segundo en 1997. Este momento significó, en primer lugar, un punto de inflexión en las formas tradicionales de negociación de la CCIP y, en segundo lugar, una contradicción producida entre la manera de protesta social elegida y el reclamo por la “defensa de la legalidad”. Aunque corte de ruta del puente internacional en 1995 no era catalogado en ese momento como piquete, en el discurso de los comerciantes es recordado como un piquete empresarial, como un “cortón” de ruta. A la luz de este discurso, de los hechos –los comerciantes cortando en dos oportunidades un puente internacional, con cadenas, camiones y gomas- y de los autores que analizan al piquete como forma de acción colectiva (Auyero, 2002; Bonifacio., Mases, E. y Taranda, D., 2003; Farinetti, 2003, Giarraca, 2002; Iglesias, 2007; Scribano, 2009; Svampa y Pereyra, 2007, entre otros), se nos presentan las siguientes preguntas: en general ¿cuáles son las características de un piquete? Y en particular: ¿En qué circunstancias la clase media/alta de una ciudad intermedia utiliza el piquete como forma de protesta?

La experiencia de lucha de los años noventa de la Cámara de Comercio e Industria de Posadas contó con un abanico de distintas maneras de reclamar por sus derechos, que nos hablan de diversas formas de relación entre la institución y las autoridades locales, provinciales y nacionales, a quienes iban dirigidas sus demandas. Teniendo en cuenta que no sólo la CCIP en forma colectiva sino que algunos de los comerciantes en forma individual tenían contactos con políticos locales y provinciales, el acceso a los espacios de decisión política era una opción factible para hacer escuchar sus reclamos. Por esta razón fue la práctica de la negociación la más utilizada en los primeros años del conflicto: los comerciantes se reunían con diputados, con el Intendente de Posadas y con ministros provinciales para hacer llegar sus demandas a los diferentes poderes ejecutivos.

Los comerciantes entrevistados coinciden en que la “combatividad” fue en aumento en la medida en que sus reclamos eran desatendidos sistemáticamente por las autoridades. Después de un momento de negociación se lograba algún cambio pero no de manera sustancial, ya que en general consistía en el endurecimiento de los controles fronterizos que se mantenía sólo por un período de tiempo determinado: cuando la

tensión cedía, todo volvía atrás. Los comerciantes comenzaron a pensar en nuevas formas de acción para lograr defender los intereses de su sector: la presión directa. Según las entrevistas, la presión, combinada con la negociación, contó con numerosas aristas de acción: “(hicimos) *idas a Buenos Aires, venidas, reuniones con ministros, hasta presiones al presidente Menem que estuvo acá*” (A. T., mayo de 2009). Como parte de una “*campaña sumamente agresiva*” (A. T., mayo de 2009) los comerciantes llevaban sus reclamos a los medios de comunicación, realizaban foros internacionales contra el contrabando, tomaban medidas de “compre misionero” y gestionaban reuniones con políticos, al punto de ejercer presión sobre el gobernador: “*al Gobernador Puerta estaba en contra nuestro, lo acompañamos al avión (hacia Capital Federal, para negociar con el Ministro Cavallo), le hicimos una guardia desde el centro hasta el aeropuerto, le pusimos un camión al lado del otro hasta que se subiera al avión. Era para que no se haga el piola, suavemente íbamos a apretarlo.*” (S. P., julio de 2010).

De la presión se llegó al corte del puente internacional sin que la opción de protesta decidida se transformara en un quiebre para la CCIP. Llegar a la toma de esa decisión no fue sencillo porque se trataba de una medida sumamente criticada cuando era realizada por los actores del comercio fronterizo paraguayos. Pero el corte del puente fue una decisión tomada como un “último recurso” dentro de su variado plan de acción, aunque muy consensuada, debatida y votada democráticamente dentro de la CCIP. Uno de los entrevistados lo manifiesta de esta manera: “*era el último recurso [el corte], porque nos hicieron llegar al límite, porque reclamamos hasta el cansancio por todo, a la aduana, a gendarmería, al gobierno provincial... ¡las discusiones que hemos tenido!*” (J. B., julio de 2010). El relato sobre las decisiones internas de la Cámara en ese momento es puntualizado por otro de los entrevistados:

...se preparó una movilización muy importante, la Cámara hacía convocatorias con apertura al resto del comercio. Cada reunión parecía una asamblea y así, democráticamente, se iban informando sobre gestiones que se iban haciendo y se iban pidiendo propuestas. Y de esa asamblea previa surgió de hacer un corte del puente como una forma de llamar la atención en el espacio internacional. Y como no nos escuchaban nos íbamos a hacer escuchar. Y se decidió hacer un acto, pero justamente en la entrada del puente, de manera que el acto de hecho produjera el corte. (T. B., abril de 2009).

Los comerciantes de Posadas no eran trabajadores fronterizos, no llegaron a la decisión del corte del puente por trabajar en él sino porque consideraban que era la única manera de protesta que llamaría la atención de las autoridades no sólo locales y provinciales sino también nacionales. Los comerciantes, que estaban siendo afectados por las políticas económicas nacionales, comprobaron que sus tradicionales modos de presión política no estaban funcionando, no “los escuchaban”, no los tenían en cuenta. Realizaron, en el marco de esta lucha, convenciones y reuniones con políticos, con funcionarios de la Aduana y de Gendarmería. Se reunieron incluso con los Intendentes de Posadas (Eduardo Fragueiro 1991-1994, Antonio Barón Viana 1994-1995, Carlos Eduardo Rovira 1995-1999), pero necesitaban llegar al gobierno nacional. Necesitaban accionar sobre el “*espacio internacional*”. El corte del puente internacional logró llamar la atención de todos.

Los reclamos que llevaron los comerciantes al corte del puente internacional apuntaban a la fiscalización, a los controles y al recorte en algunos impuestos estratégicos, como el Impuesto a la Transferencia de Combustible (ITC), que generaba la diferencia de precios en las naftas entre Posadas y Encarnación. El “slogan” era concreto: “*defendamos la legalidad*” significaba, entre otras cosas, que se debían controlar los impuestos de las mercaderías que cruzaban el puente con mayores y mejores controles fronterizos. Esto es: control e igualdad impositiva. Pero también significaba que los posadeños que compraban en Encarnación o los trabajadores de la frontera realizaban actividades ilegales y que ellos, los comerciantes, realizaban actividades legales que eran, justamente,



las que había que defender. Por esta razón, la protesta de los comerciantes no contaba con la simpatía de algunos sectores de la población posadeña que decidían “estirar el sueldo” realizando sus compras en Encarnación.

Por lo anterior, la mayoría de los entrevistados remarcaron la masividad de la participación en el corte del puente, con una clara voluntad de demostrar la legitimidad de sus demandas. La razón final es que, como establece H. R., la sociedad posadeña no estaba completamente a favor de los comerciantes de la Cámara: “Y... los comentarios siempre eran encontrados, o sea en la gente, en el café o en la plaza o lo que sea. Algunos decían que estaba bien y otros que estaba mal, que los comerciantes siempre piensan en ellos” (H. R., agosto de 2010). Es por esta misma causa que las autoridades provinciales no acompañaban eficientemente los reclamos de la CCIP, dado que la reforma monetaria realizada (la convertibilidad peso-dólar) les convenía a amplios sectores de la población. La Ley de Convertibilidad beneficiaba, en el corto plazo, a aquellos que podían acceder a bienes y servicios otrora prohibitivos, créditos y viajes. La CCIP no podía reclamar contra ese plan que aseguraba al gobierno del Presidente Carlos Menem el apoyo en las próximas elecciones. Un entrevistado lo ejemplifica de esta manera: “Porque que quede claro: este tema del 1 a 1, de la convertibilidad, daba muchos votos. Entonces la cámara iba en contra de los votos, quería industria, quería desarrollo (...) Y la gente común disfrutaba del 1 al 1. La gente accedió a un bienestar que no les correspondía, no por su situación como seres humanos, sino por su situación económica” (S. P., abril de 2009). Pero además de la política económica, los reclamos en cuanto a la aduana y al tráfico vecinal fronterizo iba en contra de los tratados firmados por los Estados en el contexto del proceso de integración del Mercosur, como expresa T. B.: “la modificación del régimen (del Tráfico Vecinal Fronterizo) siempre fue muy rechazada por las autoridades, diciendo que eran acuerdos internacionales, con una historia del intercambio, del Mercosur” (T. B., mayo de 2009).

Con la mayor parte del gobierno provincial en contra, con parte de las sociedades encarnacenas y posadeñas en contra y con un pronóstico de lucha de fuerzas desigual, los comerciantes decidieron realizar el primer corte del puente internacional en 1995 y lograron, finalmente, la disminución del ITC. Como respuesta a estos reclamos, y reconociendo las asimetrías²¹ como una problemática fronteriza a tratar, el gobierno nacional retomó la legislación sobre las fronteras en un intento por adecuar las nuevas funciones de las mismas a las necesidades de las sociedades fronterizas,

Figura 1. Primer corte del puente internacional por parte de la CCIP, 1995.

Fuente: Fotografía del archivo personal, gentileza de S.P., otorgada en el año 2010.

21. Hay que tener en cuenta que las asimetrías no son un problema exclusivamente fronterizo. La importancia de los grados de diferenciación económica, social y educativa entre las regiones argentinas no es un dato a menospreciar. Ya en 1980, Raffestin escribía sobre las asimetrías entre las capitales estatales latinoamericanas y el resto de sus territorios, estableciendo que: «On observe donc une hypertrophie de la capitale, maintes fois dénoncée d'ailleurs, par de nombreux géographes qui ont étudié l'Amérique Latine. Plus net encore est le cas de Buenos Aires dont la concentration et l'hypertrophie tendent à éclipser les autres villes et à menacer les équilibres régionaux du pays» (Raffestin, 1980:175).

22. Este decreto es de especial interés ya que en él, el Estado reconoce las asimetrías existentes e intenta proponer una solución por medio de bonos intercambiables por mercancías. En los considerandos de este decreto, se afirma “que el PODER EJECUTIVO NACIONAL está en conocimiento de los problemas derivados del comercio fronterizo argentino, en virtud de las asimetrías existentes con los precios de países limítrofes, que promueven una tendencia de los habitantes de dichas zonas a adquirir productos similares a precios inferiores en el país lindante” y “Que las diferencias de precios considerados para la canasta de bienes, entre productos considerados a precios de las ciudades de los países limítrofes y de las ciudades argentinas con las que se encuentran directamente relacionadas, presentan significativas asimetrías que repercuten en el modo de asignación de recursos económicos, especialmente en el consumo de la población, entre ambas ciudades.”

23. Por ejemplo, la Ley 25.173 de 1999 denominada “Emblema Nacional”, establece que es obligación la instalación de “la enseña patria nacional en todos los puestos de acceso y egreso del Estado argentino”, que incluyen los puertos, los puentes internacionales, los aeropuertos y los pasos fronterizos. Por otra parte, en 2001 se promulga una la Ley de “Compre nacional”.

Siguiendo la lógica de los reclamos de los comerciantes posadeños, que condenan las “asimetrías comerciales” de una “competencia desleal” con el Paraguay y a los posadeños que “dejan su dinero” en los negocios de Encarnación, el “Compre nacional” pareció ser un reclamo de los privados a los consumidores medios que deciden comprar en el país o no.

por ejemplo a partir del Decreto N° 1608/96²² de 1996, que buscaba establecer un régimen especial de subsidios que se entregarían a la población con residencia permanente en las ciudades fronterizas argentinas para ser utilizados como medio de pago en la adquisición de bienes de consumo al comercio minorista. Por otra parte, las diferencias con el Paraguay fueron compensadas en parte con una decisión del gobierno nacional de fines de 1996: la disminución del ITC, “lo cual equilibró sus precios a ambos lados de la frontera, reduciendo el cruce de vehículos y de personas en aproximadamente un 40%.” (Freaza, 1999:76). Otras leyes posteriores denotan un retorno momentáneo a las concepciones nacionalistas por parte del Estado argentino²³, pero sólo significaron resarcimientos concretos y no el cambio de la política de apertura comercial y fronteriza. Estos logros no implicaron grandes réditos económicos para los comerciantes (salvo para los expendedores de combustibles, claro está) pero significaron una victoria sin precedentes para la CCIP, sobre todo por el tipo de lucha y las modalidades de protesta utilizadas en la misma.

Los piqueteros son los otros

En lo que respecta a la metodología del “corte de ruta”, “bloqueo del puente internacional” o “piquete”, los entrevistados establecen una clara diferencia entre las formas de protesta que utilizaron ellos y las utilizadas por las paseras y taxistas paraguayos. S. P. dice que “el hecho llamado corte fue lo mismo: se cortó la circulación. Pero en el hecho fáctico, el hecho real, el hecho concreto, ellos (paseras y taxistas) hacían cortecitos y nosotros hicimos un “cortón”, que llamó al Ministro de Interior, Corach, vino el gobernador, vino el juez, no le dimos bola al juez, se armó un despelote, hubo piñas con los policías...o sea: estuvo bravo” (S. P., julio 2010). La duración del corte de los comerciantes –unas tres horas- fue similar a la de los cortes de paseras y taxistas paraguayos aunque es cierto que la “puesta en escena fue diferente”. Los comerciantes armaron un improvisado “palco” con camiones desde el cual se hicieron un par de discursos con micrófonos y parlantes. También se cortó el puente con camiones comerciales, que en el caso de las paseras era impensable. Pero por otro lado, existe una diferencia más: la de clase social, que fue remarcada en otra entrevista:

Ellos (paseras y taxistas paraguayos) son como los piqueteros. Ellos cortan y no pasa nada, ahora cuando cortamos nosotros hubo de todo. Nosotros éramos conscientes que iba a ser algo muy importante, tan es así que cuando las columnas se acercaban para la movilización, intentaron frenarnos con la policía...no se reprimió, pero tuvimos que hablarles y explicarles que nosotros íbamos a seguir, y se ve que la policía tenía instrucciones...era el sector empresario, no íbamos a hacer ningún desmán, pero estábamos firmes e íbamos a lograr nuestro objetivo (T. B., abril de 2009).

No hay dudas entonces que, pese a las diferencias de modalidad, la metodología de protesta social era la misma, pero en el caso de los comerciantes, ya sea por su actividad asociativa anterior, por su forma de llegada y negociación con el gobierno o simplemente por su pertenencia de clase, esta metodología no estuvo nunca asociada al “piquete” en su discurso.

Debemos remarcar que esta lucha significó, para los comerciantes entrevistados, un momento muy importante de sus vidas laborales y también personales, emocionales. Aún después de tanto tiempo –las entrevistas fueron realizadas 13 años después de las movilizaciones- S. P. intenta revivirlas: “La distancia en el tiempo te hace achicar las experiencias, pero se vivían diariamente de todo, luchas, y el corte del puente fue el detonante (...) hicimos una camaradería con los dirigentes, increíble, conocí gente fantástica, valiosa (...). La lucha para mí fue muy, muy positiva, fueron años, no sé, ¡muchos años! (S. P., julio de 2010). J. B. siente que, a pesar de no haber logrado demasiados beneficios para la actividad comercial posadeña, él hizo su parte: “yo traté de hacer algo, conseguimos muy poco pero hice todo lo que pude, por lo menos participé de eso. En uno de los cortes nos encadenamos. En otro me acuerdo que nos peleamos con la policía. Mi hijo también estuvo porque le pinchamos gomas a la policía, porque fueron con los caballos a pasarnos



por encima, ya pasamos más a los hechos.” (J. B., julio de 2010). El corte y la movilización de esa época es recordada con emoción por T. B.: “El corte fue una patriada, que uno la recuerda con cierto cariño. No éramos tan jóvenes, yo ahora tengo 60 años (...) Otras directivas de la cámara fueron más complacientes o menos contestatarios. Yo tengo el agrado de decir que como grupo humano fuimos más combativos (...) yo conduje un poco esa primera movilización, yo tuve un rol protagónico.” (T. B., abril de 2009).

Figura 2. Comerciante atándose con cadenas en corte internacional, “defendamos la legalidad”, 1997. Fuente: Fotografía del archivo personal, gentileza de S.P., otorgada en el año 2010.

La lucha fue un momento duro para los comerciantes, en donde sentían que estaba en juego su supervivencia en el sector o la supervivencia del sector en general. Pero es también una época que recuerdan con sentido cariño hacia los compañeros, hacia las discusiones y hasta las formas extremas de protesta. Fue un momento de aprendizajes que, en el año 2010, seguían teniendo en cuenta:

Ahora [en el año 2010] empezó a haber un gran movimiento de gente que va a comprar enfrente [por Encarnación] y nosotros estamos entrando en zona naranja ya. Ya está pasando mucha gente y lo más grave es que la política nacional, la política del Mercosur tiende a lo contrario, tiende a integrarse. Pero, viejo: ¡integrémonos pero adecuémonos todos a la misma política! A la misma política impositiva, comercial, fiscal, jurídica, legislativa... porque allá no pagan nada, ¡allá no tienen impuesto de nada! Entonces, ¡es una injusticia abrir la puerta! Entonces, cerremos Misiones, esa es una de las propuestas que en su momento se dijo: ¡cerremos Posadas! (S. P., julio de 2010).

Visibilizar la clase amenazada: el piquete del sector empresario

El piquete como forma de protesta es un corte de una vía de circulación (calle, ruta, puente, camino rural, etcétera) con el fin de manifestar un reclamo hacia una autoridad responsable. Se caracteriza por el corte de las “vías de la riqueza”, es decir, cortar el lugar físico por el cual “se van” o “se escurren” las riquezas del sistema. Pero lo novedoso del piquete no fue el acto en sí sino su incidencia en la formación de un sujeto social: el “piquetero”. Los protagonistas de los cortes de ruta de los años 90 eran antiguos trabajadores que habían quedado desempleados, o comenzaron siendo una cosa para pasar a ser otra (de trabajadores a desocupados, de incluidos a excluidos). Lo que resulta llamativo, como advierten Svampa y Pereyra (2004), es que el nombre “piqueteros” representó una alternativa para todos aquellos para los cuales una definición, como la de “desocupados”, les resultaba intolerable. Lo cierto es que el término “piquetero” fue más allá del término “desocupado”, ya que se vinculó de manera identitaria con la práctica misma de la protesta, de la lucha (Iglesias, 2007:187). Ahora bien, ¿cómo comprender que, en 1995, en Posadas haya sido la clase media/alta la que realice el corte de un puente internacional?

El corte de ruta/puente internacional llevado a cabo por los comerciantes y empresarios posadeños no puede ser analizado prescindiendo del contexto económico, político y social en el cual se produce. Existieron en este caso factores económicos estructurales propios del neo-liberalismo de la década menemista que, como vimos en el capítulo III, modificaron las condiciones de existencia de esta clase social. Estas condiciones no quieren decir que hayan quedado desocupados, porque desde la base no partieron de ser los que conocemos como clase “trabajadora”. Eran empresarios y comerciantes, dueños de grandes, medianas y pequeñas empresas que veían sus negocios y sus ganancias amenazados, es decir que sus necesidades residían en preservar los pequeños patrimonios familiares amenazados por las deudas, como expresa Giarraca (2002:2). Pero además de la amenaza de cierre de establecimientos comerciales, dentro de esta estructura económica-política, el cambio más revelador fue el corrimiento del rol del Estado (el llamado Estado benefactor) como mediador de la relación capital-trabajo hacia otro rol, el de partícipe y protagonista del ímpetu privatizador, lo que significó la desaparición de uno de los interlocutores “clásicos” de las negociaciones previas de la CCIP.

En este sentido, es menester comprender que este corte de ruta no fue parte de un estallido social, aunque sus protagonistas recuerden haberlo vivido como una situación “crítica”. Si bien existía una percepción de crisis y de gran incertidumbre debemos reconocer que, por un lado, el corte del puente fue fruto de un proceso de discusión y decisión (Farinetti, 2002:72) que siguió las reglas internas de la CCIP (reuniones, asambleas, etc.). En otro contexto económico-político, la CCIP hubiese negociado y ejercido presión por las vías políticas que habían habilitado tiempo atrás, ya que tenían acceso a los más altos funcionarios de las estructuras de poder nacionales, provinciales y locales. Pero esta vez, los Estados nacional o provincial no existían como interlocutores válidos o, si existían, poco podían y querían hacer para interferir con el modelo económico con el cual se habían comprometido. Dentro de su antiguo juego de negociaciones, los comerciantes se habían quedado “hablando solos”. Pero pronto se darían cuenta que, como expresa Scribano (2008:89), el neo-liberalismo es una máquina de dejar solos a los sujetos, con lo cual era menester volver a “hacerse visibles” no sólo para la sociedad –esa sociedad responsable de sus fracasos económicos cuando decidía hacer sus compras en Encarnación- sino sobre todo para las autoridades locales, provinciales y nacionales.

El problema de la visibilidad nos ayuda a comprender la forma misma que adquirió la protesta de los empresarios y comerciantes: el corte del puente internacional o piquete. Porque, como dice Auyero (2002:153), el desempleo (o la amenaza de quiebra en este caso) o las necesidades económicas no conducen necesariamente al corte de ruta. La forma de la protesta tiene que ver con la relación entre los grupos y el Estado, con los recursos y las

formas de organización de los grupos y con las experiencias previas de lucha en términos de logros y fracasos. Teniendo en cuenta esto, evidentemente en 1995 los comerciantes no contaban con los recursos políticos de antaño pero sabían perfectamente que había una modalidad de protesta social que llamaría intensamente la atención: el corte del puente internacional. Si bien en las grandes ciudades aún no se había masificado, el corte de ruta se estaba transformando en una modalidad de protesta que iba ganando espacios en las "periferias" del país, *"sobre todo en aquellas regiones donde "el modelo" se sintió con mayor rigurosidad"* (Giarraca, 2002:5). Los cortes de las paseras y taxistas eran una forma de protesta novedosa²⁴ y los comerciantes posadeños se diferenciaron de ellos diciendo que, si bien el hecho del corte de ruta es el mismo –es decir, la modalidad de protesta es compartida– los paraguayos son "piqueteros" y ellos son "el sector empresario". Ahora bien, cuando –en términos de Bonifacio; J.L., Mases, E. y Taranda, D., (2003:181)– *"los efectos del vendaval neoliberal (...) puso en duda la reproducción social de una parte de la sociedad"* este sector empresario decidió hacer el "cortón" de ruta/puente internacional. Y lo decidieron para hacerse visibles, para "hacerse escuchar" se apropiaron de una metodología que no les era propia pero que ya había probado tener ciertos atisbos de éxitos en el caso de los paraguayos, se preocuparon en la masividad del corte, en su difusión en los medios de comunicación, en llevar a todos los empleados de comercio y en hacer una campaña "agresiva". La necesidad de visibilidad frente a un nuevo modelo de negociación "en el aire", en soledad, era lo prioritario para este grupo. Por esto decidieron hacer un piquete "en el espacio internacional", para que todo el país los viera.

Ahora bien, la manifestación no fue en un espacio "internacional" sino en una frontera internacional en vías de transformación en un espacio transfronterizo. Podríamos hipotetizar que la manifestación se debió a una reacción contra esa misma transformación. Afirmar que el espacio fronterizo Posadas-Encarnación ha iniciado un proceso de cooperación e integración fronteriza significa que se abandona paulatinamente la perspectiva según la cual las fronteras constituyen áreas de tajante diferenciación, tensión y control cultural, económico y militar (Ciccolella, 1997:59). Teniendo en cuenta, como afirman Gilles Deleuze y Félix Guattari (1980:402), que *"tout territoire est toujours en voie de déterritorialisation"*²⁵ y de reterritorialización, creemos que las numerosas relaciones sociales están generando un nuevo territorio fronterizo. El espacio de vida de las fronteras se está transformando gradualmente en un espacio de transición y de contacto (Vargas López de Mesa, 2003:36; Azevedo, 2003:95). Respondiendo aún a la territorialidad de los controles institucionales fronterizos, este espacio está compuesto, a su vez, por redes y por relaciones personales, comerciales, profesionales, educativas, etcétera –que están teniendo cada vez más peso en la toma de decisiones en diferentes escalas de poder.

Conclusión

En este artículo intentamos demostrar que los cambios producidos en el paso Posadas-Encarnación coadyuvaron al desarrollo de un espacio transfronterizo, hayan tenido o no este objetivo en el momento de su planeamiento y ejecución, como por ejemplo el puente internacional San Roque González de Santa Cruz. Este espacio transfronterizo –en vías de consolidación– se alimenta de la movilidad de personas de un lado a otro. En este caso, la modalidad que prevalece –como en la mayoría de los espacios fronterizos– responde a las prácticas comerciales fronterizas llevadas a cabo por los consumidores y por actores intermediarios entre las mercaderías y los consumidores. Este comercio fronterizo, sumado a las políticas macroeconómicas de los años noventa perjudicó espacialmente al sector del comercio posadeño agrupado en el CCIP, quienes acudieron a las autoridades para reclamar por mayores controles y menores impuestos. La policía de Estado argentina estaba encontrando una reacción local por los efectos que tenía sobre el espacio fronterizo.

24. Los cortes de ruta aparecieron como elemento de protesta "novedoso" en los medios en los años 1996/97 pero se venían desarrollando desde 1991, particularmente luego de las puebladas de Tartagal y Mosconi (Benclowicz, 2010).

25. Traducción propia: "todo territorio está siempre en vías de desterritorialización".

Como respuesta a estos reclamos el Estado propuso una legislación tibia que reconocía las asimetrías e incrementaba los controles aduaneros por periodos cortos de tiempo, pero no podía revertir el proceso económico en marcha y menos aún el proceso de integración regional. Pese a estas leyes de connotaciones “nacionalistas”, la Argentina y Paraguay se fueron vinculando jurídicamente y políticamente mediante los acuerdos bilaterales y multilaterales – en el marco del Mercosur – que, si bien no llegaban a constituir jurídicamente normas “supranacionales”²⁶, tenían un carácter casi irreversible si se quería continuar en el camino de la integración regional, como por ejemplo el Control Integrado de Frontera y el Tránsito vecinal Fronterizo. De hecho, los intentos por profundizar la integración fronteriza continuaron en los años 2000 y, por otro lado, la participación de todos los países del Mercosur en la nueva organización intergubernamental de Sudamérica a partir del año 2008, la Unión de Naciones Sudamericanas (UNASUR)²⁷, significa también un intento por darle un nuevo impulso a la integración de la región, sobre todo en materia de energía, educación, salud, ambiente, infraestructura, seguridad y democracia. Este relanzamiento de la integración en el ámbito sudamericano implicará aún mayores interacciones sociales en los espacios fronterizos a raíz de los avances en las técnicas y mecanismos de control fronterizo.

Debemos remarcar también que si bien el comercio fronterizo entre Posadas y Encarnación aumentó considerablemente a partir de la inauguración del puente, una parte importante de estas prácticas responden no sólo a las coyunturas macro-económicas y políticas de integración regional, sino también a elementos sociales y culturales. Las asimetrías comerciales entre una orilla y otra pueden variar según las políticas económicas y cambiarias de cada país, son fluctuantes, pero existen prácticas comerciales transfronterizas que ya son tradicionales y que trascienden en el tiempo a pesar de los vaivenes económicos de la región, como por ejemplo la de las paseras paraguayas (Schivoni, 1993).

Para finalizar, consideramos que en la reacción de los comerciantes posadeños y en su manera de accionar colectivamente, la frontera aparece solamente como un obstáculo, una posibilidad incómoda y perturbadora. Los comerciantes posadeños elaboran una reivindicación identitaria a espaldas de la frontera, que simbólicamente condice más con una postura de fronteras “cerradas” que con el proceso de apertura e integración que vive la región. Aquí notamos la tensión entre una frontera real y una simbólica: en la fluctuación entre apertura y cierre, integración y barreras. Finalmente, aquello que cortaron los comerciantes, el puente, no era solamente la vía física de circulación y por donde “entraba y salía” la riqueza del país, sino que era el símbolo de la unión de dos países en el marco de un proceso de integración regional. Pero el puente no se puede cerrar para siempre. El control fronterizo es lo que permanece y es aquello que bascula entre la permeabilidad y la dureza conforme las tensiones se agudicen o cedan. El paso de un espacio fronterizo a uno transfronterizo se compone, indefectiblemente, de estas reacciones, de avances y retrocesos que afirman, en cada caso, que la frontera del Estado moderno es, ante todo, una construcción social que, si bien ha perdurado en el tiempo y se ha institucionalizado, no está exenta de sufrir grandes transformaciones.

26. Una de las características específicas del Mercosur es que no cuenta con un órgano político-jurídico supranacional con carácter vinculante. Según muchos análisis, ésta es la diferencia más importante que tiene este proceso de integración con la experiencia europea, diferencia imposible de superar si no se concreta una entidad supranacional en el corto plazo.

27. Sus doce Estados miembros son: la República Argentina, la República de Bolivia, la República Federativa del Brasil, la República de Colombia, la República de Chile, la República del Ecuador, la República Cooperativa de Guyana, la República del Paraguay, la República del Perú, la República de Suriname, la República Oriental del Uruguay y la República Bolivariana de Venezuela. Panamá y México permanecen como observadores.

Bibliografía

- » ABÍNZANO, Roberto. 1993. Caminos de la integración latinoamericana. Posadas: Editorial Universitaria, Universidad Nacional de Misiones.
- » ABÍNZANO, Roberto. 2004. Regiones de frontera: procesos transfronterizos y de integración, *Cuadernos de Frontera*, vol. 1, n° 1, Misiones, Universidad Nacional
- » AINSA, Fernando. 1992. La frontera: ¿límite protector de diferencias o espacio de encuentro y transgresión? En Zea, Leopoldo, *América Latina. Historia y destino*, México DF, FCE.
- » AMILHAT-SZARY, Anne-Laure; FOURNY, Marie-Cristine (dir). 2006. Après les frontières, avec la frontière. Nouvelles dynamiques transfrontalières en Europe. Paris, L'aube.
- » ARFUCH, Leonor (comp.). 2005. Identidades, sujetos y subjetividades. Buenos Aires, Prometeo.
- » AUYERO, J. 2002. Fuego y barricadas. Retratos de la beligerancia popular en la Argentina democrática, *Nueva Sociedad*, n° 179, p. 144-162.
- » AZEVEDO, Beatriz. 2003. Appartenances et identités dans une zone de frontière : la région du PLATA dans la période coloniale, *Les Cahiers du Gresal* (ed.), O.R. 7 GRESAL, Grenoble, p. 94-109.
- » BALBUENA BELLO, Raúl. 2001. Región y globalización: el problema de la identidad, *Estudios fronterizos*, vol. 2, n° 3, pp. 63-90.
- » BARTH, Frederick. 1969. Ethnic groups and boundaries: The social organization of culture difference. Boston, Little Brown.
- » BENEDETTI, Alejandro. 2011. Lugares de frontera y movilidades comerciales en el sur sudamericano. Una aproximación multiescalar, en Costa, E. A; Costa, G. V. L.; Oliveira, M.A.M. *Fronteiras em foco*. Campo Grande: Editora da UFMS, p.33-55.
- » BENEDETTI, Alejandro; SALIZZI, Esteban. 2011. Llegar, pasar, regresar a la frontera. Aproximación al sistema de movilidad argentino-boliviano, *Revista Transporte y Territorio*, n° 4, Buenos Aires, Universidad, p. 148-179.
- » BERTOLOTTI, Patricia. 2004. Enciclopedia de Misiones, formato CD-ROM. Posadas: Versus Producciones.
- » BETRISEY NADALI, Débora. 2007. Inmigración y discriminación en la frontera argentino-paraguaya, *Migraciones Internacionales*, vol. 4, n° 1, p. 141-164.
- » BONIFACIO, J.L.; MASES, E.; TARANDA, D. 2003. Procesos de constitución de los movimientos piqueteros en la provincia de Neuquén, *Estudios Sociales*, n° 25 [segundo semestre], p. 169-187.
- » BRUBAKER, Rogers. 2001. Au-delà de l' « identité », *Actes de la recherche en sciences sociales*, vol. 139, n° 1, p. 66 – 85.
- » BUTLER, Judith. 2006. Vida Precaria. El poder del duelo y la violencia. Buenos Aires, Paidós.
- » CASALLA, Mario C. 1997. Los dilemas del laberinto. Vida, pensamiento y creatividad en tiempos ambiguos. En Boyardo, R. y Laccarrieu, M. Globalización e identidad cultural. Buenos Aires, Ciccus.

- » BELL ADELL, Carmen. 2001. ¿Fronteras abiertas, fronteras cerradas?, *Papeles de Geografía*, Universidad de Murcia, nº 035, p. 5-15.
- » CICCOLELLA, Pablo J. 1997. Redefinición de fronteras, territorios y mercados en el marco del capitalismo de bloques, en Castello, I. R., Koch, M. R., Oliveira, N., Otero Schaeffer, N., Strharcker, T. (Orgs.). *Fronteiras na América Latina. Espaços em transformação*, Porto Alegre, UFRGS, Ed. Universidade.
- » CORTÈS, Geneviève, FARET, Laurent. 2009. Les circulations transnationales. Lire les turbulences migratoires contemporaines. Paris, Armand Colin.
- » DACHARY, Alfredo César y ARNAIZ, Stella Maris. 2012. Región Fronteriza de Argentina y Brasil: asimetrías y potencialidades, *DRd – Desenvolvimento Regional em debate*, año 2, nº 1, p. 204-231.
- » DELEUZE, Gilles y GUATTARI, Felix. 1980. *Capitalisme et schizophrénie. Mille Plateaux*. Paris, Les éditions de Minuit.
- » DOUGLASS, William R. 1994. Las fronteras: ¿muros o puentes?, *Historia y fuente oral*, nº 12 (Fronteras), p. 43-50.
- » FANTÍN, María A. 2006. Analogías y diferencias sociodemográficas de la región fronteriza argentino-paraguaya. 2001-2002', II Congreso de la Asociación Latinoamericana de Población (Guadalajara, México).
- » FARINETTI, M. 2002. La conflictividad social después del movimiento obrero, *Nueva Sociedad*, nº 182, p. 60-75.
- » FAVARO, O. y IOURNO, G. 2006. La Patagonia protesta: Recursos, política y conflictos a fin de siglo, *Realidad Económica*, nº 217, 1º de enero/15 de febrero, p. 69-87.
- » FOUCHER, Michel. 1991. *Fronts et Frontières. Un tour du monde géopolitique*. Paris, Fayard.
- » FREAZA, M. Á.; ORZUZA, G. B.; IBARRA, Z. N. 2007. La economía de Misiones después de la convertibilidad, Posadas, Ed. Universitaria.
- » FREAZA, Miguel A. 1999. Economía de Misiones. Aspectos y actividades relevantes. Período 1980-1999. Posadas, Ed. Universitaria.
- » GADDIS, John. 1991. Toward the Post Cold World, *Foreign Affairs*, vol 70, nº2, p. 102-122.
- » GIARRACA, Norma. 2002. Argentina 1991-2001: Una década de protesta que finaliza en un comienzo. La mirada desde el país interior, *Argumentos*, vol. 1, nº1, diciembre, p. 1-8
- » GIDDENS, Anthony. 1999. Un mundo desbocado. Los efectos de la globalización en nuestras vidas. México DF, Taurus.
- » GIMÉNEZ BÉLIVEAU, Verónica. 2010. Movilidades y escalas de la acción política. Políticos y funcionarios piensan el Mercosur desde la frontera, en Giménez Béliveau, Verónica y Montenegro, Silvia (Comps.), *La Triple Frontera. Dinámicas culturales y procesos transnacionales*, Buenos Aires, Ed. Espacio.
- » GRIMSON, Alejandro. 2002. El otro lado del río. Periodistas, Nación y MERCOSUR en la frontera, Buenos Aires, Eudeba.
- » IGLESIAS, E. 2007. Gobierno y protesta. Problemas conceptuales y diversidad empírica en el análisis de la protesta piquetera, *Estudios Sociales*, nº 32 [primer semestre], p. 177-198.

- » JELIN, Elizabeth. 2001. Los movimientos sociales y los actores culturales en el escenario regional. El caso del MERCOSUR, en De Sierra, Gerónimo (Comp.). Los rostros del MERCOSUR. Buenos Aires, CLACSO.
- » LACLAU, Ernesto. 2000. La guerre des identités. Grammaire de l'émancipation. Paris, La découverte/M.A.U.S.S.
- » MACIAS, Marie-Carmen. 2003. Étude géographique des mutations du commerce de détail au Mexique. Le cas de la Frontière Nord et de la Ville de Tijuana: exception ou Modèle précurseur?, Tesis doctoral en Geografía, Université de Paris III- Sorbonne Nouvelle. Inédita.
- » MARTELES MORENO, Silvia. 2010. Fortalecimiento de la gobernanza transfronteriza en América Latina a través de la cooperación descentralizada: la experiencia del programa Fronteras Abiertas, *Si Somos Americanos. Revista de Estudios Transfronterizos*, vol. X, n° 1, p. 147-160.
- » MEZZADRA, S. 2005. Derecho de fuga. Migraciones, ciudadanía y globalización. Madrid, Traficantes de Sueños.
- » MUSSET, Alain. 1997. Interventionnisme, libéralisme et mondialisation: l'Amérique latine dans tous ses États, *Cahiers des Amériques Latines*, n° 26, p. 69-74.
- » ORTNER, Sherry. 2005. Subjectivity and cultural critique, *Anthropological Theory*, vol. 5, n° 1, p. 31-52.
- » OVIEDO, Alejandro D. 2001. Comercio en las fronteras: conflictos y articulaciones en el contexto de la integración regional. Tesis de Maestría en Antropología, Universidad Nacional de Misiones, Posadas. Inédita.
- » POSCHET EL MOUDDEN, Lena. 2006. Villes à la frontière et transformation de l'espace: le cas de Haïti et la République Dominicaine, Tesis doctoral en Geografía, École Polytechnique Fédérale de Lausanne). Inédita.
- » RAFFESTIN, Claude. 1980. Pour une géographie du pouvoir. Paris, Litec.
- » RÓTULO, Daniel; DAMIANI, Octavio. 2010. El caso de la integración fronteriza Uruguay-Brasil: dimensiones analíticas e hipótesis de trabajo preliminares, *Documento de Investigación*, Facultad de Administración y Ciencias Sociales, Universidad ORT Uruguay, n° 61 (Noviembre), p. 1-37.
- » SAHLINS, Peter. 1989. Boundaries. The making of France and Spain in the Pyrenees, Berkeley and Los Angeles, University of California Press.
- » SANTOS, Milton. 2004. Por otra globalización: del pensamiento único a la conciencia universal. Bogotá: Convenio Andrés Bello.
- » SASSEN, Saskia. 1991. The global city. New York, London, Tokyo. Princeton, P.U. Press.
- » SASSEN, Saskia. 2003. Contrageografías de la globalización. Género y ciudadanía en los circuitos transfronterizos. Madrid, Traficantes de sueños.
- » SASSONE, M. Susana. 1988. Movimiento de Extranjeros en la Frontera Argentina. Efectos del Tránsito Vecinal, *Revista geográfica*, Instituto Panamericano de Geografía e Historia, n° 108, p. 19-51.
- » SASSONE, M. Susana et al. 2004. Familia, migración y transnacionalización: territorialidades emergentes entre Bolivia y la Argentina, *Signos Universitarios*, año XXIII, n° 40, p.15-39.
- » SCHIAVONI, Lidia. 1993. Pesadas cargas, frágiles pasos. Transacciones comerciales en un mercado de frontera. Posadas: Ed. Universitaria.

- » SCRIBANO, Adrián. 2009, Acciones colectivas, movimientos y protesta social: preguntas y desafíos, *Conflicto Social*, año 2, n° 1, Junio., p. 86-117. <http://www.iigg.fsoc.uba.ar/conflictosocial/revista>
- » SEJAS, Lidia. 2003. Espacios territoriales en la integración fronteriza de argentina con los países del MERCOSUR, *Asociación civil Amersur*: <http://www.amersur.org.ar/index.htm>
- » SVAMPA, Maristella y PEREYRA, Sebastián. 2007. La política de los movimientos piqueteros, *Revista da Sociedade Brasileira de Economia Política*, Rio de Janeiro, n° 15 (dezembro).
- » TERRA, Inés; VAILLANT, Marcel. 2001. Comercio, fronteras políticas y geografía: un enfoque regional de la integración económica, en De Sierra, Gerónimo (Comp). *Los rostros del MERCOSUR*. Buenos Aires, CLACSO.
- » VARGAS LÓPEZ DE MESA, Gloria María. 2003. Fronteras: espacios conceptuales y materiales en el contexto de la geografía, en *Fronteras. Territorios y Metáforas*. Medellín, Hombre Nuevo Editores.

Fuentes orales:

Entrevistas grabadas digitalmente en formato mp3 (audio)

- » R. T., comerciante de Posadas que ocupó cargos directivos en la Cámara de Comercio e Industria de Posadas en los años noventa. Entrevista realizada en Posadas en mayo de 2009.
- » S. P., comerciante de Posadas que ocupó cargos directivos en la Cámara de Comercio e Industria de Posadas en los años noventa. Entrevistas realizada en Posadas en mayo de 2009 y julio de 2010.
- » J. B., comerciante de Posadas que ocupó cargos directivos en la Cámara de Comercio e Industria de Posadas en los años noventa. Entrevista realizada en Posadas en agosto de 2010.
- » T. B., comerciante de Posadas que ocupó cargos directivos en la Cámara de Comercio e Industria de Posadas en los años noventa. Entrevista realizada en Posadas en agosto de 2010.
- » H. R., comerciante de Posadas que ocupa un cargo administrativo jerárquico en la Cámara de Comercio e Industria de Posadas en la actualidad (entre los años 2007 y 2010). Entrevista realizada en Posadas en agosto de 2010.
- » F. L., comerciante de Posadas que ocupó cargos ejecutivos en la Cámara de Comercio e Industria de Posadas en los años noventa. Entrevista realizada en Posadas en agosto de 2010.

Censos

- » Provincia de Misiones. Viviendas, población por sexo e índice de masculinidad, según departamento. INDEC. Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010.
- » Censo 2002, realizado el 26 de agosto de 2002 por la Dirección General de Estadísticas, Encuestas y Censos de la República del Paraguay.

María Dolores Linares / linares.dolores@gmail.com

Licenciada en Relaciones Internacionales (Universidad Nacional de Rosario), Magister en Ciencias Sociales (École des Hautes Études en Sciences Sociales, Paris) y becaria doctoral Tipo II del CONICET. Miembro del Proyecto de Investigación Plurianual “Migración internacional en ciudades de la Argentina: lugares, territorios e identidades en la era de la globalización”. Ha publicado sobre temas relacionados a los estudios fronterizos.

Mobilidade e fronteira: as territorialidades dos jovens de Corumbá, Brasil



Edgar Aparecido da Costa

Mestrado em Estudos Fronteiriços
Curso de Geografia, Câmpus do Pantanal,
Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Brasil

Resumo

Mobilidade e fronteira são construções socioespaciais que se combinam e modificam reciprocamente. Nesta Era da informação as mobilidades territoriais são ainda mais intensas, complexificando, cada vez mais, os arranjos locais. A cidade de Corumbá-MS, no Oeste brasileiro, na fronteira com a Bolívia foi construída a partir de inúmeros fluxos de dinamismo permanente. O objetivo deste trabalho é analisar como os jovens de Corumbá usam o lado boliviano dessa fronteira e com que frequência a visitam. Interessa, ainda, entender como a fronteira comparece nos seus imaginários e se seus fluxos são mais na direção da capital sul-mato-grossense ou do Pantanal. Para tanto, foram aplicados 345 questionários entre estudantes com idade de 15 a 17 anos, nas escolas de Corumbá. Percebeu-se que os jovens vão mais para fronteira, depois para a capital do Estado e, por último para o Pantanal.

Palavras-chave

Fronteira
Territorialidades
Mobilidade
Corumbá-MS

Palabras Clave

Frontera
Territorialidades
Movilidad
Corumbá-MS

Abstract

Mobility and border: young people's territorialities in Corumbá, Brazil. Mobility and border are sociospatial constructions which reciprocally combine and modify themselves. In this Information Age, the territorial mobilities are much more intense, complexifying the local arrangements even more. The city of Corumbá-MS, located in the West of Brazil and in the border of Bolivia, was constructed from many fluxes of permanent dynamism. The objective of this work is to analyze how the young people of Corumbá use the Bolivian side of the border, and which is the frequency that they visit it. It also interest us to understand how the border is present in their imaginary and if their fluxes are mainly driven to the capital city of Mato Grosso do Sul or to the Pantanal. In order to do it, 345 surveys were applied to students between 15 and 17 years old, in the local schools. It was noticed that the young people are more driven to the border, then to the Capital City and, finally, to the Pantanal.

Keywords

Border
Territorialities
Mobility
Corumbá-MS

Recibido: 6 de mayo de 2013. Aceptado: 1 de agosto de 2013.

Introdução

A fronteira que será tratada neste texto foi construída em tempos diferentes. Corumbá e Ladário datam de 1778 (mas somente na década de 1950 Ladário tornou-se município). A presença boliviana na fronteira foi marcada pela fundação de Puerto Suárez, em 1875, às margens da Laguna de Cáceres, cerca de 30 km do centro de Corumbá. Nos anos 1950, com a construção da ferrovia, lançaram-se as bases de povoamento de Puerto Quijarro no entorno da estação ferroviária, ampliando-se consideravelmente com a ocupação de Arroyo Concepción (que é seu distrito) nos anos 1970/80 nas imediações da passagem viária que liga o Brasil à Bolívia.

Corumbá, que mais diretamente nos interessa, é uma cidade localizada no extremo ocidental do estado de Mato Grosso do Sul, na fronteira do Brasil com a Bolívia. É uma das cidades mais antiga do estado. Limita-se territorialmente a Leste com Ladário-MS, pelo lado brasileiro, e a oeste com Arroyo Concepción, distrito de Puerto Quijarro, da província Germán Busch, departamento de Santa Cruz, no lado oriental boliviano. Conta com quase 100 mil habitantes e fica a 430 km da capital do estado, Campo Grande. Um aspecto diferenciado é que Corumbá e Ladário estão a mais de 200 km da cidade brasileira mais próxima (Miranda-MS), separadas/unidas pelo Pantanal, e a menos de 10 km das cidades bolivianas fronteiriças.

A população urbana fronteira de Corumbá, Ladário, Puerto Quijarro e Puerto Suárez, somadas, perfazem cerca de 160.000 habitantes, sendo aproximadamente 45.000 do lado boliviano. A passagem pela fronteira é visivelmente frequente, dinâmica, diversa. Passam por ela, diariamente, fronteiriços, turistas, mercadorias, fluxos lícitos e ilícitos, para um lado e outro. Vislumbram-se mobilidades circunscritas e, para além da fronteira, com velocidades e racionalidades diferentes.

Os jovens são diferentes, principalmente em se tratando de mobilidade. Boa parte deles não possui autonomia plena, sendo vigiada e/ou controlada pelos pais. Além disso, muitos são estudantes e dedicam parte significativa de seus deslocamentos em função da escola ou das atividades ligadas a ela. Ir para a fronteira tem, para a população local, o sentido de passar para o lado imediatamente próximo à linha internacional. Como a palavra sempre está ligada àquilo que, de alguma forma, está na frente, com o estranho, o desconhecido, a novidade, ir até lá pode ser, no imaginário dos pais, algo que remete cuidado. Provavelmente, nessa lógica, a mobilidade dos jovens até as cidades vizinhas bolivianas ocorre acompanhada dos pais, amigos ou parentes. Isso nos levou a indagar se os jovens conheciam mais esses lugares ou Campo Grande, ou o Pantanal?

Assim, o objetivo deste trabalho é analisar como os jovens de Corumbá usam o lado boliviano dessa fronteira e com que frequência a visitam. Interessa, ainda, entender como a fronteira comparece nos seus imaginários e se os fluxos desses jovens são mais na direção da capital sul-mato-grossense ou do Pantanal que da mesma.

Mobilidade e fronteira: esclarecendo as singularidades do local de estudo

a fronteira é entendida, neste trabalho, com o sentido de espaço fronteiro, conforme proposto por Benedetti (2011). São, portanto, bandas territoriais, uma de cada Estado nacional, articuladas numa contiguidade territorial que, controlada e confrontada por diferentes forças e relações de poder, forma as fronteiras. Essas áreas são passíveis de passagens de diversas ordens: econômica, social, cultural, animal, de vetores de doença, de circulação atmosférica, dentre outras.

A fronteira é uma construção sociopolítica que contém o limite internacional. Conforme trabalhamos em Costa (2012), fronteira e limite expressam diferentes sentidos, mas isso não significa ruptura, ao contrário, denota forte interdependência dada a frequente interação (i)material nesse meio. A fronteira só existe a partir e por causa do limite, ou seja, é ele quem dá luz à existência daquela. Nos dizeres de Lasconjarias (2004), esses termos são, na atualidade, intercambiáveis ou pelo menos sinônimos. Essa forte imbricação se aproxima da imagem de uma cerca que, ao mesmo tempo em que representa uma barreira, permite, pelos seus vãos mais ou menos apertados, a possibilidade da passagem.

Para alguns fluxos, passíveis de controle social, os vãos podem ser mais apertados ou elásticos em razão dos acordos (in)formais historicamente construídos pelas sociedades fronteiriças. Caso a cerca (com o sentido de limite materializado) tenha vãos muito próximos, dificultando a passagem, ainda assim é possível superá-la por cima ou por baixo, escavando o solo. Os fluxos que escapam a essa forma de controle, especialmente os de natureza independente da vontade humana, não enfrentam cercas. Possuem passagem livre em favor de suas características e vetorização particulares. Nesse sentido, os espaços fronteiriços se assemelham com verdadeiros openfields.

Quando os produtos oriundos da intervenção humana são associados a elementos naturais, isso pode implicar num maior desconforto para um ou outro lado da fronteira. Um exemplo são atividades industriais que lançam partículas poluidoras na atmosfera. A localização das indústrias na cidade de Corumbá acarreta problemas também para o lado boliviano, pois a predominância dos ventos, nesta porção geográfica, é na direção oeste, maximizado pela presença de morrarias ao longo da malha urbana dessas cidades. Em relação aos recursos hídricos, os possíveis prejuízos se dão no sentido contrário. A carência de saneamento básico e o conseqüente lançamento dos dejetos no canal Tamengo conduzem esses poluentes na direção do rio Paraguai, atingindo a orla fluvial da cidade e ameaçando a estação de captação de água para abastecimento urbano.

Os fluxos que não podem ser contidos pelas cercas ou pelos muros, a exemplo dos casos mencionados e da circulação viral, remetem implicações sanitárias, mas também responsabilidades políticas e sociais. Como a jurisdição de cada território termina/começa no limite e os fluxos de ar e água não compartilham dessa construção sociopolítica, deveria interessar muito aos habitantes de um lado e de outro da fronteira saber o que ocorre, o que está sendo feito no território vizinho. Essa preocupação, aparentemente, só tem se manifestado da parte das autoridades sanitárias brasileiras, especialmente em relação ao combate à dengue, à raiva e ao controle da febre aftosa e brucelose nos rebanhos bovinos.

A cerca, o limite, possui uma conotação de linha de separação entre um lado e outro. A fronteira é mais que isso: é uma área geográfica, com limites imprecisos, variável e dinâmica (que ora retrai, ora expande) que contém o limite (Costa, 2012). Essa dinâmica é dada pelos fluxos presentes no espaço fronteiriço, tanto internos quanto externos, que o atravessam, tensionam, que produzem/induzem mudanças de comportamentos de alguns elementos.

Contudo, a fronteira pode ser vista de formas diferenciadas na perspectiva do Estado: como uma construção social e relacional e nos seus usos e práticas. Dialeticamente, ela separa e une grupos humanos e territórios em ambos os lados da linha de demarcação, produzindo uma rede relacional específica (Kayser, 1998).

Essa forma de ver, de alguma maneira, se aproxima do entendimento de Foucher (2009) para quem as fronteiras são instituições, configurando-se como descontinuidades territoriais com claras funções de demarcação política. Talvez, por isso, Grimson (2000) afirma que as relações entre as fronteiras e seus governos centrais sejam conflitivas.

As descontinuidades instituídas, frequentemente em tensão com as continuidades elaboradas por transversalidades anteriormente existentes ou produzidas a partir dessa configuração espacial são características dos espaços fronteiriços, (re)produzidas pelas mobilidades (Benedetti, 2011).

Para Benedetti (2011:36) a mobilidade pode ser definida como “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”. Afirma ainda que as fronteiras atraem mobilidades que, em essência, dão vida a ela, numa relação dialética. Nesse sentido, o conceito de mobilidade se aproxima de territorialidade.

Mobilidade tem a ver com a capacidade de movimento de indivíduos a partir de razões multidimensionais (Módenes, 2008; Ramírez Velázquez, 2009; Lopes, Beatriz Nieto y Arias, 2010). Nas fronteiras, as mobilidades ocupam uma ordem socioterritorial multidimensional e multitemporal. Cada passagem tem características particulares arranjadas em razão das combinações territoriais possíveis a cada tempo, a cada indivíduo/coletividade.

A passagem fronteiriça de um lado para o outro se caracteriza por fixos e fluxos desiguais. Em relação aos fixos, nota-se, de um lado e de outro, estruturas com funções semelhantes. Contudo, as formas são amplamente díspares! Do lado brasileiro, a Secretaria da Receita Federal possui uma estrutura com várias possibilidades de articulação para lógicas de passagem (ida e volta, exclusiva para caminhões com vistas ao controle sanitário, para fiscalização de ônibus de turistas e outras para eventualidades) e, do lado, uma enorme área para guarda de veículos apreendidos. Também existe uma estrutura ampla da Polícia Federal, onde se faz o controle migratório, invariavelmente com longas filas (Figura 1). Do lado boliviano, existem duas passagens articuladas por um arco tendo duas estruturas modestas separadas pela via de entrada no país: a) o posto de controle fronteiriço; e b) o posto de controle migratório. Na calçada, ao lado deste último, foi instalado um pedágio cobrado apenas dos condutores de veículos com placa estrangeira.

Discutindo a cena fronteiriça contemporânea, Foucher (2009:19) indica, muito apropriadamente, que “as fronteiras se transformaram em ‘membranas assimétricas’, autorizando a saída, mas protegendo a entrada de indivíduos vindos do outro lado”. No imaginário do extrafronteiriço, pululam ideias de que as fronteiras são passagem de contrabandos, drogas, armas e que o Estado perdeu seu controle. Foucher (2009) sugere que, em face de isso, o Estado, que de fato nunca dominou completamente suas fronteiras, se impõe via múltiplas territorialidades, que incluem as aduanas, as barreiras.

No dia 20 de abril de 2013, nessa principal passagem fronteiriça entre Brasil e Bolívia, onde fica a cidade de Corumbá, registramos uma cena descrita a seguir. No lado brasileiro, no prédio da Polícia Federal, existia uma fila considerável de pessoas esperando autorização para entrar ou sair do país. Ao lado, na fiscalização da Receita Federal, passavam veículos, continuamente, em ambas as direções (entrando e saindo do país), observados pelos fiscais e policiais armados. Durante 10 minutos de observação foram parados para fiscalização 2 veículos, ambos com placas de outra unidade federativa do Brasil. Também passavam, em menor quantidade, motociclistas e pedestres nas duas direções. Invariavelmente, as pessoas que chegavam a pé da Bolívia eram portadoras de sacolas de compras e passavam na direção do ponto de ônibus urbano (que não atravessa o limite internacional) ou dos carros deixados num pátio junto ao ponto final do ônibus.

A ponte sobre o arroio Conceição não é somente um lugar de passagem. É, também, um local de encontros e de pausa para descansar sentado nas suas bordas sob a sombra



das árvores que a margeiam. Tem seu caráter material, respaldado na sua construção de concreto, mas também imaterial, na medida em que simboliza o ponto de contato entre povos de países diferentes.

Figura 1. Estrutura brasileira para controle de entrada no país ao lado do limite internacional. Fonte: Costa, 2013.

No lado boliviano da fronteira, no posto de “Control fronterizo”, estavam três pessoas responsáveis pela cobrança do pedágio, um policial conversava animadamente com um ou outro conhecido. Não verificamos nenhuma parada de veículos para fiscalização. Também, não existia nenhuma fila no controle de migração boliviana. Esse lado é mais complexo de formas e funções, já que as ocupações comerciais e para moradia encostam-se às proximidades do posto, fato que não se verifica no lado brasileiro (a área urbana é afastada a, aproximadamente, 3 km). Percebe-se, mesmo, a propaganda de refeições vendidas ao lado, utilizando um espaço na frente do “Control fronterizo” (Figura 2).

No sentido de criar elementos para conjecturas sobre a mobilidade pela fronteira, realizamos, no dia 20 de abril, sábado, durante dez minutos (das 12h09min às 12h19min) a contagem de veículos indo em direção à Bolívia e na direção do Brasil simultaneamente. Esse dia e horário foram entendidos como sendo de média para menos acentuada mobilidade, pois não equivalem a início de mês ou horário de pico (entre as 08 e 10 horas para entrada na Bolívia). A contagem foi feita sobre a ponte e se obteve um total de 81 veículos durante exatos 10 minutos, ou seja, passaram sobre a ponte fronteiriça 8 veículos por minuto. Destes, 55,56% entraram no Brasil e 44,44% entraram na Bolívia (Tabela 1).

Cabe notar que entraram no Brasil mais veículos bolivianos (44,44%) que veículos com placas de Corumbá e Ladário (28,89%) e praticamente a mesma quantidade na Bolívia (38,89% e 41,67%, respectivamente). Evidentemente, algumas das placas de outras partes do Brasil podem ser de moradores de Corumbá e Ladário. Notadamente as de Minas Gerais e do Rio de Janeiro, haja vista a presença de trabalhadores do alto e médio escalão da empresa Vale e de militares da Marinha do Brasil, entre outros servidores públicos, que frequentemente mantêm as placas dos seus estados de origem.



Figura 2. Estrutura boliviana para controle de entrada no país ao lado do limite internacional. Fonte: Costa, 2013.

Contudo, impressiona a entrada de 2 veículos bolivianos por minuto na direção do Brasil. Apenas como exercício reflexivo, se tomarmos essa quantidade como base, em uma hora estariam entrando 120 veículos bolivianos, algo em torno de 1.200 veículos por dia. Nessa mesma ótica, são 8,1 veículos por minuto, 486 por hora e quase 5 mil veículos diariamente, cruzando a ponte para um e outro lado da fronteira. Evidentemente existem dias com mais e com menos volume de passagem de veículos, mas isso já demonstra claramente a porosidade fronteiriça.

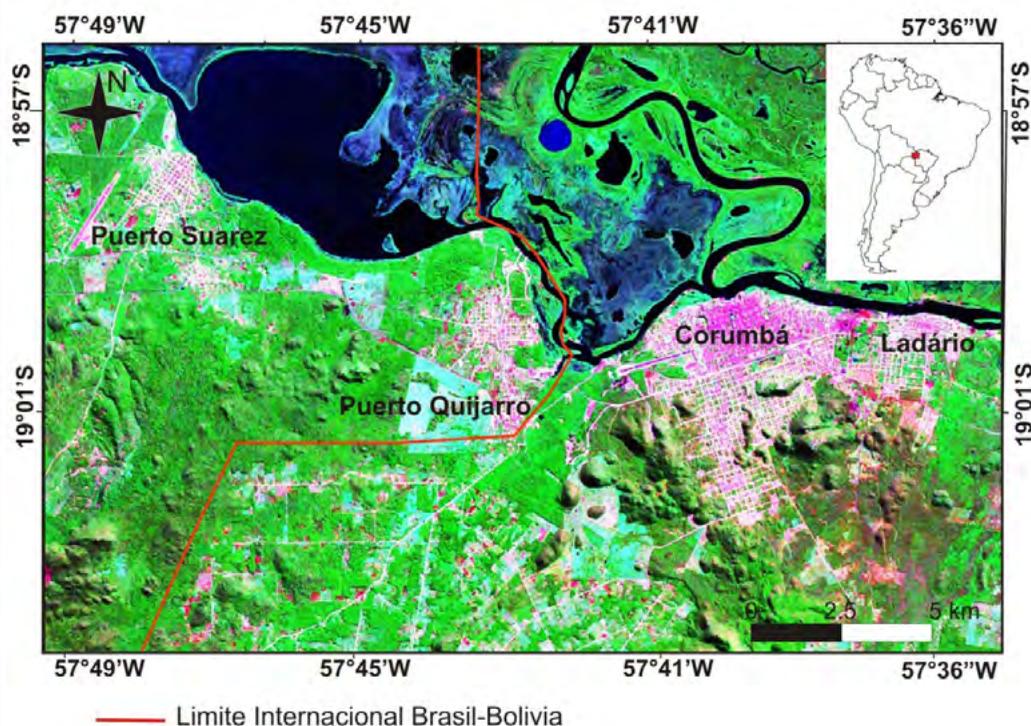
Tabela 1. Fluxos de veículos, segundo suas placas, na fronteira Brasil-Bolívia, durante dez minutos do dia 20/04/2013. Fonte: Trabalho de campo, abr./2013.

Procedências das placas	Entrada no Brasil	Entrada na Bolívia	Total
Bolívia	20	14	28
Corumbá e Ladário	13	15	34
Outras cidades do Brasil	12	7	19
Total	45	36	81

Entendemos que essa destacada porosidade e mobilidade fronteiriça só podem ter razão de existir se, historicamente, tenha sido forjada, mesmo que o desconhecido (o estranho) provocou e/ou continue despertando algum receio. Dessa forma, propusemo-nos a retratar, a seguir, a construção dessa fronteira sobre o foco das territorialidades/mobilidades.

A franja fronteiriça brasil-bolívia: uma construção socioespacial em tempos desiguais

A franja fronteiriça Brasil-Bolívia que abrange a área do município de Corumbá apresenta uma vasta paisagem rural com pequenas manchas de povoados ou de habitats isolados. A paisagem urbana mais saliente se configura na contiguidade espacial de Corumbá e Ladário, do lado brasileiro, e Puerto Quijarro e seu distrito de Arroyo Concepción, do lado boliviano. Puerto Suárez, distante cerca de 20 km, soma-se a essa paisagem urbana (Figura 3).



Vale dizer que essa fronteira foi construída socialmente e forjada pelo signo da política de ocupação territorial do Estado nacional. Soldados e camponeses enfrentaram as dificuldades do “sertão” desconhecido, ergueram casas, construíram roças e se somaram aos vários grupos indígenas que já habitavam, ou pelo menos percorriam, essas paragens. O Álbum Gráfico do Estado de Mato Grosso (Tomo 1), lançado originalmente em 1914, retrata, naquela época, a existência dos seguintes grupos nas proximidades dessa fronteira (Ayala e Simon, 2011):

- » Chamacocos: 200 indivíduos, vivendo na margem direita do rio Paraguai, próximo à Baía Negra;
- » Guatiedós: 130 indivíduos que habitam a área do atual distrito de Albuquerque;
- » Guanás: 200 indivíduos dos quais uma parte estava em Albuquerque e outra, nas imediações da cidade de Cuiabá;
- » Kinikinãos: 1000 indivíduos que habitavam Mato Grande, perto de Albuquerque, onde atualmente existe um assentamento rural de mesmo nome, e Miranda; e
- » Guatós: 500 indivíduos morando nas proximidades dos rios Paraguai e São Lourenço e das lagoas Gaíba e Uberaba.

Do lado boliviano, especula-se que circulava na porção oriental chiquitana ameríndios das etnias xaraiés, bororos, chané e orejones (PPAS, 2012). É verdade que existia fronteira entre essas nações indígenas, mas evidentemente não coincidiam com aquela forjada pelos conquistadores espanhóis e portugueses. A lógica de formação e (re) criação pode ter sido a mesma: definição pela estratégia e força. Contudo, a posição da linha demarcatória dos limites territoriais não era coincidente, tampouco as direções e sentidos de suas mobilidades.

Outro aspecto distinto era a escala territorial decisória impulsionadora de territorialidades e consequente ação des/re/territorializadora. No caso dos indígenas, o palco dos conflitos estava muito próximo do lugar das tomadas de decisão, já que todos os envolvidos compartilhavam, através de consenso fronteiro instituído nas batalhas, área territorial nas imediações. No caso dos conquistadores europeus, o

Figura 3. Franja fronteiriça Brasil-Bolívia na borda oeste do Pantanal de Mato Grosso do Sul. Fonte: Figueiredo, Costa e Paula (2011).

local das decisões e das estratégias gerais estava distante. Aqueles que se aventuravam por essas terras, por vezes não regressaram após contato belicoso com os nativos. As estratégias particulares esbarravam no desconhecimento pleno do território, apesar do maior poder ofensivo.

A primeira passagem exploratória de europeus que se tem notícia nessas paragens foi de Juan Díaz de Solís que alcançou o Rio da Prata em 1515, denominando-o de rio de Solís. Mais tarde, em 1526, Sebastián Caboto tratou de descrever a região de confluência entre os rios Paraná e Paraguai. A ele é atribuído o mérito de haver descoberto o rio Paraguai. Existem evidências de que, em 02 de fevereiro de 1537, Juan de Ayolas e Domingo Martinez de Irala fundaram, na altura da baía de Cáceres, o Puerto de la Candelaria. O mesmo Irala fundaria, em nova missão, o Puerto de los Reyes, nas margens da Lagoa Gaíva, em 6 de janeiro de 1543 (PPAS, 2011).

O então governador de Asunción, Alvar Nuñez Cabeza de Vaca, resolveu pessoalmente partir em missão de reconhecimento acompanhado por dois grandes exploradores: Domingo Martinez de Irala e Nuflo de Chávez (fundador de Santa Cruz de la Sierra em 26 de fevereiro de 1561). Percorreram o rio Paraguai, chegando à baía de Cáceres no dia 08 de novembro de 1543 e registrando em seus diários as riquezas minerais de Mutún (PPAS, 2012).

Em 1637 os bandeirantes paulistas, comandados por Aleixo Garcia, atravessaram o rio Paraguai e chegaram até Santa Cruz de la Sierra. Entre 1680 e 1690, o bandeirante Pascoal Moreira Cabral incursionou pela região da Chiquitania, aprisionando indígenas e os fazendo escravos. Em 1694, uma nova incursão bandeirante comandada por Antonio Ferraz de Araújo e Manoel Farias diminuiria o ímpeto dos portugueses em adentrar o território boliviano. Comandado pelo padre jesuíta José de Arce, os chiquitanos impuseram dura derrota aos bandeirantes. Os padres jesuítas iniciaram a Missão de Chiquitos em 1691 (PPAS, 2011).

A ocupação dos portugueses nessa fronteira somente vai aparecer nos registros após o Tratado de Santo Ildefonso (1777), posterior ao Tratado de Madri (1750) que fora substituído pelo Tratado de El Pardo (1761). Contudo, as bases lançadas pelo Tratado de Madri de que as terras seriam de posse a quem de fato as ocupava (princípio do *uti possidetis*) ganharam muita força, o que estimulou a coroa portuguesa a enviar missões na direção da atual cidade de Corumbá para vincular essas terras aos seus domínios (Proença, 1997).

Mello (1966) informa que as ideias de ocupação de Corumbá se fortaleceram a partir do final de 1775 ou início de 1776, quando Marcelino Rodrigues Camponês, que era comandante do Presídio de Coimbra, resolveu estudar outra localidade para possível mudança do Presídio. Os reconhecimentos foram enviados a montante do rio Paraguai, sendo indicados dois pontos estratégicos: a) as proximidades da foz do rio Miranda, em 27 de janeiro de 1776, onde fica atualmente o povoado de Albuquerque; b) as barrancas a jusante do canal dos Tamengos (que mais tarde passou a se chamar canal Tamengo), por volta de fevereiro de 1776.

Em 20 de novembro de 1776, o capitão-mor João Leme do Prado, trazendo alguns soldados do Presídio de Coimbra, comandados pelo capitão Miguel José Rodrigues, tomou posse da área, executou a limpeza do terreno, mas por falta de gente, retornou para Cuiabá. Somente dois anos depois, em 31 de agosto de 1778, trazendo sua família e mais alguns casais abriram roças a 6 km abaixo do então canal dos Tamengos, onde a mata e os solos eram mais propícios (Mello, 1966).

De acordo com Mello (1966), o primeiro núcleo habitacional dessa fronteira foi Ladário, fundado em 03 de setembro de 1778, quando o grupo que havia estacionado em Corumbá se deslocara para ali, atendendo os chamamentos do capitão Miguel José Rodrigues e do cabo de dragões Manuel da Silva Freytas e sua tropa que chegaram no dia anterior naquelas redondezas.

No dia 21 de setembro de 1778, Corumbá foi fundada oficialmente por Marcelino Camponês, que havia chegado dois dias antes com alguns colonos e limpadou a terra o suficiente para o ritual de fundação, com o nome de Povoação de Albuquerque. A ausência de possibilidades de acomodações os levou para Ladário, retornando apenas em 04 de novembro de 1778, mas fracassando na missão de dinamizar o povoamento pela deserção dos colonos. Somente em 04 de novembro de 1779 é que João Leme do Prado muda-se definitivamente de Ladário para dar início à povoação de Corumbá (Mello, 1966).

Importante destacar a confusão com o nome Albuquerque que ficou posto duplamente, durante quase um século, em territórios geograficamente muito próximos e sob o mesmo domínio administrativo. Mello (1966) esclarece que a denominação de Albuquerque foi dada ao local que até hoje preserva esse nome por João Leme do Prado, nas expedições de reconhecimento de 1776. O mesmo havia reservado esse nome à localidade mais aprazível que encontrasse para homenagear Luiz de Albuquerque, governador de Mato Grosso. Contudo, diante das outras indicações de possíveis ocupações, o governo de Mato Grosso escolheu as barrancas nas proximidades do canal dos Tamengos como melhor localização. Sendo assim, Marcelino Camponês procedeu à fundação daquela povoação dando-lhe o nome do seu chefe. Contudo, o atual distrito de Albuquerque prosperou (muito por causa da missão capuchinha e das fazendas de gado), naqueles tempos, muito mais que Corumbá e manteve a denominação original dada por João Leme do Prado.

Mello (1966) elucida que a denominação Corumbá foi oficializada em 1851. Havia uma resistência pela mudança de nome, pois provocaria prejuízos para entendimento de sua história. Contudo, a confusão era tanta que não havia outro recurso a não ser a mudança e opção por oficializar o nome que regionalmente já vinha sendo dado a Corumbá.

Sobre o nome Corumbá, existem algumas indagações. Especula-se que os silvícolas chamavam de CorumUba, cujo significado é “lugar alto”, ou seja, as barrancas da localidade que impediam a possibilidade de inundação. Outra tradução especulada é “porto seguro”, pela frequência utilizada pelos índios para pescarias e ponto de partida para suas incursões. Outra derivação seria de origem tupi-guarani, através de Curupah (curu = empolado, granuloso; mba ou pah = derivação de etá para abundância). Os guaranis chamavam as aroeiras que existiam em abundância na região de curupah (Mello, 1966). Para Leverger (1862), os indígenas denominavam a face norte da morraria de Albuquerque de serras de Corumbá, numa alusão clara às aroeiras. Nesse sentido, Corumbá, no passado, seria a cidade das aroeiras, mas deixou de ter este apelido em favor de uma espécie exótica: o flamboyant.

A localização geográfica distante, a difícil acessibilidade ao local, os enfrentamentos com o desconhecido, as temperaturas elevadas quase o ano inteiro, as condições de uso do solo e a vontade política, conjugadas, fizeram com que Corumbá não prosperasse. Mello (1966) demonstra que esse panorama começou a mudar a partir de 1856 com a abertura da navegação do Prata e a transferência para a localidade, em 1857, de duas unidades de artilharia. As escaramuças (indicativos belicosos) no sul levaram o governo provincial a estimular a ocupação definitiva dessa fronteira. Esse incentivo ampliou o número de habitantes e estimulou a chegada de empreendimentos comerciais, tanto que em 10 de julho de 1862 foi elevada à categoria de vila.

Quando a vila começava a prosperar sobreveio a guerra contra o Paraguai (Guerra da Triplíce Aliança entre 1864 e 1870). Mello (1966:129) descreve aquele momento, indicando que a localidade “Contava muitos prédios de boa construção, quase dois mil habitantes e progredia a largos passos”. A guerra produziu mudanças profundas nessa fronteira e impulsionou sua ocupação definitivamente. Corumbá foi invadido pelos paraguaios e toda a fronteira sul completamente arrasada. Proença (1997:84) descreve assim aquele momento:

A Fazenda das Piraputangas, invadida e saqueada. A Fazenda Firme teve seu gado apreendido pelo vapor Japorá [...]. As plantações foram dizimadas. As fazendas desorganizaram-se. A economia da região, já enfraquecida, sofreu violento abalo. O centro comercial de Corumbá, que vinha florescendo paulatinamente antes da guerra, foi desfalcado. O comerciante mais próspero da Vila, Manoel Cavassa, teve sua casa comercial do porto totalmente destruída. [...] Tudo era abandono e desolação na Vila de Corumbá.

Mello (1966:129), ao mesmo tempo em que relata os prejuízos produzidos pela ocupação paraguaia, escrevendo: “[...] a vila foi ocupada, pilhada, e amargou quatro anos de indizíveis humilhações, sob o guante do invasor”, toma o cuidado em apontar que “os males sem conta que sofreu não devem ser levados a conta do Paraguai nem do povo paraguaio” (Mello, 1966:130). São próprios das guerras e dos tiranos que as promoveram.

Logo ao final da guerra, a vila de Corumbá retomou os rumos do crescimento, tanto que em 15 de novembro de 1878 receberia os foros de cidade. Proença (1997:120-1), entusiasmado com esse período, assim descreve os fluxos vislumbrados em Corumbá:

Havia a surpresa das chegadas e das partidas. Mercadorias começavam a desembarcar dos vapores procedentes de vários países, trazendo produtos de Havre, Liverpool, Manchester, Hamburgo, Amsterdã, Lisboa, Porto, Gênova; gêneros alimentícios da Holanda; vinhos portugueses e italianos; trigo da Argentina e, em contrapartida, embarcavam a ipecacuanha, os couros, o charque, a erva-mate e as demais matérias-primas da região.

Certamente esse crescimento nas bordas do limite internacional, aliado à perda territorial em guerras com os vizinhos, decretou a urgência do governo boliviano em estimular a ocupação da franja fronteiriça com o Brasil. Dessa forma, Miguel Suárez Arana foi enviado com a missão de fundar núcleos de povoação e portos no rio Paraguai, resultando na criação de Puerto Suárez em 10 de novembro de 1875 e Puerto Pacheco em 16 de julho de 1885. A partir de 1881, o oriente boliviano passa a exportar goma pelo rio Paraguai com base em Puerto Suárez.

Nessa mesma lógica de ocupação territorial no leste boliviano, em 21 de novembro de 1890 o inglês Henry Bolland fundou Puerto Quijarro nas margens da Lagoa Gaíva (PPAS, 2012). Não pode ser confundido, contudo, com a porção urbana do município de mesmo nome que fica nas proximidades de Corumbá cuja fundação se deu mais tarde. Além disso, por volta de 1905 grupos de soldados camponeses ocupam áreas rurais muito próximas do limite internacional com o Brasil, fundando as colônias de El Carmen de la Frontera e San Pedrito. Pouco tempo depois, esses soldados transformados em camponeses passam a trabalhar nas fazendas do Grupo Chamma, do lado brasileiro da fronteira, no corte de lenha. Misturam-se hábitos alimentares, língua, fazeres (Sabatel, 2013). Observa-se que as mobilidades desses grupos, na esteira dos seus antecessores, não foram restritivas a um lado apenas da fronteira. A motivação econômica e, até mesmo, de sobrevivência às condições do meio impulsionou a integração desses povos.

Como desdobramentos da Guerra contra o Paraguai, o batalhão da Marinha do Brasil, que fora criado em 1827 na cidade de Cuiabá, foi transferido para Ladário em 1873, tornando-se, mais tarde (em 1945), o Sexto Distrito Naval. Progressivamente, militares

de diversas partes do Brasil vão chegando para atuar nessa fronteira, complexificando a forma de viver e estabelecendo novas mobilidades a partir dali. Novos fluxos emanam dessas bandas e afluem para elas. Novas lógicas de uso do território são instituídas, misturam e hibridam as características próprias do território.

Por volta de 1910, já eram muito intensas e cosmopolitas as mobilidades nessa fronteira. O Álbum Gráfico do Estado de Mato Grosso retrata a existência de operação da empresa Lloyd Brasileiro, cujos navios viajavam em linha regular do Rio de Janeiro até Cuiabá, passando por “Santos, Cananeia, Iguape, Paranaguá, Antonina, São Francisco, Florianópolis, Rio Grande e Montevideú”. E dali para “Assunção, Conceição e Porto Murtinho, descarregando em Corumbá” (Ayala e Simon, 2011:137).

Dessa forma, muita riqueza passava por Corumbá. Contudo, para Proença (1997) somente um restrito grupo de comerciantes – notadamente ligados às casas comerciais – usufruíam desses ares de prosperidade. Seções bancárias instaladas em seus estabelecimentos ligavam essa região aos maiores bancos do mundo. Na outra ponta, existia muita miséria, ampliada pela convivência com ausência de saneamento básico, problemas graves de saúde e acesso à educação. Lobivar de Matos descreve, por exemplo, a miséria repugnante do bairro de negros, em Corumbá, em sua poesia “Sarobá”, que leva o nome daquela localidade, publicada em 1936 (Souza, 2008).

Quanto à riqueza, segundo Alves (1984:31), as casas comerciais monopolizavam “a navegação e o comércio de importação de mercadorias”, financiavam atividades econômicas, compravam e arrendavam terras para extrair borracha e lidar com a pecuária bovina extensiva. Souza (2008:179) indica a existência das seguintes casas comerciais em Corumbá: M. Cavassa Filho & Cia (desde 1858), Wanderley, Bais & Cia (1876), Pereira, Sobrinhos & Cia (1882), Stöfen, Schnack, Müller & Cia (1898), Feliciano Simon (1907) e Josetti & Cia (1909). Esses estabelecimentos atraíram grande quantidade de comerciantes e aventureiros para a região, complexificando a formação cultural local.

Esse pensamento é confirmado por Oliveira (2005:351) quando indica que, ao final do século XIX, existiam cerca de vinte nacionalidades diferentes em Corumbá, destacando “franceses, italianos, portugueses, sírios, libaneses, paraguaios, macedônios, entre outros tantos”. Menciona também a presença boliviana, especialmente ampliada nos anos 1980 e seguintes.

A migração de bolivianos para Corumbá, evidentemente, é anterior e fortemente atrelada à construção da estrada de ferro que causou inúmeras mobilidades fronteiriças. Em 1938, foram iniciadas as obras de ligação da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, que chegara às barrancas do rio Paraguai, em Porto Esperança, em 1914, até Santa Cruz de la Sierra, comandada pela Comissão Mixta Bolívia-Brasil e finalizada em 05 de janeiro de 1955. A formação de Puerto Quijarro tem início naquele momento histórico, com a construção da primeira etapa da ferrocarril em território boliviano e inauguração da primeira estação, que recebeu o nome de Quijarro, em homenagem a Antônio Quijarro que muito trabalhou no projeto ferroviário. Em 30 de setembro de 1991, a localidade foi declarada segunda seção municipal da província Germán Busch, composta por dois distritos: Puerto Quijarro e Arroyo Concepción.

Nesse sentido, cabe observar que, pelas inúmeras transformações ocorridas a partir dos anos 1980, Oliveira (2005) está correto em afirmar esse aumento do contingente de bolivianos em Corumbá. Essa forte presença, aliada ao aumento populacional de Puerto Quijarro (mais concentrado em Arroyo Concepción) a partir da migração de vários grupos étnicos (PPAS, 2012) torna essa fronteira um turbilhão de culturas que se misturam, que se complexificam, estimulando a economia, a vida política, o uso de tecnologias, as artes em geral, dentre outras atividades e usos. São elementos que

transgridem a própria existência da fronteira política, até porque, conforme demonstramos pelas mobilidades frequentes, elas nunca existiram verdadeiramente para os povos dali. São, portanto, potenciais de integração, ou seja, de religação do pseudo-hiato criado pelas relações de poder, mas frequente nos fazeres e gostares dessa fronteira.

Esse foi o contexto histórico traçado para demonstrar que as mobilidades pessoais, grupais, das firmas e, por diversas vezes, institucionais frequentemente transgrediram os limites internacionais em favor de racionalidades socioeconômicas, principalmente. Assim, a interrogação que nos remeteu ao trabalho de campo para investigar foi: qual o comportamento dos fluxos dos jovens atuais da cidade de Corumbá em relação à fronteira, a Campo Grande e ao Pantanal? Mantém as heranças históricas de seus precedentes? É isso que nos propusemos a responder, a seguir.

Caracterização dos jovens

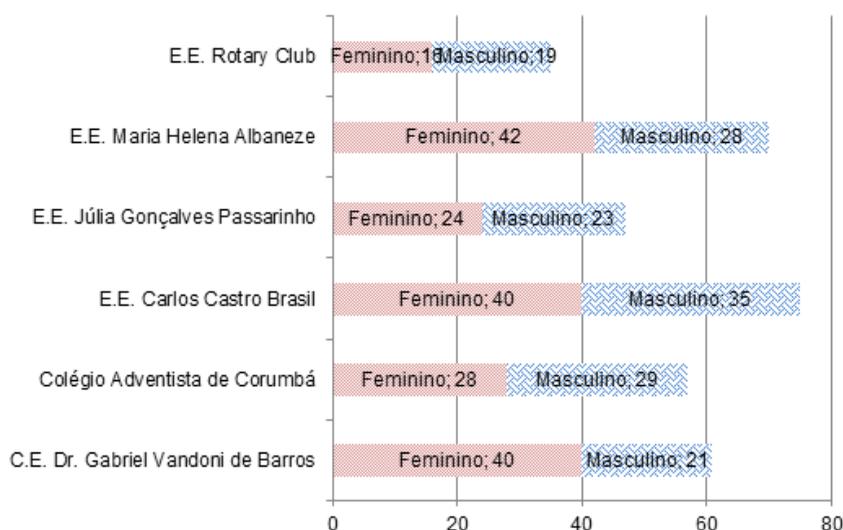
Este trabalho foi organizado no âmbito do curso de Geografia e do Mestrado em Estudos Fronteiriços do Câmpus do Pantanal, da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS). Para averiguar como os jovens de Corumbá veem a fronteira e investigar sua mobilidade territorial, elaboramos um questionário, sem conter a identificação do respondente, considerando apenas sua idade, escola e série cursada. Contamos com a colaboração dos acadêmicos do 4º ano do curso de Geografia da UFMS, que aplicaram os questionários somente aos alunos do Ensino Médio das escolas escolhidas.

O primeiro passo foi obter a autorização por escrito dos diretores das escolas e, em seguida, articular um espaço de tempo com os professores de Geografia para aplicação do questionário. Os alunos que aplicaram os questionários foram instruídos a não oferecer qualquer explicação de preenchimento e de conceito durante a aplicação do questionário, a fim de poder captar exatamente o que os alunos respondentes pensam sobre a fronteira. Perguntamos sobre como a fronteira é vista por eles; sobre o que deveria ser feito para melhorar a vida na fronteira, se eles já haviam ido à fronteira, a Campo Grande e ao interior do Pantanal.

Participaram da pesquisa todos os alunos que estavam na sala de aula, independente da idade, no horário de funcionamento da escola e durante as aulas de Geografia. Foram aplicados, no máximo, 100 questionários por escola e apenas com alunos do Ensino Médio. Após o recebimento dos questionários, descartamos aqueles respondidos por jovens cujas idades eram inferiores (14 anos) ou superiores (18 anos ou mais) ao universo escolhido para análise (15 a 17 anos). Foram selecionados, assim, 345 jovens de seis escolas, sendo uma particular e cinco públicas, e dessas, duas localizadas no centro e três na periferia de Corumbá (Tabela 2).

Tabela 2. Jovens participantes da pesquisa, cursando o ensino médio, nas escolas escolhidas de Corumbá, segundo a idade. Fonte: Trabalho de campo, nov./2012.

Escolas	15 anos	16 anos	17 anos	Total
C.E. Dr. Gabriel Vandoni de Barros	14	9	38	61
Colégio Adventista de Corumbá	10	21	26	57
E.E. Carlos Castro Brasil	22	24	29	75
E.E. Júlia Gonçalves Passarinho	6	21	20	47
E.E. Maria Helena Albaneze	21	20	29	70
E.E. Rotary Club	10	13	12	35
Total	83	108	154	345



A opção pelo grupo etário de 15 a 17 anos residiu no entendimento de que seriam indivíduos com tempo de existência suficiente para manifestar-se sobre características dos ambiente familiar e escolar a partir das tensões próprias do seu existir. Nossa seleção reuniu 24,06% de jovens com 15 anos, 31,30% com 16 anos e 44,64% com 17 anos, sendo 55,07% do sexo feminino e 44,93% do sexo masculino (Figura 4).

Figura 4. Jovens participantes da pesquisa, cursando o ensino médio, nas escolas escolhidas de Corumbá, segundo o sexo. Fonte: Trabalho de campo, nov./2012.

A escolha das escolas se deu por três motivos condicionantes: a) ofertasse ensino médio; b) fosse local de estágio de um ou mais acadêmicos do curso de Geografia da UFMS; e, c) somassem três na parte mais central da cidade (desde que uma fosse particular) e três fora da área central. Assim estabelecido, foram definidas como local de análise as seguintes escolas: Colégio Adventista de Corumbá, Escola Estadual Carlos Castro Brasil e Escola Estadual Júlia Gonçalves Passarinho, localizadas mais próximas ao centro de Corumbá e; Centro Educacional Dr. Gabriel Vandoni de Barros, Escola Estadual Maria Helena Albaneze e Escola Estadual Rotary Club, na porção periférica da cidade (Figura 5).

A localização geográfica de cada uma induz a características bem particulares, não sendo responsável, pelo que se apurou nas respostas dos alunos, por uma condição geral diferenciada. A caracterização dos bairros onde foram construídas levou em consideração o Atlas da Inclusão/Exclusão de Corumbá, elaborado em 2004 (Barros, 2005), depois de quando houve várias mudanças em termos de infraestrutura (asfalto, rede de água, energia e esgoto sanitário) promovidas pelo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), instituído durante o segundo mandato do governo Lula (2007-2010). A utilização dessas informações se fez necessário pela ausência de pesquisa disponível mais recente que aponte as particularidades gerais de cada bairro em Corumbá.

A Escola Estadual Rotary Club está localizada no bairro Cristo Redentor que conta com 9,2% da população da cidade, possui média de 4,6 moradores por residência. Também está entre os bairros de maior concentração de crianças e jovens, apresentando renda média domiciliar entre 2,5 a 2,6 salários mínimos, 51,1 a 52,4% de desempregados (entre 18 e 60 anos). Possui rede de água em 95,0% das residências, somente 30% das ruas são asfaltadas, tem iluminação pública em 90% das casas, sendo 95% ligadas à rede elétrica (Barros, 2005).

O Centro Educacional Dr. Gabriel Vandoni de Barros, fica no bairro Maria Leite, que inclui 3,7% da população da cidade, possui média de 4,6 moradores por residência, está entre os de maior concentração de crianças e jovens, com renda média domiciliar entre 3,4 a 3,9 salários mínimos. Apresenta entre 52,4 a 61,4% de desempregados (de 18 a 60 anos), rede de água em 98,0% das residências, 40% das ruas asfaltadas, iluminação pública em 95% das casas, sendo 99% ligadas à rede elétrica (Barros, 2005).

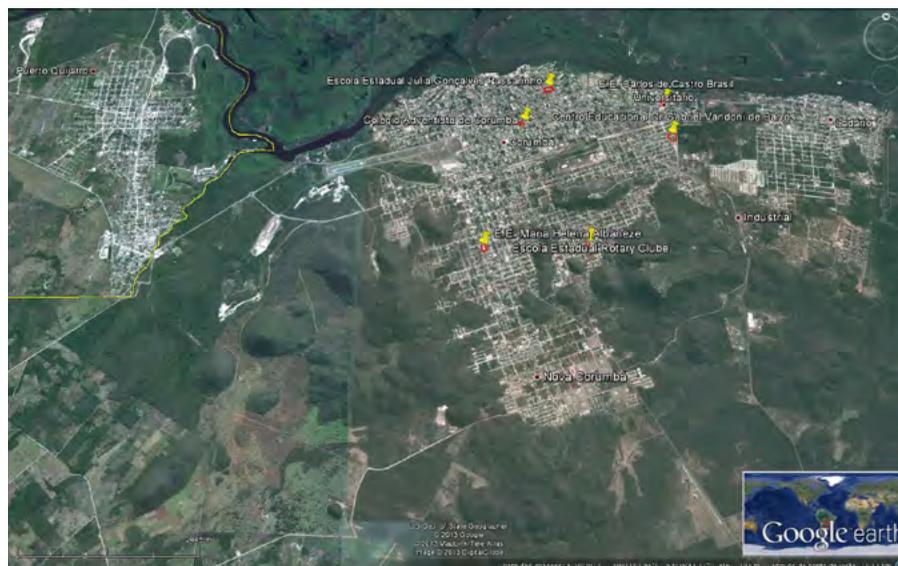


Figura 5. Escolas dos participantes da pesquisa, Corumbá-MS, fronteira Brasil-Bolívia.
 Fonte: Google Earth (versão 6.1.0.5001/17 out. 2011) © Google Inc. 2011. Image © 2013 GeoEye. Data da imagem: 29 ago. 2012.
 Autor: COSTA, E.A., 2013.

A Escola Estadual Carlos Castro Brasil, o Colégio Adventista de Corumbá e a Escola Estadual Júlia Gonçalves Passarinho ficam na porção mais central da cidade. A primeira, no bairro Universitário e, as outras duas, no Centro. Esses bairros possuem os mais elevados indicadores de qualidade de vida, com renda média domiciliar entre 3,9 a 6 salários mínimos, 42 a 47,2% de desempregados (de 18 a 60 anos), rede de água em 98,6% das residências, quase todas as ruas asfaltadas, com iluminação pública e ligação à rede elétrica. Contudo, no bairro Universitário estão 4,3% da população da cidade, enquanto no Centro estão 21,2% (Barros, 2005).

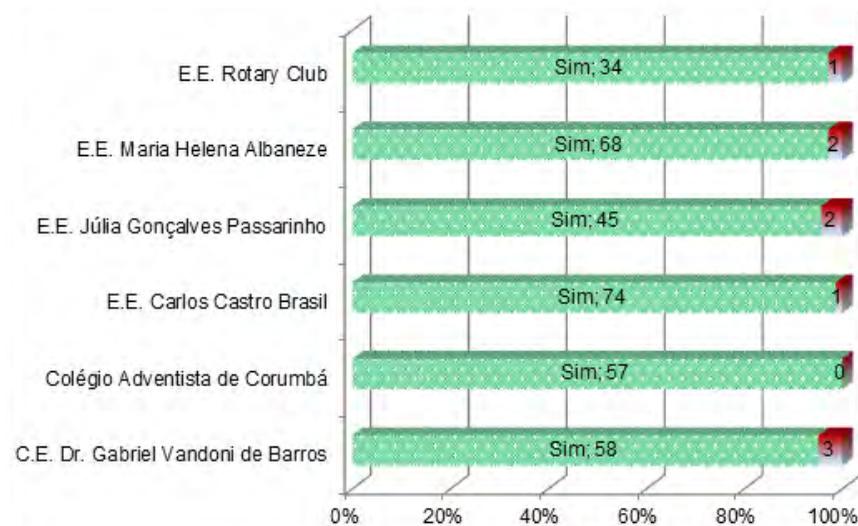
Mobilidade dos jovens corumbaenses

As cidades bolivianas pertencentes ao espaço fronteiriço analisado, notadamente o distrito de Arroyo Concepción, em Puerto Quijarro, são as principais localidades de deslocamento dos participantes da pesquisa. Em Corumbá, costuma-se utilizar a expressão “vou à fronteira” para designar a visita às cidades bolivianas vizinhas, inclusive a Puerto Suárez.

A mobilidade pela fronteira é inerente à grande maioria dos participantes da pesquisa, independente da localidade (centro ou periferia) ou da condição (pública ou privada) da escola (Figura 6). Isso confirma, de certa forma, que se trata de um espaço fronteiriço com elevada mobilidade e porosidade. E também que a qualidade do bairro de onde eles provêm é um fator irrelevante.

A passagem para o lado boliviano da fronteira está relacionada, fundamentalmente, com a possibilidade de compras, que representou quase 75% das respostas dos jovens participantes da pesquisa, seguida da motivação por lazer ou passeio (em torno de 18%). Contudo, como a pergunta admitia mais de uma resposta, invariavelmente se verificou uma associação entre lazer, passeio e compras. Apareceram, ainda, respostas que indicaram visitas a familiares e outras motivações (saúde, curiosidade e respostas indefinidas), respectivamente, 3,37% e 3,85% (Tabela 3). Também não existe uma distinção entre uma escola e outra que mereça uma análise mais detalhada.

Contudo, quando perguntados com qual frequência esses jovens atravessam o limite internacional do Brasil na direção das cidades bolivianas vizinhas, a maioria (63,48%) apontou que isso ocorre raramente, seguida de 25,22% que afirmam ir uma vez por



mês (Tabela 4). Logo, essas informações não permitem afirmar a porosidade dessa fronteira. Os jovens estudantes possuem menos tempo disponível para outros deslocamentos que não os escolares. Essa característica, portanto, não é suficiente por ela mesma para indicar ou não a porosidade dessa fronteira, que se mostra efetivamente permeável, conforme demonstramos anteriormente.

Figura 6. Percentual de ida até as cidades vizinhas bolivianas pelos jovens cursando o ensino médio, participantes da pesquisa nas escolas escolhidas de Corumbá. Fonte: Trabalho de campo, nov./2012. Obs. Os que ainda não foram estão em vermelho

Tabela 3. Motivo do deslocamento até as cidades vizinhas bolivianas pelos jovens cursando o ensino médio, participantes da pesquisa nas escolas escolhidas de Corumbá. Fonte: Trabalho de campo, nov./2012.

Escolas	Compras	Lazer ou a passeio	Visita a familiares	Outros	Total
C.E. Dr. Gabriel Vandoni de Barros	57	4	0	11	72
Colégio Adventista de Corumbá	54	19	5	1	79
E.E. Carlos Castro Brasil	64	19	3	1	87
E.E. Júlia Gonçalves Passarinho	38	6	3	2	49
E.E. Maria Helena Albaneze	65	22	2	1	90
E.E. Rotary Club	32	6	1	0	39
Total	310	76	14	16	416

Tabela 4. Frequência do deslocamento até as cidades vizinhas bolivianas pelos jovens cursando o ensino médio, participantes da pesquisa nas escolas escolhidas de Corumbá. Fonte: Trabalho de campo, nov./2012.

Escolas	Todos os dias	Uma vez na semana	Uma vez no mês	Raramente	Nunca foi	Total
C.E. Dr. Gabriel Vandoni de Barros	0	5	7	46	3	61
Colégio Adventista de Corumbá	1	8	17	31	0	57
E.E. Carlos Castro Brasil	0	6	24	44	1	75
E.E. Júlia Gonçalves Passarinho	2	1	11	31	2	47
E.E. Maria Helena Albaneze	1	4	21	42	2	70
E.E. Rotary Club	0	2	7	25	1	35
Total	4	26	87	219	9	345

O imaginário da fronteira dos jovens corumbaenses

Partimos da hipótese de que os habitantes de Corumbá, em sua maioria, veem a fronteira apenas como o lado boliviano. Acreditávamos, também, que essa visão permaneceria nos jovens, pois os conteúdos sobre a temática não são tratados nos ensinos fundamental e médio. Procurando essa confirmação, perguntamos: “como você vê a fronteira?”. A hipótese foi confirmada invariavelmente em todas as escolas pesquisadas, sem distinção e sem marcantes excecionalidades a ponto de três jovens de escolas diferentes responderem exatamente: “Como a cidade vizinha”. Menos de 20 jovens souberam apontar a definição mais apropriada de fronteira.

A maioria absoluta (quase 90% dos participantes da pesquisa) apontou a fronteira como um lugar para fazer compras. Nesse sentido, foram mencionadas expressões como: lugar barato, comprar roupas, produtos mais baratos, “onde está a Feirinha” (menção à feira popular de Arroyo Concepción, conhecida no imaginário dos corumbaenses como “shopping chão”, pois durante muito tempo teve parca estrutura).

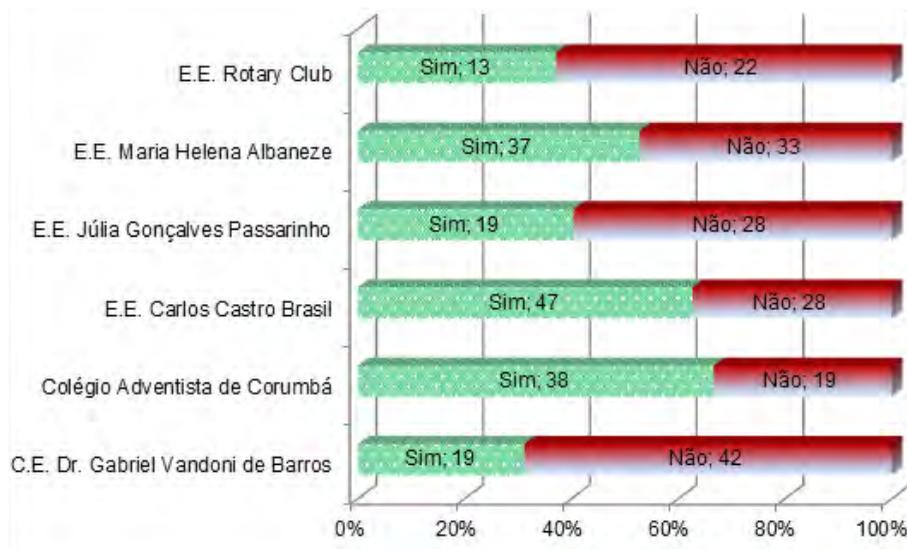
Outras respostas que também apresentaram entendimento aproximando de fronteira como portadora de funções econômicas foram focadas na integração de povos, mercadorias e culturas. Como exemplo, obtivemos respostas do tipo: “um lugar de transição de mercadorias e integração de povos diferentes”; “união de povos”; “uma região de intercâmbio econômico e cultural”; “lugar bem movimentado de turistas que vão visitar um pouco da cultura deles”; “um lugar de oportunidades tanto para brasileiros como para bolivianos”; “como uma oportunidade”.

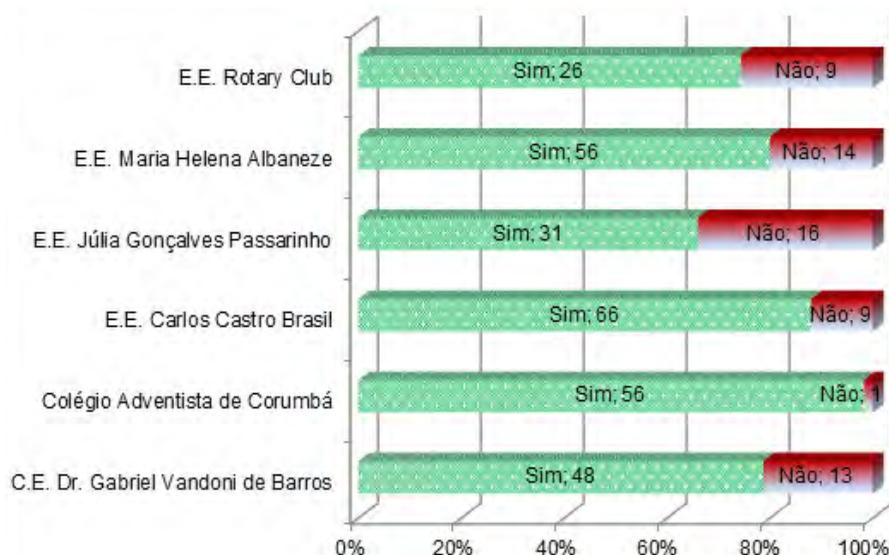
Nota-se que, mesmo indicando a possibilidade de intercâmbio econômico e cultural, ainda assim a fronteira é vista como o outro lado. Uma jovem de 16 anos a definiu como “a porta de entrada para uma nova cultura”. Outro, de 17 anos, apontou: “além de unir dois povos de culturas diferentes, conhecer e aprender suas crenças permitenos fazer faculdade e compras”.

A fronteira também foi vista com o sentido de passagem, mas se nota que a referência é sempre o outro lado. São exemplos dessa percepção respostas como: “é uma forma de transportar produtos entre os países”; “é uma passagem para o outro lado”.

Por outro lado, algumas respostas apontaram para a existência de contato com reflexos para ambos os lados do limite internacional, ficando implícito nas seguintes percepções:

Figura 7. Indicativo de ida ao Pantanal pelos jovens cursando o ensino médio, participantes da pesquisa nas escolas escolhidas de Corumbá. Fonte: Trabalho de campo, nov./2012.





“lugar onde se misturam cultura de povos diferentes”; “troca de culturas”; “intercâmbio cultural”; “uma ligação entre dois países diferentes, que tem a cultura diferente e pode gerar muitos benefícios”; “um processo de pessoas que chegam e saem”; “uma passagem de livre acesso de um país para outro”.

Figura 8. Indicativo na cidade de Campo Grande pelos jovens cursando o ensino médio, participantes da pesquisa nas escolas escolhidas de Corumbá. Fonte: Trabalho de campo, nov./2012.

Encontramos, porém, um conjunto de respostas que tendem a ver a fronteira com o sentido de limite. Um jovem de 17 anos apontou essa posição claramente expondo o sentido da presença da fiscalização policial presente no seu imaginário: “é uma linha invisível onde, passando pela Polícia Federal, eu estou em outro país”. Nota-se que é feita a menção ao policiamento do lado brasileiro da fronteira, já que do lado boliviano a passagem é mais flexível em termos de aferição de documentos ou do transporte de mercadorias.

Também foram mencionadas respostas como: “lugar de dividir terras”; “limite do território do Brasil”; “um lugar que delimita o território, ou seja, os limites territoriais”; “divisão entre dois países que tem entrada e saída de mercadorias”; “como uma divisa entre dois países com costumes e culturas diferentes”. Uma das respostas chamou atenção por associar os limites à normatização dos territórios, conforme segue literalmente: “um lugar imaginariamente onde estabelece limites territoriais e normas”.

A concepção de fronteira como espaço que contém o limite, contemplando uma visão de alteridade, apareceu na resposta de uma jovem de 15 anos, do 1º ano, que escreveu: “Vejo como divisão entre dois países. E é na fronteira que muitas vezes as pessoas têm contato com os outros de outro país e lá muitos veem como lazer ou como lugar para comprar coisas. A fronteira é como um *point*. Lá também há diferenças linguísticas”.

Algumas respostas indicaram dicotomia entre a positividade e negatividade de ser fronteiriço, que aparece subentendido, por exemplo, na observação de uma jovem de 17 anos, do 3º ano, que selecionamos para ilustrar o fato: “Vejo a fronteira de forma positiva e negativa. A positiva seria ter um país na proximidade de nossa cidade e a negativa é que isso facilita a criminalidade”.

Interessante notar que a fronteira permite vantagens e desvantagens comparativas em termos de comércio. Sempre haverá perdas e ganhos entre consumidores e comerciantes de um lado e de outro. Uma das respostas trouxe esses elementos, elucidados na escrita de uma jovem de 16 anos do 3º ano: “Tem seu lado positivo e negativo da

fronteira. O que tem de bom lá é o comércio, esse é o ponto positivo. Negativo é que prejudica o comércio local de Corumbá, porque na fronteira os impostos não são muito cobrados, por isso muita gente prefere ir fazer compra na fronteira. Mas tem muito roubo de carro, assalto etc. enfim, a fronteira tem sua vantagem que são os produtos comercializados que são mais baratos”.

Por outro lado, obtivemos várias percepções negativas da fronteira. Nesses casos, invariavelmente, a menção foi de mão única: o lado de lá! Nesse sentido, aproximadamente 53% das respostas demonstraram algum elemento indicativo de visão depreciativa da fronteira (vista enquanto o lado boliviano). A maior parte delas faz menção à presença do contrabando, tráfico de drogas e roubos. Isso pode ser sintetizado numa das respostas de uma jovem de 16 anos, do 2º ano: “É ruim, pois há uma enorme quantidade de tráfico de drogas, contrabando, roubos e a cidade fica mal vista por turistas e pela população que ficam com medo de serem furtados”.

Outras expressões utilizadas foram: “desorganizada, horrível e bem fraca”; “comércio ilegal e produtos falsificados”; “a fronteira é um portal das drogas”; “um lugar de baixo índice de desenvolvimento e um país muito pobre”; “lugar perigoso e sujo, muito diferente do nosso”; “muito lixo e sem segurança”; “lugar caótico”. Várias respostas mencionaram a forte presença de poeira em razão da presença limitada de pavimentação asfáltica ou de concreto das ruas. Um dos jovens chegou a apontar que se trata de “uma péssima imagem da verdadeira Bolívia”.

Chamou-nos atenção o fato de alguns jovens atribuírem à fronteira a condição de um “local em que as mulheres vão para se prostituir”. Procuramos apurar essa informação e descobrimos que existe uma mobilidade noturna de brasileiras que atravessam o limite internacional para se prostituir quase todos os dias da semana. São territorialidades brasileiras que tensionam o outro lado componente da fronteira, provavelmente aproveitando o caráter de ser de outra nacionalidade.

A suposta violência do lado boliviano é muito forte no imaginário dos jovens corumbaenses. Um deles chegou a dizer que se trata de uma “cidade do medo!”. Contudo, não é essa sensação que se tem ao visitar essa porção da Bolívia, pois durante seis dias consecutivos de visitas ao local nunca presenciamos tais cenas. Isso não significa negar a violência, mas reconhecer que há limitações nessa compreensão.

Outro aspecto fortemente aludido se refere ao tratamento desigual concedido pelos policiais bolivianos em relação ao trânsito. Os condutores de veículos daquele país trafegam sem cinto de segurança, os motoqueiros sem capacete, imprudências que os brasileiros não podem cometer nas cidades vizinhas. Os jovens acusam os policiais bolivianos de pressionarem algum brasileiro flagrado nessa condição para cobrar propina. Um dos jovens entrevistado escreveu: “não acho certo o jeito como eles tratam os brasileiros”.

Também foram observadas percepções que indicam a fronteira como tendenciosa no sentido de favorecer um dos lados na oferta de mão-de-obra. Um dos jovens definiu fronteira como “uma coisa que rouba o emprego dos corumbaenses”. Não é, de fato, uma visão acertada da condição de emprego, pois se nota nitidamente brasileiros trabalhando, tanto na Feirinha, como na Zona Franca de Puerto Aguirre, e em algumas outras lojas orientadas nitidamente para venda a turistas. As territorialidades produzidas pelas necessidades do trabalho atravessam o limite internacional de forma pendular e de mão dupla todos os dias.

Perguntamos, também, o que os jovens acham que precisa para melhorar a fronteira. Nossas suposições também foram confirmadas, pois eles reforçaram o entendimento que a fronteira é apenas o lado de lá, o diferente, desconhecido, perigoso e que, portanto,

precisamos nos proteger dela. A imensa maioria apontou a segurança como principal melhoria, seguida de aprimoramento das condições sanitárias locais. Dentre as respostas referentes ao primeiro caso destacamos: “ter mais policiamento, fiscalização”; “punição de policiais corruptos”; “combate ao tráfico de pessoas, abuso sexual, combate à prostituição”. Em relação ao segundo caso foram mencionados, por exemplo: “higiene, saneamento básico, infraestrutura”; “mais asfalto”; “Iluminação”.

O sistema de transporte também foi uma preocupação importante na percepção dos jovens. Mencionaram a necessidade de “mais sinalização”; “ajustes no sistema de transporte”; e “acessibilidade para pessoas especiais”. Sobre essa questão, existem muitos pontos a serem enfrentados. Não existe uma livre circulação de táxis para ambos os lados da fronteira em razão do diferencial do preço pago pelo combustível. Enquanto nas cidades vizinhas bolivianas o litro da gasolina é vendido a R\$ 1,10 ou 1,20, em Corumbá e Ladário o preço varia entre R\$ 3,00 e 3,15. Como o governo boliviano proíbe a venda de gasolina para brasileiros, os preços locais favorecem os bolivianos. Sendo assim, o sindicato dos taxistas brasileiros impede seus concorrentes adentrarem para além do posto de fiscalização da Receita Federal, mantendo constante vigilância. Também não existe uma linha de ônibus plenamente fronteiriça, já que a mesma só funciona do lado brasileiro, chegando até o posto da Receita Federal. São gargalos que podem ser facilmente superados desde que haja vontade política para tal.

Outro conjunto menor de respostas sinalizou para a necessidade de investimentos do lado boliviano. Destacamos: “criação de mais oportunidades de trabalho”; “desenvolvimento e industrialização”; “educação, projetos sociais” e “liberar cotas de compras”. Nessa direção consumista, também foi sugerido “acabar com o pedágio”. Interessante destacar que se faz menção para o lado de lá, que é cobrado somente dos condutores de veículos brasileiros, os bolivianos passam livremente. Antes do limite internacional também se cobrava¹, há mais tempo, pedágio pela Prefeitura Municipal de Corumbá, independente da nacionalidade. Esse fazer não parece incomodar os jovens corumbaenses.

A resposta mais abrangente foi dada por uma jovem de 15 anos, cursando o 1º ano, que mencionou: “melhorar a estrutura física, maior fiscalização e interação entre as autoridades brasileiras e bolivianas”. Entendemos que, numa passagem historicamente porosa, como se mostra a fronteira estudada, é fundamental a cooperação policial para combater o tráfico de drogas, de armas e de pessoas, para enfrentar a rede de roubo de veículos e proteger a circulação dos fronteiriços trabalhadores e dos turistas.

A fronteira é, sobretudo, um eterno confronto entre dualidades: quem ganha, quem perde; materialidade e imaterialidade; os de cá e os de lá; etc. Grimson (2000:3) indica, ainda: “En las fronteras la tensión entre legalidad e ilegalidad es parte constitutiva de la vida cotidiana”. Sugere, também, que a (re)negociação social entre sociedade local e Estado são produtos historicamente construídos. Dessa forma, a visão de fronteira pelos jovens, positiva ou negativa, insere-se nesse contexto, combinado com a formação racional/territorial deles próprios.

Considerações finais

diante das investigações realizadas, pode-se afirmar que a fronteira Brasil-Bolívia sempre foi porosa, apresentando mobilidades em dupla direção. A porosidade e mobilidade fronteiriça foram historicamente forjadas, diminuindo o receio do desconhecido, ainda que permaneça no imaginário dos seus habitantes.

1. O pedágio do lado brasileiro da fronteira deixou de ser cobrado após a pesquisa de campo, em junho de 2013, a partir do reconhecimento de que o mesmo ocorria de fora irregular, uma vez que era cobrado pela Prefeitura Municipal num trecho de estrada federal.

Os jovens locais conhecem o lado boliviano dessa fronteira e a visitam esporadicamente. A passagem para o lado boliviano está relacionada, fundamentalmente, com a possibilidade de compras, a ponto traduzi-las como siamesas. A mobilidade na direção das cidades bolivianas fronteiriças é muito maior que na direção de Campo Grande, e que do Pantanal.

Os jovens entrevistados em Corumbá, em sua imensa maioria, veem a fronteira apenas como o lado boliviano. Para eles, fronteira é equivalente das cidades vizinhas, associadas com as compras e vista como local desorganizado, sujo, mas, também, como possibilidades de intercâmbio cultural, de passeio e lazer. A fronteira ainda é, no imaginário dos jovens, o diferente, desconhecido, perigoso e que precisa de proteção. Por isso, a segurança foi apontada como principal melhoria necessária. Tem o sentido de cerca, conforme tratado teoricamente, na primeira parte deste texto.

A fronteira é sempre dual, repleta de atratividade e repulsão, de fascínio e de insegurança, de mobilidades e permanências, tempos velozes e tempos lentos convivem e se refazem em seus interstícios. Por isso a fronteira desperta tanta obsessão em compreendê-la, protegê-la, aproveitá-la, conhecê-la. Eis, portanto, o encanto das fronteiras.

Agradecimentos

Especial agradecimento ao prof. Dr. Igor Catalão, da UFMS, câmpus do Pantanal, pela leitura cuidadosa do artigo e pelas importantes contribuições quanto ao texto, estrutura e argumentações; também à Rozilene Cuyate, acadêmica do Mestrado em Estudos Fronteiriços da UFMS, pela ajuda no trabalho de campo; ao prof. Dr. Marco Aurélio Machado de Oliveira e a Andriolli Costa pelas traduções; e aos acadêmicos do curso de Geografia: Hérica Herédia Salas (E.E. Rotary Club), Alexander Michael Campos Ferreira, Francielle Mancilha Sant'Anna e Karina Velasques Castro (C.E. Dr. Gabriel Vandoni de Barros), Anderson Justiniano Sales e José Márcio Miranda Preza (E.E. Maria Helena Albaneze), Ana Maria dos Santos Silva e Elaine Cristina de Alencar Silva (E.E. Carlos de Castro Brasil), Cristiano Almeida da Conceição e Regiane Diamante Pereira (Colégio Adventista de Corumbá) e, Elaine Marques da Silva, Elias Paulo do Rosalio, Luciano Rodrigues da Silva e Thayane Soares da Costa (E.E. Júlia Gonçalves Passarinho).

Bibliografía

- » ALVES, Gilberto Luiz. 1984. Mato Grosso e a história: 1870-1929. (Ensaio sobre a transição do domínio econômico da casa comercial para a hegemonia do capital financeiro). *Boletim Paulista de Geografia*, n.61, p. 5-81.
- » AYALA, S. Cardoso; SIMON, Feliciano. (Org.). 2011. Álbum Gráfico de Mato Grosso. Reimpressão (original 1914). Campo Grande, Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso do Sul. Tomo 1.
- » BARROS, Maria Cristina Lanza de. 2005. *Atlas inclusão/exclusão social de Corumbá/MS*. Campo Grande, UFMS.
- » BENEDETTI, Alejandro. 2011. Lugares de frontera y movilidades comerciales en el sur sudamericano: una aproximación multiescalar. In. COSTA, E.A.; COSTA, G.V.L.; OLIVEIRA, M.A.M. (Org.). *Fronteiras em foco*. Campo Grande, Ed. UFMS, p.33-55.
- » CLAVAL, Paul. 2007. *Geografia cultural*. 3. ed. Florianópolis, Editora da UFSC.
- » COSTA, Edgar Aparecido da. 2012. Os bolivianos em Corumbá-MS: construção cultural multitemporal e multidimensional na fronteira. *Cadernos de Estudos Culturais*, v. 4, p. 17-33.
- » COSTA, Edgar Aparecido da. 2011. Mexe com o que? Vai pra onde? Constrangimentos de ser fronteiriço. In. COSTA, E.A.; COSTA, G.V.L.; OLIVEIRA, M.A.M. (Org.). *Fronteiras em foco*. Campo Grande, Ed. UFMS, p.131-170.
- » FIGUEIREDO, Nilze Paula; COSTA, Edgar Aparecido da; PAULA, Beatriz Lima de. 2011. Os elementos do espaço turístico da fronteira Brasil-Bolívia. *Ra e Ga*, n. 21, p. 105-138.
- » FOUCHER, Michel. 2009. *Obsessão por fronteiras*. São Paulo, Radical Livros.
- » GRIMSON, Alejandro. 2000. *Pensar fronteras desde las fronteras*. Nueva Sociedad, Caracas, Textos, n. 170.
- » KAISER, Wolfgang. 1998. Penser la frontière – notions et approaches. *Histoire des Alpes*, n.3, p. 63-74.
- » LASCONJARIAS, Guillaume. 2004. Délimiter la frontière. Paris, *Hypothèses*, p. 77-84.
- » LEVERGER, Augusto João Manuel. Roteiro da Navegação do Rio Paraguai, desde a Foz do Sepotuba até o Rio São Lourenço. *Revista Trimestral do Instituto Histórico Geographico e Ethnographico do Brasil*. Tomo XXV, 1º trimestre. Rio de Janeiro: Tip. de Luiz dos Santos, 1862, p.332-564.
- » LOPEZ, Fredy; BEATRIZ NIETO, Dora; ARIAS, Carolina. 2010. Relaciones entre el concepto de movilidad y la ocupación territorial de Medellín. *Rev. EIA. Esc. Ing. Antioq [online]*, n.13, p. 23-37. <[http://revista.eia.edu.co/articulos13/art.2%20\(23-37\).pdf](http://revista.eia.edu.co/articulos13/art.2%20(23-37).pdf)>
- » MELLO, Raul Silveira de. 1966. Corumbá, Albuquerque e Ladário. Rio de Janeiro, Biblioteca do Exército.
- » MÓDENES, Juan Antonio. 2008. Movilidad espacial, habitantes y lugares: retos conceptuales y metodológicos para la geodemografía. *Estudios Geográficos*, 69(264): 157-178 doi: 10.3989/egeogr.2008.i264.83.

- » OLIVEIRA, Marco Aurelio Machado de. 2005. Tempo, fronteira e imigrante: um lugar e suas 'inexistências'. In. OLIVEIRA, T.C.M. (Org.). *Território sem limites: estudo sobre fronteiras*. Campo Grande, Editora UFMS, p. 349-358.
- » PPAS. 2012. Proyecto de Protección Ambiental y Social en el Corredor Bioceánico. Conociendo nuestra región. *Proyecto y guía para el docente primario y secundario: manifestaciones culturales del municipio de Puerto Quijarro*. Santa Cruz, Bolivia, BID.
- » PPAS. 2011. Proyecto de Protección Ambiental y Social en el Corredor Bioceánico. *Recorriendo los municipios del corredor bioceánico*. Puerto Quijarro, pasado y presente. Santa Cruz, Bolivia, BID.
- » PROENÇA, Augusto César. 1997. *Pantanal: gente, tradição e história*. 3. ed. Campo Grande, Editora UFMS.
- » RAMÍREZ-VELÁZQUEZ, Blanca Rebeca. 2009. *Alcances y dimensiones de la movilidad: aclarando conceptos*. Ciudades, n. 82, México, Red Nacional de Investigación Urbana, abril-junio.
- » SABATEL, Vânia de Oliveira. 2013. *Relações entre comunidades rurais na fronteira Brasil-Bolívia*. Corumbá: Universidade Federal de Mato Grosso do Sul. Dissertação (Mestrado em Estudos Fronteiriços).
- » SOUZA, João Carlos de. 2008. *Sertão cosmopolita: tensões da modernidade de Corumbá (1872-1918)*. São Paulo, ALAMEDA.

Edgar Aparecido da Costa / edgarac10@gmail.com

Licenciado e bacharel em Geografia (FUCMT), Mestre e Doutor em Geografia (UNESP). Docente e pesquisador do Programa de Pós-Graduação em Estudos Fronteiriços da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, câmpus do Pantanal. Editor chefe da Revista GeoPantanal, ISSN 1517-4999. Publicou artigos em revistas da área, com os temas: Fronteira, territorialidades, desenvolvimento territorial e ordenamento territorial.

Zona de fronteira, cidades gêmeas e interações transfronteiriças no contexto do MERCOSUL



Maristela Ferrari

Departamento de Geociências, Universidade Estadual do Oeste do Paraná no Campus de Marechal Cândido Rondon, Brasil

Resumo

A zona de fronteira se encontra na confluência entre dois territórios nacionais. Entretanto, ao invés do conceito clássico de divisão, ela remete à ideia de ligação entre territórios e para apreendê-la é necessário considerar o conjunto territorial de ambos os lados do limite internacional, pois se trata de outra territorialidade que vai reconfigurar os espaços territoriais divididos pelo limite. Nesta direção, o conceito de zona de fronteira se caracteriza por interações que, embora internacionais, criam um meio geográfico próprio de fronteira, só perceptível na escala local/regional. O elemento geográfico que melhor distingue a zona de fronteira é aquele formado pelas cidades gêmeas (Machado, 2005). Na América do Sul, desde a Integração Regional, as zonas de fronteira aparecem como laboratórios específicos onde se podem construir novas configurações espaciais podendo se tornar espaços transfronteiriços. No entanto, as zonas fronteiriças são por natureza espaços transfronteiriços. Esse contexto nos leva a indagar: Como os Estados nacionais têm tratado as interações transfronteiriças no contexto da Integração Regional? A análise de dois conjuntos de cidades gêmeas situadas num segmento da fronteira Brasil-Argentina – Dionísio Cerqueira (SC)/Barracão (PR)/Bernardo de Irigoyen (MNES) e Santo Antônio do Sudoeste (PR)/San Antonio (MNES) –, revela que embora a integração regional tenha avanços importantes, em muitos aspectos ela ainda não reconhece as interações transfronteiriças historicamente tecidas pelos sujeitos fronteiriços, habitantes das zonas de fronteira.

Abstract

Border area, twin cities and interactions cross-border in the context of MERCOSUR. A border area is located at the confluence of two national territories. However, instead of the traditional concept of division, it suggests the idea of connection between territories. To understand this, we have to consider the territorial contest in both sides of the international boundary, being the border area another territoriality that will reconfigure the divided territorial spaces. In this sense, the concept of border area is characterized by interactions that, although international, create a specific geographical environment only perceivable at local/regional level. The geographical factor that best distinguishes the border area is given by the twin cities (Machado, 2005). In South America, since the Regional Integration, the frontier areas appear as specific laboratories where to build new spatial configurations that may become cross-border spaces. However the border areas are by nature cross-border areas. This context leads us to

Palavras-chave

*Zona de fronteira
Ciudades gemelas
Interacciones transfronterizas
MERCOSUR*

Palabras Claves

*Zona de fronteira
Ciudades gêmeas
Interações transfronteiriças
MERCOSUL*

Keywords

*Border area
Twin cities
Interactions cross-border
MERCOSUR*

ask: how national States have behaved with cross-border interactions in the Regional Integration scenario? The analysis of the two sets of twin cities located in a segment of the border Brazil-Argentina – Dionísio Cerqueira (SC)/Barracão (PR)/Bernardo de Irigoyen (MNES) and Santo Antônio do Sudoeste (PR)/San Antonio (MNES) –, reveals that although the regional integration reached important results, in many ways it still does not recognize the cross-border interactions historically woven by the inhabitants of border areas.

Recibido: 8 de mayo de 2013. Aceptado: 2 de septiembre de 2013.

Introdução

A zona de fronteira é aqui entendida como espaço que se encontra na confluência entre dois territórios nacionais. Porém, ao invés do conceito clássico de divisão, ela remete à ideia de ligação entre territórios e, para apreendê-la é necessário considerar o conjunto territorial de ambos os lados do limite internacional, pois se trata de outra territorialidade que vai reconfigurar o espaço territorial dividido (Guichonnet e Raffestin, 1974). Portanto, o conceito de *zona de fronteira* se caracteriza por interações que, embora internacionais, criam um meio geográfico próprio de fronteira, só perceptível na escala local/regional. O elemento geográfico que melhor distingue a *zona de fronteira* é aquele formado pelas cidades gêmeas (Machado, 2005). Em Geografia o estudo das *interações* tem sido tradicionalmente tratado sob a dimensão mais material, conduzidas notadamente pelo aspecto dos fluxos econômicos, (Pumain e Saint-Julien, 2001), mas em zonas de fronteira, notadamente naquelas formadas por cidades gêmeas, as interações transfronteiriças não se desenvolvem somente no sentido econômico, elas envolvem todo um conjunto de interações materiais e imateriais, como as simbólicas, culturais e identitárias, pois são vinculadas umas às outras justamente porque elas são estabelecidas por sujeitos (fronteiriços) que em sua realidade cotidiana atuam de forma relacional num conjunto socioterritorial que envolve os dois lados do limite internacional (Ferrari, 2010).

Assim, ainda que cada zona fronteiriça apresente singularidades, de maneira geral, podemos tomá-las como produto e condição de um conjunto de interações materiais e imateriais estabelecidas entre os fronteiriços, e compreendê-las significa ir além da visão dos sujeitos com identidades diferenciadas, neste caso, de simples brasileiros e argentinos: é preciso ir ao encontro dos sujeitos fronteiriços com múltiplas identidades. Deste modo, as zonas fronteiriças, podem ser concebidas também como o produto de relações tecidas antes de tudo entre sujeitos fronteiriços. Neste trabalho, nosso objetivo é analisar como se processam as interações transfronteiriças entre cidades gêmeas, notadamente no contexto do MERCOSUL. Para tanto, tomamos como exemplo as cidades gêmeas Dionísio Cerqueira (SC)/Barracão (PR)/Bernardo de Irigoyen (MNES) e Santo Antônio do Sudoeste (PR)/San Antonio (MNES), situadas no conjunto do Extremo-Oeste do Estado de Santa Catarina, Extremo-Sudoeste do Paraná limítrofes ao Nordeste da Província de Misiones (Figura 1).

Esse dois pares de cidades gêmeas favorecem numerosas interações, pois não há como fugir: as próprias malhas urbanas ali são conurbadas e impõem o contato diário entre fronteiriços. Como evoluíram tais cidades gêmeas? Como se deu a integração físico-social e qual a natureza das interações transfronteiriças que historicamente ali se estabeleceram e que ainda hoje se estabelecem? Como os Estados nacionais, têm tratado as interações transfronteiriças promovidas na escala local, notadamente das cidades gêmeas? Esse conjunto de questões constitui a trilha que guiará o presente trabalho. O texto divide-se em duas partes: a primeira apresenta alguns aspectos da evolução das cidades gêmeas e das interações ali historicamente estabelecidas; a segunda procura analisar como se processam as interações

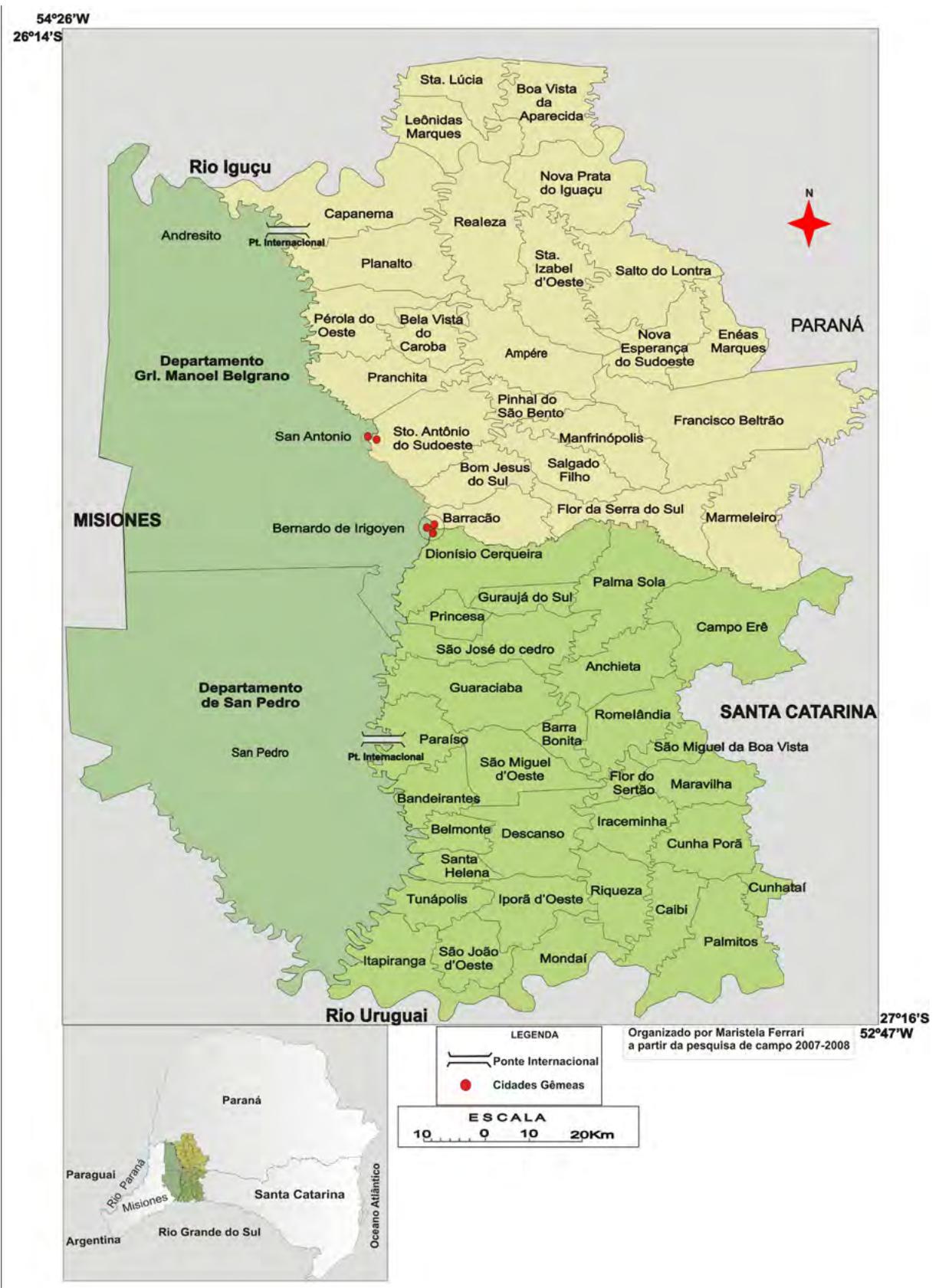


Figura 1. Mapa de localização das cidades gêmeas na zona fronteiriça brasileiro-argentina: 2010. Fonte: Ferrari, 2011.



Figura 2. Limite internacional e cidades gêmeas na zona de fronteira brasileiro-argentina.
Fonte: Ferrari, 2011.

transfronteiriças sociais, culturais e econômicas no atual contexto da integração regional. Os principais procedimentos operacionais deste trabalho consistem em revisão bibliográfica e entrevistas realizadas nos últimos seis anos com moradores das cidades gêmeas em universo diversificado. Para finalizar sugerimos a necessidade de políticas públicas particulares para as zonas de fronteira, notadamente as constituídas por cidades gêmeas.

Interações transfronteiriças nas cidades gêmeas Dionísio Cerqueira/Barracão/Bernardo De Irigoyen e Santo Antônio Do Sudoeste/San Antonio

Ponderar sobre a integração físico-social e de interações num segmento de fronteira entre Brasil e Argentina remete imediatamente a uma velha questão, a das rivalidades, levando a crer que entre brasileiros e argentinos as interações são mais conflitivas, pensamento difundido, em parte, pelas ideologias políticas plasmadas entre os dois países. Mas é interessante notar que, para os fronteiriços das cidades gêmeas, tal espaço é concebido como lugar muito especial que não se encontra em nenhum outro ponto da fronteira Brasil/Argentina. No entanto, isso não significa ausência de conflitos, pois como qualquer outra zona fronteiriça internacional, aquela também apresenta conflitos, tanto entre escalas nacionais e locais quanto entre os próprios fronteiriços. A percepção dos fronteiriços de “lugar especial” se explica pelo compartilhamento cotidiano da vida na fronteira, pois não há como fugir: as próprias malhas urbanas conurbadas, impõem o contato diário entre os fronteiriços. Pode-se dizer que tal condição se deve a dois fatores: o primeiro está essencialmente ligado à demarcação do limite político territorial; o segundo está ligado ao estabelecimento de interações transfronteiriças econômico-sociais. Esse segmento fronteiriço teve notável influência das atividades ligadas à exploração de recursos naturais como erva-mate e madeira, das quais se pode dizer que derivam o assentamento inicial da população das atuais cidades gêmeas (Ferrari, 2010).



Entretanto, para compreender a origem das cidades gêmeas desse segmento fronteiro, é importante esclarecer que, embora a definição de limite internacional entre Brasil e Argentina tenha ocorrido em 1895, o seu traçado no terreno só aconteceria oito anos mais tarde. O limite é ali formado pelo curso de dois pequenos rios: o Peperi-Guaçu e o Santo Antônio, entre os quais se encontra a linha seca que se estende por aproximadamente 22 quilômetros de terras compreendidas entre as cidades gêmeas de Dionísio Cerqueira/Barracão/Bernardo de Irigoyen até as proximidades de Santo Antônio do Sudoeste/San Antonio (Figura 2).

Em 1903, quando as Comissões demarcatórias de limites, formadas por brasileiros e argentinos, lá chegaram, constataram imediatamente a presença de núcleo populacional constituído. Tal núcleo era chamado de Barracão/Barracón e formavam um só aglomerado populacional. Mas com a demarcação do limite internacional, aquele pequeno núcleo populacional foi dividido passando parte dele para a Argentina e parte para o Brasil. Aquela integração físico-social de Barracón/Barracão chama a atenção da Comissão de Limites brasileira e, em julho de 1903, ao término da demarcação da linha seca, o povoado brasileiro foi elevado à categoria de vila, com o nome de Dionísio Cerqueira, sem dúvida uma forma de representar a soberania do Brasil naquela zona fronteira. Entretanto, ao contrário do que imaginavam os membros da comissão de limite brasileira, entre eles o General Dionísio Cerqueira, nem o nome e nem a condição de vila criou qualquer sentimento de pertencimento ao Brasil. Aliás, os fronteiriços continuaram, por muito tempo, a referenciar o lugar de Barracão/Barracón. Anos mais tarde, o aglomerado do lado argentino passaria a se chamar de Bernardo de Irigoyen, em homenagem a um advogado argentino que havia atuado no litígio entre Brasil e Argentina. Em 1917, ao término do litígio territorial entre Paraná e Santa Catarina, a pequena vila de Dionísio Cerqueira foi novamente dividida pela demarcação do limite entre os dois Estados: parte da vila passou a pertencer ao Paraná, sob o nome de Barracão e parte a Santa Catarina que permaneceu com o nome de Dionísio Cerqueira. Assim, de um único aglomerado, a definição de limites político territorial fez surgir três pequenos aglomerados que mais tarde evoluíram para cidades gêmeas, Dionísio Cerqueira/Barracão/Bernardo de Irigoyen, pertencentes a países, Província e Estados diferentes (Ferrari, 2010).

Figura 3. Vista parcial da linha divisória fluvial pelos rios Peperi-Guaçu e Santo Antônio e da linha seca. Fonte: Ferrari, 2011.

San Antonio/Santo Antônio do Sudoeste também formavam um só aglomerado em 1903, mas ao contrário de *Dionísio Cerqueira/Barracão/Bernardo de Irigoyen*, não receberia tanta atenção política da comissão de limites brasileiro-argentina, pois já havia ali um elemento considerado fator divisório: o pequeno rio Santo Antônio, um “*fiapo*” de água corrente que passou a representar a linha internacional, por isso não houve preocupação na troca de nome daqueles aglomerados, apenas o lado brasileiro na década de 1950 acrescentaria o nome da região paranaense, ficando Santo Antônio do Sudoeste. Entretanto, os habitantes daquele aglomerado populacional não viam o pequeno rio como fator de separação e nem de impedimento de quaisquer relações. Aliás, logo após a passagem da comissão de limites, os fronteiriços construíram uma ponte de madeira sobre o rio Santo Antônio unindo os dois aglomerados populacionais. Aquela construção, sem prévia autorização do Brasil nem da Argentina, teria sido a primeira ligação física por pontes sobre rios entre o Brasil e a Argentina (Ferrari, 2010).

Diante da divisão político territorial, poderíamos imediatamente pensar no fortalecimento e oposição de duas identidades nacionais: a brasileira e a argentina. Entretanto, embora houvesse tentativas por parte dos dois Estados nacionais, os fronteiriços, em oposição aos Estados nacionais, puseram em curso múltiplas interações materiais e imateriais. O que hoje chama atenção na história daquelas cidades gêmeas é que, embora as ideologias políticas entre Brasil e Argentina tentassem separá-los e fortalecer identidades nacionais, os fronteiriços fariam daqueles espaços exatamente o contrário: promovem uma integração físico-social tão imbricada que, até por volta de 1940, era difícil precisar onde realmente terminava o território brasileiro e começava o argentino. Frente a ausência dos organismos de controle dos Estados nacionais, os habitantes daqueles aglomerados geminados, independente de suas nacionalidades, tinham a liberdade de transitar e de instalar suas residências onde melhor lhes conviesse. Além disso, os fronteiriços foram formando uma rede de parentesco transfronteiriça tão estreita que era praticamente impossível separar brasileiros de argentinos. Os contatos cotidianos pelas relações socioeconômicas de indígenas guaranis paraguaios e *misioneros*, caboclos brasileiros e ervateiros argentinos, resultavam frequentemente em casamentos¹, o que foi promovendo a mescla que, aos olhos do poder, localizado no centro das escalas nacionais, seria verdadeira zona de incerteza identitária.

As primeiras tentativas de fortalecer a identidade nacional naquela zona fronteiriça partem da Argentina. Para pôr em prática tal objetivo o Estado nacional argentino instituiu escolas públicas, equipamentos de auxílio político-ideológico, pois é através das escolas que os Estados repassam suas ideologias. Além disso, é através das escolas que ocorre o ensino oficial da língua de um país e, na visão dos Estados nacionais, esse ensino não é apenas um meio de comunicação, mas igualmente uma forma expressiva na formação de uma identidade nacional. Por isso, em 1909 foi instituída a primeira escola nacional² em *Bernardo de Irigoyen* (Figura 3). Em 1931, outra escola foi fundada em *San Antonio*. Já em lado brasileiro os únicos indicativos da soberania brasileira eram os marcos fronteiriços, porém diante de uma situação de isolamento físico-geográfico e da marginalização política econômico-social, aqueles marcos não teriam nenhum significado para os fronteiriços. Não havia ali símbolos nacionais, escolas públicas e nem mesmo cartórios de registro civil que denotasse ser área de soberania brasileira. Após a passagem da comissão de limites, os brasileiros lá residentes passaram a viver como segregados do Brasil, totalmente à margem do Estado nacional, principalmente em questões de políticas públicas, como educação e saúde. Entretanto, aquelas escolas em lado argentino, instituídas com forte ideologia política, se tornariam espaços de interações imateriais, já que todas as crianças brasileiras estudavam na Argentina. Assim, ao contrário do que se possa imaginar, nem a instituição do limite internacional e nem as ideologias políticas dos dois Estados nacionais foram fatores de fortalecimento de duas identidades nacionais ou de separação daqueles aglomerados geminados.

1. Não há registros ou dados sobre o número de casamentos mistos, mas segundo a pesquisa de campo que vem sendo realizada desde 1997, (especialização, mestrado e doutorado), pelo menos 85% dos casais de *Bernardo de Irigoyen* e *San Antonio* são mistos, ou seja, são uniões entre brasileiros e argentinos.

2. Em 1903 *Misiones* era ainda Território Nacional daí porque era Escola Nacional.



Frente à fraca presença dos Estados nacionais naquela zona fronteiriça, antigos moradores de ambos os lados do limite afirmam que, do começo do século XX até meados da década de 1940, “não havia fronteira”. Na verdade, a fronteira política não havia ainda sido investida do poder controle fiscal e militar, o que explica tal percepção. Portanto, as interações que lá iam sendo tecidas entre os fronteiriços de um lado ao outro do limite contrariavam as políticas e ideologias dos dois Estados nacionais. Em outras palavras, naqueles aglomerados, a representação da linha fronteiriça não tinha o mesmo significado político e ideológico dos Estados nacionais. Poderíamos pensar num “antilugar” onde o limite territorial é apagado pelo grupo que dele se apropria e o transforma em lugar de reencontros, de trocas e transações de todas as ordens, uma territorialidade transfronteiriça. A integração físico-social daqueles aglomerados geminados fazia com que os fronteiriços também tivessem a noção de espaço “sem fronteira”, ou ainda, espaço sem “passaporte tapejara”, o que na língua guarani significa ter a liberdade de ir e vir de um lado a outro sem precisar pedir autorização ao dono do caminho, neste caso ao Brasil ou à Argentina. As interações socioeconômicas que lá iam se estabelecendo entre os dois lados do limite eram, na visão dos Estados nacionais, ilegais, mas na visão dos fronteiriços não eram transgressivas de normas territoriais. Ainda que os ervateiros argentinos tivessem noção do limite político territorial, a liberdade de circulação franqueada pela ausência de controle dos Estados nacionais remetia a um espaço sem fronteira. Por essa lógica, as interações cotidianas lá estabelecidas não tinham conotação de “contrabando”. Ou seja, o que era transgressão de normas territoriais para centros de poderes nacionais era um sistema de alianças para os fronteiriços.

A língua falada, “que é, sem nenhuma dúvida, um dos mais poderosos meios de identidade de que dispõe uma população” (Raffestin, 1993:97), era até por volta de 1935, uma mistura de três línguas: o guarani, o espanhol e o português. Embora os fronteiriços falassem uma mistura dessas três línguas, naquele período havia certa influência da língua espanhola sobre as demais, fato que se explica, em parte, pela presença das escolas argentinas naquela zona fronteiriça. Instituídas para o fortalecimento identitário, aquelas escolas argentinas, ao invés de fortalecerem a identidade nacional, durante as três primeiras décadas do século XX, tornaram-se espaços de interações imateriais, pois como no lado brasileiro não havia escolas, todas as crianças estudavam na Argentina. E certamente na visão do Estado nacional isso era uma desnacionalização, já que as crianças brasileiras aprendiam símbolos e datas importantes do país vizinho e desconheciam os símbolos de seu próprio país, além, é claro, de aprender a ler e escrever a língua do vizinho. Mas

Figura 4. Escuela Nacional 49 de Barracón hoje Bernardo de Irigoyen (MNES) fundada em 1903. Fonte: Foto do arquivo do Museu Municipal de Mondaí (SC), 2008.

diferentemente da visão dos Estados nacionais, hoje podemos pensar que, em zonas fronteiriças, falar, ler e escrever a língua do vizinho não é fortalecer uma identidade nacional e nem mesmo se desnacionalizar: é acima de tudo compreender valores imateriais de outra cultura que geram fatalmente novos valores, como o respeito por indivíduos de outras culturas. Além disso, naquelas escolas ocorria igualmente reencontros cotidianos de filhos de paraguaios, argentinos e brasileiros. Por conseguinte, um espaço de contato entre culturas diferenciadas, onde as crianças aprendiam e internalizavam valores imateriais, como a amizade e o respeito pela cultura do outro.

É curioso notar que, embora no espaço escolar fosse proibido falar outra língua que não o espanhol, aquela proibição, em tese, não ocorria, pois segundo entrevista com o filho de uma das primeiras professoras da Escuela Nacional 604, de Bernardo de Irigoyen, naquele período nem os professores escapavam da influência da mescla das línguas faladas cotidianamente, e muitas vezes acabavam por falar e escrever termos que não eram nem da língua espanhola e nem da portuguesa, mas uma mistura das duas: o portunhol. Além disso, fora do espaço escolar, principalmente no seio familiar, a língua falada continuava a ser a materna, e os filhos nascidos de casamentos mistos, cujos pais tinham nacionalidades diferentes, a língua falada era o portunhol. A ausência de registro impede-nos de quantificar o número de alunos brasileiros que foram alfabetizados nas escolas argentinas por aproximadamente 26 anos, ou seja, de 1909 até por volta de 1935, mas a pesquisa de campo revelou que a implantação daqueles *fixos* da educação gerou importantes *fluxos* (Santos, 1999) de brasileiros em busca de um bem cultural imaterial: a educação. Dona Dorvalina de Lara, residente em Dionísio Cerqueira, aos 90 anos de idade, ainda guarda sentimentos de gratidão à nação argentina por sua alfabetização na Escuela Nacional 604 de Bernardo de Irigoyen e também pelas relações de amizade construídas naquele espaço escolar e afirma: “se hoje eu sei ler e escrever, foi graças à Argentina, porque aqui não tinha escola e nem professor [...]”³.

3. Entrevista realizada em Dionísio Cerqueira (SC) em março de 2008. Dona Dorvalina de Lara ou Dona Dorva como era chamada, faleceu seis meses após nossa entrevista.

É interessante notar que no conjunto das interações, tanto materiais quanto imateriais, cada objeto *fixo* implantado num dos lados do limite e não em outro gerava uma tipologia de *fluxos*, como ocorreu com a implantação do cartório de registro civil em Bernardo de Irigoyen, que foi fator de atratividade e gerou significativas interações imateriais de brasileiros que buscavam aquele serviço público inexistente em Santo Antônio do Sudoeste, Barracão e Dionísio Cerqueira. Além disso, todos os casamentos, óbitos e contratos comerciais eram registrados nos cartórios argentinos. Assim, todas as crianças nascidas em território brasileiro eram registradas na Argentina, e os meninos, quando completavam maioridade, mesmo morando em território brasileiro, eram convocados a servir o exército argentino. Anos mais tarde, aquelas interações seriam vistas por políticos brasileiros como uma verdadeira zona desnacionalizada do país onde havia incerteza identitária. No entanto, podemos pensar que, em zonas de fronteira, os fronteiriços promovem a mescla, não carregando valores de uma única identidade nacional. E o fato de estudar ou ter registro de nascimento e falar a língua do vizinho não determina o fortalecimento de uma identidade nacional.

A título de exemplo, podemos citar aqui o peronista Aloísio Bello, 91 anos de idade, hoje residente em Barracão (PR). Filho de brasileiros, Aloísio nasceu em Bernardo de Irigoyen em 1922, onde foi registrado. Segundo ele, isso aconteceu por que seu pai, Misael Siqueira Bello, em 1917 migrou de Clevelândia (PR) para Bernardo de Irigoyen, onde foi trabalhar como guarda-livros da empresa de erva-mate CREGI Sociedade Ltda, que explorava os ervais brasileiros. Em 1924, após encerrar o trabalho naquela empresa argentina, seu pai retornou ao Brasil e foi morar em Barracão, onde Aloísio passaria infância e adolescência. Como ainda não tinha escola no lado brasileiro, Aloísio, a exemplo das demais crianças brasileiras, foi alfabetizado em Bernardo de Irigoyen. Já aos 18 anos, mesmo residindo em território brasileiro, Aloísio foi convocado a servir o Exército Argentino. No exército, em Buenos Aires, permaneceu por dois anos

e foi lá que se tornou peronista convicto. Após ter deixado o exército continuou por mais dois anos na Argentina, onde trabalhou no comércio. Posteriormente seu pai adoeceu e ele retornou ao Brasil, passando a residir em Barracão, onde iria trabalhar em diversas atividades do setor terciário. Trabalhou inclusive no setor de obras da prefeitura de Barracão, como uma espécie de contador e chefe encarregado do pagamento de 360 funcionários da ARBRA, uma grande madeireira de capital misto brasileiro-argentino na linha Tateto (hoje Flor da Serra - Paraná). Foi lá que, já em 1946, com um grupo de médicos fugitivos da Alemanha, aprendeu o ofício de “arrumador de ossos” e onde posteriormente seria o “ortopedista” dos fronteiriços. Esse fronteiriço dividiu sua vida entre os dois lados do limite, inclusive a vida ativa de trabalho, pois trabalhou também em Bernardo de Irigoyen, onde foi uma espécie de “veterinário” dos criadores de animais e foi inclusive candidato a vereador naquela cidade. Sem detalhar aqui toda sua vida, que é rica em exemplos, ao final de nossa entrevista, questionamos: - O senhor se define como brasileiro ou argentino? Em meio a risos ele responde: - *Eu sou um homem internacional!* O exemplo desse fronteiriço não é único, mas nos leva a pensar que os sujeitos fronteiriços são formados com múltiplos valores identitários, o que fica particularmente evidente na resposta de nosso entrevistado quando ele se define como um “*homem internacional*”, pois ele não opta nem pela identidade argentina, nem pela identidade brasileira: ele opta pelas duas⁴.

4. Entrevista realizada em Barracão (PR) em março de 2008.

Por outro lado, podemos dizer também que, independente dos valores identitários que os fronteiriços internalizam ou carregam, eles muitas vezes forjam sua identidade para barganhar certos direitos num ou noutro lado do limite internacional. Por exemplo, os registros de nascimento de crianças brasileiras na Argentina não se resumiam meramente à ausência daquele fixo em Dionísio Cerqueira, Barracão e Santo Antônio do Sudoeste: havia também interesses particulares dos próprios fronteiriços, que visavam a propriedades binacionais e também à instalação de estabelecimentos comerciais em ambos os lados do limite. Por essa razão, havia famílias brasileiras que optavam por registrar alguns filhos na Argentina e outros no Brasil; o contrário também é verdadeiro, pois na década de 1930, quando surgiram cartórios de registro civil em lado brasileiro, argentinos também registravam alguns filhos em lado brasileiro.

Outras interações imateriais independiam de objetos fixos e se realizavam pelo contato cotidiano dos fronteiriços, com a troca de ideias, informações e conhecimentos, como na “medicina popular”, que, até meados de 1940, na total ausência de recursos médico-hospitalares em ambos os lados do limite, os “*médicos sem fronteiras*” eram indígenas e caboclos, profundos conhecedores de ervas medicinais, ritos e benzeduras que mesclavam conhecimentos culturais e crenças religiosas. O mesmo se dava com o trabalho das parteiras brasileiras que atendiam gestantes independente do local de residência. Raul Lindau, residente em Bernardo de Irigoyen, revela que teve 18 filhos, todos nascidos em casa pelas mãos de parteiras brasileiras, prática bastante comum naquele período, pois não havia hospitais e nem médicos que realizassem aquele trabalho. Segundo ele, “nenhuma mulher morria de parto” e os filhos “todos nasciam bem que só pra vê!” E acrescenta: “quando digo que tive 18 filhos e todinhos vivos, a rapaziada mais nova me diz: - mas que barbaridade! Digo: - mas naquele tempo não havia televisão não havia nada no mas!” (risos)⁵. Desse modo, independente do lugar de residência, a procura tanto pelos serviços das parteiras quanto dos caboclos na busca de garrafadas, simpatias e benzeduras geravam interações imateriais de ambos os lados da fronteira, interações carregadas de valores sentimentais que se conservam na memória dos moradores mais antigos. Valores que podem também ser classificados como parte de uma cultura imaterial gerada pela crença no poder de cura de certas doenças e que ainda hoje resiste na região.

5. Entrevista realizada com Raul Lindau residente em Dos Hermanos – Bernardo de Irigoyen (MNES) em março de 2008. Durante a entrevista, esse fronteiriço revelou que, a exemplo de outros fronteiriços que vivem desde o início do século XX nesse segmento fronteiriço, fala três línguas: o guarani, o espanhol e o português.

As trocas culturais se faziam também na culinária, que foi mesclando, mormente pratos da cozinha guarani com a cabocla, que, segundo a pesquisa de campo, era muito mais expressiva do que a culinária argentina no período em que vigorou o ciclo da erva-mate.

Portanto, podemos dizer que, ao lado das interações materiais, como as econômico-comerciais, formou-se também um conjunto de interações imateriais entre os fronteiriços que, além dos casamentos mistos, foram tecendo laços de confiança, afetividade, solidariedade, amizade e demais valores humanos. Trocas imateriais que não eram meramente entre brasileiros, paraguaios e argentinos, eram antes de tudo entre fronteiriços. À margem de políticas de desenvolvimento social e econômico dos Estados nacionais, os fronteiriços não teceram apenas uma nova territorialidade transfronteiriça com interações econômico-comerciais, eles teceram igualmente uma história de vida compartilhada na fronteira. Isso nos leva a pensar que, uma identidade nacional não se constrói e nem se fortalece numa relação de amizade, pois ela depende fundamentalmente de uma relação de alteridade entre “nós” e “os outros”. Melhor dizendo, ela depende de inimigos e não de amigos (Sahlins, 1996). Obviamente que a alteridade entre “nós e os outros” era claramente verificada, naquele período, no centro de poder de cada Estado nacional.

A partir da década de 1940, nova ordem socioeconômica e política se estabelece e deflagra significativas mudanças, tanto na geografia política quanto na geografia social e cultural da zona fronteiriça. A partir de então os Estados nacionais fazem valer as normas e regras diferenciadas sobre seus espaços fronteiriços na tentativa de assegurar as descontinuidades territoriais. Os controles passam a regular e comprimir mais efetivamente todas as interações transfronteiriças, impondo severas restrições inclusive no ir e vir das interações sociais e culturais dos fronteiriços. No entanto, apesar de todos os esforços dos Estados nacionais, as interações transfronteiriças não seriam interrompidas. Para fugir aos controles políticos territoriais, os fronteiriços, desenvolvem estratégias para assegurar a continuidade das interações, notadamente daquelas econômico-comerciais, nem sempre concebidas por eles como transgressivas dos territórios nacionais. O que era contrabando descaminho para os Estados nacionais, eram trocas complementares para os fronteiriços das cidades gêmeas.

A análise das interações transfronteiriças nas cidades gêmeas Dionísio Cerqueira/Barração/Bernardo de Irigoyen e San Antonio/Santo Antônio do Sudoeste revela que, ao dotar a fronteira linear apenas com políticas de controles, os próprios Estados nacionais dariam margem para imediatamente se instalar a ilegalidade, pois passaram a restringir e tributar as interações, notadamente econômico-comerciais. Os tributos lá arrecadados pouco ou quase nada retornavam ao local para investimentos, notadamente em políticas públicas e desenvolvimento social. Desse modo, os Estados nacionais seguiriam marginalizando aqueles espaços fronteiriços. Mas, apesar de tudo os fronteiriços dariam continuidade às interações e o limite internacional foi sendo cotidianamente costurado dando origem a nova territorialidade, a transfronteiriça. A análise revela ainda que, ao lado das interações materiais tecem-se igualmente interações com valores imateriais, como as sociais e culturais, estabelecidas pelos contatos e pela comunicação, nutridos por valores como sentimentos de solidariedade, laços de amizade, parentesco, compadrio, apadrinhamento e outros, formados no convívio cotidiano da fronteira. E isso faz parte da própria história do lugar e dos fronteiriços. Nessa perspectiva, podemos ponderar que, as zonas fronteiriças, notadamente aquelas formadas por cidades gêmeas, são lugares que “não são formados apenas pela racionalidade funcional e econômica, eles estão carregados de sentido para aqueles que os habitam ou que os frequentam” (Claval, 2007:55). Esse contexto nos leva a indagar: como os Estados nacionais têm tratado as interações transfronteiriças no contexto da integração regional?

Interações transfronteiriças no contexto do MERCOSUL

desde o advento do MERCOSUL entra em curso amplo conjunto de políticas regionais, notadamente de políticas econômicas, promotoras de relações transfronteiriças

buscando ultrapassar a visão clássica de fronteira como linha de divisão e valorizar as regiões ou zonas fronteiriças como espaços de integração privilegiados. Desde então, nos discursos políticos, a zona fronteira torna-se lugar de cooperação e suporte para interações transfronteiriças. Nesse processo, as zonas de fronteira, notadamente aquelas constituídas por cidades gêmeas, aparecem como laboratórios específicos onde se podem construir novas configurações espaciais podendo se tornar espaços transfronteiriços. No entanto, as zonas fronteiriças são por natureza espaços transfronteiriços, pois ali ocorrem historicamente múltiplas interações o que nos leva a indagar: como essa nova integração advinda do MERCOSUL vem se efetivando em zonas fronteiriças? Que discursos ela produz?

Analisando as cidades gêmeas Dionísio Cerqueira/Barracão/Bernardo de Irigoyen e San Antonio/Santo Antonio do Sudoeste, observa-se que embora a integração regional tenha avanços importantes, em muitos aspectos ela ainda não reconhece as interações transfronteiriças historicamente tecidas pelos sujeitos fronteiriços, habitantes das zonas de fronteira. Embora o MERCOSUL tenha levado ao abandono das hipóteses de conflitos, notadamente entre Brasil e Argentina, os fronteiriços têm percebido que os Estados nacionais chegam com forças renovadas impondo um controle muito mais rigoroso sobre as interações na escala local, a ponto de desconsiderar totalmente a história local e a vida de relações ali existentes. Essa lógica decorre, em parte, de maior representatividade dos Estados nacionais nesse segmento fronteiriço, muito mais efetiva que no passado. Explica-se, também, pelas constantes barreiras sanitárias que vem sendo impostas pelos países com quem o MERCOSUL negocia. Em razão disso, controles têm sido fortalecidos e isso acaba por afetar as interações historicamente estabelecidas entre os fronteiriços das cidades gêmeas. Isso é bem expressivo nas cidades gêmeas aqui analisadas, onde circula a afirmativa de que os fronteiriços, no vaivém de suas interações sociais, culturais e econômicas, são cerceados da liberdade de trânsito entre um lado e outro do limite, porque os controles políticos e fiscais ainda administram o limite internacional sob a perspectiva da separação, em detrimento da própria história de vida dos fronteiriços e do sentido da integração. Diante disso, muitos fronteiriços chegam a afirmar que a integração regional em si não teria trazido nada de novo para a zona fronteira, pois já viviam uma integração antes mesmo de se pensar em MERCOSUL.

No discurso dos fronteiriços a integração regional impôs controles muito mais rígidos que no passado, e ao invés de uni-los os separaram. A título de exemplo, podemos tomar as cidades gêmeas de *San Antonio/Santo Antônio do Sudoeste*, onde o controle sobre a mobilidade geográfica entre aquelas cidades tem sido por vezes fechado ou então se estipulam horários de funcionamento, como ocorreu em 2007, quando o controle fiscal passou a funcionar das 7 às 19 horas e não mais 24 horas como era no passado. Em tempos de integração regional, tal decisão nacional é vista localmente como arbitrária, pois passou a afetar as interações, notadamente as sociais e culturais que antes se realizavam à noite, como, por exemplo, jantares, bailes, aniversários, shows e outras, que historicamente fazem parte das duas cidades. Há inclusive relatos do impedimento de relações de solidariedade, como participação em velórios de parentes e amigos. A procura de serviços médico-hospitalares emergenciais também vem sendo afetada pelo fechamento daqueles controles, que não permitem o trânsito de veículos à noite. Exemplo significativo é o de uma gestante residente em *San Antonio*, que em julho de 2008 estava para dar à luz na maternidade da cidade brasileira de Santo Antônio do Sudoeste (PR). Por não saber se o filho viria ao mundo durante o dia ou à noite, viu-se forçada a pedir autorização junto a Gendarmería Nacional Argentina e a Receita Federal brasileira para que o portão de controle sobre a circulação entre as duas cidades fosse aberto caso ela viesse a ter seu filho durante a noite. Como justificar tais medidas em tempos de integração regional?

Embora seja antiga passagem, com mais de 100 anos, as cidades gêmeas Santo Antônio do Sudoeste\San Antonio ainda não tem controle migratório e nem é um ponto de fronteira

oficialmente habilitado ao comércio e turismo internacional. Quem exerce a função de controle no local é a Gendarmaria Nacional Argentina e a Receita Federal brasileira, função fora de suas competências. Como ainda não existem políticas públicas que reconheçam as interações transfronteiriças em zona de fronteira, notadamente as imateriais, como socioculturais, funcionários daqueles organismos de controle nacionais, muitas vezes, por desconhecer as práticas locais ou por considerá-las transgressivas dos territórios nacionais, acabam por tomar medidas arbitrárias, como, por exemplo, o fechamento do posto de controle durante o período da noite gerando conflitos com os residentes. Frente a isso, os fronteiriços alegam que “o sentido comum da integração é hoje o menos comum dos sentidos” e chegam a afirmar que atualmente procuram não mais visitar parentes e amigos num ou noutro lado do limite internacional, devido ao tratamento que recebem nos controles fiscais, muitas vezes barrados de entrar numa ou noutra cidade por fiscais, que na visão de muitos fronteiriços são despreparados para tal atividade.

Em relação ao fechamento do posto de controle de Santo Antônio do Sudoeste/*San Antonio*, notadamente no período da noite, os fronteiriços daquelas cidades teriam a opção de entrar com seus veículos num ou noutro país legalmente via Dionísio Cerqueira/Bernardo de Irigoyen, posto de controle oficialmente habilitado entre Brasil/Argentina, desde 1979, para o comércio de importação/exportação e turismo internacional, cujo posto de controle funciona 24 horas ininterruptas. Entretanto, isso forçaria os fronteiriços daquelas cidades a percorrer aproximadamente 22 quilômetros enquanto que via Santo Antônio do Sudoeste/*San Antonio* eles precisariam apenas atravessar uma rua. Obviamente que os Comitês de Fronteira no local poderiam dialogar entre os organismos de controles das escalas nacionais no sentido de visar acordos locais, mas segundo a pesquisa de campo, os Comitês de Fronteiras nem sempre funcionam e quando funcionam nem sempre tem apoio local.

Por outro lado, os fronteiriços residentes em lado brasileiro, reclamam que não podem visitar seus amigos, afilhados ou parentes em lado argentino, pois se ultrapassarem o perímetro urbano das cidades argentinas, são obrigados a ter a carta verde, um seguro internacional que cobre acidentes contra terceiros, seguro que não tem no Brasil, mas desde 2000 é obrigatório na Argentina. Tais exigências são descabidas na visão dos fronteiriços e implicam sobre a circulação cotidiana dos fronteiriços. Diante disso, reivindicam que os habitantes fronteiriços tenham liberdade de circulação num raio de até 60 a 70 quilômetros, onde possam transitar com seus veículos sem as restrições das regras impostas aos turistas ou não residentes na fronteira. Nesse aspecto, chegamos à mesma conclusão que Machado (2005:266), a de que “se adote um marco regulatório único para as cidades gêmeas, em moldes similares ao que foi feito para a fronteira Rio Grande do Sul-Uruguai, sendo o documento de cidadão transfronteiriço obviamente restrito àqueles domiciliados nas cidades gêmeas, podendo ser renovado anualmente”. Pensamos também que, esse documento do fronteiriço deve ser estendido a todos os habitantes dos municípios na confluência do limite e não somente aos moradores das cidades gêmeas, por se constatar que as interações materiais e imateriais não se restringem às cidades gêmeas, embora ali elas sejam obviamente mais densas e frequentes. Já os fronteiriços residentes em lado argentino alegam que, no contexto atual da integração regional, são impedidos de comprarem materiais de construção ou eletrodomésticos, dentre outros produtos no lado brasileiro, obrigando-os a buscá-los a mais de 80 quilômetros e encarecendo-os ainda mais com os fretes, enquanto no lado brasileiro não teriam fretes e poderiam comprar a um preço menor. Diante disso, toma corpo o discurso de que os controles aduaneiros são hoje flexibilizados aos mercados de importação/exportação regionais e extrarregionais, porém enrijecidos sobre as interações historicamente tecidas entre sujeitos fronteiriços.

Os fronteiriços chegam mesmo a pensar que organismos nacionais de controle no local estariam boicotando os próprios projetos de integração cultural colocados em

curso na zona fronteira pelos governos nacionais. Um exemplo bastante citado é o Projeto Escolas Bilingües Dionísio Cerqueira\Bernardo de Irigoyen, onde professores e alunos que participam daquele projeto intercultural se deparam frequentemente com travas burocráticas na mobilidade entre uma escola e outra. Ainda que reconheçam a importância do projeto, entre os professores flui o discurso de que o projeto bilíngue foi praticamente jogado de cima para baixo e não foram consideradas questões locais importantes para que o projeto avance, como, por exemplo, transporte público e segurança aos professores e alunos de uma escola a outra. Aliás, uma das críticas mais evidenciadas está ligada exatamente à ausência de transporte público transfronteiriço. Além disso, existem implicações ligadas ao trânsito dos professores. Como não há transporte público para fazer o trajeto entre as duas escolas, os deslocamentos semanais se fazem com seus próprios veículos e, ao passar pelo posto de controle, muitas vezes ficam retidos em filas de fiscalização por mais de meia hora, o que implica atrasos nas escolas e causa estresse e frustração nos professores, que ficam impotentes diante dessa burocracia em seus deslocamentos.

Embora tenha seus méritos dentro da integração regional, pode-se dizer que o bilíngue já começou com vários problemas. É sabido que em zonas fronteiriças historicamente ocorre um natural bilinguismo informal, pelos contatos sociais cotidianos, em que se misturam palavras, mesclando duas ou mais línguas, uma questão cultural que deve ser considerada, pois faz parte da própria cultura das zonas fronteiriças e que aparentemente não tem sido discutida dentro do bilíngue. Além disso, se considerarmos que a zona fronteira é um conjunto socioterritorial formado pelos dois lados do limite internacional onde ocorrem múltiplas interações materiais e imateriais, é possível questionarmos por que um projeto visando à integração sociocultural foi implantado apenas em duas cidades desse segmento fronteiriço e apenas em duas escolas? Inexplicavelmente, a cidade de Barracão, que forma par com Dionísio Cerqueira\Bernardo de Irigoyen e que compartilha da mesma malha urbana, não participa do projeto bilíngue, o que parece não fazer muito sentido até mesmo para os professores que participam daquele projeto. Estranhamente, as cidades gêmeas de San Antonio/Santo Antônio do Sudoeste, também não participam do bilíngue, porque não são consideradas cidades gêmeas pelos centros de poder das escalas nacionais. Aliás, uma das críticas dos fronteiriços em relação a técnicos e funcionários dos governos nacionais e estaduais que chegam à zona fronteira para fazer diagnósticos com vistas a implantar projetos integrados, é o desconhecimento até mesmo do conceito de cidades gêmeas.

O projeto bilíngue é um bom exemplo de integração cultural envolvendo escolas dos dois países, mas como qualquer outro projeto, esse também apresenta problemas em função da adaptação do novo, mas o que se observa ali é que, a grande problemática está ainda ligada aos controles fiscais sobre a circulação de um lado ao outro do limite, e isso não atinge somente a mobilidade de professores e alunos que participam do projeto escolas bilíngues, mas os fronteiriços de modo geral. Embora o problema seja constatado em ambos os lados do limite, segundo professores do bilíngue, ele é muito mais acentuado no lado argentino. Como não existe ainda um acordo oficial entre os dois países sobre essa questão local, professores e alunos são obrigados a passar por todas as formalidades, até porque as escolas também são instituições oficiais, razão pela qual devem cumprir todas as regras ao passar com alunos de um país ao outro. Diante de tal situação, segundo professores argentinos, desde o começo do projeto bilíngue (2005), *“nunca foi possível levar uma turma inteira de alunos para a escola do lado brasileiro, porque a escola nem sempre consegue autorização por escrito dos pais, que muitas vezes não se encontram no local”*. De fato, um dos problemas constatados em Bernardo de Irigoyen, assim como nas demais cidades gêmeas, é a ausência de empregos. A maioria dos chefes de famílias residentes em Bernardo de Irigoyen, por exemplo, tem buscado empregos temporários em outras cidades da província e até mesmo fora dela. Esse problema é de conhecimento público em Bernardo de Irigoyen, inclusive dos organismos de controle dos Estados nacionais no

local. Mas infelizmente, não tem sido considerado no momento do traslado dos alunos da escola argentina para o lado brasileiro, pois o controle migratório exige documentos datados e assinados pelo pai e pela mãe permitindo que o filho(a) vá com seu professor para a escola brasileira. Segundo o diretor da *Escuela Mayor Juan Carlos Leonetti*, de *Bernardo de Irigoyen*, de todos os problemas enfrentados dentro do bilingue, o que mais tem criado conflitos, a ponto de professores se questionarem se vale a pena levar adiante o projeto, tem sido os trâmites burocráticos da fiscalização, notadamente dos controles migratórios. Em suas palavras:

[...], hoje, com esse projeto e dentro do MERCOSUL, tem a parte boa e tem a parte ruim. O grande inconveniente, que de certa forma gera conflitos, continua sendo o cruce, a passagem dos alunos. Quando os docentes se reúnem eles planejam projetos e se desenvolve esse projeto em conjunto. Quando se finaliza o projeto se faz um encontro de séries no qual cada professor e cada aluno mostra seu trabalho. Mas, o inconveniente é para passar os alunos daqui para lá, porque não conseguimos autorização necessária para todos os alunos. Os docentes brasileiros conseguem mais facilmente trazer seus alunos de lá para cá. Nós temos mais problemas, porque a maioria de nossos alunos vive somente com a mãe ou vive somente com o pai ou com uma avó, e necessitam de autorização dos dois pais. Isso requer um documento da justiça e tem um arancel (custo) que deve ser pago para realizar esse trâmite. A força local assume sua responsabilidade de não cobrar das famílias abaixo do nível econômico, os mais humildes, mas é preciso a autorização, tanto do pai quanto da mãe. A migração não deixa professores atravessar a fronteira com menores de idade que são os filhos de outros. Por isso a necessidade de autorização que o aluno fulano de tal irá ao Brasil no lugar tal em companhia do professor tal e aí os pais assinam o documento e podem passar, [...]. É lamentável que ainda tenhamos essas travas, e por isso não se pode cumprir um projeto bilingue como gostaríamos. [...]. (Entrevista realizada em Bernardo de Irigoyen em maio de 2007).

Os Estados nacionais poderiam facilitar a criação de mecanismos legais e administrativos em cidades fronteiriças, sobretudo frente ao MERCOSUL, pois em se tratando de um projeto nacional que visa à circulação de alunos acompanhados de professores, deveria haver maior compreensão e boa vontade da parte dos organismos de controle nacionais. Segundo o Inspetor da Receita Federal brasileira em Dionísio Cerqueira, nas reuniões do MERCOSUL já existem discussões sobre a implantação de um cartão fronteiriço para os residentes nas cidades gêmeas, um cartão que permite identificar os habitantes fronteiriços. Porém, devido a uma série de questões burocráticas e até de diferenças nas legislações, tal projeto ainda pode demorar. Machado tem razão ao dizer que,

[...] é morosa a reação do Estado à nova situação. A morosidade de atuação na escala local pode ser explicada pela impossibilidade jurídica a priori do que constitui uma zona\região de fronteira. É necessário coerência para que não sejam atropeladas as funções legais e de controle, com a função fiscal que se pretende amenizar ou eliminar. Mas essa coerência é burocrática, sem agilidade nem flexibilidade para resolver os problemas cotidianos de comunidades com frequência artificialmente repartidas [...]. (Machado, 2005:258).

Enquanto não houver um acordo político oficial, documentado e registrado entre os dois países, que permita o trânsito de alunos e professores de uma escola a outra, considerando questões locais, como a ausência dos pais, e sem passar por toda a burocracia dos controles fiscais e migratórios, nem agentes aduaneiros, nem Gendarmeria e nem polícia federal podem descumprir as leis vigentes em cada um dos países, sob pena de serem demitidos de seus cargos por descumprir as leis que regem cada país. De maneira geral, no contexto da integração regional, as cidades gêmeas são alvo de projetos políticos integrados, porém muitos desses projetos nascem nos centros políticos

decisórios e parecem focar muito mais o benefício geral econômico em detrimento dos habitantes fronteiriços.

Considerações finais

Na geografia cotidiana da zona fronteiriça, notadamente das cidades gêmeas, ocorrem práticas sociais e culturais rotineiras entre amigos, parentes e familiares, um contexto social revelador de muitas necessidades e desejos. As formas de ligações sociais que surgem nesse meio particular são inúmeras, desde aquelas geradas pelas práticas econômico-comerciais até aquelas geradas pela ausência de serviços públicos ou privados, como a saúde, por exemplo, quanto àquelas geradas por valores imateriais, como solidariedade, afetividade, sentimentos, e geram constantes mobilidades entre um lado e outro do limite. É o lugar onde a geograficidade do fronteiriço floresce.

No contexto da integração regional, os espaços fronteiriços há muito esquecidos pelos seus Estados nacionais estão sob novo olhar político, não mais aquele da separação, mas o da integração. A eles se pede que cooperem com uma integração distante de suas realidades e interesses, em detrimento da própria integração local. Nesse processo emergem conflitos de interesses diversos entre as escalas locais e nacionais. Além disso, verifica-se que há dois tipos de integração: a integração regional formal proposta pelo MERCOSUL e a integração local informal historicamente construída pelos fronteiriços. O mesmo já foi constatado em estudos fronteiriços anteriores por Machado (2005) que argumenta: “é necessário saber diferenciar a integração regional entre países de integração fronteiriça. Diferenciar a integração formal da integração informal. E unir ambas”. É imprescindível que os organismos de poder da escala nacional dialoguem com a escala local, ou seja, que não se ignorem.

Para finalizar, concluímos que em muitos aspectos, as normas gerais dos Estados nacionais no atual contexto da integração regional não são condizentes com a realidade local dos fronteiriços. Além disso, verifica-se que as interações imateriais nem sempre são consideradas pelos organismos de poder e decisão, localizados nos centros das escalas nacionais, e em muitos aspectos, tais relações são ainda vistas como ilegais, o que nos leva a pensar na necessidade de políticas públicas diferenciadas para as zonas fronteiriça. Entre os fronteiriços o discurso mais contundente é o de que no contexto atual da integração regional os habitantes fronteiriços são cerceados da liberdade de trânsito dentro dos contornos espaciais da zona fronteiriça que, no segmento fronteiriço aqui analisado, se desenha num raio de 60 a 70 quilômetros entre um lado e outro do limite internacional. Esse raio indica a ocorrência de inúmeras interações transfronteiriças tanto materiais quanto imateriais. Assim, é possível pensar em políticas públicas particulares para as zonas fronteiriças levando em consideração, sobretudo as necessidades e desejos dos fronteiriços para que não continuem sendo marginalizados no contexto da integração regional.

» *NOTA: Este trabalho faz parte de um estudo mais amplo que é a Tese de Doutorado defendida em março de 2011, na Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), sob a orientação da Professora Leila Christina Dias.*

Bibliografía

- » AMILHAT-SZARY, Anne-Laure et FOURNY, Marie-Christine. 2006. *Après les frontières, avec la frontière: nouvelles dynamiques transfrontalières en Europe*. Région Rhône-Alpes, L'Aube.
- » BOUQUET, Christian et VELASCO-GRACIET, Hélène. 2007. *Regards géopolitiques sur les frontières*. Paris, L' Harmattan.
- » BRASIL. Ministério da Integração Nacional. 2005. *Secretaria de Programas Regionais. Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira: Proposta de Reestruturação do Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira: Bases de uma Política Integrada de Desenvolvimento Regional para a Faixa de Fronteira*. Brasília, Ministério da Integração Nacional.
- » CLAVAL, Paul. 2007. *A geografia cultural*. 3ª ed. Florianópolis, EDUFSC.
- » CLAVAL, Paul. 1974. L'Étude des frontières et la géographie politique. In: Cahiers de Géographie de Québec: *Les frontières politiques* vol. 18 nº 43 avril 1974. Québec, Les Presses de l'Université Laval.
- » FERRARI, Maristela. 2013. Territorialidades transfronteiriças na zona da fronteira seca internacional Brasil-Argentina. In: DIAS, Leila C. e FERRARI, Maristela. (Org.). *Territorialidades humanas e redes*. 2ª ed. Florianópolis, Editora Insular.
- » FERRARI, Maristela. 2011. *Interações transfronteiriças na zona de fronteira Brasil-Argentina*. Tese de Doutorado. Florianópolis, UFSC.
- » FERRARI, Maristela. 2010. *Conflitos e Povoamento na Fronteira Brasil-Argentina: Dionísio Cerqueira (SC), Barracão (PR) e Bernardo de Irigoyen (Misiones)*. Florianópolis, Editora UFSC.
- » FOUCHER, Michel. 2007. De Riga à Bordeaux ou le jeu du réseau et de la frontière. (Préface). In: BOUQUET, Christian et VELASCO-GRACIET, Hélène. (direction de). *Regards géopolitiques sur les frontières*. Paris, L'Harmattan.
- » FOUCHER, Michel. 1991. *Fronts et Frontières. Un tour du monde géopolitique*. Paris, Fayard.
- » FOUCHER, Michel. 1986. *L'Invention Des Frontières*. Paris, Fondation pour les Études de Défense National, F.E.D.N.
- » GUICHONNET, Paul. e RAFFESTIN, Claude. 1974. *Géographie des Frontières*. Paris, Presses Universitaires de France.
- » HAESBAERT, Rogério. 1998. Região e Redes Transfronteiriças em Áreas de Migração Brasileira nos Vizinhos do Mercosul. In: STROHAECKER, Tânia Marques. et al (Org.). *Fronteiras e Espaço Global*. Porto Alegre, AGB.
- » LACASSE, Jean-Paul. 1974. Les nouvelles perspectives de l'étude des frontières politiques: revue de quelques contributions récentes. *Cahiers de géographie de Québec*. Vol. 18 numero 43 avril 1974. Québec, Les Presses de l'Université Laval.
- » MACHADO, Lia Osório. 2005. Estado, territorialidade, redes: cidades gêmeas na zona de fronteira sul-americana. In: SILVEIRA, M. L. (Org.). *Continente em chamas: globalização e territórios na América Latina*. Rio de Janeiro, Civilização brasileira.

- » RAFFESTIN, Claude. 1993. *Por uma Geografia do Poder*. São Paulo, Ática.
- » RAFFESTIN, Claude. 1974. Éléments pour une Problématique des Régions Frontalières. *L'Espace Géographique*, nº 1, Paris, Fayard.
- » SAHLINS, Peter. 1966. *Frontières et Identities Nationales*. Paris, Belin.
- » SCHÄFFER, Neiva Otero. 1995. Globalização e fronteira. In: CASTELO, Iara Regina. et al. (Orgs.). *Práticas de Integração nas Fronteiras: Temas para o MERCOSUL*. Porto Alegre, Editora da Universidade UFRGS.
- » VELASCO-GRACIET, Hélène et BOUQUET, Christian. 2005. *Tropismo des frontières: approche pluridisciplinaire*. (Tome 1). Paris, L'Harmattan.

Maristela Ferrari / maristelaffff@hotmail.com

Mestre e Doutora em Geografia pela Universidade Federal de Santa Catarina. Em 2008 desenvolveu programa de doutorado sandwich junto à Universidade de Pau et Pays de l'Adour, França. Professora no Departamento de Geociências da Universidade Estadual do Oeste do Paraná no Campus de Marechal Cândido Rondon. É autora de artigos e livros sobre a temática fronteira.

Aportes a los estudios de frontera a partir del avance productivo en el norte argentino con dos casos testigo



Sergio Braticevic

Instituto de Ciencias Antropológicas, Facultad de Filosofía y Letras,
Universidad de Buenos Aires, Argentina

Resumen

Existen diversas acepciones del término frontera provenientes de diferentes campos de estudio en las Ciencias Sociales. De este modo, se está en condiciones de afirmar que se trata de un concepto complejo y polisémico, que ha sido influenciado por diferentes disciplinas que estudian los procesos humanos. En este sentido, la principal intención del autor es presentar una propuesta sobre el tratamiento del concepto de frontera para los estudios rurales, a partir de la indagación sobre distintos procesos de avance del frente productivo en el norte de la República Argentina. En la misma dirección, se pretenden realizar aportes novedosos teniendo como centro el concepto de “formación social de fronteras” para los estudios del espacio rural. Asimismo, se muestran también las relaciones entre esta categoría y los procesos de subsunción indirecta, tanto real como formal.

Abstract

New contributions for frontier studies from the productive advance at argentinean north with two regional cases. There are varied meanings of the term frontier coming from different fields of Social Sciences studies. Thus, we are in conditions to affirm that this is a complex and polysemic concept, which has been inspired by diverse disciplines that study the human processes. This way, the author's main intention is to present a proposal on the treatment of the frontier concept for rural studies, starting with the investigation of different advancement processes of the agricultural frontier at Argentinean North. In addition, we pretend to bring forth new contributions centering on the concept of “social formation of frontiers” for rural spaces studies. Also, we will show the relation between this term and the processes of indirect subsumption, both formal and real.

Palabras Clave

*Espacio rural
Avance de la frontera productiva
Formación social de fronteras*

Palavras-chave

*Espaço rural
Avanço da fronteira produtiva
Formação social de fronteiras*

Keywords

*Rural space
Advance of productive frontier
Social frontiers formation*

Recibido: 7 de junio de 2013. Aceptado: 29 de julio de 2013.

Introducción

A lo largo del presente trabajo se proponen diferentes categorías relacionadas con el término frontera, mostrando como ejemplo el análisis de los procesos de avance productivo en el norte argentino, entendiendo este avance como la puesta en movimiento de los distintos factores de la producción. De esta manera, se exponen diversos casos basados en investigación empírica donde resultó provechosa la utilización de las conceptualizaciones propuestas en un contexto de reducción del efecto de fricción espacial, fenómeno que ha permitido que los flujos materiales e inmateriales puedan circular a mayor velocidad y con menores costos (Gutiérrez Puebla, 1998).

Primeramente, se realiza una presentación del término en cuestión, su origen y la distinción con el concepto de frente. A continuación, se describe la definición turneriana de la frontera, contrastando esta visión con los procesos sucedidos en América Latina. Asimismo, se realiza una propuesta a partir del concepto de frontera productiva, con el objetivo de comprender las transformaciones espaciales recientes que confluyeron en el avance agropecuario e hidrocarburífero a escala regional, aplicando la noción de formación social de fronteras.

Con este aporte, se intenta analizar el proceso conectivo de espacios heterogéneos sobre los cuales se despliegan específicas relaciones de producción con la particular forma en que estas relaciones se encuentran mediatizadas en cada momento histórico por el proceso de construcción de las fronteras políticas del Estado-Nación (Trincheró, 2000).

En el mismo sentido se caracterizan, a partir de estas herramientas, los casos del Alto Uruguay y el Chaco Central analizando el proceso de "territorialización" (Di Cione, 2004) como parte de la articulación entre la constitución de las fronteras estatales y la movilidad de los frentes extractivos, que durante el siglo XX se transforman en fronteras agropecuarias consolidadas. Asimismo, se identifican, en ambos espacios, características concurrentes a nivel marco (el avance las distintas fronteras, los procesos de subsunción), a la vez que se muestran ciertas particularidades a meso y micro escala (usos del suelo y puesta en producción, formas espaciales resultantes, las diferentes modalidades que adopta la reproducción doméstica).

Primera aproximación a la categoría de frontera

Básicamente, podría definirse la frontera como un área más o menos permeable a través de la cual dos espacios que se suponen diferentes entran en contacto. Pueden ser fronteras políticas, económicas y/o culturales, que se diferencian material y simbólicamente. Desde esta perspectiva un tanto genérica, se puede pensar en la frontera como parte del proceso de producción social de espacio, entendiendo a este *espacio geográfico como producto, condición y medio* para la reproducción de las relaciones sociales vigentes (Lefebvre, 1974).

Más específicamente, para el caso de la constante movilidad de las fronteras agrarias de manera simultánea a la constitución de los estados nacionales, se ha empleado comúnmente la noción de espacio disponible. De forma general, se puede aseverar que a partir de esta representación de vacío se fue cimentando el proceso de colonización de los estados emergentes en América Latina a finales del siglo XIX. En aquel momento, la expansión del espacio productivo y el ejercicio de territorialidad estatal debían barrer las poblaciones originarias que no se correspondían con el incipiente desarrollo moderno y capitalista (Nweheid, 1992).

Desde el inicio de la postguerra, una vez consolidadas definitivamente las fronteras estatales, estos espacios de fronteras han sido lugar de asentamiento de pequeños productores agrícolas en la faja intertropical de Sudamérica. En este sentido, la frontera

debe ser analizada –a partir de la consolidación del espacio productivo rural- en el contexto de la expansión constante de la producción agropecuaria (Schiavoni, 1997).

No obstante, para los casos específicos del norte argentino se han identificado, especialmente durante los últimos treinta años, procesos de transferencia de tierra que tienden a modificar ese patrón. Esto puede verificarse en distintos tipos de migración con rasgos específicos. El desplazamiento rural-rural, que se materializó en el proceso de recampesinización en algunas áreas del Alto Uruguay en Misiones; la migración rural-urbana, que se desarrolló con mayor fuerza en la Provincia de Chaco y el Alto Paraná en Misiones; así como la consolidación a nivel regional de una tendencia a la concentración en ciudades intermedias –las denominadas *aglomeraciones de tamaño intermedio* que, para el caso analizado, son las capitales provinciales, como los ejemplos de Resistencia en Chaco y Posadas en Misiones- (Usach y Garrido Yserte, 2009; Vapñarsky, 1995).

Origen del término frontera y su distinción con el concepto de frente

La procedencia del término frontera deriva de frente, un término militar que designa la zona de contacto con una armada enemiga. Con la consolidación del Estado-Nación moderno durante los siglos XVIII y XIX, la “frontera” se convierte en sinónimo de “límite” entre estos estados. De esta manera, el término adquiere un sentido político y es asimilado a la concepción de frontera natural. Así, la mayoría de los límites intentan establecerse sobre una característica física (Reitel y Zande, 2004).

Más tarde, aparecen algunas distinciones entre conceptos asociados a la frontera. Una de ellas es la diferencia entre las expresiones *border* y *frontier*. La primera refleja el límite territorial entre la jurisdicción de distintos Estados-Nación. Por su parte, el segundo remite a la articulación entre dos sistemas socio-espaciales diferentes y “donde un frente de inversiones capitalistas y estatales tiene una tendencia a expandirse sobre una zona marginal” (Gordillo y Leguizamón, 2002:15).

De esta manera, el concepto de frontera se nutre de contenido desde diversas disciplinas de las Ciencias Sociales (Geografía, Política, Historia, Economía, Sociología y Antropología, entre otras). Asimismo, también se realiza una diferenciación entre las nociones de frente y frontera. En este sentido, Reboratti resume la distinción de este modo:

Un frente es un fenómeno transitorio, una línea móvil de contacto entre diferentes tipos de asentamiento y uso del espacio. El frente puede no estar ligado al desarrollo posterior de una frontera, y es tanto una forma de organizar el espacio como un momento del contacto de la sociedad con territorios hasta el momento no utilizados. Los frentes atraviesan los territorios sin dejar un rastro muy marcado, y están por lo general ligados a actividades extractivas, puntuales como en la minería, o extensas como en la extracción maderera o la ganadería de monte” (Reboratti, 1990:4). Mientras que se define a la frontera como la franja de transición entre un espacio ocupado en forma estable y continua por una cierta sociedad y otro que, desde el punto de vista de dicha sociedad en un particular momento de su desarrollo, se encuentra libre (Reboratti, 1979:2).

A su vez, en los estudios desarrollados en el campo de la Geografía, aparece la categoría de “frente pionero” para denominar la transición entre un frente que, en su expansión, se transforma espacialmente en una frontera agraria consolidada o, dicho de otro modo, en un área que se “integra” al espacio productivo nacional o regional a través de la colonización efectiva. En este sentido, Pierre Monbeig analiza los frentes pioneros como: “La extensión de la ecúmene continúa realizándose por medio de la penetración de grupos humanos pioneros en sectores del planeta aún poco habitados. Una región pionera puede



Figura 1. Avance de la frontera productiva en el Alto Uruguay y el Chaco Central. Fuente: elaborado en base a datos propios (2011).

ser definida como uno de estos sectores en curso de incorporación a la ecúmene” y distingue entre frentes pioneros y franjas pioneras, las cuales son los márgenes donde se diseñan “subecúmenes más o menos temporariamente colonizadas” (1966:974).

Para el caso que se analiza, la coexistencia de frentes y fronteras es parte de un proceso que se registra hasta la actualidad. En algunos casos, se habla del “final de la frontera agraria” por el agotamiento del espacio físico, como en el ejemplo del Alto Uruguay en Misiones. Desde una perspectiva desanclada a una visión unidimensional del espacio, puede aseverarse que desde hace unos treinta años se articulan avances de la frontera agropecuaria por desplazamiento o “empuje” de otras explotaciones (como es el corrimiento de la ganadería en la Región Chaqueña gracias al crecimiento de la soja), con la constitución de frentes extractivos altamente tecnificados (petróleo y gas en el Umbral al Chaco o foresto-industrial en el Alto Paraná). En la Figura 1 se muestran los avances recientes de la frontera productiva a nivel regional a partir de los casos analizados.

La visión turneriana de frontera y sus diferencias con el caso de américa latina

Si se vuelve al origen del concepto, es imposible desconocer el aporte fundacional del historiador estadounidense Frederick Turner (1893), quien recoge un fenómeno de época y un debate que se venía desarrollando desde mediados del siglo XIX en los Estados Unidos: la expansión territorial hacia el medio-oeste. El autor afirmaba que el avance a través de esta frontera representaba un espacio de liberación, una tierra de oportunidades para los nuevos colonos norteamericanos. Se trataba de una tierra libre e inexplorada, en un ambiente hostil, donde los pioneros potenciarían sus posibilidades para el desarrollo individual. Así, a través de la consolidación de trayectorias sociales ascendentes, la frontera constituía una válvula de seguridad. En este sentido, el actor social emergente, el pionero americano (entendido como productor familiar independiente) encarnaría los ideales de la naciente democracia liberal norteamericana (Ratto, 2001; Schiavoni, 1997).

Son numerosas las críticas al modelo turneriano de frontera, así como las traspolaciones de esta experiencia para explicar otros casos de extensión de la frontera. Como señala Hevilla (1998), la publicación de *The significance of the frontier in American History* estimuló la investigación desde diferentes disciplinas sobre el tema y, de este modo, logró influir en la práctica política y el sentido común sobre la frontera.

A su vez, Escamilla (1999) afirma que Turner no tuvo en cuenta que el territorio norteamericano ya había sido explorado y que existían ciudades fundadas por franceses y españoles en el medio-oeste y en el lejano oeste, respectivamente, con anterioridad a la expansión anglosajona. Allí también se localizaban diversos grupos indígenas. Como sostiene Reboratti, “Si la frontera oeste de los Estados Unidos puede ser tomada como ejemplo –y en muchos casos ha sido el ejemplo– es en verdad muy dudoso que la tierra al oeste de los Apalaches pudiera ser considerada deshabitada, o que no formara parte del ecúmeno” (Reboratti, 1990:2).

La visión que resume Turner implica, nada más y nada menos, gran parte de la conformación identitaria actual de la primera potencia mundial. El ideal de democracia individual se reafirmó, de este modo, a través de la posesión efectiva de la tierra, el manejo autónomo de la economía individual y la posibilidad de ascenso social a través del trabajo rural. En el mismo sentido, Escamilla sugiere:

Se ha tratado, a través de la mitificación del proceso de conquista del oeste que hicieron las obras de Turner y muchos otros, de crear una visión positiva y afirmativa del ideal americano de tener éxito en la vida, de realizar grandes proezas luchando con la naturaleza, de construir grandes empresas. La frontera oeste de los Estados Unidos (en el sentido que Turner le da al término) se consideraba a través de una imagen exagerada: un extenso territorio escasamente poblado por granjeros, ganaderos y mineros muy exitosos y sin ciudades, porque el ideal americano ha tenido y sigue teniendo una connotación bucólica, rural y antiurbana. En la formación ideológica del ciudadano norteamericano a partir del siglo XIX (y, podríamos decir, en la del ciudadano argentino, brasileño y de casi todos los países del mundo) interesaba mucho realzar ciertos hechos históricos y ocultar otros (1999:3).

A diferencia de lo planteado desde la visión turneriana, el análisis del caso brasileño coloca en discusión esta perspectiva de frontera como ámbito de democracia e independencia, como afirmaba Turner (Velho, 1979). Desde este punto de vista, la intervención del Estado se limita a un proceso “desinstitucionalizado” de expansión de la frontera agraria en áreas marginales, donde el acceso a los recursos y la promoción social se circunscriben a estrategias individuales y a la acción de fuerzas represivas privadas que sobreponen al poder público (Schiavoni, 1997).

Por su parte, Souza Martins (1997) realiza una crítica a la visión turneriana para el estudio de la frontera, tanto dentro como fuera de los Estados Unidos. El despojo hacia la población indígena, la concepción del “vacío” y la percepción de la frontera como lugar de autogestión y libertad –afirma– han accionado más desde una motivación ideológica que a partir de una perspectiva teórica.

En este punto es interesante destacar el razonamiento de Otávio Velho en *Capitalismo autoritário e campesinato* (1979), ya que el caso brasileiro permite establecer el papel del campesinado y con la frontera durante una transición al capitalismo que requiere “un proceso continuo de acumulación primitiva” (Palmeira, 1977 en Schiavoni, 1997). La extensión de la frontera agraria se rige a partir de un proceso “permanente” de acumulación originaria y no sólo como un estadio inicial del proceso expansivo en el ámbito rural¹. Asimismo, el autor compara la expansión de las fronteras agrarias en Estados Unidos y Rusia, para finalmente abordar el ejemplo brasileño, desde mediados del XIX hasta la actualidad. En el mismo año Carlos Reboratti escribe *Migraciones y*

1. Un análisis muy similar se encuentra planteado en el libro *El Nuevo Imperialismo* (2003) de David Harvey.

frontera agraria: Argentina y Brasil en la cuenca del Alto Paraná-Uruguay, otro texto que sirve para comprender la extensión de la frontera agropecuaria a nivel regional.

El primero intenta desentrañar la visión de la frontera como un fenómeno que genera productores libres e independientes como base de una sociedad democrática, contraponiendo el ejemplo del medio-oeste americano con el caso brasileño. Ante la tesis de Turner, quien propone la posibilidad de trayectoria social ascendente en Norteamérica, Velho afirma que la frontera en Brasil “desmarginaliza” a la fuerza de trabajo proveniente de sistemas represivos del Nordeste, operando como contenedor ante el emergente conflicto por la tierra en áreas ya ocupadas (Schiavoni, 1997).

El desplazamiento de los campesinos, en sucesión cronológica, hacia el Sertão, el Mato Grosso y la Amazonía durante la segunda mitad del siglo XX se relacionó estrechamente con las corrientes políticas e ideológicas que configuraban al Brasil y a la región, en aquella época: el desarrollismo y el intervencionismo estatal. En los años setenta, y en consonancia con lo ocurrido en la Argentina, el agotamiento del modelo sustitutivo de importaciones imprimió un giro hacia la integración y la liberalización con los mercados mundiales. De todos modos, el régimen autoritario prosiguió en la construcción de infraestructuras para la puesta en valor de nuevas tierras y el estímulo a la migración de la mano de obra hacia dichas regiones. En este sentido, se suceden colonizaciones no planificadas en los estados de Maranhão, Pará, Rondônia y Acre, ubicados en el Nordeste y la Amazonía.

Es así como Velho identifica la necesidad de una expansión constante de la frontera agraria en correspondencia con el dispositivo de *acumulación originaria permanente*, a remolque de la puesta en producción de nuevas tierras mediante el trabajo campesino. Este proceso es articulado en la matriz agroexportadora (café y azúcar principalmente) protegida por el Estado como fuente primordial de entrada de divisas.

Por su parte, Reboratti realiza un análisis sociológico a partir de las diferentes fases de expansión, identificando cuatro tipos de fronteras con los tres estados del sur de Brasil (Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná) y Misiones. La presión demográfica junto al movimiento de la frontera agropecuaria produce distintos tipos de estructuras agrarias, según el caso.

Si bien la clasificación puede resultar un tanto esquemática, permite reconocer los desplazamientos históricos en la región, con especial interés en Rio Grande do Sul, en donde la expansión de la frontera encuentra un máximo de ocupación territorial en la década del sesenta. En las antípodas se coloca el estado de Paraná, donde la frontera crece a gran velocidad. Este espacio se consolida como válvula de escape para los colonos que no encuentran lugar en los estados del sur, produciéndose también la ocupación desde el norte a raíz de la expansión del café desde el estado de São Paulo. Entre 1940 y 1970 el nivel de ocupación crece del 5% al 60% del territorio productivo estadual, lo cual evidencia un gran crecimiento de estas áreas durante el período que Velho denominó *Estado Autoritario*. Más tarde, las corrientes migratorias se ven empujadas hacia los estados del Mato Grosso y Goiás ante la falta de espacio. Finalmente, la Amazonía se erige como la última frontera agraria durante los años setenta (Reboratti, 1979).

El término frontera productiva y la formación social de fronteras

Sencillamente, si se piensa la frontera como proceso dinámico, se puede afirmar que cualquier avance o movimiento de flujos orientado al desarrollo agrario, pecuario, hidrocarburífero o agroindustrial es parte de la extensión de la frontera productiva. Se entiende, también, que el desarrollo capitalista *per se* reconoce límites estrictos

respecto al tipo de actividad, ni en cuanto a las formas espaciales que produce. A su vez, estas últimas son tipificadas como rurales, urbanas o de transición sólo con el propósito de comprender las transformaciones en áreas sumamente dinámicas.

Por su parte, con la categoría formación social de fronteras se intenta penetrar el proceso de constitución del Estado argentino a través de la consolidación de las fronteras políticas (*borders*) en combinación con la apropiación y valorización de los espacios vacíos en términos productivos (*frontiers*). En este sentido, Hugo Trincheró afirma en *Los Dominios del Demonio*:

La construcción de la nacionalidad inscripta en la ocupación de espacios vacíos, construye un otro en términos de enemigo; que el énfasis puesto en los conflictos territoriales facilita la institucionalización del uso de la violencia armada; que las relaciones de producción presentes en la formación social de fronteras Chaco Central, generan mecanismos de coerción política y militar para garantizar el proceso de valorización; que la construcción de tipologías étnicas, estigmatiza los significantes de las contradicciones que en determinados momentos aparecen entre la reproducción de la vida y la reproducción del capital; que la naturalización del estigma étnico, oscurece las trayectorias sociales de los pobladores y la dinámica de los procesos de subsunción del trabajo y reproducción de la vida, al capital; y finalmente, que la construcción de un escenario de revalorización del territorio y de la fuerza de trabajo, dilata la regularización dominial de sus ocupantes criollos y aborígenes (2002:275-276).

Siguiendo esta línea de razonamiento, la expansión de la frontera agraria se desarrolló de manera concomitante al proceso de territorialización del Estado (entendido como el ejercicio efectivo de control sobre el territorio). Durante el proceso formativo del Estado argentino (1870-1930) –una vez controlado el espacio de las *fronteras internas* a finales del siglo XIX- comienza a consolidarse el aparato productivo nacional orientado a la exportación de materias primas. De esta manera, los dispositivos de control y disciplinamiento sociales en la intervención del *espacio vacío* indígena se articularon con las hipótesis de conflicto hacia las *fronteras externas* (Trincheró, 2007)².

A la vez que se consolidaba el control territorial del Estado-Nación, el avance del frente extractivo de colonización (Abinzano, 2004) se apoyó en diversas explotaciones primarias. En el territorio de lo que hoy es Misiones la extracción de yerba mate y madera fue abriéndose espacio en la selva paranaense, mientras que la producción quebracho-taninera predominó en la región del Chaco, estableciendo lo que podría tipificarse como una gran formación social de fronteras a partir de la conformación de la nueva nación (Trincheró, 2000).

Ejercicio de territorialidad y puesta en producción del espacio de fronteras

Durante el último tercio del siglo XIX, la ocupación efectiva del Chaco y las Misiones Jesuíticas estuvo basada en la necesidad de colonizar tierras para su posterior puesta en producción –a remolque del proyecto modernizante de la generación del ochenta- a través de diversos dispositivos estatales que fueron plasmados en el complejo y contradictorio proceso de apropiación espacial.

Desde el punto de vista económico, la tierra no era el único estímulo a la expansión y demarcación definitiva de las fronteras estado-nacionales. La conformación territorial estable del Estado, la puesta en valor del territorio y la consolidación de mercados

2. Resultan interesantes los aportes, en torno a la conceptualización sobre las fronteras, realizados por Boccara (2005), Quijada (2002) y Spota (2010), entre otros. No obstante, se trata de análisis elaborados desde una perspectiva etnohistórica, excediendo los propósitos de este trabajo.

de fuerza de trabajo y productos de exportación, eran factores que se encontraban asociados al proyecto hegemónico de las clases terratenientes de la pampa húmeda.

De este modo, la noción de *territorio vacío* se materializó en el doble proceso de des-territorialización indígena y la reterritorialización eurocéntrica³, con la constitución definitiva de los límites fronterizos del Estado nacional. Este fenómeno de acumulación originaria pudo materializarse y prolongarse en el tiempo gracias a la nueva *clasificación social* impuesta –a partir de las supuestas diferencias raciales- y una *intersubjetividad* emergente sobre un patrón moderno y capitalista (Quijano, 2001).

En este sentido, la imposibilidad de viabilizar un proyecto democrático con bases sociales se cimentó en la negación de gran parte de la población en la organización política y social de la nación. Ahora bien, denegado el derecho de las mayorías, una minoría asumió el control estatal, impidiendo la participación democrática de la mayor parte de la población. Así, los indígenas fueron integrados marginalmente a la nueva sociedad, considerando necesaria la conquista de su territorio y el exterminio de esta población como forma expeditiva de homogenizar la nación y, de ese modo, facilitar el proceso de constitución de un estado moderno *a la europea*. La atracción de millones de inmigrantes europeos consolidando, en apariencia, la *blanquitud* de la sociedad argentina forjó también el proceso de homogeneización nacional (Quijano, 2000).

Finalmente, la población indígena fue, en gran parte, aniquilada o desplazada en los mismos márgenes fronterizos del estado. Si se trata de homogeneización blanca, una referencia innegable lo constituye el ejemplo de los Estados Unidos. Allí, una cuantiosa superficie del recurso tierra fue distribuida en vasta proporción entre mediana y pequeña propiedad (además de los latifundios) propiciando una notable participación democrática en el control de la generación y la gestión de la autoridad pública, como se mencionó más arriba (Quijano, 2001).

De este modo, la población blanca asumió el rol de mando sobre el resto de la sociedad, ya que indígenas y otros grupos fueron separados de la vida política. Así, se pudo llevar adelante el dispositivo de re-identificación nacional por parte de los ciudadanos inmigrantes que pasaban a ser parte de la nación emergente. A diferencia del caso norteamericano, en la Argentina la extrema concentración de la tenencia de la tierra –y, en particular, de las tierras conquistadas a los indios- volvió imposible cualquier tipo de relación democrática, tanto de tipo social como política entre los propios blancos. Sobre esta base, en lugar de una sociedad democrática, capaz de representarse y organizarse políticamente en un Estado democrático, lo que se constituyó en su lugar fue una sociedad y un Estado oligárquicos, sólo parcialmente desmantelados desde la Segunda Guerra Mundial (Quijano, 2000).

Por su parte, de manera paralela a la conformación del Estado centralizado como unidad jurídico-administrativa, en el último tercio del siglo XIX la Argentina profundizó su inserción en el proceso de mundialización capitalista a través de su integración al mercado de materias primas, gracias a las excelentes ventajas comparativas que ofrecía la tierra. Siguiendo este razonamiento, la expansión de la frontera agropecuaria se desarrollaba de manera concomitante a la extensión de las fronteras interiores, mediante el control efectivo del territorio. La ofensiva militar se fundamentó, entonces, en la doble liberación del territorio. Esto es, la apropiación del territorio de la ocupación indígena para su puesta en valor y la liberación de la fuerza de trabajo orientada a la reproducción doméstica (Trincheró, 2007).

A partir de ello, se plantea una contradicción en la construcción del imaginario geográfico nacional. En este sentido, se habló de un territorio en *estado de naturaleza*, donde imperaba el desgobierno y la barbarie: *la conquista del desierto*. A este respecto,

3. También podría identificarse a este proceso como multiterritorialidad. Según Haesbaert (2005), no se trata de hablar de desterritorialización -que implicaría la desaparición completa de formas espaciales pretéritas- sino, más bien, de un fenómeno de reterritorialización discontinuo y complejo que el autor denomina como multiterritorialidad (2005).

cabe preguntarse, entonces ¿cómo conquistar el vacío? Quienes allí habitaban no fueron considerados como personas, principio que sentó las bases para justificar el primer genocidio a gran escala por parte del Estado argentino, a través del ejercicio sistemático del terror.

El proceso de ocupación territorial interior se sustentó, de esta manera, en un doble principio de afirmación. Por la positiva, se basó en el control efectivo del territorio a partir de la concreta instalación de las diversas agencias estatales y, por la negativa, se cimentó sobre la constitución de una otredad negadora que consideraba a las poblaciones indígenas como enemigas del proyecto modernizante y civilizador. Para el caso del Chaco existen características disímiles con respecto a la Pampa o la Patagonia. La extraordinaria matanza en estas dos regiones no debía ser replicada si se necesitaba disponer de mano de obra indígena para los emprendimientos agroindustriales de algodón, azúcar y tanino, principalmente.

El pacto entre la corporación militar y las clases oligárquicas estuvo basado en la expansión económica para el mercado externo pero también –y como contracara– en la delegación simbólica e institucional hacia el ejército por la cual, la dirigencia política y la intelectualidad orgánica, legitimaron su expansión territorial, ubicando en el centro de la modernidad nacional a la ciudad de Buenos Aires. Ello puede constatarse en el presupuesto nacional de 1863, cuando más de la mitad del mismo es destinado a la institución militar.

De este modo, se produce la profesionalización de los cuerpos militares a través de la jerarquización del pago del salario, se mejora el material bélico y se crean organismos dependientes del ejército con el propósito de fortalecer el poderío de la corporación militar. En este contexto, el despliegue corporativo del ejército se materializa en el ejercicio de poder y control sobre los territorios conquistados y a conquistar.

Es precisamente, en los nacientes Territorios Nacionales donde la modernizada corporación militar va a desplegar su específica territorialidad, reproduciendo, además, un tipo de espacio particular. Desde el punto de vista físico, la Oficina Topográfica Militar constituye la sección ingenieril del Estado Mayor General del Ejército, la cual se encarga de la cartografía, geodesia, inventario, archivo y relevamiento de planos y mapas, hasta la creación del Instituto Geográfico Militar en 1904 (Trincheró, 2000).

Asimismo, la posibilidad de apropiarse de una parte del territorio colonizado también funcionó como un estímulo para los hombres del ejército que iban abriendo la frontera. Es decir, tanto los altos rangos como los oficiales y reservistas se quedaban con una parte del botín de guerra. De todos modos, la mayoría de estas tierras fueron enajenadas, más tarde, a precios irrisorios debido a la demora en la entrega definitiva de los inmuebles y a la falta de apego a la tierra por parte de la corporación militar. Además, cuando se hacía pública la planificación de alguna campaña, los títulos de tierra cotizaban en la Bolsa de Londres (Novick, 1992).

Por aquellos años se crean los Territorios Nacionales con dispositivos normativos específicos, en los cuales los habitantes no gozaban de derechos ciudadanos y, gran parte del ejercicio de poder, lo ejercía la corporación castrense. Este hecho colocaba a los militares en un lugar de alto estatus frente al resto de la sociedad local, relativamente nueva y conformada por pequeños colonos y latifundistas ausentistas. Para 1872 se establece la administración del Territorio Nacional del Chaco, en 1878 el Territorio Nacional de la Patagonia y en 1881 el de Misiones. El primero de estos comprendía las actuales provincias de Chaco, Formosa, parte de Santiago del Estero y Santa Fe y un sector del actual Chaco Boreal paraguayo.

4. Con la provincialización los habitantes de estos territorios pasan a tener estatus de ciudadanos, eligiendo al ejecutivo provincial y a sus representantes en las cámaras legislativas nacionales y provinciales. A su vez, el Estado provincial pasa a tener su propia policía y mecanismos de designación de jueces, su propia constitución y poder recaudatorio.

En 1884 se dividen estos tres territorios en nueve gobernaciones, Chaco y Formosa para el primer caso, La Pampa, Río Negro, Neuquén, Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego para la Patagonia y Misiones para el homónimo (Minvielle y Zusman, 1996). De todas maneras, las provincializaciones⁴ se producen durante la década del 1950, con excepción del Territorio Nacional de Tierra del Fuego, que lo hace en el año 1990. Tanto la territorialidad desplegada como el proceso de territorialización registrado, se fundamentaron en los requerimientos del capital agroindustrial regional y extra-local, en combinación con las clases oligárquicas del litoral-pampeano junto a la intelectualidad orgánica –la cual se encargó de determinar el esquema de reproducción simbólica bajo las directrices del proyecto modernizante- y, por supuesto, su brazo ejecutor en el terreno de batalla: la corporación castrense.

En este sentido, la funcionalidad del ejército para los grupos dominantes se cristalizó en el dominio y puesta en producción de nuevos territorios, en la utilización del indio como mano de obra barata (sustentándose su bajo precio en la coacción extraeconómica) y en el afianzamiento de la hegemonía simbólica del proyecto ilustrado de nación. En este modelo racionalizador del Estado, el papel de las fuerzas armadas fue fundamental y se expresó a través de la constitución de los Territorios Nacionales. Como menciona Trincherro:

En este contexto, las tareas de reconocimiento y exploración, sistematización y representación del territorio fueron los pilares en los cuales el ejército construyó la centralidad de su poder sobre los Territorios Nacionales: sobre las fronteras (interiores), el “desierto”, se construía paulatinamente una cadena de mandos centralizada a través de la cual se tejían las utopías geopolíticas del poder central (2007:201).

Tras la institucionalización de estos espacios como Territorios Nacionales, era fundamental controlarlos, ejercer el monopolio de la violencia física y orientarlos a la producción para exportación. Es decir, llenarlos de contenido de manera moderna y civilizada. Una vez pacificado el territorio comenzaría la expoliación. La apertura de frentes extractivos sostuvo su mayor expresión en la explotación taninera del Chaco, además de la extracción de madera y yerba mate. Más tarde, se irían extendiendo las fronteras productivas sobre la base de diferentes explotaciones agrícolas más intensivas: algodón y azúcar en el Chaco y té, tung y yerbales implantados en Misiones.

A mediados de la década del cincuenta se provincializan la mayoría de los Territorios Nacionales, Chaco en 1951, Misiones en 1953 y Formosa en 1958. Este cambio administrativo, que otorga mayor autonomía a los gobiernos provinciales, se produce en simultáneo con el avance de la frontera productiva pero con grandes porciones de tierra en manos de propietarios ausentistas (sobre todo para el caso misionero), por lo que el posterior desarrollo de productores pequeños y medianos va a encontrarse obstaculizado por dicha situación. No obstante, la expansión a través del minifundio va a sustentarse sobre territorios fiscales que manejan los institutos de tierras y colonización provinciales.

Economías de enclave y proceso de subsunción en la formación social de fronteras

La constitución de economías de enclave, a partir de la expansión de estas fronteras agropecuarias, conformó un espacio productivo en gran medida dissociado del espacio de reproducción social, donde actualmente se superponen economías de subsistencia con empleos temporarios en las actividades propias del avance productivo (García, 2009a). En este contexto, se generan asimetrías espaciales entre las actividades económicas más concentradas y tecnificadas con respecto a los espacios de reproducción local, que se relacionan sólo a través de diferentes mecanismos de subsunción indirecta.

Este tipo de relación marginal se materializa a través del mercado de trabajo, el trabajo doméstico y por medio de las transacciones comerciales que se desarrollan entre el sector minifundista y el capital agrario. Este fenómeno es parte del funcionamiento propio de la formación social de fronteras, lugar donde ciertas ramas específicas del capital (agrario, comercial, hidrocarburífero) persiguen tasas de ganancia extraordinarias, evitando la nivelación producida por la competencia que tiende a igualar los beneficios en áreas espacialmente más consolidadas. De este modo, mediante instrumentos específicos de regulación sobre el espacio de fronteras, las agencias estatales y los organismos de desarrollo promueven oportunidades de negocios para que el proceso de acumulación siga su marcha (Trincheró, 2004).

Para el caso del Alto Uruguay, hasta hace 35 años predominaban las explotaciones de especies nativas con escaso procesamiento en el lugar (exceptuando algunos aserraderos). A su vez, los poblados eran muy pequeños y se estructuraban, fundamentalmente, a partir de una economía de enclave basada en la extracción sin reforestación. De este modo, fueron sentándose bases un tanto precarias para la expansión de la producción local. Sin embargo, con avances en materia de infraestructura desde hace unos diez años (como la consolidación de caminos y tejidos urbanos, que se tradujeron en mejores condiciones de accesibilidad y distribución de mercancías) y la conformación de mercados locales y economías de escala (con algunos pequeños *clusters*⁵ madereros) se produce el pasaje hacia un espacio más integrado con el resto de la provincia, tanto a nivel económico como territorial.

En este sentido, en el constante movimiento de la frontera se observaron rasgos de mayor integración espacial –pese a la especialización tabacalera– que se visualizan en la diversificación de las actividades complementarias, aunque con escasa orientación al mercado (pequeña ganadería, maíz, mandioca, poroto y hortalizas). Asimismo, subsisten enclaves extractivos de madera, pero sin el nivel de tecnología que se observa en el Alto Paraná, acaso la zona maderera más tradicional (ver Figura 2).

El boom del tabaco *burley* se inicia a fines de la década del setenta desde el sudeste provincial, hasta alcanzar –una década después– los municipios del Alto Uruguay (Rofman et al., 2008). Con la actividad tabacalera aparecen los *dealer* multinacionales⁶, a través de las empresas acopiadoras –llamándose a sí mismas con el eufemismo de cooperativas de productores– quienes controlan la totalidad del proceso productivo. Este tipo de integración vertical se desarrolla bajo la modalidad de agricultura bajo contrato (Baranger et al., 2007; Diez, 2009). De acuerdo con Baranger (2007):

La producción tabacalera en el Alto Uruguay puede encuadrarse como un caso típico de agricultura bajo contrato, porque los productores directos son formalmente agricultores independientes pero trabajan para una compañía que les adelanta los insumos y con la cual asumen el compromiso de entregar su producción. En esta modalidad de integración vertical de la producción las compañías tercerizan el proceso productivo agrícola, aunque conservando un control casi absoluto sobre el mismo (citado en Diez, 2009:108).

Así, los minifundistas tabacaleros conservan la propiedad de dichos medios pero, como afirma Diez: “las empresas controlan y supervisan la esfera productiva e imponen precios de acopio y condiciones de entrega en la esfera de comercialización del producto” (2009:33). Los mecanismos de esta clase de subsunción indirecta se ven reflejados a partir del cambio tecnológico sobre el proceso laboral doméstico, junto con la introducción de formas intensivas de producción (Gordillo, 1992).

Por su parte, durante las últimas tres décadas, en el Chaco los usos del suelo se han centrado en tres sectores. En las zonas con mejor acceso a fuentes de agua han predominado los cultivos de secano extensivos (poroto alubia, maíz y soja) y algunos

5. Se define por “cluster” a un espacio físico relativamente acotado en el cual se realiza una actividad económica con agregación de valor y encadenamiento productivo, conformando un espacio económico integrado tanto con actividades afines, como con el entramado social local, a contraposición del concepto de “enclave”.

6. Se denomina “dealer” al comprador internacional de hoja “en bruto” que funciona como procesador final y comercializador de los distintos derivados del tabaco. El mercado mundial de la hoja está dominado por tres dealers estadounidenses: Dimon, Standard Comercial (ambos conformaron en 2005 Alliance One) y Universal. Dichas empresas influyen junto con las compañías cigarreras en la producción de cada país, tanto en cantidad como en tipo de hoja. En Argentina, Massalin Particulares y Nobleza Piccardo son las filiales de Philip Morris y British American Tobacco, respectivamente, dos de los cuatro emporios de cigarrillos más importantes del mundo (García, 2009b).

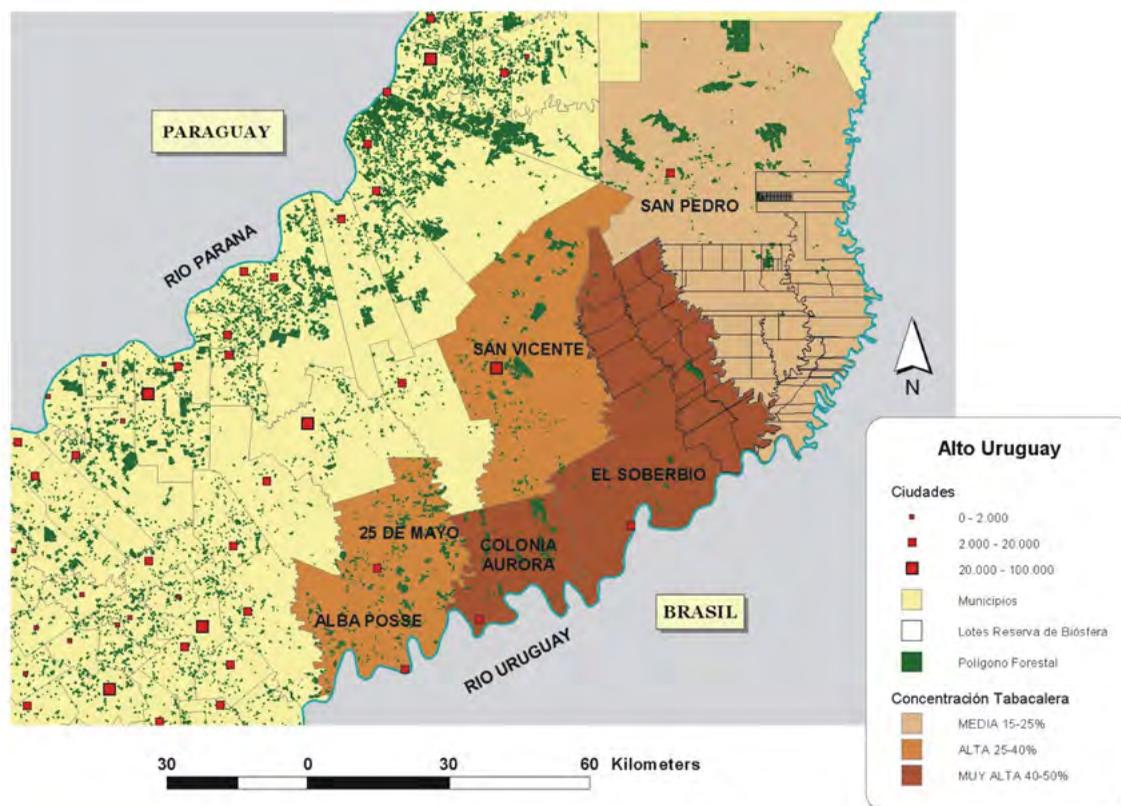


Figura 2. Expansión de la frontera productiva en el Alto Uruguay. Polígono forestal y concentración tabacalera. Fuente: Elaborado en base a Corradini (2005) y Diez (2009). Nota: la concentración tabacalera se calcula con el porcentaje de explotaciones que poseen como principal cultivo al tabaco burley sobre el total de unidades productivas por municipio.

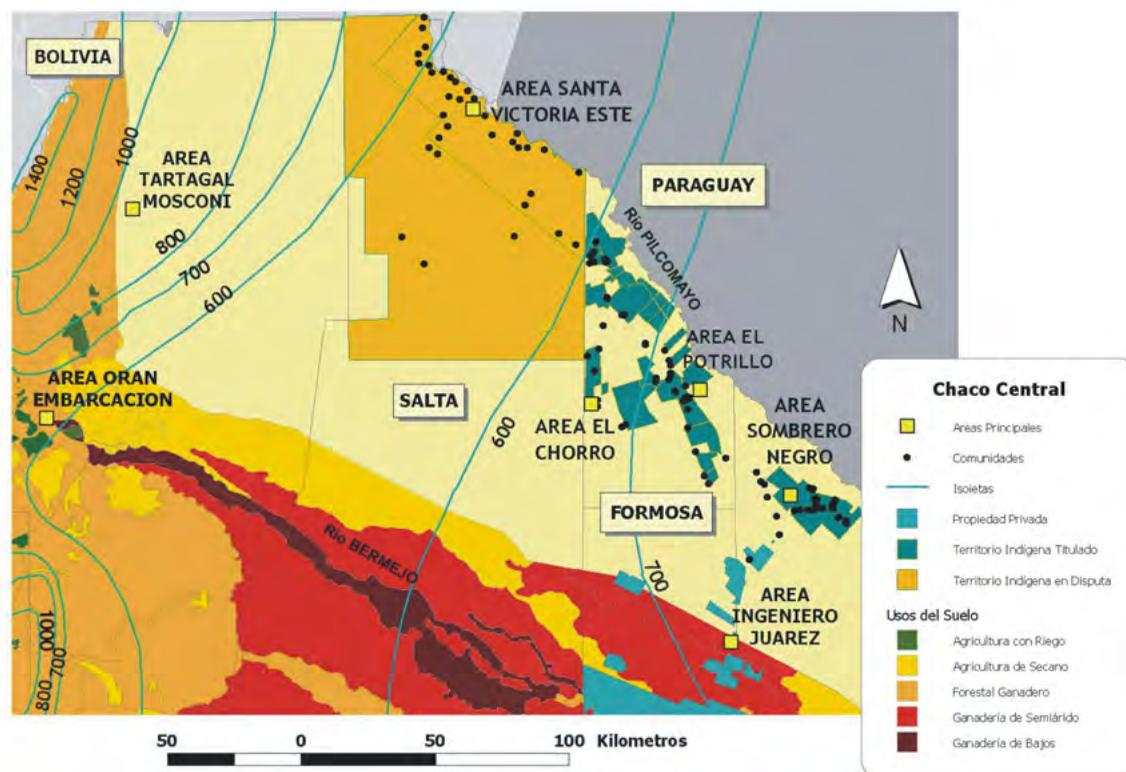
7. En la actualidad, existen tres áreas de explotación en Formosa, dentro del territorio indígena o cercano a éste. El lote de Palmar Largo es el más grande y ocupa parte de territorio titulado indígena, con una superficie de 1.380 km² y una participación de Pluspetrol (operador trasnacional con base en Argentina) de 38,15%, Repsol-YPF (España-Argentina) de 30%, 17,85% CGC (Argentina) y Gran Tierra Energy (Canadá) de 14%. (continúa en página 120)

enclaves a base de riego. En las zonas más áridas cercanas a los bajos de los ríos Bermejo y Pilcomayo se desarrolló el sector ganadero y silvoganadero (desplazado recientemente por el avance sojero). Por último, el Chaco semiárido se encuentra abarcado por parte de la cuenca petrolífera del noroeste argentino y, si bien no aporta tanto volumen a la producción global de la cuenca, ha alcanzado un fuerte dinamismo durante los últimos veinte años gracias al hallazgo de nuevos pozos tanto de gas como de petróleo. La explotación de las áreas de Palmar Largo, El Chivil y Selva María en el oeste de Formosa se desarrolla en áreas con gran cantidad de población indígena (ver Figura 3)⁷.

En comparación con el Alto Uruguay, estas áreas se encuentran menos integradas a la geografía nacional y poseen menores niveles de densidad en materia de accesibilidad y transporte, por lo que el desarrollo de enclaves extractivos es un tanto mayor. Los polos gasífero-petroleros constituyen su cara más visible, ubicándose en el este de Salta y oeste de Formosa. A su vez, algunos oasis de riego, enclaves sojeros y frentes madereros completan la geografía extractiva regional, en un espacio donde las isoietas se ubican entre los 600 y 800 mm.

En este caso, el sector doméstico mantuvo la propiedad de los medios de producción, pero perdió el control sobre sus condiciones de existencia ya que, en forma indirecta –a través del intercambio y del sistema de precios– el capital introdujo el conjunto de normas de la producción doméstica. Este proceso fue denominado subsunción indirecta formal del campesinado a las normas capitalistas de producción en el agro (Gordillo, 1992).

El caso más paradigmático corresponde a las comunidades indígenas del Chaco Central desplazadas hacia las zonas de frontera y los bajos de los ríos Pilcomayo y Bermejo, áreas con pocas precipitaciones y escasa fertilidad de la tierra. En este espacio la economía indígena cazadora, recolectora y pesquera se mantuvo gracias a las condiciones



naturales y la escasa valorización del territorio, pero refuncionalizada de acuerdo con diversos dispositivos de subsunción indirecta. Según Gordillo, tanto el fenómeno de los ingenios como el de la ganadería no implicaron una desarticulación completa de los Wichí y los otros grupos nativos del Chaco:

En el Chaco centro-occidental (oeste de Formosa y nordeste de Salta), la desarticulación del modo de producción no significó una total destrucción de la dinámica económica cazadora-recolectora. Dada la semiaridez de esta región, la expansión del capital en ella no se basó en su ocupación directa, sino en el reclutamiento de los indígenas como mano de obra estacional por parte de sectores productivos situados a su alrededor: primero los ingenios salto-jujeños y más recientemente las fincas poroterías salteñas y las colonias algodoneras del Chaco oriental. En este sentido, el avance directo del blanco se limitó a la colonización por parte de pobladores criollos que, provenientes de Salta, practicaban una ganadería montaraz. En este contexto, a pesar de la presión territorial generada por los criollos, los indígenas mantuvieron el control de relativamente amplios territorios y del acceso a los ríos, lo que les permitió reproducir las actividades de pesca, caza y recolección y las relaciones sociales y económicas asociadas a ellas (1995:106).

Sin embargo, existe una diferencia sustantiva entre los dos casos. En el Chaco Central, la subsunción indirecta formal se establece por la no alteración del proceso de producción, la marcada estacionalidad del trabajo doméstico y su carácter plenamente extensivo. Para el Alto Uruguay, en cambio, la metamorfosis técnica y el control sobre el proceso de trabajo, la rigidez del ciclo anual de producción del tabaco y la utilización intensiva de los factores de producción determinan una subsunción indirecta de tipo real.

Figura 3. Chaco Central. Usos del suelo, precipitaciones y territorio indígena. Fuente: Elaborado en base a PEA (1999).

Conclusiones

Por medio del recorrido realizado se han intentado mostrar las transformaciones recientes operadas sobre dos espacios localizados en la región norte del país a partir del análisis del avance productivo en materia agropecuaria e hidrocarbúfera, anclando el estudio en las fronteras. Asimismo, se ha propuesto revisar la noción de frontera agrícola desde una visión centrada en la constitución del Estado-Nación, de manera específica para América Latina y, en especial, para el caso argentino.

Si bien se trata de procesos análogos, el ejercicio de territorialidad sobre el espacio nacional permitió, seguidamente, la puesta en valor del territorio. Así, se han descrito brevemente los dispositivos que fueron consolidando las fronteras estatales y productivas durante el proceso de territorialización (*border* y *frontier*) a partir de la introducción de la categoría formación social de fronteras. Con este concepto, se logró avanzar en el análisis sobre la inserción marginal de las áreas analizadas.

En este sentido, la conformación de economías de enclave, la falta de integración espacial con el resto del tejido productivo y la aparición de fenómenos de subsunción se revelan las formas que adquiere la extensión de la frontera productiva en el contexto histórico y geográfico, tanto a nivel nacional como regional. De este modo, la categoría central del presente trabajo –frontera- ha servido para mostrar de manera condensada e integradora procesos aparentemente inconexos, como la consolidación territorial del Estado argentino y la apropiación originaria de la tierra con respecto al avance reciente de la frontera agropecuaria, las formas de usufructo del suelo y los tipos de subsunción indirecta, de acuerdo a las características que observa la reproducción doméstica.



Notas

7. En la actualidad, existen tres áreas de explotación en Formosa, dentro del territorio indígena o cercano a éste. El lote de Palmar Largo es el más grande y ocupa parte de territorio titulado indígena, con una superficie de 1.380 km² y una participación de Pluspetrol (operador trasnacional con base en Argentina) de 38,15%, Repsol-YPF (España-Argentina) de 30%, 17,85% CGC (Argentina) y Gran Tierra Energy (Canadá) de 14%. Esta empresa conjunta de Palmar Largo –la cual abarca a varios campos productores- ha extraído desde 1984 aproximadamente unos 44 millones de barriles de petróleo bruto (antes de pagar regalías) con un total de 13 pozos en producción. El campo de El Chivil es de concesión exclusiva de Gran Tierra Energy con un área de 123 km² y se encuentra actualmente en explotación. Por otra parte, a finales de 2008 se anunció la apertura de un nuevo pozo petrolífero con participación del Estado provincial en el paraje El Surubí (campo petrolero de Selva María). Allí se encontró crudo en septiembre de 2008. El descubrimiento se produjo en el área concesionada con una superficie de 368 km² y se localiza en una faja cercana al campo de Palmar Largo. La participación es del 85% para la empresa Gran Tierra Energy mientras que el 15% restante quedó en manos del consorcio provincial REFSA-Recursos Energéticos Formosa SA. Además, la coreana Golden Oil –que también se encuentra en el área de El Vinalar, en la provincia de Salta- realiza exploraciones en la zona. (En página 118)

Bibliografía

- » ABÍNZANO, Roberto. 2004. Antropología de los procesos transfronterizos: conocer y actuar en la región de fronteras. *Cuadernos de la Frontera*, año I. Posadas, UNaM, FHyCS, Secretaría de Investigación y Postgrado.
- » BARANGER, Denis (Coordinador). 2007. *Tabaco y agrotóxicos. Un estudio sobre productores de Misiones*. Posadas, Editorial Universitaria de la UNaM.
- » BOCCARA, Guillaume. 2005. Génesis y estructura de los complejos fronterizos euro-indígenas. Repensando los márgenes americanos a partir (y más allá) de la obra de Nathan Wachtel. *Memoria Americana, Cuadernos de Ethnohistoria*, número 13. Buenos Aires, ICA, FFyL, UBA.
- » CORRADINI, Eugenio et al. 2005. *Caracterización del sector productor tabacalero en la República Argentina*. Buenos Aires, Facultad de Ciencias Agrarias, UCA.
- » DI CIONE, Vicente. 2004. Universos, niveles, campos y escalas de investigación. *Geobaires Cuadernos de Geografía*. El Palomar, Universidad Nacional de Tres de Febrero. <<http://www.geobaires.geoamerica.org>>
- » DIEZ, Carolina. 2009. *Pequeños productores y agroindustria: Una etnografía en Colonia Aurora, Misiones*. Posadas, Secretaría de Investigación y Postgrado, FHyCS, UNAM.
- » ESCAMILLA, Francisco. 1999. El significado del término frontera. *Biblioz W*, número 140. <<http://www.ub.es/geocrit/b3w-140.htm>>
- » GARCÍA, Analía. 2009a. *La moneda del desierto. El circuito hidrocarburífero y la conformación en economías de enclave en la provincia de Neuquén*. Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires.
- » GARCIA, Ariel. 2009b. Agricultura de contrato en la producción tabacalera: subordinación excluyente en Misiones (Argentina) y Rio Grande do Sul (Brasil). *XII EGAL*, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de la República. Montevideo, Uruguay.
- » GORDILLO, Gastón. 1992. Procesos de subsunción del trabajo al capital en el capitalismo periférico. En: Trinchero, Hugo (Comp.) *Antropología Económica II. Conceptos fundamentales*. Buenos Aires, Centro Editor de América Latina.
- » GORDILLO, Gastón. 1995. La subordinación y sus mediaciones: dinámica cazadora-recolectora, relaciones de producción, capital comercial y Estado entre los tobas del oeste de Formosa. En: Trinchero, Hugo (comp.) *Producción doméstica y capital: estudios desde la antropología económica*. Buenos Aires, Argentina, Editorial Biblos.
- » GORDILLO, Gastón y LEGUIZAMÓN, Juan M. 2002. *El río y la frontera*. Buenos Aires, Biblos.
- » GUTIÉRREZ PUEBLA, Javier. 1998. Redes, espacio y tiempo. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, número 18. Madrid, Universidad Complutense.
- » HAESBAERT, Rogelio. 2005. Da desterritorialização à multiterritorialidade. *Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina*. Universidade de São Paulo.
- » Harvey, David. 2003. *El nuevo imperialismo*. Buenos Aires, Editorial Akal.
- » HEVILLA, María C. 1998. El estudio de la frontera una aproximación bibliográfica.

Biblioz W, número 125. <<http://www.ub.es/geocrit/b3w-125.htm>>

- » LEFEBVRE, Henry. 1974. *La production de l'espace*. Paris, Anthropos.
- » MINVIELLE, Sandra y ZUSMAN, Perla. 1996. *Someter al indígena para fundar la Nación. Aproximación a los argumentos que sustentaron la política de organización de las colonias indígenas (1884-1885)*. Buenos Aires, Instituto de Geografía, Facultad de Filosofía y Letras, UBA.
- » MONBEIG, Pierre. 1966. *Les franges pionnières*. Géographie General, Encyclopédie de la Pléiade, Gallimard.
- » NOVICK, Susana. 1992. *Política y Población. Argentina 1870-1989*. Buenos Aires, Centro Editor de América Latina.
- » NWEHEID, Kaldone. 1992. *Frontera y límite en su marco mundial. Una aproximación a la "fronterología"*. Instituto de Altos Estudios de América Latina. Caracas, Equinoccio, Ediciones de la Universidad Simón Bolívar.
- » PALMEIRA, Moacir. 1977. Campesinato, fronteira e política. *Anuário Antropológico*, número 76. Rio de Janeiro, Tempo Brasileiro.
- » PEA. 1999. *Programa Estratégico de Acción de la Cuenca del Río Bermejo*. Buenos Aires.
- » QUIJADA, Mónica. 2002. Repensando la frontera sur Argentina: concepto, contenido, continuidades y discontinuidades de una realidad espacial y étnica (siglos XVIII y XIX). *Revista de Indias*, volumen LXII, número 224. Madrid, Instituto de Historia CSIC.
- » QUIJANO, Aníbal. 2000. *Colonialidad del poder, eurocentrismo y América Latina*. En: Lander, E. (Comp.) *La colonialidad del saber: eurocentrismo y ciencias sociales Perspectivas latinoamericanas*. Buenos Aires, CLACSO.
- » QUIJANO, Aníbal. 2001. Colonialidad del poder, globalización y democracia. Desgravación de la conferencia sobre *Tendencias básicas de nuestra época: Globalización y Democracia*. Caracas, Instituto de Estudios Diplomáticos e Internacionales Pedro Gual.
- » RATTO, Silvia. 2001. El debate sobre la frontera a partir de Turner. La "New Western History", los "borderlands" y el estudio de la frontera en Latinoamérica. *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana "Dr. Emilio Ravignani"*, Tercera Serie, número 24. Buenos Aires, FFyL, UBA.
- » REBORATTI, Carlos. 1979. Migraciones y Frontera Agraria: Argentina y Brasil en la cuenca del Alto Paraná-Uruguay. *Desarrollo Económico*, volumen XIX, número 74. Buenos Aires, IDES.
- » REBORATTI, Carlos. 1990. Fronteras agrarias en América Latina. *Cuadernos Críticos de Geografía Humana*, número 87, Geo Crítica, Universidad de Barcelona <<http://www.ub.edu/geocrit/geo87.htm>>
- » REITEL, Bernard y ZANDE, Patricia. 2004. Definición de Frontera. *Hypergeo* <<http://www.hypergeo.eu/spip.php?article326>>
- » ROFMAN, Alejandro et al. 2008. Subordinación productiva en las economías regionales de la pos-convertibilidad. Crecimiento económico y exclusión social en los circuitos del tabaco, la vid, el azúcar, el algodón y el olivo. *Realidad Económica*, número 240. Buenos Aires, IADE.
- » SCHIAVONI, Gabriela. 1997. Las regiones sin historia: apuntes para una sociología de la frontera. *Revista Paraguaya de Sociología*, número 100. Asunción, CEPS.

- » SOUZA MARTINS, José 1997. *Fronteira. A degradação do Outro nos confins do humano*. Programa de Pós-graduação, Departamento de Sociologia, Universidade de São Paulo. São Paulo, HUCITEC.
- » SPOTA, Julio. 2010. Objetivos antropológicos y problemas con las fuentes históricas: algunas reflexiones en torno al debate sobre la identidad de un cacique blanco chaqueño de fines del siglo XIX. *Revista Relaciones*, número 35. Buenos Aires, Sociedad Argentina de Antropología.
- » TRINCHERO, Hugo. 2000. *Los dominios del demonio*. Buenos Aires, EUDEBA.
- » TRINCHERO, Hugo. 2007. *Aromas de lo Exótico (retornos del objeto): Para una crítica del objeto antropológico y sus modos de reproducción*. Buenos Aires, SB.
- » TRINCHERO, Hugo, BELLI, Elena y SLAVUTSKY, Ricardo (Comps.) 2004. *La cuenca del río Bermejo. Una formación social de fronteras*. Buenos Aires, Editorial Reunir.
- » TURNER, Frederick. 1991. El significado de la frontera en la historia americana. En: De Solano y Bernabéu (Coords.) *Estudios (nuevos y viejos) sobre la frontera*. Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas.
- » USACH, Natalia y GARRIDO YSERTE, Rubén. 2009. Globalización y ciudades en América Latina: ¿Es el turno de las ciudades intermedias en la Argentina? *Documentos y Aportes en Administración Pública y Gestión Estatal*, número 13. Santa Fe.
- » VAPÑARSKY, César. 1995. Primacía y macrocefalia de la Argentina: la transformación del sistema de asentamiento humano 1950. *Desarrollo Económico*, número 138, volumen 35, Julio-Septiembre. Buenos Aires, IDES.
- » VELHO, Otávio. 1979. *Capitalismo Autoritário e Campesinato*. Rio de Janeiro, DIFEL.

Sergio Iván Braticevic / sergiobraticevic@gmail.com

Licenciado en Geografía y Doctor en Antropología, ambos títulos obtenidos en la Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires. Actualmente, se desempeña como Becario Postdoctoral de CONICET, con lugar de trabajo en el Instituto de Ciencias Antropológicas, perteneciente a la misma unidad académica. Sus líneas de investigación son la antropología económica y la geografía rural. Algunas de sus publicaciones recientes integran números de revistas que forman parte del Centro Argentino de Información Científica y Tecnológica (CAICYT), como *Intersecciones en Antropología*, *Avá* y *Papeles de Trabajo*.

Fronteras que caminan: relaciones de movilidad en un límite trinacional



Brígida Renoldi

CONICET / Universidad Nacional de Misiones, Argentina

Resumen

La frontera de Argentina, Paraguay y Brasil resulta de la confluencia geopolítica de tres estados que definen prioridades diferentes, generando en la población diversos modos de organización. En este contexto se crean condiciones de interacción que permiten contornar aquello que los diferentes estados consideran inadmisibles y punibles. A su vez, cada estado re-jerarquiza los criterios por los que hace una ley funcional en determinado momento, posibilitando que los agentes, aduaneros o policiales, interpreten los fenómenos en una trama de significados dada por el contexto que puede a veces distanciarse de lo que prevé la ley. Tal es el caso del comercio que esquivo el pago de impuestos, legalmente calificado como contrabando, y de la circulación de personas que no registran sus desplazamientos en las oficinas migratorias, vistas desde la perspectiva del Estado como inmigrantes clandestinos o ilegales. Estamos frente a formas reales que adoptan tanto el movimiento de seres humanos como el de mercaderías. A través de narrativas etnográficas veremos cómo ellas son posibles y dan sentido a la vida de muchas personas, pero en un contexto mayor a aquel al que son circunscriptas cuando se las evalúa desde el punto de vista del Estado cuando se aplican los códigos legales.

Abstract

Walking borders: mobility relations in a trinational boundary. The border between Argentina, Paraguay and Brazil results from the geopolitical confluence of three states that define distinct priorities, an end up producing diverse modes of organization in the population. In this context, interaction conditions are created allow circumventing what each of the different states consider inadmissible and punishable. At the same time, every State re-hierarchizes the criteria under which a law becomes functional at a given moment, allowing customs and police agents to interpret the phenomena in the web of significance given by the context, which might differ from what is established by law. Such is the case of the trade that evades from paying taxes, legally qualified as smuggling; and also the flow of people that do not report their displacements to the immigration controls, seen from the State's perspective as clandestine and illegal immigrants. We are faced with real forms that assume the

Palabras Claves

Movilidad
Triple frontera
Etnografía

Palavras-chave

Mobilidade
Triplíce fronteira
Etnografia

Keywords

Mobility
Tri-border
Ethnography

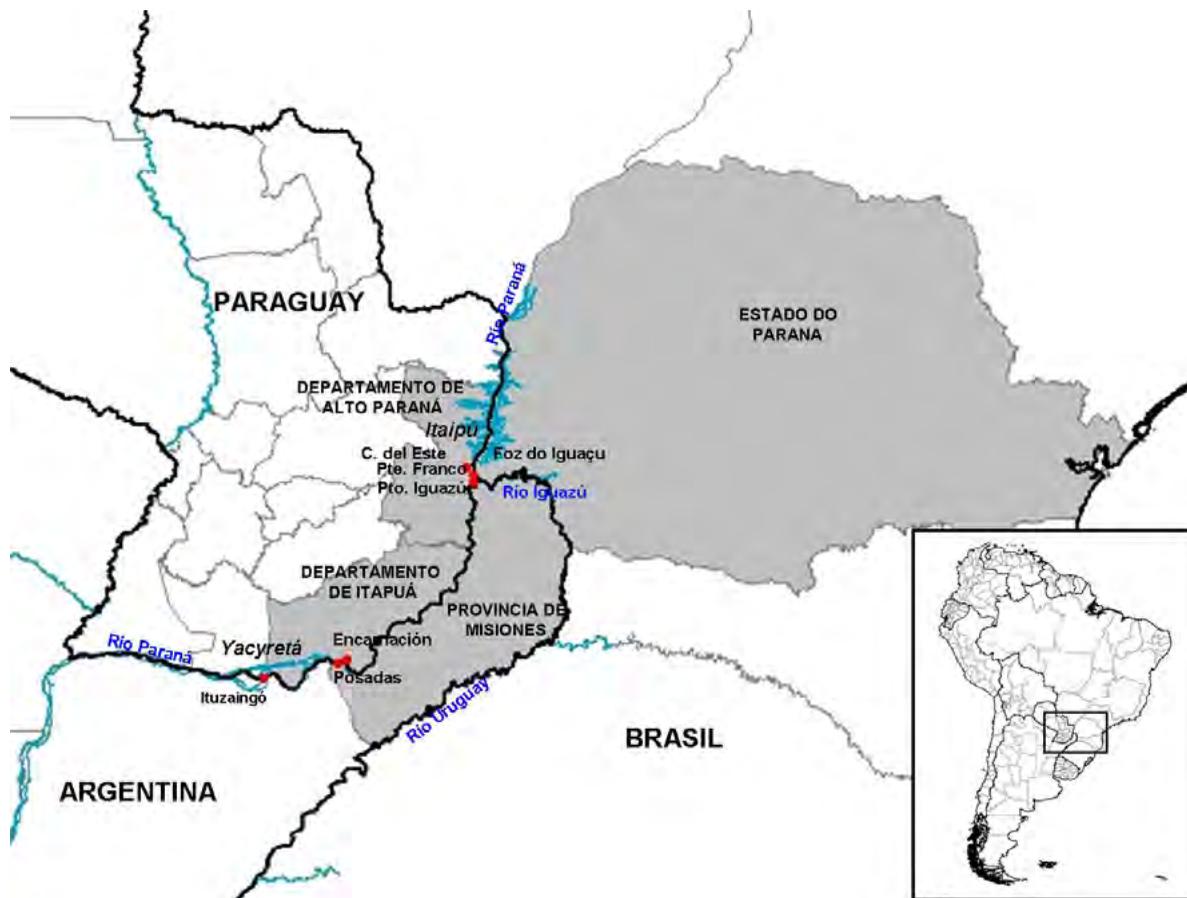


Figura 1. Triple Frontera.
Fuente: realizado por Pablo
Maestrojuan

movement of either human beings or commodities. Through ethnographical narratives, we shall see how they are possible and give sense to the lives of many people, although in a broader context than the one circumscribed by the State's point of view and its respective legal codes.

Recibido: 26 de junio de 2013. Aceptado: 11 de septiembre de 2013.

Introducción

La frontera compuesta por Argentina, Paraguay y Brasil resulta de la confluencia geopolítica de tres países cuyos estados definen prioridades diferentes, generando en la población diversos modos de organizarse en la vida social, económica y política. El mapa que sigue nos ubica en la región (Figura 1).

En este contexto se crean condiciones de interacción específicas que van permitiendo contornar aquello que los diferentes Estados, a través de las leyes, consideran inadmisibles y punibles. A su vez, cada Estado, con su propia historia, re-jerarquiza los criterios por los que hace una ley funcional en determinado momento, posibilitando que los agentes, sean aduaneros o policiales, interpreten los fenómenos en una trama de significados dada por el contexto que puede a veces distanciarse de lo que estrictamente prevé la ley. Tal es el caso del comercio que esquiva el pago de impuestos, legalmente calificado como contrabando, y de la circulación de personas que no registran sus desplazamientos en las oficinas migratorias, vistas desde la perspectiva del Estado como inmigrantes clandestinos o ilegales. Estamos frente a formas reales que adoptan tanto el movimiento de seres humanos como el de mercaderías. Ellas son posibles y dan sentido a la vida de

muchas personas, pero en un contexto mayor a aquel al que son circunscriptas cuando se las evalúa desde el punto de vista del Estado cuando se aplican los códigos legales.

En este artículo me interesa describir, a través de relatos sobre la vida cotidiana, de qué manera se establecen las relaciones entre personas, cosas y lugares, creando redes familiares, de amistad y de vecindad, o simplemente eventuales, que con base en la reciprocidad y en la confianza garantizan infinidad de recursos fundamentales, como el acceso a los servicios de salud, al trabajo (aunque más no sea informal), a la documentación, al dinero. Se trata de recursos creados en las relaciones propias de esta frontera, que permanecen y se multiplican en algunos casos a pesar de los controles estatales y en otros gracias a ellos o a cierta perspectiva que adoptan los agentes que los deben aplicar. Se trata de territorios nacionales sobre los cuales políticas de Estado han formulado e imaginado mapas: políticos, geográficos, de movilidad, de delitos, de jurisdicciones, de acción gubernamental. Pero también sobre ellos, por ellos o contra ellos, las personas que circulan y habitan la frontera van creando sentidos específicos, creando y usufructuando la trama que se teje en el día a día en diálogo explícito o través del silencio, con cada instancia de control propiamente estatal.

Para comenzar, presentaré las características principales de esta frontera, lo que nos permitirá inscribir las prácticas a las que me he referido en el universo de relaciones sociales que caracterizan, entre otras cosas, las dinámicas de intercambio fronterizo y de movilidad. En este esfuerzo de descripción empírica que propongo como un recorrido será posible reconocer a nivel local formas de gestión de la vida cotidiana que escapan a veces a ciertos principios centrales y federales definidos por la administración del Estado.

Misiones es una provincia de economía agraria localizada en el noreste argentino cuya población era hasta 2010 de 1.101.593 habitantes. El límite provincial tiene 1.200 kilómetros de longitud, de los cuales 1.080 lindan con territorio de frontera internacional, con Paraguay, al oeste, y con Brasil al norte y este. En su constitución demográfica encontramos 13.000 personas nacidas en Brasil y 27.799 en Paraguay (INDEC, Censo Nacional 2010). La porosidad de los pasos de frontera que caracteriza a toda la provincia se hace más evidente todavía en las ciudades de Posadas (lindera con Encarnación-Paraguay) y Puerto Iguazú (en frontera con Presidente Franco y Ciudad del Este-Paraguay y Foz do Iguazú-Brasil).

En las cifras oficiales no alcanza a percibirse la movilidad, un fenómeno que caracteriza la dinámica en estos lugares, y que crea especificidades sociales y económicas. En este sentido, de acuerdo con Josiah McC. Heymann (1994, 1999), insistiremos en la valiosa importancia de los estudios cualitativos en regiones de frontera internacional que sean capaces de captar tales especificidades, considerando que muchos de los esfuerzos por teorizar “la frontera”, en tanto fenómeno universal, reducen la capacidad comprensiva y descuidan la dimensión histórica que configura formas particulares de Estado, relaciones sociales y culturales, así como singularidades de mercado.

Actualmente, la frontera tripartita de Argentina, Paraguay y Brasil nos remite a algunos cambios en la región que en los últimos años han estado asociados a procesos de transformación urbana derivados de la implantación de dos importantes represas hidroeléctricas, específicamente Yacyretá en el caso de Posadas-Encarnación, e Itaipú¹ en el caso de Ciudad del Este y Foz do Iguazú. Estos proyectos generaron impactos ambientales y reconfiguraciones en las relaciones sociales, puesto que inicialmente atrajeron importantes contingentes de personas a ciudades pequeñas que crecieron sin alcanzar niveles de desarrollo socio-económico que permitiesen absorber en ámbitos laborales a todos aquellos que habían migrado en función de las obras, y como consecuencia también desplazaron importantes números de familias que vivían próximas a un río que inminentemente iba a crecer².

1. La obra de Yacyretá comenzó en el año 1983 y hasta hoy en día continúan las intervenciones urbanas de finalización. Para mayor conocimiento sobre su obra y consecuencias políticas véase Gustavo Lins Ribeiro (1999) y Omar Arach (2005). Las obras de Itaipú se iniciaron en 1971.

2. Un análisis histórico de la situación en la ciudad de Foz do Iguazú que contempla los cambios ocurridos en esa fase puede encontrarse en Luiz Eduardo Catta (2010, 2003).

En el caso de Puerto Iguazú, si bien estas represas no afectaron directamente a la población, sí lo hicieron de forma indirecta. En la ciudad se observa un movimiento peculiar de personas pauperizadas que se han ido instalando en viviendas precarias en tierras fiscales o privadas, generando conflictos y tensiones. Parte de esta población es indígena, proveniente de otros lugares de la provincia, como también de Paraguay. Esta particularidad contribuyó, en términos de densidad y dinámica demográfica, a caracterizar las fronteras de la región sobre las que describiré rutinas cotidianas de tránsito fronterizo.

Las fronteras como itinerarios

El concepto de frontera ha despertado curiosidad en las ciencias sociales, aunque en un sentido más amplio al territorial y de soberanía más tarde enfatizados con el advenimiento de los Estados nacionales (Donnan y Wilson, 1999). La antropología le dio relevancia desde que en 1909 Van Gennep formuló su teoría de los ritos de paso, en la que reconocía la importancia de los eventos que permitían el paso de una condición social a otra, de un status a otro. Este autor comienza sus reflexiones hablando de límites y fronteras, llamando la atención especialmente sobre lo que se constituye como línea de separación entre los pueblos:

Entre nosotros, actualmente, un país toca con otro; no ocurría lo mismo en otros tiempos, cuando el suelo cristiano no constituía aún más que una parte de Europa; en torno a ese suelo existía toda una banda neutra, dividida en la práctica en secciones, las marcas. Éstas fueron poco a poco reulando, hasta desaparecer, pero el término literal de marca conservó el sentido literal de paso de un territorio a otro a través de la zona neutra. Las zonas de este género desempeñaron un importante papel en la antigüedad clásica, sobre todo en Grecia; eran el lugar de mercado, o el lugar de combate (Van Gennep, 2008:34).

Al parecer estas zonas *neutras* no han cambiado tanto, ya que hoy en día la mayoría de las fronteras internacionales está marcada por intercambios mercantiles (legales, informales e ilegales) y al mismo tiempo por diferentes grados de conflicto o tensión, generalmente evidenciados en el plano de las relaciones formales de la población con las normas de cada uno de los estados que se erigen a través de los límites geopolíticos.

Así lo muestran algunos estudios realizados en las fronteras de Argentina, de Brasil y de Paraguay, como el llevado a cabo por Fernando Rabossi (2011, 2008) sobre el comercio informal en Ciudad del Este y la experiencia de los *mesiteros*, vendedores en los puestos de la calle, cuestión que lo lleva a historizar y deconstruir la categoría “Triple Frontera” mostrando no sólo su origen político, sino los modos en que operan las imágenes creadas sobre ese espacio de confluencia internacional. Rosana Pinheiro Machado (2010) aborda las relaciones conflictivas entre comerciantes que omiten los controles fiscales y los interventores policiales y aduaneros en la frontera de Brasil y Paraguay, enfatizando los aspectos organizativos que posibilitan el comercio al mismo tiempo que evidenciando las consecuencias derivadas de la aplicación de medidas públicas de control.

También Eric Cardin (2010) describe la realidad de los trabajadores del comercio conocidos como *sacoleiros* y las intervenciones criminalizantes brasileñas a través de políticas de gobierno en la frontera con Paraguay y Argentina, y afirma que tales políticas se despliegan para favorecer la expansión del capital. Silvia Montenegro y Verónica Giménez Beliveau (2006, 2010) retratan la Triple Frontera desde el discurso mediático para dialogar con él a partir del análisis del espacio, la cultura y la circulación de bienes y personas, poniendo de relieve aspectos políticos, sociales, mercantiles, étnicos y religiosos.

El trabajo de Lindomar Albuquerque (2010) va al encuentro del de Marcia Sprandel (2000) en lo que respecta al estudio de los *brasiguayos*. El primero problematiza e historiza

la categoría de *brasiguayo* en el contexto migratorio, también conflictivo, de brasileños al Paraguay, y propone entender las fronteras nacionales como espacios de integración, tensión y poder, mientras el segundo historiza la identidad de *brasiguayo* caracterizando grupos de brasileños en el Paraguay, insertos en los mercados legales e ilegales.

Realidades semejantes se observan también en la frontera sur de Brasil con Uruguay, donde Adriana Dorfman (2009) observa, describe y analiza la vida cotidiana de la frontera con el propósito de hacer una geografía del *contrabando* a través de relatos y de literatura, poniendo de relieve las formas en que la figura del contrabandista emerge en la historia de aquella frontera y discutiendo la relación entre lo legal y lo ilegal de esas prácticas.

Alejandro Grimson (2000) analiza relatos mediáticos sobre el bloqueo del puente que une Posadas (Argentina) y Encarnación (Paraguay) como medida política de reclamo que apela a retóricas nacionalistas, derivando de allí críticas a los abordajes que enfatizan la integración en el estudio de fronteras, por sobre el conflicto. Ya Gabriela Karasik (2000), refiriéndose a la región del noroeste argentino, describe una situación de conflicto originada en torno a una danza característica de Bolivia que habría sido apropiada del lado argentino, mostrando las dimensiones en juego en las relaciones cotidianas de esta frontera andina en cuanto a las disputas por el sentido de la propiedad identitaria. En la misma región Alejandro Benedetti y Esteban Salizzi (2011) evocan dinámicas similares al describir tres realidades urbanas transfronterizas entre Argentina y Bolivia donde se pone de relieve el concepto de movilidad que, en la experiencia de los habitantes, define el territorio, así como se explicita el sentido de los términos *límites* y *regionalización* considerando las nociones de centro, periferia y poder.

En todos estos trabajos observamos las dimensiones que quedan al desnudo cuando se trata de comprender las dinámicas fronterizas, sean relativas a intercambios comerciales, controles estatales, usos del espacio y movilidad, configuraciones culturales e identitarias, emergencia de actores políticos, como a las disputas sobre el sentido de los rituales y el patrimonio, haciéndonos notar que cada lugar tiene su especificidad en un contexto histórico y cultural que varía de lugar a lugar (a pesar de inscribirse en los procesos de constitución nacional propios de cada país), y que una mirada comparativa enriquece la comprensión de las dimensiones presentes en las relaciones de y en fronteras, al mismo tiempo que compromete la aspiración a una teoría general de las fronteras.

Es claro también que no podríamos pensar las fronteras sin aludir a los conceptos de ambiente, lugar, espacio, territorio y movilidad, que se han ido afinando a través de la antropología, la historia y la geografía, convirtiéndose progresivamente en herramientas analíticas para la comprensión de la vida social y material en diversos ámbitos (Santos, 2001; Bourdieu, 1999; Augé, 2010). En esta dirección, comprender la vida como constitutiva del medio y la percepción como resultado de la síntesis de organismos y personas en ámbitos integrados de experiencia y significación, nos permitirá relatar la vida cotidiana desde una perspectiva que no presuponga la existencia de un ambiente con el que los sujetos se relacionan y sobre el cual crean representaciones, sino como una experiencia creativa tramada en la vida animada e inanimada (Ingold, 2000, 2000b). La propuesta de Doreen Massey (2009) en un estudio del área de geografía informado por la filosofía es también iluminadora. Trata conceptualmente las nociones de espacio, lugar, tiempo y eventualidad, elaborando la idea de espacio abierto, vivo, ordinario, por el que se construye lo social en la negociación de relaciones dentro de la multiplicidad dinámica simultánea que va más allá de lo humano.

La literatura referida hasta aquí nos permite apenas identificar algunas de las dimensiones que se ponen en evidencia en territorios de fronteras, y es sobre ellas que desarrollaré las descripciones a seguir.

La frontera como experiencia

Las contribuciones citadas demuestran que la frontera es mucho más que un concepto. Es una experiencia. Una oportunidad de expansión y al mismo tiempo un límite, es idea y es materia. La frontera escenifica contrastes. Crea variedad en las posibilidades de vida, de asociación, de protección. La frontera deja a la vista semejanzas y diferencias, y hace lugar también a que estas se muestren sin que molesten, a pesar de que con recurrencia se manifiestan conflictos. Es un ambiente donde la versatilidad es una moneda más de cambio. Hay quienes sostienen que algunos de los mapas que se trazan para aprehender las fronteras no significan gran cosa; hay quienes establecen a partir de ellos recorridos, y hay quienes experimentan la frontera en los itinerarios o, inclusive, derivan de ellos mapas que pueden diferir con aquellos que han estandarizado los lugares (Clifford, 1997). Estos recorridos también implican cosas y las producen, constituyen los ambientes en flujos de vida. Como afirma Tim Ingold:

Mientras que el mundo físico existe en y para sí mismo, el ambiente es un mundo que se despliega continuamente en relación con los seres que subsisten en él. Su realidad no es de objetos materiales sino para sus habitantes (Gibson, 1979:8; ver Ingold, 1992). Es, en definitiva, un mundo de materiales. Y mientras el ambiente se despliega, los materiales de los que está compuesto no existen -como los objetos del mundo material - sino que acontecen (Ingold, 2013:36).

Pensar el ambiente de fronteras en esta dirección permite ir más allá de las separaciones político-administrativas que suelen sobreponerse al análisis de las dinámicas socio-espaciales al pensar en términos de migraciones legales o ilegales, trabajo formal o informal, centro y periferia, por ejemplo, reforzando miradas dadas desde el punto de vista del Estado.

Estos ambientes están hechos de vida y de vidas, y sus tramas cuentan historias particulares susceptibles de ser escritas. Por ejemplo, quien está llegando a la frontera argentina con Paraguay y Brasil puede confundir a una persona paraguaya con una argentina, por su forma de hablar o por sus rasgos faciales. Sin embargo, ese parecido jamás confundiría a un habitante del lugar. Los habitantes que transitan entre Puerto Iguazú, Ciudad del Este y Foz do Iguazú usan vocabularios específicos, combinan el castellano con el guaraní y el portugués, acentúan diferencias en la gesticulación, variaciones en las tonalidades de voz, mezclan de una forma particular las palabras o estructuran algunas frases bajo la influencia de la gramática guaraní, lo que puede sonar hasta ofensivo para un amante de la lengua hispana. La provincia de Misiones en Argentina condensa estos aspectos a lo largo de toda su frontera, tanto con Paraguay como con Brasil. Con todo, una persona misionera puede definirse por particularidades argentinas, pero que se diferencian de aquellas imágenes que de la Argentina podrían tener, por ejemplo, quienes la miran desde la ciudad de Buenos Aires, como capital federal.

Con esta lente posé el ojo por primera vez en Misiones. Una provincia de tierra colorada, distante a más de mil kilómetros del “centro” geopolítico del país, una provincia verde, selvática. Iba informada por aquello que había oído decir: que era un paraíso ecológico, una de las mejores experiencias turísticas que se podía tener, que se producía la mejor yerba mate del país. Pero también que era una “zona caliente de narcotráfico y de contrabando” y esto se extendía de Posadas a Iguazú. Sabía personalmente de hijos de paraguayos o de misioneros que vivían en el Gran Buenos Aires que se dedicaban a la venta de teléfonos, por ejemplo, quienes afirmaban “en la frontera todo es más barato, es fácil pasar el río y comprar del otro lado lo que quieras, electrónicos, ropa, memorias, cigarrillos, y lo que no pasás vos te lo pasan y te lo dejan en el hotel o en tu casa”.

Inclusive había escuchado con frecuencia hablar de la oportunidad que ofrecía la frontera de la provincia para comprar marihuana con facilidad, para quien tuviera, claro, la intención y la osadía, como de hecho algún aventurero de Buenos Aires ya lo había hecho, con la mala suerte de ser interceptado por la Gendarmería Nacional, y con la buena suerte de conocer personas del ámbito judicial que pudieran auxiliarlo *cajoneando* el expediente.³ O como también algún chileno o uruguayo, bajo promesas de que sería socorrido por abogados especiales en caso de caer preso, ya había embarcado en la ilusión de ganar unos pesos llevando drogas adosadas al chasis de un vehículo desde la frontera de Puerto Iguazú hacia su país, vehículo que sería delatado con su número de patente y con el nombre del conductor probablemente por “informantes” de la policía que, quizás, hasta estuvieran familiarizados con todo este circuito en otras ocasiones (Renoldi, 2007a y b).

3. La expresión “cajonear” se utiliza para indicar que un proceso queda paralizado, sin tratamiento ni movimiento, hasta que prescribe. En el mismo sentido puede decirse también que “un expediente duerme”.

Y no sorprende que incluso algún trabajador rural o colono desavisado y necesitado por alguna circunstancia familiar o como consecuencia de una mala cosecha ya cayera preso por transporte o almacenamiento circunstancial de marihuana en el interior de Misiones. También paraguayos, más duchos en el paso de cigarrillos, han aceptado hacer caso omiso al tipo de carga en una situación particular en que el plus por el *trabajo* saldaría una deuda perentoria. Este es el perfil de prisioneros que caracteriza hasta hoy en día la población carcelaria por delitos federales en la provincia de Misiones. Sin embargo, aún frente a estas evidencias que denotan prácticas de subsistencia que aunque son ilegales no son percibidas como nocivas, la Triple Frontera sigue siendo referida, desde otros lugares, como *zona caliente de terrorismo y narcotráfico* (Renoldi, 2005).

De a poco, en la proximidad, percibimos la distancia creada entre estas imágenes condenatorias y lo que ocurre en el espacio vivo donde las personas y las cosas existen, se mueven, están, se esconden, se crean y también desaparecen.

Mirando lo invisible

La provincia de Misiones se caracteriza por una composición multiétnica que resultó en gran medida de la ley Avellaneda de migración, por la que llegaron europeos al país a partir de 1876. Este estímulo, en principio oficial, fue continuado por emprendimientos particulares que terminaron por poblar la provincia. En todo este proceso de ocupaciones para el desarrollo agrícola la población indígena que habitaba fue siendo relegada espacialmente y, a medida que se la despojó e integró de manera precaria a los mercados de trabajo, fue cada vez más pauperizada.

Particularmente en la ciudad de Puerto Iguazú puede notarse que algunas familias *mbyá guaraní* viven de la venta de las artesanías y plantas florales. Mujeres muy jóvenes, entre 14 y 20 años de edad, ya han sido madres más de una vez. De cuerpecitos pequeños, cabello largo, lacio, reseco, castaño oscuro a veces, casi anaranjado otras, ellas esperan que alguien compre alguna de las estatuitas que tallan en madera blanda, con las formas de los animales de una selva que hoy solo permanece en sus memorias por las historias que les fueron contadas por los más viejos. Algunas caben en la palma de la mano, otras la superan. Suelen estar en las veredas más frecuentadas por los turistas, en la estación terminal de ómnibus, en un estar que se parece a lo que para nosotros sería la espera. Caminan despacio por la ciudad con una pesadez de años. Parece a veces que se arrastran, cansados, en otra temporalidad. Sin embargo, caminar para ellos es una forma de vivir el mundo. De hecho, según afirman algunos etnólogos, los términos en guaraní “caminar” y “vivir” mantienen cierta equivalencia idiomática y esto sugiere conexiones directas con lo que significa para ellos el movimiento⁴.

4. Sobre la situación de las comunidades *mbya guaraní* existen algunos trabajos que ayudan a especificar lo descrito, sobre todo por tratar la dimensión cosmológica en la que el movimiento ocupa un lugar privilegiado (Garlet, 1997; Conradi, 2009; Pissolato, 2004; Mendes da Silva, 2010).

Los niños juegan en general tomando sus cuerpos como objeto uno del otro, ríen, se empujan, se ajetrean. Algunos habitantes del lugar dicen que para dormir deben hacer grandes travesías hasta sus aldeas, localizadas en la periferia de la ciudad. Otros afirman que duermen en la calle, bajo cualquier alerito que los proteja. Podría hasta ser cierto, porque siempre están con las caras y las ropas manchadas o sucias... de hecho visten camisetas y pantalones regalados en gestos solidarios que buscan, en cierto sentido, compensar con migajas los abusos de siglos. En Misiones la ropa blanca tiene buena predisposición a quedar anaranjada, porque el polvillo que emana la tierra termina tiñéndolo todo. Estas familias están compuestas de mujeres con hijos, pero rara vez se ven hombres donde se venden las artesanías. Uno se pregunta dónde están.

De vez en cuando se los ve en pequeños grupos trasladándose a Paraguay en los colectivos internacionales que utilizan los turistas y aquellas personas que van a hacer compras a Ciudad del Este. Dicen que van a visitar a sus parientes. Siempre llama la atención que en los puestos migratorios todos desciendan de los micros menos ellos. Han ganado el derecho a circular libremente, como lo hacían cuando sus vidas no eran pautadas por los Estados que aparentemente moldean, a través de políticas administrativas y de gobierno, nuestras formas de circular e intercambiar objetos, servicios, afectos. La nación guaraní no responde a los límites nacionales de ninguno de los países de esta frontera⁵. Esa ha sido una de sus luchas y se evidencia frágilmente en la conquista por este privilegio de no atenerse a las demandas migratorias. Ni aduaneras, porque es muy raro ver indígenas con aquellas mercaderías típicas de cualquier viajante o turista, a pesar de que en la cárcel de Ciudad del Este hay indígenas presos por transporte de drogas.

Ellos viajan con bolsas cargadas, pero raramente se deriva de sus formas algo que se parezca a cigarrillos, electrónicos o cosas similares. Mientras las personas hacen sus trámites, ellos esperan sentados, con la mirada fija en un horizonte lejano, que el vehículo retome su trayecto. Parecen libres, más libres que cualquiera de nosotros. De hecho tan libres que ni se los ve, o se los ignora crudamente tras esa mirada piadosa y al mismo tiempo indiferente que caracteriza los ojos de los otros, no indígenas. Uno se cuestiona si son apenas un emblema más de la miseria del capitalismo, o si aquella estética representa a su vez un desprecio por todo lo que el hombre blanco valora.

Es común oír decir a las personas de la ciudad que a los guaraní no les gusta trabajar. Sin embargo, aquel estar pasivo y un poco a contra reloj, sentados con sus artesanías o deambulando en pequeños grupitos donde siempre hay niños, a cualquiera de nosotros le daría más trabajo que cumplir con las rutinas propias de un trabajo. Me pregunto al pasar si sabrán que muchos de los que los miran ven ociosidad, abandono y desidia. Pero si a ellos les importa lo disimulan muy bien, inclusive parecen hacer de eso una herramienta política. Empecé a pensarlo así una tarde que decidí ir a Ciudad del Este en colectivo y bajar en la terminal, donde ya había percibido que alrededor de 30 indígenas se habían instalado en la vereda de la calle por la que ingresaban los ómnibus. Me había llamado la atención el lugar escogido, un lugar de tránsito marcado, de enorme visibilidad.

Recuerdo que le pedí al conductor que disminuyera la velocidad para poder tomar una foto del aglomerado de personas que se distribuía en la vereda: algunas cocinando en brasas, otras colgando ropas lavadas. Había también mujeres amamantando, cantidad de niños jugando, jóvenes y ancianos. Detrás de todos ellos un amontonado de plásticos negros y azules creaba las guaridas a través de palos y alambres de no más de un metro y medio de altura, a lo largo de casi una cuadra. En el momento en que hice foco para traer el rostro de uno de los jóvenes con el zoom me di cuenta que me estaba mirando. Al notar que sería fotografiado irguí el cuerpo y en un gesto urgido la mano derecha cogió su cabello, duro y reseco, con la intención de acomodarlo para que la cara se le viera en la fotografía. Si "la política consiste en reconfigurar el reparto de lo

5. Véase en el estudio de Evaldo Mendes da Silva (2010) el modo en que las comunidades guaraníes se desplazan en la región fronteriza, estableciendo vínculos entre ellas en diferentes grados de parentesco, a través de las visitas y estadias de durabilidad incierta pero permanentes o continuas a lo largo de sus vidas.

sensible que define lo común de la comunidad, en introducir sujetos y objetos nuevos, en volver visible aquello que no lo era y hacer que sean entendidos como hablantes aquellos que no eran percibidos más que como animales ruidosos” (Rancière, 2011:35), podría afirmar que estuve frente a un gesto político que me intimidó con preguntas sobre mi propio lugar. En ese intersticio al que este cotidiano me había empujado, seguirían ingresando imágenes, personas y realidades. Y, para mi sorpresa, lo que yo miraba como si fueran universos separados apenas coexistiendo en un mismo espacio, progresivamente se iba mostrando como una trama de relaciones no solo humanas, que terminaban por caracterizar esta frontera.

El puente somos nosotros

Durante el período de trabajo de campo había podido establecerme en un departamento al lado de una posada en la ciudad de Puerto Iguazú. Por tratarse de un lugar económicamente accesible solían pasar personas de diferentes lugares del país, algunas por turismo, otras por comercio. Muchas eran de Paraguay, sobre todo mujeres o matrimonios que por motivos de salud terminaban pasando algunos días en la ciudad para poder aprovechar los servicios hospitalarios. Así conocí a dos gestantes, solteras ambas, que decidieron tener sus hijos en la Argentina. Esta decisión, además de la tranquilidad de que la ciudadanía garantizaría para el niño los derechos fundamentales, también les daba cierto orgullo. Me conmovía percibir que la “vergüenza” podía estar marcando la percepción de sí mismos de forma tan profunda, sobre todo porque esa vergüenza habría sido adquirida en las sucesivas situaciones de humillación y destrato que por lo menos desde Argentina han marcado la relación con los paraguayos, principalmente en los grandes centros urbanos del lado argentino. Pero lo interesante era esa combinación de vergüenza con orgullo. Se saben capaces de resolver las situaciones apremiantes de alguna forma. Y en la memoria recalcada en la muralla que separa el “ustedes” del “nosotros”, descansa el orgullo de ser sobrevivientes.

Graciela y Helena eran dos madres solteras. Helena no había contado con el apoyo del padre del niño y decidió tenerlo sola. Su madre la acompañó a Puerto Iguazú las veces que necesitó realizar los controles prenatales y aún la semana del parto y los días posteriores, en que se quedaron en la posada con el apoyo de su dueña, quien trabajaba como enfermera del hospital, afianzando así un tipo de reciprocidad beneficiosa para ambas partes. Helena mejoraba sus ingresos llevando teléfonos de Paraguay para vender en Iguazú. Como circulaba con asiduidad ya conocía a varios choferes que hacían el trayecto y cada dos por tres les pedía que guardaran la mercadería en las guanteras del vehículo hasta pasar las inspecciones aduaneras. Por lo general no llevaba más de tres o cuatro teléfonos, apenas si daba para compensar su viaje. Tal vez por el hecho de estar embarazada, su pedido fuera mejor atendido. Por su parte, Graciela ya tenía una hija de 16 años que vivía en Asunción con el padre, un hombre del que ella se había separado cuando la niña tenía 4 años. A sus 38 años de edad había quedado embarazada de un señor hindú de quien se había enamorado, a pesar de que él no tenía interés en formalizar relaciones familiares por tenerlas ya constituidas en su residencia en Canadá desde donde se desplazaba para concretar las operaciones comerciales entre diferentes ciudades de la China y de la India, con Ciudad del Este, lugar en que desde aproximadamente 1990 tenía su comercio de electrónicos.

Graciela decía que no le gustaba relacionarse con paraguayos porque no sabían tratar a las mujeres, las engañaban y no eran respetuosos, por eso ella optaba por los extranjeros. De hecho mantenía un vínculo afectivo con un argentino de Buenos Aires que, a pesar de ser casado, la ayudaba siempre que ella necesitaba dinero y, eventualmente, podía ir a visitarla. También había estado conviviendo varios meses con un brasileño

que residía sin documentos en Ciudad del Este luego de haber tenido un problema con la justicia, y que se había encariñado mucho con su hijo. Pero esta relación concluyó cuando ella supo que él consumía drogas. De cualquier manera su decisión no impidió que el muchacho visitase al niño, comprase regularmente la leche en polvo, y que inclusive lo llevase a pasear cuando tenía tiempo. Graciela tenía una red de relaciones que le permitía subsistir. Era toda una estrategia para no pasar necesidades. A través de un amigo con conexiones en el ámbito gubernamental había conseguido tramitar la residencia de varios extranjeros cobrando por ello un dinero que compartía con su amigo. Ella decía que simplemente cobraba para facilitar el trámite, para que los atendieran con prioridad y que no había nada ilegal en eso. Regularmente iba al obstetra y luego al pediatra de Puerto Iguazú, y se quedaba unos días en la posada de doña Marta.

Doña Marta era una mujer fuerte de aproximadamente sesenta años, hija de paraguayos, y residía en Puerto Iguazú. La mayoría de sus familiares vivían en Ciudad del Este y municipios aledaños; otros en Posadas, capital de la provincia de Misiones; y algunos en Buenos Aires. Estos vínculos próximos en diferentes lugares le daban siempre la posibilidad de circular con menores costos, aunque su situación de trabajar como enfermera y también cuidando la posada (una casa que había recibido como donación por los cuidados dedicados a una mujer sola que era médica en el hospital) hacía que muchas veces no pudiese viajar tanto cuanto necesitaba, ya fuera para ver a su madre anciana residente en Paraguay, o a su hija que, recién casada y terminando sus estudios en la universidad, vivía en Posadas.

Marta también era madre soltera y necesitaba de ayuda para llevar adelante la hostería. Este hotelito familiar no estaba registrado formalmente y a pesar de que algunos conocidos le insistían mucho para que lo hiciera, ella prefería no pagar impuestos por el servicio, manteniéndose en la informalidad. Por eso su servicio de hospedaje solo iba de boca en boca y no se anunciaba en los puntos turísticos más que en el guarda equipaje de la terminal de colectivos, cuando se le preguntaba a la cuidadora si conocía algún lugar próximo y de precios accesibles. A pesar de ser una mujer sola se las ingeniaba bastante bien mientras podía, estableciendo acuerdos con personas que precisaban un lugar para dormir, generalmente hombres, y que ella pudiera cambiar el hospedaje más el pago de diarias en dinero, por alguna ayuda en el mantenimiento de la posada, la recepción de clientes, el pintado de alguna pared, el cuidado del jardín. Este tipo de arreglos no configuraban vínculos de trabajo formal, lo que dependiendo de las personas que entraran en el trato podía traerle problemas legales.

Una de las últimas veces que Graciela visitó a Marta con el propósito de consultar al pediatra, notó que en la hostería se estaba necesitando de ayuda, que Marta no daba abasto. Al ver la situación le recomendó la ayuda de un joven paraguayo de 16 años que estaba viviendo en su casa de Ciudad del Este, Omar. Enseguida le transmitió a él la posibilidad de ir a Argentina y este, que trabajaba en un restaurante coreano como cocinero, consideró que era una oportunidad para alcanzar algunos objetivos personales, como ir a la escuela, hacer patinaje y ganar algo de dinero para luego irse a Buenos Aires, donde soñaba con constituir su familia y poder ver a sus hijos yendo al colegio con sus mochilitas colgadas al hombro. Omar hablaba guaraní muy bien, recurso fundamental en esta frontera en particular para ser admitido como del lugar y poder transitar con menos dificultades. Dicen que es *“la lengua que abre los corazones”*.

El joven era menor de edad y tuvo que ingresar por uno de los puertos alternativos de la ciudad, conocidos por las fuerzas de seguridad como “puertos clandestinos”, llamado Tres Fronteras. Es por donde llegan todos los días las *cuperas*, mujeres que realizan el trabajo de llevar y traer mercadería por la frontera, según el cupo o margen que legalmente tienen para poder ingresar mercadería del extranjero. Utilizan ese cupo varias veces mientras no son registradas en el paso aduanero. Algunas llevan mercadería para

vender en la ciudad de Iguazú, generalmente verduras, frutas y legumbres, y vuelven a la ciudad de Presidente Franco, lindante con Ciudad del Este, por el acceso en lancha controlado por la Prefectura Naval Argentina llevando mercadería argentina como aceite, harina y otros productos convenientes en precio. Es curioso ver estas lanchas trasladando vehículos generalmente cargados de mercadería.

Tres Fronteras es un pequeño paso barranco abajo en el río Paraná, por donde llega mercadería que atraviesa el río en canoas desde Paraguay. En la época de mis observaciones (2010 a 2012) se veían ingresar principalmente cigarrillos y pollos. Los pollos ya habían hecho el recorrido desde Brasil, también bajo la modalidad calificada de *contrabando* a través de otros accesos conocidos, pero informales, del lado brasileño. Estos puertos de uso cotidiano sin control fiscal permiten también el paso de las personas indocumentadas. No cualquiera llega a ellos, se accede a través de conocidos. En el lado argentino pocas chances tiene de conocerlo quien no habla guaraní o no es acompañado por un dominador de la lengua vernácula.

Fue por allí que Omar llegó un día acompañado por Marta, quien lo había ido a buscar para garantizar su ingreso al país. En su mochila llevaba dos remeritas, un pantalón y un desodorante. Llevaba además una sonrisa enorme en su rostro. Tenía una cara de libertad que había que verla. Llegó diciendo que los hombres de las canoas eran muy fuertes para poder remar en ese río peligroso y que era necesario tener mucho coraje para hacer la travesía. Enseguida se entendió con Marta, quien lo recibió muy bien y de a poco le fue dando a entender cómo sería el arreglo. Él cuidaría de los servicios del hostel y se dedicaría a mejorar de a poco la apariencia del lugar, mientras ella le daría el hospedaje y la comida, además de un dinero para sus gastos diarios. Rápidamente se encariñó con él y le hablaba siempre dándole consejos de cómo usar el dinero, cómo hacer amigos, cómo superarse en la vida a través del estudio y del trabajo. También lo había invitado a la iglesia evangélica que hacía tiempo ella frecuentaba, una iglesia que recientemente había cambiado de pastor porque el anterior, un hombre brasileño casado con una brasileña descendiente de alemanes, había sido descubierto con un enorme archivo de pornografía en la computadora. Todos comentaban este hecho en voz baja, pero rápidamente fue olvidado y todo volvió a la normalidad con el nuevo pastor.

Marta también conocía una amplia red de pastores de los tres países, que eventualmente pasaban unos días en la hostería, por lo general sin pagar estadía, y con quienes se montaban rituales religiosos de oración varias veces por día, en los que algunas veces yo participaba, agradeciéndole a dios por la comida, el trabajo, la familia, las amistades, y pidiéndole por la conservación de todo ello. Marta tenía, además, un amigo albañil argentino que vivía en Paraguay con su mujer y sus hijos desde hacía más de 15 años, pero que cada tres meses tenía que ingresar a Argentina porque no había regularizado su situación migratoria en Paraguay. Aprovechaba cada vez que iba para quedarse en el hostel y hacer alguna obra mayor, como baños, cuartos o reformas. Ella le pagaba por cada trabajo que hacía, aunque siempre se quejaba de que él no terminaba nunca las cosas y encima cobraba caro. Sin embargo, le daba tranquilidad que a pesar de todo eso trabajara bien.

El albañil era un hombre jovial y conocedor de la vida, había vivido muchos años en España y tenía varios hijos en diferentes lugares, algunos que ni había llegado a conocer. Era un hombre experto en los tratos comerciales, pero le gustaba hablar mal de otras personas, lo que generaba siempre la impresión de que uno tenía la suerte de ser justo de aquellas que le caían bien y respetaba o admiraba, ya que sus actitudes eran a veces en extremo amigables.

Fue en ese orden de tratos que el joven Omar y el albañil, reunidos en un mismo lugar por acuerdos separados con Marta, emprendieron la tarea de construir una pequeña habitación y trabajaron varios días. En medio de la obra el albañil retornó a Paraguay y demoró en volver a la ciudad, y Marta, además de que ya le estaba pareciendo muy

costoso su servicio, necesitaba terminar el trabajo para poder alquilar el cuarto. Llamó entonces a otra persona y cuando el albañil regresó de Paraguay se encontró con que ya no tendría más aquel recurso que le permitía hacer los viajes regularmente saldando el costo de la movilidad y ganando inclusive un dinero. En este contexto el albañil y Omar decidieron de común acuerdo iniciar una demanda judicial por trabajo. El joven menor de edad, influenciado por el señor de 55 años, consideró que sus derechos no habían sido respetado en el acuerdo con Marta, quien según él le pagaba muy poco por muchas horas de trabajo. Dejó el hostel cuando consiguió que otra señora, que también alquilaba cuartos, lo recibiera en un esquema algo similar, mientras avanzó con la demanda judicial.

Para Marta fue un golpe duro, aunque ella siempre aceptaba los desafíos de dios con la frente en alto. La iglesia la contuvo en esa situación de desasosiego y luego buscó asesoramiento para llegar a acuerdos. Finalmente con Omar resolvió el problema pagándole un valor equivalente a cuatro salarios mínimos, alrededor de 1700 dólares. Sin embargo el albañil, que al ser Argentino domiciliado en la ciudad podía aducir vínculo de empleo, a pesar de no vivir allí prácticamente, ya le había enviado varias cartas documento intimándola a responder legalmente por la demanda.

El trabajo informal es algo muy común en la ciudad, y lo que le ocurrió a ella es algo bastante excepcional. Como se trata de un lugar pequeño una demanda de este tipo tiene el potencial de romper las relaciones sociales cotidianas y crear distancias hostiles en ámbitos reducidos. Por lo general conflictos de esa naturaleza no llegan a esas instancias. Pero aquí había en juego un espíritu de venganza por parte del albañil. En ese impulso vengativo arrastró también al joven paraguayo, quien al sumarse a la iniciativa le confirmaría a Marta el concepto que dominaba en la región sobre los paraguayos: que eran traicioneros.

Muchas personas en la frontera argentina describen, como si se tratara de cosas, la forma de ser de los paraguayos. Les atribuyen habilidades para cautivar a las personas, seducirlas y engañarlas. Los consideran en general muy alegres, bien predispuestos para ayudar, pero también poco confiables o traicioneros. “Nunca te confíes del todo de lo que te dice un paraguayo”, me decía Marta, hija de paraguayos, como si fuera portavoz de tantas elocuciones: “ellos te lo dicen en serio pero si aparece algo en el medio pueden deshacer todo lo que se comprometieron a hacer con vos”. Con eso me daba a entender que la incertidumbre era un componente habitual en la vida de los paraguayos: todo podía cambiar mucho en poco tiempo. Ella había cuidado a su padre en la posada durante algunos meses, un anciano de 85 años que quedaba a cargo del lugar cuando ella salía para hacer su trabajo en el hospital. Al regresar, varias veces Marta había encontrado algún cuarto con las camas revueltas, hasta que supo que su padre los alquilaba en esos horarios para parejas por hora. “Me pidieron para alquilar un rato nomás, para dormir la siesta” decía él para justificarse. Ganaba sus moneditas con esas estrategias porque necesitaba también tener su dinero, ya que pasaba un tiempo en Iguazú, y otro tiempo en Ciudad del Este, con otros de sus hijos.

El tema de la imprevisibilidad fue algo que comencé a ver en varias de las personas que conocí. Acompañarlas en sus recorridos puso en evidencia el movimiento que caracteriza a esta frontera en particular. Es un movimiento que une y separa, acerca y distancia, crea semejanzas y acentúa diferencias y contrastes. Son las relaciones que hacen a la movilidad al mismo tiempo que la movilidad es propiciada por las relaciones. Ambas están atravesadas por las fronteras como componentes que pueden potenciar aspectos o inhibirlos. En todos los casos las relaciones a través de las fronteras estrechan las distancias, generan paradas, escalas, proyectan vínculos laborales, muchas veces informales, crean oportunidades, generan parentesco.

Itinerarios, estaciones y destinos

El movimiento de personas en y a través de las fronteras tal vez sea una de las características más frecuentes. En el caso de los tres países que confluyen en esta región podríamos observar que Ciudad del Este, así como Encarnación, en tanto grandes centros comerciales paraguayos, han sido constituidas por la migración de personas de diferentes lugares del país, algunas de Asunción y otras de ciudades más pequeñas de los alrededores. Pero también inmigrantes, muchos de origen árabe, chino, indios, dedicados al comercio, han diversificado su composición poblacional, sorprendiéndonos con la manera como han sabido organizarse en tal diversidad étnica⁶. Por ejemplo, hay hindúes que migraron de zonas rurales empobrecidas de la India, a través de conocidos o amigos que ya se habían instalado en Ciudad del Este en el comercio. Llegaron hablando inglés, además de sus lenguas nativas, y poco a poco fueron aprendiendo el español y el guaraní, como instrumentos necesarios para el mejor desempeño en el área comercial.

Tal conjugación es sorprendente, ya que algunos de estos comerciantes no tienen estudios básicos. Sin embargo, sus habilidades para el comercio han llevado a algunos a situaciones económicas favorables, a pesar de las crisis comerciales por las que viene atravesando Paraguay, sobre todo en esta frontera, a partir de las medidas tomadas por parte de Brasil para controlar el comercio. Estos inmigrantes son varones en general, y si bien tienden a mantener los casamientos con personas del mismo origen, es frecuente también el casamiento con mujeres paraguayas o brasileñas, creando de esta manera interesantes tramas de parentesco cruzadas con la nacionalidad que comienzan a evidenciarse en periodos recientes. Bolivianos y argentinos también suelen residir y circular, más como empleados que como emprendedores comerciales.

Graciela me presentó algunos conocidos hindúes que ella frecuentaba aún después de haber suspendido la relación amorosa con el padre de su hijo. Dos de ellos eran dueños de uno de los comercios que visitamos juntas. Realizaban importaciones de diferentes tipos de productos, pero con mayor frecuencia de juguetes y accesorios de cocina que compraban en China. Conocí así a tres simpáticos extranjeros, que tenían entre 25 y 50 años de edad, siendo que ninguno de ellos hablaba muy bien el castellano: se defendían con un inglés bastante fluente que mezclaban con palabras en español con acento cargado.

Me resultó algo curioso que como encargado del comercio hubiera un hombre muy delgado, de aproximadamente 60 años, de nacionalidad argentina, nacido en la provincia de Rosario, donde había trabajado hasta los años 80 en el manejo y reparación de barcos. Este señor, llamado Raúl, acompañó a un general argentino que había sido embajador en Paraguay, una vez que, al terminar su mandato, fuera invitado por el ex presidente paraguayo Alfredo Stroessner para administrar una empresa de exportación de café que ingresaba de Brasil (en la época, gran parte de contrabando) y salía por barco hasta los grandes transportes marítimos que se dirigían a Europa. Él estaría encargado como técnico de esos barcos. Cuando el negocio dejó de ser rentable se desplazó hacia Ciudad del Este incentivado por unos conocidos en el área del comercio, dejando a su familia en Asunción. En todos esos años que Raúl vivió en Paraguay jamás volvió a Argentina. Sin embargo, su habla era impecable, conservaba la terminología y el acento de una manera que nadie esperaría de quien había pasado más de 30 años viviendo en otro país. Este caso no era una rareza, a pesar de ser muy original. En mis diferentes estadias en los tres países conocí personas con experiencias variadas. Todas confluyen en algún punto para entender de qué está hecha la movilidad en esta frontera.

De la forma en que las personas hacen sus trayectorias y trazan sus itinerarios desafían sin cansancio las separaciones nacionales, los límites impuestos por el Estado y las expectativas de “estabilidad” que podrían suponerse como bases fundamentales para una vida

6. Si bien no contamos con censos que especifiquen la cantidad y origen de los inmigrantes, menos aún de aquellos indocumentados, según Silvia Montenegro y Verónica Giménez Béliveau en 1994 Ciudad del Este registraba como residentes extranjeros documentados el número de 3160 libaneses, 420 sirios, 104 jordanos, 16 egipcios, además de marroquíes, sudaneses, libios, kuwaitíes, tunecinos y argelinos. Podría estimarse un total de 18 mil personas, la mayoría libanesas, que habitan el área de comprendida tanto por Ciudad del Este como por Foz do Iguacu, incluyendo en la estimativa a los residentes indocumentados (2006:24). En esta cifra no se cuentan otros inmigrantes visiblemente presentes en la región como coreanos e hindúes por ejemplo.

asentada. Existe una idea algo generalizada que asocia la movilidad de las personas a la inestabilidad y a la vulnerabilidad. Fui viendo paulatinamente que podía ser también lo contrario, que la oportunidad o posibilidad de moverse de un lado para otro les garantizase la ampliación de los recursos que, en lugar de agotarse, se reproducían. Algo de esto noté en Tati, quien me llamó inicialmente la atención por su acento argentino en el excelente portugués que hablaba. Era una señora de casi 60 años, parecida físicamente a Marta, bajita, de espalda ancha y piernas finas, cuello corto y grueso, una boca grande, muy expresiva, y rasgos marcados que denotaban alguna ascendencia guaraní. Sus padres eran paraguayos y ella había nacido y vivido muchos años de su vida en Puerto Iguazú, donde conoció a su marido paraguayo, por quien se fue a vivir a Foz do Iguazú donde él residía. Allí comenzó a trabajar como empleada doméstica y tuvo tres hijos. La hija mayor decidió migrar a Buenos Aires a los 23 años, donde se especializó en peluquería, se casó y tuvo un hijo. Cuando ella tenía alrededor de 30 años y su hijo dos se separó del marido porque él no admitía que ella trabajara. Esta situación la llevó a pensar en volver a Brasil, pero como el exmarido no autorizaría la salida del niño optó por pensar en residir en Puerto Iguazú, ciudad a la que su madre también podría volver, una vez que decidiera jubilarse como argentina (pues seguía siendo ciudadana con todos sus derechos) y dejara el servicio doméstico que informalmente desempeñaba en Brasil desde hacía años, para acompañar a su hija en la crianza de su nieto.

Se trata de recorridos hechos a través de experiencias vividas en lugares distantes, experiencias que se reeditan por ciclos en una vida o en una familia, y son frecuentes en estas ciudades de frontera. Lo que nos muestran los relatos es que la frontera se presenta al mismo tiempo como recurso y como limitación, ampliando el universo de posibilidades en una trayectoria de vida y reformulando o reduciendo las distancias culturales en el mismo proceso de marcar las diferencias en toda la trama de relaciones que se establecen día a día.

Conclusión

Que las personas traspongan las fronteras, las burlen o las omitan en su vida cotidiana, no quiere decir que las disuelvan o que carezcan de sentido para ellas. A su vez, el hecho de que las fronteras geopolíticas sean “construcciones” sociales e históricas no significa que sean menos reales que un río. Tampoco que exista un río nos habla de una frontera natural, pues a rigor un río puede unir en lugar de separar, o ser apenas considerado una dote o un accidente. Lo cierto es que las fronteras están allí como resultado de procesos políticos de años que por momentos han escapado incluso a la historia propia del lugar, retro-proyectándose a los esbozos del paradigma del Estado nacional, que prevalece hoy de forma generalizada.

Las fronteras son un lugar privilegiado para la escenificación de la ley. Allí los límites de la soberanía de un Estado nacional se materializan y simbolizan en diferentes cosas y acciones. En la triple frontera, aunque en diferentes ritmos o intensidades, la ley se hace visible en los pasos de aduana, en carteles que anuncian el fin y el inicio de un área, o que alertan sobre la persecución de determinado tipo de crímenes; hay barreras, filas, documentos, uniformes, escaners, oficinas, computadoras, banderas, perros, patrulleros, ventanillas, autoridades, idiomas, personas en movimiento, valijas, cajas, paquetes, vehículos, patentes provenientes de los países lindantes, tonos de voz y formas de expresión adecuadas para la interacción en estos contextos. La autoridad se hace sentir en el cuerpo de quien transita. Se trata de una realidad vivida de forma central y marginal al mismo tiempo, sobre todo por quienes habitan en algún lugar de estas fronteras ya que, si bien las personas conviven con la ley, esta es frecuentemente vista como una amenaza, y sobre ella se asumen márgenes de riesgo. Y, como hemos visto, la ley puede llegar a ser utilizada

como un arma cuando se ve comprometida la base de los acuerdos que sostienen las relaciones personales o cuando hay en juego intereses concretos.

Los relatos compartidos aquí son diferentes entre sí en cuanto a los movimientos específicos que cada persona hizo, a las maneras en que se ha relacionado, a la medida en que esas relaciones se han proyectado o interrumpido, al alcance que es capaz de adquirir la red que tejieron en los tránsitos, a la manera en que los tránsitos crearon esas redes. Las experiencias relatadas evidencian también cómo los movimientos, las relaciones y las redes emergen con la frontera geopolítica. Sin embargo, al mismo tiempo que emergen de la frontera la reinventan en todos los usos y recorridos que se desprenden de allí. Cada uno vive las fronteras como una experiencia de relaciones capaz de ir mucho más allá de los controles aduaneros o migratorios que pasan a ser apenas un aspecto de todo lo que habita estos espacios. No obstante, en las diferencias descritas, referidas a movimientos grandes y pequeños, a todos los une la movilidad. Si bien el concepto de movilidad permite englobar la diversidad de movimientos, considero que poder describir en qué consisten estos y cuánto de imprevisible puede constituirlos, nos da elementos para pensar su encarnadura.

Las rutinas de vida de las personas muestran que las relaciones que establecen entre ellas reformulan las grandes categorías que sustentan la legitimidad de la frontera como referencia universal. En todo ir y venir, en cada repetición creadora de sus trayectos, vemos la densidad de la trama que tejen las personas y las cosas, y que se sobrepone a las cuatro ciudades, a los tres países, a las tres aduanas, a los tres estados, a través de la amistad, la vecindad, el compadrazgo y el parentesco. En estas formas sociológicas también vemos prevalecer los sentimientos y actitudes que motivan tantas veces una elección y no otra: la vergüenza, la necesidad, el odio, el amor, el resentimiento, el cuidado o la venganza.

Al escribir sobre experiencias compartidas y lugares recorridos en la frontera de Argentina, Brasil y Paraguay, pretendo contribuir etnográficamente con los estudios sobre las fronteras desde una mirada situada en quienes la viven día a día, observando el modo en que los tránsitos crean territorios a través de las relaciones entre personas y con cosas, de las relaciones de cosas entre sí, y de sus consecuencias para las personas. Antes que espacios fijos en lugares descriptibles, hemos visto aquí el fluir de personas y cosas por el espacio, así como el sentido de todo eso, en términos de subsistencia, interés, casualidad, condición, proyecto. Todas las historias contadas aquí nos invitan a ver que la frontera puede estar más allá o más acá de los controles estatales en una región de límites internacionales, e incluso discutir con ellos al tornarse un recurso diversificado... y caminar, también, a través de cuerpos, historias e intenciones, como si pretendiese huir de la clasificación que la pone siempre del lado del Estado.

Agradecimientos

La investigación de la cual se desprende este artículo fue apoyada entre 2012 y 2013 por una beca del Programa Drogas, Seguridad y Democracia, administrado por el *Social Science Research Council* y la Universidad de Los Andes en cooperación con, y con los fondos provistos por, la *Open Society Foundations* y el *International Development Research Centre*, Ottawa, Canadá. Los resultados vertidos aquí contribuyen también con los objetivos del proyecto "Violencia, democracia y seguridad ciudadana" del Instituto Nacional de Ciencia y Tecnología (Brasil). Agradezco a Miguel Carid Naveira por su lectura y comentarios enriquecedores, y a Carolina Christoph Grillo por su oportuna colaboración.

Bibliografía

- » ARACH, Omar. 2005. *Río revuelto*. Desempeño y trayectoria de una organización ambientalista paraguaya en la oposición al Proyecto Hidroeléctrico Yacretá (1991 - 2000). Tesis de doctorado en Antropología Social, Universidad Nacional de Misiones, Argentina.
- » AUGÉ, Marc. 2010. Por uma antropologia da mobilidade. Maceió, EDUFAL-UNESP.
- » ALBUQUERQUE, Lindomar. 2010. *A dinâmica das fronteiras*. Os brasiguaios na fronteira entre o Brasil e o Paraguai. São Paulo, Annablume.
- » BENEDETTI, Alejandro y Esteban SALIZZI. 2011. Llegar, pasar, regresar a la frontera. Aproximación al sistema de movilidad argentino-boliviano. En *Revista Transporte y Territorio* n° 4. Buenos Aires, Universidad de Buenos Aires, p. 147-179.
- » BOURDIEU, Pierre. 1997. *Espíritus de Estado*. Génesis y estructura del campo burocrático. En *Razones prácticas. Sobre la teoría de la acción*. Barcelona, Anagrama.
- » BOURDIEU, Pierre. 1999. *La miseria del mundo*. Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica.
- » CARDIN, Eric Gustavo. 2010. *A expansão do capital e as dinâmicas de fronteira*. Tesis de Doctorado, presentada al Programa de Pós-Graduação em Sociologia da faculdade de Ciências e Letras – Universidade Estadual Paulista, Unesp/Araraquara, como requisito para obtener el título de Doctor en Sociología.
- » CATA, Luiz Eduardo. 2003. *O cotidiano de uma fronteira: a perversidade da modernidade*. Paraná, Editora da Unioeste.
- » CATA, Luiz Eduardo. 2010. *A face da desordem*. Pobreza e estratégias de sobrevivência em uma cidade de fronteira -Foz do Iguaçu/1964-1992. Paraná, Editora Blucher.
- » CLIFFORD, James. 1997. *Routes: Travel and translation in the late twentieth century*. Cambridge, Harvard University Press.
- » CONRADI, Carla Cristina. 2009. O movimento dos Guarani de reocupação e recuperação de seus territórios no Oeste do Paraná. En *Anais IV Congresso Internacional de História*. Maringá: UEM.
- » DONNAN, Hasting y Thomas WILSON. 1999. *Borders: frontiers of identity, nation and states*. Oxford: Berg.
- » DORFMAN, Adriana. 2009. *Contrabandistas na fronteira gaúcha: escalas geográficas e representações textuais*. Tesis de doctorado, Universidade Federal de Santa Catarina, Programa de Pos-graduação em Geografia.
- » FOUCAULT, Michel. 2006. *Seguridad, territorio, población*. Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica.
- » GARLET, Ivori. 1997. *Mobilidade Mbya: história e significado*. Tesis de Maestría. Porto Alegre, PUCRS.
- » GELL, Alfred. 1998. *Art and Agency*. An anthropological theory. Oxford, Clarendon Press.

- » GEERTZ, Clifford. 1994. *Conocimiento Local*. Ensayos sobre la interpretación de las culturas. Barcelona, Paidós.
- » GIBSON, James Jerome. 1979. *The ecological approach to visual perception*. Boston.
- » GRIMSON, Alejandro. 2000. El puente que separó dos orillas: notas para una crítica del esencialismo de la hermandad. En Grimson, Alejandro (comp) *Fronteras, naciones e identidades*. Buenos Aires, Ciccus.
- » HEYMAN, Josiah McC. y SMART, Alan. 1999. States and illegal practices: an overview. En Heyman, Josiah McC. editor *States and illegal practices*. UK and New York, Berg.
- » HEYMAN, Josiah McC. 1994. The Mexico-United States border in anthropology: a critique and reformulation. En *Journal of Political Ecology*, vol. 1. Arizona, University of Arizona, p. 43-64.
- » INGOLD, Tim. 2000. *The perception of the environment*. Essays on livelihood, dwelling and skills, London and New York, Routledge.
- » INGOLD, Tim. 1992. Culture and the perception of the environment. En E. Croll and D. Parkin (eds), *Bush base: forest farm. Culture, environment and development*. London, p. 39-56.
- » INGOLD, Tim and Terhi KURTTILA. 2000b. Perceiving environment in Finnish Lapland. En *Body and society*, vol. 6 (3-4), *SAGE publications*, London, Thousand Oaks and New Deli, p. 183-196.
- » INGOLD, Tim, 2013. Los Materiales contra la materialidad. En *Papeles de Trabajo*, Año 7, N° 11, mayo. Buenos Aires, UNSaM, p. 19-39.
- » KARASIK, Gabriela. 2000. Tras la genealogía del diablo: discusiones sobre la nación y el Estado en la frontera argentino-boliviana. En Grimson, Alejandro (comp) *Fronteras, Naciones e Identidades*. Buenos Aires, Ciccus.
- » MASSEY, Doreen. 2009. *Pelo espaço: uma nova política da espacialidade*. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil.
- » MENDES DA SILVA, Evaldo. 2010. *Folhas ao vento: a micromobilidade de grupos mbya e nhandéva (guarani) na Tríplice Fronteira*. Cascavel: Edunioeste.
- » MISSE, Michel. 1999. *Malandros, marginais e vagabundos*. A acumulação social da violência no Rio de Janeiro. Capítulo II, Números e representações. Tesis de Doctorado en Sociología. Rio de Janeiro, IUPERJ.
- » MONTENEGRO, Silvia e Verónica GIMENEZ BELIVEAU. 2006. *La triple frontera: globalización y construcción social del espacio*. Argentina, Miño y Dávila editores.
- » OSORIO MACHADO, Lia. 1998. Límites, fronteiras, redes. En T. M. Strohaecker, A. Damiani, N. O. Schaffer, N. Bauth, V. S. Dutra (comps.). *Fronteiras e Espaço Global*. Porto Alegre, AGB-Porto Alegre, p.41-49.
- » PINHEIRO MACHADO, Rosana. 2010. Caminos del contrabando: la fiscalización en el Puente de la Amistad y sus efectos en la cotidianeidad de la Triple Frontera. En Giménez Beliveau, Verónica y Silvia Montenegro (comp.) *La Triple Frontera: dinámicas culturales y procesos transnacionales*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Espacio Editorial.
- » PISSOLATO, Elizabeth. 2004. Mobilidade, multilocalidade, organização social e cosmologia: a experiência dos grupos Mbya-Guarani no sudeste brasileiro. Em *Revista Tellus*, año 4, n° 6. Campo Grande, p. 65-78.

- » RABOSSO, Fernando. 2008. *En las calles de Ciudad del Este: Una etnografía del comercio de frontera*. Asunción: Biblioteca Paraguaya de Antropología, Vol.68, Centro de Estudios Antropológicos de la Universidad Católica.
- » RABOSSO, Fernando. 2011. Como pensamos a Tríplice Fronteira?. En Macagno, Lorenzo; Silvia Montenegro y Verónica Giménez Beliveau (comps.) *A Tríplice Fronteira: espaços nacionais e dinâmicas locais*. Curitiba, Editora UFPR, p. 39-61.
- » RANCIÈRE, Jaques. 2011. *El malestar en la estética*. Buenos Aires, Capital Intelectual
- » RENOLDI, Brígida. 2007^a. *Os vãos esquecidos. Experiências de investigação, julgamento e narcotráfico na fronteira argentino-paraguáia*. Tesis de doctorado, Programa de Pós-Graduação em Sociologia e Antropologia, Universidade Federal do Rio de Janeiro.
- » RENOLDI, Brígida. 2007b. El Olfato: Destrezas, experiencias y situaciones en un ambiente de controles de fronteras. En *Anuario de Estudios en Antropología Social* 2006, p. 11-127, IDES. Buenos Aires, Editorial Antropofagia.
- » RENOLDI, Brígida. 2005. 'Somos los que encarnamos la sociedad' Jueces federales y narcotráfico en la frontera Argentina-Paraguay. En *Revista Intersecciones en Antropología* N° 6, pp.167-186. Buenos Aires, Universidad del Centro de Olavarría.
- » RIBEIRO, Gustavo. 2009. Otras globalizaciones: procesos y agentes alternativos transnacionales. *Série Antropológica* 423. Brasilia, Departamento de Antropología.
- » RIBEIRO, Lins Gustavo. 1999. *La Represa de Yacretá*. Capitalismo Transnacional y Política Hidroenergética en la Argentina. Posadas, Misiones, Editorial Universitaria.
- » SANTOS, Milton. 2001. *A natureza do espaço*. Técnica e tempo. Razão e emoção. São Paulo, Editorial da USP.
- » SCHIAVONI, Lidia. 1993. *Frágiles pasos, pesadas cargas: transacciones comerciales en un mercado de frontera*. Asunción, Paraguay, Editorial Universitaria-CPES.
- » SHILS, Edward. 1996. *Centro e Periferia*. Lisboa, Editorial Difel.
- » SPRANDEL, Marcia. 2000. Brasiguayos. Una identidad de frontera y sus transformaciones. En Grimson, Alejandro (comp) *Fronteras, Naciones e Identidades*. Buenos Aires, Ciccus.
- » VAN GENNEP, Arnold. 2008. *Los ritos de paso*. Madrid, Alianza Editorial.
- » WILSON, Thomas & Hastings DONNAN. 1998. Nation, state and identity at international borders. En Wilson, Thomas y Hastings Donnan (eds.) *Border Identities. Nation and state at international frontiers*. United Kingdom, Cambridge, University Press.

Brígida Renoldi / brire@hotmail.com

Antropóloga. Investigadora del CONICET en la Universidad Nacional de Misiones, e investigadora asociada al Núcleo de Estudos em Cidadania, Conflito e Violência Urbana de la Universidade Federal do Rio de Janeiro. Miembro del Grupo de Estudios sobre Policías y Fuerzas de Seguridad en el Instituto de Desarrollo Económico y Social (IDES). Autora del libro *Narcotráfico y Justicia en Argentina: la autoridad de lo escrito en el juicio oral* (2008).

Redes de transporte de mercadorias e fronteira: a logística nas cidades gêmeas de Corumbá (Brasil) e Porto Suárez (Bolívia)



Luis Paulo Batista da Silva

Programa de Pós-Graduação de Geografia
Grupo Retis, Universidade Federal Rio de Janeiro, Brasil

Resumo

Este artigo tem o objetivo de discutir as implicações territoriais do transporte de mercadorias nas cidades gêmeas da fronteira internacional. O estudo de caso apresentado são as cidades gêmeas de Corumbá (Brasil) e Porto Suarez (Bolívia) que apresentam uma importância crescente como entreposto aos deslocamentos de mercadorias entre o Brasil e a Bolívia e, também, com outros países da América do Sul. Discutimos o pressuposto de que as cidades gêmeas possuem um papel fundamental na articulação de redes de transporte, pois elas tendem a concentrar as empresas, infraestruturas e demais agentes que articulam as interações espaciais; especialmente na fronteira, onde a realização de diversos procedimentos burocráticos para a saída e entrada de mercadorias exige a presença e cooperação de diversos órgãos governamentais e empresas de transporte. Para compreender a relação entre transportes e cidades na fronteira internacional utilizamos dados secundários específicos ao tema do comércio exterior e dados primários adquiridos em três trabalhos de campo, onde entrevistamos autoridades públicas e empresários do setor de transportes. Consideramos a partir do estudo de caso que, apesar das tendências à integração regional e à livre circulação de mercadorias na América do Sul, os ganhos na produção local de mercadorias ainda são poucos e as cidades gêmeas ainda participam nas redes de transporte apenas como locais de passagem, fiscalização e controle de mercadorias.

Abstract

Freight transport and border: logistics in the germinated cities of Corumbá (Brazil) and Porto Suárez (Bolívia). The aim of this article is to discuss the territorial implications of freight transport in the geminated towns located at the international border. The case study are the towns of Corumbá (Brazil) and Puerto Suarez (Bolivia) who have a growing importance as a hub for goods movement between Brazil and Bolivia and with other South American countries. We begin to discuss the presupposition that cities have a key role in the articulation of transport networks, because these cities tend to concentrate business, infrastructures and other agents that articulate spatial interactions; especially at the border, wherein the concentration of various bureaucratic procedures for entry and exit of goods requires the presence and cooperation of government agencies and transport companies. To understand the relationship between transport and the international border cities, we use secondary data focused on the subject of foreign trade and primary data gathered during three field work, where we interviewed public officials and



Palavras chaves

Cidades Gêmeas
Transportes
Zona de Fronteira
Logística

Palabras clave

Ciudad gemelas
Transportes
Zona de Frontera
Logística

Keywords

Germinated Towns
Transport
Border Zone
Logistics

businessmen in the transportation sector. We believe from the case study, despite trends for regional integration and the free movement of goods in South America, that gains in local production of goods are still modest and the germinated towns still participate in transport networks primarily as local for passage, supervision and control of goods.

Introdução

Em razão da presença das estações aduaneiras e barreiras fiscais estabelecidas pelo Estado nacional, o limite internacional foi tradicionalmente visto como um constrangimento e uma barreira ao transporte de bens e mercadorias na zona de fronteira (Ribeiro, 2001). Contudo, o aumento das trocas comerciais em escala mundial, a ampliação das cadeias de *commodities*, o aumento da velocidade do transporte das mercadorias e a flexibilização dos fluxos comerciais exigem, das empresas e dos governos, políticas que possibilitem a livre circulação de mercadorias para atender as necessidades de expansão do comércio exterior. Estas mudanças podem ser percebidas na zona de fronteira, com especial intensidade nas cidades gêmeas, com a dotação de infraestruturas para o transporte e o manuseio de mercadorias.

A intensificação da circulação de mercadorias em escala global também gerou novas concepções sobre o papel dos transportes na geografia econômica. Se, tradicionalmente, o tema dos transportes era abordado como um fator relacionado, exclusivamente, a diferenciação de bases produtivas entre diferentes regiões; agora, ele passa a ser analisado como um fator que agrega valor à produção e diferencia os territórios. Esta mudança de concepção sobre a importância dos transportes nas atividades econômicas pode ser marcada com o crescimento do uso do conceito de logística, que ampliou o escopo de atividades envolvidas no deslocamento de mercadorias e destacou o papel exercido pelas cidades na articulação dos fluxos de mercadorias.

Desta forma, este artigo tem o objetivo de discutir as implicações territoriais do transporte de mercadorias nas cidades gêmeas da fronteira internacional. O estudo de caso que apresentaremos é o das cidades gêmeas de Corumbá e Porto Suárez, na fronteira entre o Brasil e a Bolívia, por onde passa a maior parte dos fluxos comerciais entre os dois países. Estas trocas vêm crescendo nos últimos anos, o que nos levou a questionar se houve transformações no mercado de trabalho local, no plano urbano e se houve transformações nas interações espaciais destas cidades gêmeas.

A discussão bibliográfica foi elaborada a partir de alguns dos principais trabalhos voltados ao tema de geografia dos transportes, principalmente àqueles voltados à importância das cidades na articulação das redes de transporte. Os dados empíricos possuem duas fontes: as fontes primárias, coletadas em três trabalhos de campo realizados entre os anos de 2009 e 2011, quando foram levantados dados dos fluxos de mercadorias, e foram entrevistados os responsáveis por empresas do setor de transporte e do poder público; as fontes secundárias, através de bases do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Instituto Nacional de Estadística da Bolívia (INE), Ministério do Trabalho e Emprego (MTE) e do Ministério do Desenvolvimento Indústria e Comércio Exterior (MDIC).

A zona de fronteira internacional e as cidades gêmeas

A zona de fronteira internacional brasileira constitui-se na área de contato imediato do território nacional com os territórios nacionais dos países vizinhos. Esta zona é objeto de políticas específicas de controle e gestão do território em função da sua posição

distante em relação às regiões centrais do território nacional e das diversas interações estabelecidas com os países vizinhos: iniciativas de cooperação, conflitos, fluxos de pessoas, mercadorias, capitais, etc. Na análise das interações que caracterizam a zona de fronteira adquirem especial importância os centros urbanos localizados junto ao limite internacional. Estes centros urbanos quando lado a lado são denominados de cidades gêmeas, que podem estar unidas por pontes, rodovias ou até mesmo não haver nenhuma obra de infraestrutura que as conecte. Porém, a característica que marca as cidades gêmeas é a intensidade das interações transfronteiriças entre elas. Estas interações criam um meio e uma paisagem específica com elementos de ambos os países. Sendo assim, as cidades gêmeas se constituem em uma área prioritária para os estudos e políticas públicas voltadas à fronteira (Machado, 2005).

Estes adensamentos populacionais, cortados pela linha de fronteira, seja esta seca ou fluvial, articulada ou não por obra de infraestrutura, apresentam grande potencial de integração econômica e cultural assim como manifestações localizadas dos problemas característicos da fronteira. Aí adquirem maior densidade, com efeitos diretos sobre o desenvolvimento regional e a cidadania. Por esses motivos é que as cidades gêmeas devem constituir-se em um dos alvos prioritários das políticas públicas para a zona de fronteira. (Machado, 2005:260-261)

Atualmente, existem ao longo da faixa de fronteira brasileira 28 cidades gêmeas em diferentes condições espaciais. Isso quer dizer que as interações espaciais que caracterizam as relações entre as cidades gêmeas não são necessariamente similares às interações espaciais observadas na escala do Estado-Nação (Machado, 2005). No estudo das cidades gêmeas é preciso estar atento às condições das interações espaciais articuladas em diversas escalas: das redes transnacionais em escala global aos fluxos locais e cotidianos de pessoas e mercadorias.

Nosso estudo de caso são as cidades gêmeas de Corumbá e Porto Suarez¹, localizadas na fronteira entre o Brasil e a Bolívia, no estado do Mato Grosso do Sul e no departamento de Santa Cruz, respectivamente. O tema da geografia dos transportes nestas cidades nos interessa, porque, além da sua situação junto ao limite internacional, o que já possibilita a articulação de diversas interações entre os dois países, estas cidades gêmeas se situam no entroncamento de importantes vias de circulação de mercadorias na América do Sul. A rota mais curta entre a região Sudeste do Brasil com o oceano Pacífico por via rodoviária e ferroviária é através destas cidades gêmeas. Além de oferecer conexão longitudinal por via fluvial do interior do continente com a foz da bacia do Prata.

Outro elemento de fundamental importância para a geografia das cidades gêmeas aqui estudadas é a sua inserção no interior do bioma Pantanal. As condições ambientais desta extensa planície inundável influenciaram os padrões de ocupação e povoamento desta região da América do Sul, que até hoje possui uma baixa densidade demográfica e de vias de circulação. Portanto, se por um lado, o entorno das cidades gêmeas ainda se caracteriza pela desigualdade no povoamento se comparada às regiões vizinhas; por outro lado, as redes de transporte que atravessam essa região adquirem grande importância nas escalas nacional e continental.

O transporte de mercadorias e as cidades gêmeas

Na literatura clássica sobre economia espacial e teoria da localização industrial, o transporte de mercadorias é considerado um fator ligado, exclusivamente, à organização das atividades econômicas no espaço e à especialização de diferentes áreas. Nesta visão, o

1. Devemos esclarecer que as cidades gêmeas aqui referidas, na realidade é uma conurbação composta por quatro municípios, dois no Brasil e dois na Bolívia. Respectivamente, Corumbá-Ladário e Porto Suarez- Porto Quijarro. Porém, para simplificar a redação do texto esta conurbação passa a ser referida apenas como Corumbá e Porto Suarez, adotando para este fim o critério de selecionar os maiores municípios em ambos os países desta conurbação. Quando necessário será feita menção a um dos outros municípios constituintes desta conurbação: Ladário e Porto Quijarro.

custo do transporte é considerado um valor constante no cálculo total do custo de produção, contudo, o que se observa é que o setor de transportes compete com outros setores da economia pelo comando dos recursos produtivos, portanto este não é um setor em equilíbrio como postulado por aquelas teorias (Chisholm, 1966). As imagens emblemáticas deste tipo de racionalidade espacial são os círculos concêntricos de Von Thünen e o triângulo de Weber, onde as localizações das matérias primas e dos mercados consumidores são dadas, o que permite o cálculo preciso do custo de transporte (Savy, 1993).

Desta forma, o estudo no campo da geografia dos transportes enfocava apenas na diminuição dos custos de transportes (Hall et al., 2006).

No entanto, a determinação do tradicional custo de transportes perpetuou uma certa construção de mundo baseada em características 'físicas' e tecnológicas, como volume, densidade e distancia dos fluxos. Provavelmente o melhor exemplo desta visão simplificada do mundo é dada pelo modelo de gravidade. [...] Assim, características espaciais como o desenvolvimento de mercados, convergências regionais ou a localização de empresas eram interpretadas como dependentes principalmente dos custos de transportes, mediadas por condições particulares de acessibilidade e infraestrutura. (Hall et al., 2006:1401)

Porém, ao longo do século XX, uma série de alterações nas condições tecnológicas do transporte de mercadorias e na organização das atividades econômicas, como a verticalização das atividades por empresas que controlam a maior parte da produção e da distribuição, exigiram revisões nas teorias que orientam o campo da geografia dos transportes (Hesse e Rodrigue, 2004; Rodrigue, 2006; Rodrigue et al., 2006). Assim como o aumento da extensão das cadeias produtivas, que adquiriram uma extensão mundial e conectando lugares com diferentes funções nas etapas produtivas também demandaram uma mudança na concepção sobre o papel dos transportes na organização econômica. A principal questão no campo da geografia dos transportes passou a ser: como fazer circular os produtos ou as matérias-primas por todo o globo de modo eficiente e competitivo?

Em interpretação mais recente sobre o tema dos transportes, a noção tradicional de que este setor tem uma demanda derivada de outras atividades, ou seja, a atividade de transportar mercadorias só existe porque a produção de um bem em uma área é demandada em outra, o que gera um fluxo através de uma rede de transportes, tem sido desafiada pela nova configuração espacial e organizacional das redes de transportes de mercadorias. A atuação em escala global de grandes empresas do setor tem aumentado a integração de sistemas locais de transporte com pontos intermediários que atuam como entrepostos comerciais e industriais, o que permite que o beneficiamento das mercadorias seja feito ao longo do percurso entre o local da produção inicial e o mercado consumidor. Outra mudança foi possibilitada pela melhoria nas tecnologias de informação, que permitem a circulação rápida de dados de consumo, produção e transporte entre as empresas envolvidas na rede de distribuição, isto evita os estoques desnecessários e diminui os prejuízos com perdas de mercadorias (Rodrigue, 2006).

Estas mudanças também significaram que o fator transporte passou a ser cada vez menos utilizado para explicar fenômenos como a reestruturação produtiva. O valor dos custos dos transportes não representa mais do que uma pequena parte no custo total das mercadorias e também não é mais um fator fundamental na escolha da localização das atividades econômicas, exceto em setores de cargas pesadas e de produtos de baixo valor agregado, como no setor de *commodities* (Savy, 1993).

Se, por um lado, as alterações que marcaram a segunda metade do século XX na tecnologia dos transportes podem ter induzido a uma percepção de que o transporte era um elemento dado e de menor importância na análise das atividades econômicas, em

função da liberdade oferecida pelo caminhão, pelos aviões e pelos *containers* (Hall et al., 2006). Por outro, a integração desses novos modos de distribuição de mercadorias com as novas formas de produção integram o campo do que passou a ser denominado como logística, uma atividade que ganha uma importância estratégica no interior de cadeias produtivas globais por agregar valor às mercadorias ao longo do seu percurso desde a fonte da matéria prima até o mercado consumidor (Rodrigue, 2006; Rodrigue et al., 2006).

Assim, de acordo com Jean-Paul Rodrigue et al. (2006) definimos que a logística é uma atividade que agrega valor ao produto através da:

- » Produção. A atividade logística contribui com a diminuição dos custos de produção ao beneficiar os produtos de acordo com carregamentos em tamanhos apropriados, o que diminui os estoques.
- » Localização. A posição dos diferentes agentes ao longo da cadeia produtiva é definida pela condição de acesso do maior mercado consumidor possível no menor tempo possível;
- » Tempo. A localização estratégica das etapas da cadeia de suprimentos permite que os bens e serviços sejam entregues no momento necessário à produção;
- » Controle. O controle da maioria, se não de todos os estágios da cadeia de suprimentos. Isto permite uma melhor reação à demanda, assim antecipando os fluxos e alocando a distribuição adequadamente.

Esses elementos que compõem a logística podem ser articulados como geradoras de duas funções gerais:

- » Distribuição física. Compreende as atividades que envolvem o movimento de bens do ponto de produção ao ponto de venda ou consumo. A distribuição física inclui todas as operações de movimento e manuseio das mercadorias, especialmente serviços de transporte, transbordo e armazenagem. Geralmente, estas atividades são derivadas por demandas da gestão de materiais.
- » Gestão de materiais. Compreende todas as atividades relacionadas ao beneficiamento de *commodities* ao longo da cadeia de suprimentos. Estas atividades incluem o planejamento da produção, previsão da demanda e gestão dos estoques. Estas atividades induzem a demanda pela distribuição física.

As novas exigências da logística implicam em uma nova sincronização e organização de atores ao longo de cadeias produtivas que permitam mobilizar a maior quantidade de fluxos no menor tempo possível. Como as inovações no setor de transporte permitem um deslocamento mais eficiente de mercadorias, os novos desafios estão no controle e gestão do tempo, gerando o novo paradigma do “[...] tempo como restrição à gestão dos transportes. Além de ser um fator de distância/fricção/impedimento, o tempo é um componente dos fluxos, sincronizada em nós e a expressão de uma estrutura em redes” (Hesse e Rodrigue, 2004:176).

Neste novo marco da geografia dos transportes, Markus Hesse e Jean-Paul Rodrigue (2004) denominam de fricção logística o novo cálculo necessário para se analisar o impacto dos transportes nas interações econômicas, entre as variáveis que compõem a fricção logística ainda está o tradicional custo do transporte, mas são incluídas variáveis como a complexidade da organização das cadeias de suprimentos, os meios transacionais e os meios físicos em que os fluxos ocorrem.

No cálculo dos custos de transportes o tempo passou a adquirir tanta importância quanto a distância; a fricção logística é reduzida com a maior agilidade no transbordo de mercadorias e ao se evitar armazenamentos desnecessários. A complexidade e a extensão da cadeia também estão presentes no cálculo da fricção logística, as quantidades

de agentes envolvidos nas negociações de produtos e *commodities* aumentam as dificuldades em se engendrar interações mais ágeis, assim como cadeias transfronteiriças tendem a ter maiores complicações nas negociações. Por fim, o meio transacional e o meio físico compreendem os elementos do meio imediato que são benéficos ou prejudiciais aos fluxos, como a presença de acordos e cooperação entre as empresas e entre as empresas com o poder público, no caso do meio transacional; e, no caso do meio físico, as condições de acesso às redes de transportes e a operação eficiente dessas redes (Hesse e Rodrigue, 2004).

Outra série de questões surge ao se indagar qual o papel das cidades nesta nova lógica de organização dos fluxos de mercadorias. A relação entre cidades e fluxos de mercadorias já é um tema tradicional na geografia, através de estudos clássicos, como os de Alfred Weber, que argumentou que um dos atributos das cidades são 'a troca regular de bens', a teoria das localidades centrais de Christaller ou a contribuição de Edward Ullman, que buscou entender a geografia a partir da importância das interações espaciais. Porém, com o advento de perspectivas teóricas voltadas à caracterização das redes globais de mercadorias, perdeu-se em parte a distinção da importância das cidades como centralidades que "atraem, reorganizam e redirecionam os fluxos nestas redes" (Hesse, 2010:76).

Descrevendo o papel que a organização dos fluxos pode assumir na definição da função urbana uma importante contribuição é de Burghardt (1971) e sua noção de *gateway cities*. Originalmente, estas cidades são caracterizadas por ser uma cidade de transição entre duas regiões distintas; portanto, esta cidade se torna a organizadora das interações entre estas duas regiões e das interações destas com outras regiões. As *gateway cities* tenderiam a se especializar cada vez mais em serviços de transporte, comércio por atacado, hotelaria, entre outras atividades ligadas ao deslocamento de mercadorias e pessoas até adquirir uma maior centralidade, o que a faria se aproximar da definição das localidades centrais de Christaller.

Como as *gateway cities* fundamentam suas vantagens nas dificuldades para realizar o deslocamento entre duas áreas adjacentes – em razão de barreiras físicas, como montanhas, rios ou mares; pela concentração dos serviços de transporte ou pela presença de uma fronteira internacional - a supressão dessas dificuldades modificaria a função desta cidade. Pois, os serviços de transporte podem se tornar mais avançados e se desconcentrar espacialmente e as barreiras estatais podem ser enfraquecidas. No entanto, como pretendemos demonstrar, o limite internacional ainda interfere nas interações comerciais. E neste caso, a coordenação e cooperação entre os atores logísticos localizados na zona de fronteira se tornam fundamentais para a agilidade dos fluxos.

Nas cidades gêmeas, a mudança da lógica do limite internacional enquanto barreira espacial às interações espaciais requer novas políticas de flexibilização dos fluxos e de agilização nas trocas comerciais que visam aumentar a integração econômica entre os países limítrofes.

As cidades gêmeas de Corumbá e Porto Suárez e sua estrutura de transporte

historicamente, a orientação da drenagem da Bacia do Prata foi o elemento fundamental para a circulação de pessoas e mercadorias na região do Pantanal. As grandes distâncias entre esta região com as principais regiões de seus respectivos países condicionou que a cidade de Corumbá e de Porto Suarez estabelece-se interações muito mais intensas através da rede hidrográfica do Alto Paraguai. Através desta rede, os fluxos econômicos e populacionais eram direcionados à foz do Rio da Prata, para as cidades de Buenos Aires e Montevideo.

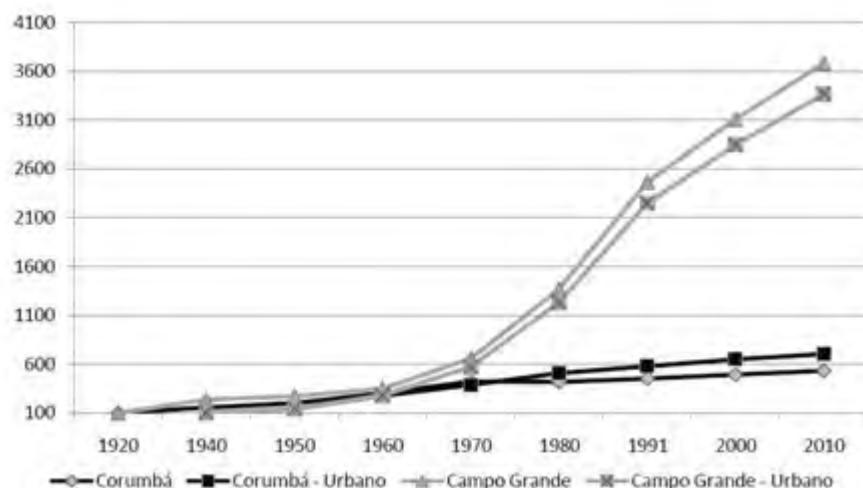


Figura 1. Evolução da população total e urbana de Corumbá e Campo Grande – Total 1920=100 e Urbana 1940=100. Fonte: adaptado de Queiroz (2004) e IBGE

Esta situação foi alterada com a abertura da Ferrovia Noroeste do Brasil que, em 1912, chegou às margens do rio Paraguai, em Porto Esperança, mas só em 1952 completou os 70 quilômetros que restavam até Corumbá. Com esta obra, o governo brasileiro atingiu dois objetivos estratégicos na fronteira do Brasil com a Bolívia: 1 - aumentar a sua influência sobre a Bolívia, atraindo os fluxos comerciais do oriente boliviano, mas também do altiplano boliviano, através da Ferrovia Oriental inaugurada em 1955, assim diminuindo a influência argentina sobre a Bolívia; e 2 - drenar a produção da região do Pantanal para o porto de Santos, assim aproximando Corumbá dos centros decisórios do Brasil (Queiroz, 2004).

Geralmente, a abertura da ferrovia é vista como a causa da decadência de Corumbá como entreposto comercial vital no Rio Paraguai e do seu dinâmico porto fluvial. No entanto, com relação ao povoamento do município de Corumbá, a ferrovia não foi a causa da estagnação do seu crescimento populacional. Em 1912, quando a ferrovia chegou a Porto Esperança, todas as atividades que envolviam o transporte de mercadorias e o transbordo entre a ferrovia e o porto fluvial eram comandadas por Corumbá e suas casas comerciais, tanto para exportações de produtos brasileiros pelo Rio Paraguai, quanto para as importações destinadas ao interior do Brasil e distribuídas pela ferrovia (Queiroz, 2004).

Como podemos ver na Figura 1, a comparação entre Corumbá e Campo Grande mostra que, apesar do maior crescimento populacional de Campo Grande, diretamente afetada pela criação da ferrovia, pois passou a ligar-se diretamente com o estado de São Paulo e participar da expansão da frente da pecuária deste estado, a população da cidade de Corumbá também apresentou um crescimento regular em todo o período.

O momento de divergência entre o crescimento populacional de Corumbá e Campo Grande ocorreu, em um primeiro momento, após a chegada da ferrovia a Corumbá na década de 1950, mas, principalmente, após 1970, quando Campo Grande se tornou a capital do recém-criado estado de Mato Grosso do Sul e foi aberta a conexão rodoviária de Campo Grande com Cuiabá e São Paulo através das BR 163 e BR 262, respectivamente.

Se o comércio fluvial apresentou uma considerável queda no seu movimento entre o início até meados do século XX, a ferrovia possibilitou o estabelecimento de novos negócios e o aproveitamento da conexão entre o transporte ferroviário e hidroviário.

Vale destacar que o total da população urbana de Corumbá é restrito à cidade de Corumbá. Ou seja, quase todo o crescimento demográfico do município no período entre 1940 e 2010 se deu na cidade de Corumbá, enquanto a área rural do município não apresentou crescimento da sua população.

A ocupação das cidades da fronteira boliviana também está relacionada com a instalação da rede de transporte. Na Bolívia este processo ocorreu mais recentemente e está ligado a expansão da ocupação do oriente boliviano a partir da sua principal cidade, Santa Cruz de la Sierra. Essa ocupação foi possível com a chegada da Ferrovia Oriente S.A. até a fronteira, na década de 1950, quando a estação de Porto Suarez passou a ser a única saída boliviana para o mar, através do rio Paraguai. Com a conexão da Ferrovia Oriente com a ferrovia brasileira Noroeste, as cidades de Corumbá e Porto Suarez passaram a ser o principal caminho entre o Brasil e a Bolívia, além da forma mais fácil de saída do Brasil ao Oceano Pacífico.

Situação atual dos transportes nas cidades gêmeas e seus efeitos territoriais

através das cidades gêmeas de Corumbá e Porto Suarez passa mais de 95% do comércio bilateral entre o Brasil e a Bolívia, além de fluxos comerciais destinados a terceiros países, em função do acesso à hidrovía do Paraná-Paraguai e da rodovia transoceânica que liga o Brasil aos portos do Pacífico no Chile e no Peru. Na fronteira boliviana, Porto Suárez e Porto Quijarro possuem os únicos terminais fluviais com saída direta para a hidrovía Paraná-Paraguai através do canal Tamengo, portanto, são o único acesso direto da Bolívia para o Oceano Atlântico.

Nas Tabelas 1 e 2 utilizamos dados de 2012 para demonstrar o valor das mercadorias deslocadas através das cidades gêmeas. Na primeira tabela, que mostra os valores das mercadorias transportados por Corumbá, podemos observar que do total das exportações através da fronteira (quase US\$ 2 bilhões) 77% são de exportações para a Bolívia. O restante são exportações para outros países da América do Sul ou da Ásia, estes últimos saem através do Chile.

Tabela 1. Corumbá-Exportações em US\$, ano 2012. Fonte: MDIC

Exportação total através da fronteira	Exportação para a Bolívia através da fronteira	Exportação municipal de Corumbá
1.652.745.967	1.272.757.027	400.208.386

Tabela 2. Porto Suarez/Porto Quijarro- Exportações em US\$, ano 2011. Fonte: INE

Exportação total através da fronteira	Exportação total através da fronteira (sem gás natural)	Exportação para o Brasil através da fronteira	Exportação para o Brasil através da fronteira (sem gás natural)
3.929.209.698	488.395.914	3.508.627.838	67.814.054

Na terceira coluna da Tabela 1, que mostra as exportações municipais de Corumbá, a maior parte deste quantitativo é de minério de ferro destinado à Argentina e ao Paraguai. Este minério de ferro é extraído das minas de Urucum, localizadas a cerca de 10 km da cidade de Corumbá e são exportados, principalmente, pela hidrovía Paraná-Paraguai utilizando um dos três terminais fluviais situados neste município.

A Tabela 2, que mostra os dados de exportação bolivianos, explicita a grande importância do gás natural para as exportações deste país. Só o gás natural foi responsável por 88% das exportações através de Porto Suarez e Porto Quijarro, em 2011. Dos 12% restantes, a maior parte é de soja produzida no interior do departamento de Santa Cruz

que é exportado para diversos países, principalmente Venezuela e Colômbia, por meio dos terminais fluviais bolivianos situados no Canal Tamengo.

A quarta coluna da Tabela 2 mostra que o valor das exportações bolivianas para o Brasil, retirando o gás natural, é pouco significativo se comparado ao valor total de mercadorias exportadas através da fronteira de Porto Suarez e Porto Quijarro (menos de 2% do total). Contudo, estas exportações são de mercadorias do comércio local de Porto Quijarro e de alimentos bolivianos para o mercado brasileiro, como feijão. Portanto, são interações comerciais que tem um efeito muito mais evidente na escala local das cidades gêmeas.

Sendo assim, podemos dividir as redes de transporte nas cidades gêmeas de Corumbá e Porto Suárez em três tipos. Cada uma apresenta diferentes necessidades de infraestruturas físicas para realizar as suas atividades nas cidades gêmeas, no nível de articulação dos atores logísticos situados na zona de fronteira e diferentes efeitos territoriais nas cidades gêmeas.

- » O primeiro tipo é o transporte de *commodities*, como o minério de ferro e a soja, que é organizado por grandes empresas que controlam as diferentes etapas da produção, beneficiamento e transporte das mercadorias. Na realidade, poucas etapas de beneficiamento estão situadas nas cidades gêmeas. A posição na zona de fronteira é explicada mais pelas reservas de minério de ferro e acesso a rede de transporte, especialmente à hidrovia Paraná-Paraguai, do que pelo acesso ao mercado consumidor do país vizinho. Cada país possui seus próprios terminais com acesso à hidrovia, servidos por ferrovia e/ou rodovia. A livre navegação pelo rio Paraguai é garantida por tratado do século XIX, mas a manutenção e sinalização da hidrovia devem ser feitas por órgão nacional brasileiro, a AHIPAR, (Administração da hidrovia do Paraguai), sendo assim, o contato e cooperação entre órgãos dos dois países deve ser constante para manter a navegação durante todo o ano.
- » O segundo tipo, que possui efeitos territoriais mais evidentes nas cidades gêmeas, é o comércio de bens de consumo (alimentos, vestuário e material de construção) e de bens de produção (maquinário e equipamentos industriais) entre os dois países. Ele é realizado principalmente através da rodovia e demandou, nos últimos anos, a melhoria das condições de transporte nas cidades gêmeas em função do aumento do fluxo comercial propiciado pelo asfaltamento da rodovia transoceânica. Não só o comércio binacional é privilegiado com essa melhoria, mas também, o comércio atacadista e varejista de roupas e eletroeletrônicos em Porto Quijarro teve melhorias, com o aumento de compradores de outras regiões do Brasil, além da própria cidade de Corumbá.

Outra necessidade para este tipo de transportes é a diminuição dos custos de transação para facilitar o transporte de mercadorias através do limite internacional. Para este fim, é necessária a articulação de empresas e órgãos governamentais para agilizar os trâmites alfandegários. A maior preocupação é diminuir o tempo de espera para que a mercadoria siga o caminho até o seu destino. Os recintos alfandegários onde são realizados estes procedimentos são os Portos Secos, no Brasil; e a Bolívia, desde 2010, passa por uma reformulação das suas normas de trânsito de mercadorias.

- » O terceiro tipo é o fluxo de gás natural entre a Bolívia para o Brasil. Apesar de possuir os maiores valores totais nas trocas comerciais, apresenta poucos efeitos territoriais locais. A administração e manutenção são feitas por empresas de capital majoritariamente estatal (Transportadora brasileira Bolívia-Brasil S.A, no Brasil; e Gás transboliviano S.A, na Bolívia). A regulação foi estabelecida por tratado binacional, o Tratado de La Paz, de 1996. As cidades gêmeas nem mesmo usam o gás natural como fonte energética para suas atividades industriais.



Figura 2. Localização de terminais e vias de circulação nas cidades gêmeas. Fonte: Google Earth e Trabalhos de campo

Por serem as modalidades de rede de transporte com maior efeito territorial na escala das cidades gêmeas discutiremos com maior atenção as estruturas do primeiro e do segundo tipo: a rede de transporte de commodities e a rede transportes de bens de consumo e de capital.

O corredor de exportações de commodities

A rede de transporte usada para a exportação de *commodities* é composta pela hidrovia Paraná-Paraguai e pelas redes ferroviárias e rodoviárias que têm acesso à hidrovia. As condições para a navegação, em condições economicamente viáveis e ambientalmente sustentáveis, são definidas no âmbito do Projeto da Hidrovia Paraná-Paraguai, instituído na década de 1980 pelos países que fazem parte do Tratado da Bacia do Prata (Argentina, Bolívia, Brasil, Paraguai e Uruguai). Por ser essa a única saída direta para o mar, a Bolívia se tornou um dos países mais ativos nas discussões e atividades relacionadas a este projeto (Zugaib, 2006).

A principal preocupação do governo e das empresas de transportes fluviais localizadas em território boliviano são as condições de navegabilidade do Canal Tamengo, que dá acesso aos terminais de Porto Aguirre e da Gravetal (ver Figura 2). Porém, por estar na sua maior parte situada em território brasileiro, a execução de obras de manutenção do canal e as normas para navegação são estabelecidas por órgãos brasileiros. A responsável pela execução das obras é a AHIPAR e a responsável pelo estabelecimento de normas e fiscalização da navegação é a Capitania Fluvial do Pantanal, da Marinha do Brasil.

Em razão da sua profundidade, no Canal Tamengo só podem ser deslocadas poucas barcaças de soja. Nos períodos de seca apenas pode ser movida uma de cada vez. Nestes períodos, as barcaças devem ser transportadas até os terminais brasileiros, situados no leito do Rio Paraguai, onde são juntadas em composições de 10 a 20 barcaças, a partir de onde descem o rio até os portos do Uruguai ou da Argentina para serem enviados por navios transoceânicos para o seu destino.

As principais requisições apontadas pelas autoridades bolivianas e destacadas em Zugaib (2006) são a necessidade de dragagem em anos atípicos de seca na região e a limitação do tamanho dos comboios que podem navegar pelo canal, imposição

da Marinha do Brasil, justificada por questões de segurança da navegação e pela possibilidade da navegação no canal afetar o abastecimento de água da cidade de Corumbá².

As posições em relação a estas questões parecem ser de cooperação e entendimento. Desde 2004 foi instituída a Comissão Mista Técnica Brasil-Bolívia para viabilizar alternativas às limitações à navegação de comboios no Canal Tamengo (Zugaib, 2006) e as relações entre os atores nos dois países parecem ser de trocas de informações constantes a respeito das condições de navegabilidade da hidrovia, assim, nos últimos 10 anos, a navegação no Canal Tamengo só esteve interrompida completamente durante dois curtos períodos de tempo.

O embarque e desembarque de mercadorias em território boliviano é feito através de duas centrais portuárias situadas às margens do canal, a Central Aguirre e a Gravel S.A. A Central Aguirre foi o primeiro porto boliviano com acesso a Hidrovia Paraguai-Paraná, construído em 1988. A Central Aguirre possui três terminais: um terminal graneleiro, um de combustíveis e outro de *containers*. O terminal graneleiro é operado pela Cargill S.A. que realiza a exportação de grãos de soja bolivianos e pelo terminal de combustíveis entra na Bolívia boa parte do óleo diesel e gasolina que abastecem o departamento de Santa Cruz. A Central Aguirre também funcionava como entreposto aduaneiro dos produtos que entravam e saíam da Bolívia.

O terminal de cargas gerais abastece a zona franca de comércio atacadista e varejista que funciona no interior da Central Aguirre, chamado de Shopping China. A rede dos Shoppings China possui lojas em outros pontos da fronteira brasileira, especialmente na fronteira com o Paraguai e se aproveita das isenções fiscais disponíveis na Bolívia para atender o mercado consumidor brasileiro, não só da cidade de Corumbá, mas também de outras cidades do Mato Grosso do Sul.

O outro terminal de acesso da Bolívia à hidrovia é o porto da Gravel S.A., que também possui planta industrial para a produção de óleo e farelo de soja. Esta empresa tem a sua produção totalmente destinada ao mercado externo, especialmente para a Colômbia e Venezuela. Ela foi criada por um grupo colombiano que a controlou até 2008, quando foi adquirida pelo governo venezuelano através da PDVSA. Desde a aquisição do terminal pela empresa venezuelana as operações na planta e no terminal da Gravel se mantêm nos mesmos moldes. A única mudança é que até 2010 haviam sido construídos três tanques para armazenamento de diesel importado da Venezuela e a expectativa era que fossem construídos mais cinco tanques, desta forma competindo com o terminal de combustíveis na Central Aguirre.

O uso dos terminais hidroviários no lado brasileiro é para o escoamento do minério de ferro e manganês extraído em Corumbá, realizado em três terminais, dois situados na zona urbana de Corumbá e Ladário (Sobramil e Granel Química, respectivamente) e o terceiro fora da zona urbana (o terminal de Gregório Curvo, na localidade de Porto Esperança). Ainda existem outros portos menores na região, como o porto público de Ladário, mas que não está sendo usado.

Para o transporte de *commodities* minerais se observa uma concentração das operações. Em 2009, a empresa angloaustraliana Rio Tinto vendeu suas minas para o grupo brasileiro CVRD, esta empresa também adquiriu o uso exclusivo do terminal de Gregório Curvo e comprou barcaças para transportar o próprio minério de ferro. Somente a etapa do transporte ferroviário, entre as minas e o porto não é controlada pela empresa, mas pela empresa ALL S.A., que é a concessionária da Ferrovia Noroeste. Os outros terminais fluviais também são utilizados para o embarque de minério de ferro pela CVRD e por outras mineradoras.

2. A tomada de água para o abastecimento de Corumbá é feita no Rio Paraguai junto à saída do Canal Tamengo, assim bloqueando parte do trecho navegável do canal.

A procura pelas *commodities* agrícolas e minerais disponíveis na fronteira do Brasil com a Bolívia é altamente dependente das variações dos preços internacionais destas mercadorias. Por este motivo, nos últimos anos, houve um aumento da produção e exportação de minério de ferro e de soja em razão do aumento dos preços e da demanda externa. Contudo, o interesse das empresas na zona de fronteira está mais voltado para o controle dos terminais desta rede de transporte. Como no caso da Vale, que procura controlar todas as etapas do transporte do minério até o seu consumidor, do mesmo modo que faz em outras regiões do Brasil. Outro interesse é o controle do acesso aos mercados consumidores e fornecedores através do uso exclusivo das infraestruturas de transporte, este caso podemos exemplificar com a PDVSA, que agora controla o terminal e a planta industrial da Gravel, portanto, também controla o suprimento de derivados de soja para a Venezuela e a oferta de diesel no mercado boliviano, ao associar ao terminal sojífero o terminal de combustíveis.

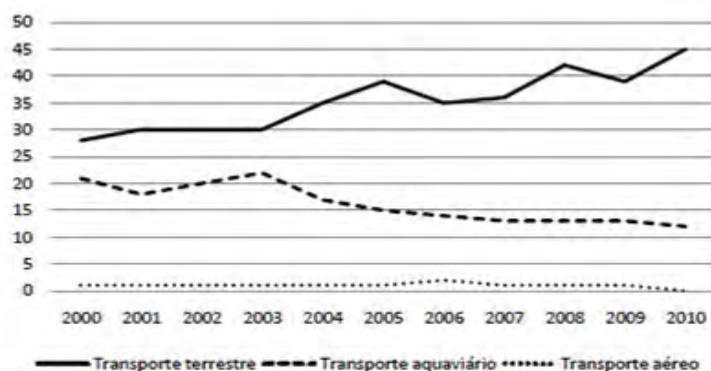
Sendo a hidrovía livre à navegação dos países signatários do Tratado da Bacia do Prata, não há a integração no uso da rede de transportes situada nas cidades gêmeas. Porém, tal integração seria possível e benéfica se os ramais ferroviários brasileiros possibilitassem o acesso da rede ferroviária boliviana aos terminais fluviais brasileiros situados às margens do Rio Paraguai. Isto diminuiria os riscos de uma eventual interrupção na navegação do Canal Tamengo em períodos de seca. O que impede esta integração é o estado precário em que se encontra a linha ferroviária que liga o limite internacional ao terminal de Ladário e a intensa utilização pela Vale da linha que acessa o terminal de Gregório Curvo.

O transporte de bens de consumo e de produção nas cidades gêmeas

Como visto anteriormente, a maior parte do comércio binacional entre o Brasil e a Bolívia é feito através do modal rodoviário, exceto o transporte de gás natural que é feito pelo gasoduto Brasil - Bolívia. Este movimento teve um crescimento intenso nos últimos anos em função do término do asfaltamento da rodovia transoceânica que conecta o Brasil aos portos do Peru e do Chile através da Bolívia. As estimativas locais é que o movimento de carretas, que hoje são de aproximadamente 150 caminhões diários, triplique nos próximos anos.

Ao contrário do gás que circula diretamente através de dutos, as mercadorias que são transportadas pela rodovia, e também pela ferrovia, têm um efeito nas cidades gêmeas. Ao chegar na fronteira as mercadorias passam por diversos procedimentos alfandegários para poder atravessar o limite internacional, entre estes procedimentos estão: a fiscalização sanitária, tributária e das especificações dos dados contidos na documentação apresentada. Esses trâmites significam um aumento do tempo para o deslocamento das mercadorias e a permanência delas, durante este período, nas cidades gêmeas, além da permanência de caminhoneiros e profissionais das empresas de transporte. Na concepção teórica sobre a logística, este entrave causado pelo limite internacional aumenta a fricção logística ao imobilizar a mercadoria por um tempo às vezes indeterminado.

Para as mercadorias transportadas nos modais rodoviário e ferroviário, do lado brasileiro, a responsabilidade pela verificação, expedição de documentos e despacho das mercadorias é do Porto Seco ou Estação Aduaneira Interior (EADI) da AGESA. A AGESA é uma empresa privada, prestadora de serviços para a Receita Federal. Atualmente, o tempo necessário para liberar as mercadorias na AGESA é de 48 horas. No porto seco estão localizados os órgãos responsáveis pelos diversos trâmites necessários para a liberação das mercadorias e agilizar os procedimentos aduaneiros: Receita Federal, Polícia Federal, Vigilância Sanitária, Ministério da Agricultura, etc. Sendo assim, não é apenas a melhoria da infraestrutura de transporte que possibilita o aumento dos fluxos de mercadorias, é também a possibilidade de realizar os trâmites alfandegários com maior rapidez.



O despacho alfandegário é apenas um dos serviços que pode ser feito pelo porto seco. Ele também pode armazenar e sediar plantas de beneficiamento das mercadorias que estão em trânsito para exportação ou reexportação. Porém, a partir de 2010 o serviço de armazenamento passou a não ser mais necessário, pois a Receita Federal permitiu o armazenamento dos produtos em trânsito fora do recinto aduaneiro, nas dependências da própria empresa. Esta mudança permitiu que as empresas transportadoras economizassem nos custos de armazenamento que antes tinham que ser pagos à AGESA. Outra mudança é que as empresas transportadoras brasileiras têm conseguido mais facilmente a permissão para trafegar em território boliviano, portanto, não é mais necessário fazer o transbordo da carga na EADI de um caminhão brasileiro para um boliviano, ou vice-versa, diminuindo o tempo de permanência da carga no recinto aduaneiro.

Figura 3. Evolução do número de estabelecimentos do setor de transporte em Corumbá, 2000-2010. Fonte: RAIS/MTE

Estas mudanças nas normas e o aumento da circulação de caminhões pela fronteira tiveram como efeito o aumento do número de estabelecimentos do setor de transporte terrestres com filial em Corumbá, enquanto que o número de empresas do setor de navegação fluvial tem diminuído (Figura 3). Estes estabelecimentos, na sua maior parte, são filiais de empresas transportadoras do Paraná e São Paulo, que passaram a se situar na fronteira para aproveitar a possibilidade de armazenamento da carga próxima à fronteira. Na cidade de Corumbá, os pátios dessas empresas estão localizados junto ao anel viário, construído no ano de 2009, que conecta a BR 262 ao limite internacional e passa pelo terminal alfandegário da AGESA. Esta área da cidade, que compreende os bairros de Nova Corumbá, Aeroporto, Cristo Redentor e Guatós, são os bairros que concentram a expansão da malha urbana do município e estas novas empresas do setor de transporte.

O alcance espacial dos serviços da AGESA podem ser vistos nas Figuras 2 e 3. A diferença na densidade de linhas entre os mapas de exportação e importação através da AGESA mostram a desigualdade no comércio exterior entre o Brasil e a Bolívia, e também a desigualdade no alcance da produção industrial dos estados brasileiros. De fato, ainda são poucas as indústrias do Mato Grosso do Sul que exportam para a Bolívia. Os principais estados exportadores são, em ordem decrescente, São Paulo, Rio Grande do Sul e Minas Gerais e os principais produtos são eletrodomésticos e papel. Outros produtos que são exportados e que têm o seu trâmite facilitado por ser regido por acordos binacionais são as máquinas agrícolas, do Rio Grande do Sul, para o departamento de Santa Cruz; e aço e ligas de ferro, de São Paulo, para ser usada na construção civil, principalmente, na cidade de Santa Cruz de La Sierra.

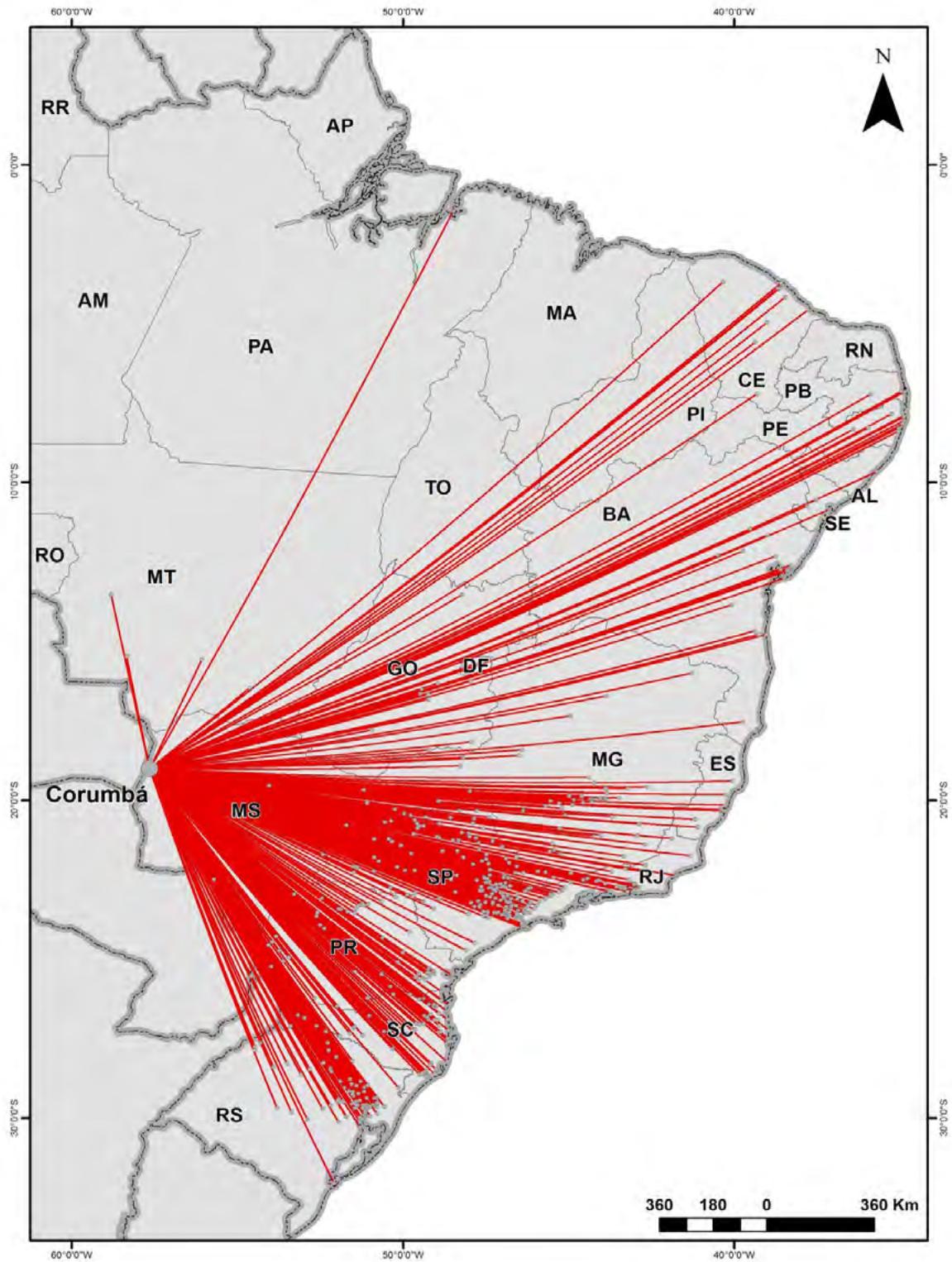


Figura 4. Cidades que exportam para a Bolívia através de Corumbá. Fonte: AGESA e MDIC. Os dados da AGESA para 2010 foram gentilmente cedidos em entrevista no trabalho de campo de 2011.

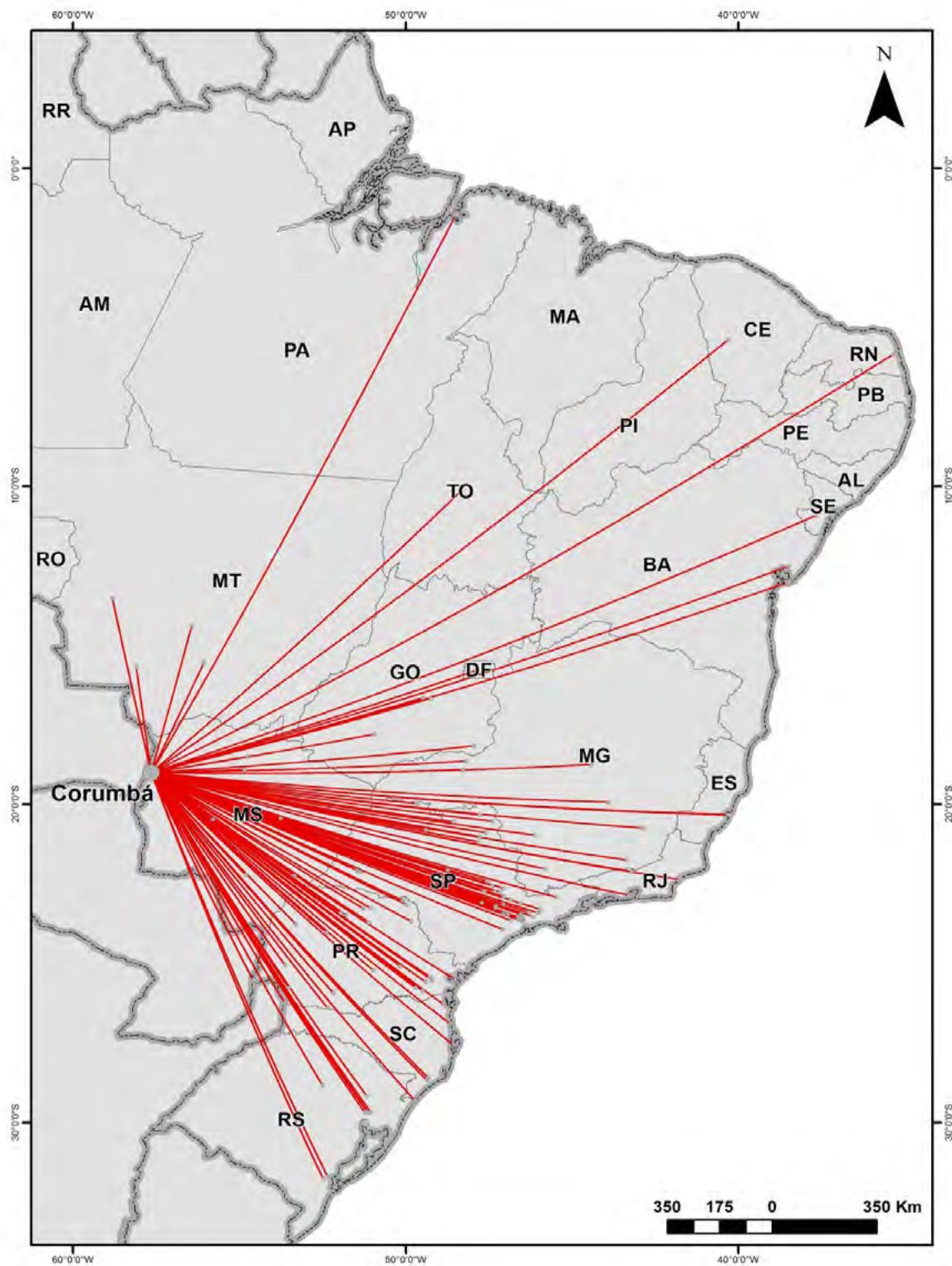


Figura 5. Cidades que importam da Bolívia através de Corumbá. Fonte: AGESA e MDIC. Os dados da AGESA para 2010 foram gentilmente cedidos em entrevista no trabalho de campo de 2011.

As importações, além de serem muito menores que as exportações, são concentradas em poucos produtos, como feijão e borato de potássio, importados para os estados do sul e sudeste, e beneficiados no Brasil. Mesmo que em menor escala, tem importância o pequeno fluxo de alimentos, feito em pequenas quantidades e caminhões, para atender o mercado regional, próximo à fronteira.

O regime de importação e exportação de mercadorias na Bolívia é bem distinto do brasileiro e tem mudado nos últimos anos. Até 2010, as funções de fiscalização e despacho das importações e exportações eram feitos por empresas privadas –a Central Aguirre e a Zoframaq- que além de zonas francas, funcionavam como portos secos. Desde aquele ano, o governo boliviano retomou a função de emitir a documentação das mercadorias que passou a ser exercida pela Aduana boliviana; aumentou a fiscalização sanitária através do fortalecimento do *Servicio Nacional de Sanidad Agropecuaria e Inocuidad Alimentaria* (SENASAG), órgão ligado ao Ministério da Agricultura, e restringiu a entrada de diversos produtos vendidos na zona franca, como bebidas, cigarros e perfumes. Esta mudança significou uma mudança nas relações entre o governo boliviano e as empresas de comércio exterior situados na fronteira, que tiveram uma queda nos seus rendimentos. Contudo, estas mudanças não diminuíram as interações comerciais no comércio popular de Porto Quijarro, que continua atendendo a demanda de Corumbá e de outras regiões brasileiras.

No geral, podemos observar que o governo boliviano e brasileiro tem incentivado o comércio popular nas cidades gêmeas e aumentado a sua participação no tráfego de mercadorias na fronteira. Ao mesmo tempo, eles aumentam a presença nas cidades gêmeas e na zona de fronteira, através de pavimentação das vias que dão acesso ao Brasil e da legalização do comércio popular, no caso boliviano. O crescimento do comércio popular está diretamente ligado ao crescimento populacional nas cidades gêmeas, especialmente o município de Porto Quijarro e a sua localidade de Arroyo Concepción, que já busca a sua emancipação administrativa.

Mesmo com a grande importância que o comércio fronteiriço tem para a cidade de Corumbá, pois boa parte das feiras populares e estabelecimentos comerciais da cidade vendem produtos comprados na Bolívia, as medidas legais apontam para a restrição deste comércio. No âmbito federal, a manutenção da cota de importações em U\$S 300; a diminuição da cota de unidades de bens de consumo, como artigos de vestuário, para 10 unidades; e a intensificação da fiscalização da Receita Federal tem levado a um arrojado das interações de mercadorias na escala local. Da mesma forma, no âmbito municipal, os fechamentos das feiras populares com produtos e comerciantes bolivianos têm aumentado as tensões na cidade.

Considerações finais

neste artigo procuramos evidenciar que a rede de transporte de mercadorias produz diferentes efeitos territoriais nas cidades gêmeas de Corumbá e Porto Suárez e estão distintamente envolvidas com a zona de fronteira. Os efeitos territoriais estão relacionados aos tipos de mercadorias deslocadas e aos atores envolvidos no transporte, que se articulam na zona de fronteira com o propósito de diminuir o custo e o tempo que as mercadorias ficam paradas e os entraves à circulação.

No caso do transporte de *commodities*, em razão do acesso à hidrovía ser normatizada por tratado internacional, as interações transfronteiriças entre o Brasil e a Bolívia são restritas às negociações e diálogos para a manutenção das condições de navegação do Canal Tamengo e do Rio Paraguai, realizado pela agência brasileira AHIPAR. As

interações ocorrem principalmente na escala continental, através da concentração da atividade de navegação por empresas argentinas e brasileiras de capital internacional; verticalização das atividades de deslocamento de *commodities* no lado brasileiro pela CVRD e entrada do capital venezuelano no controle do terminal da Gravel. O outro terminal, Porto Aguirre, também tem modificado suas funções com o aumento da presença do governo boliviano na fronteira. A perda de sua atribuição como porto seco, de onde extraía a maior parte do seu rendimento e as restrições às vendas comerciais na zona franca são evidências de que o controle dos acessos à rede de transporte de *commodities* é um objeto estratégico às empresas e ao governo boliviano.

O transporte de mercadorias para o comércio binacional entre o Brasil e a Bolívia produz efeitos muito mais evidentes nas cidades gêmeas. Apesar do maior volume e quantidade dos deslocamentos terem origem e destino distantes à zona de fronteira, este comércio produz efeitos locais ao demandar estruturas para o armazenamento, transporte e despacho das mercadorias. Além disso, as mercadorias procedentes de outras regiões animam um intenso comércio varejista entre as duas cidades, que atraem turistas de compras e criam outras demandas, como hotéis e restaurantes nas duas cidades. A construção de rodovias e a instalação de empresas de transporte tem resultado em uma nova área de expansão urbana na cidade de Corumbá.

Os terminais dos portos secos da AGESA e da Aduana boliviana na fronteira são importantes instrumentos para o deslocamento de mercadorias através do limite internacional. A sua posição próxima ao limite internacional e com acesso às principais linhas de transporte rodoviário e ferroviário tem o objetivo de agilizar o tráfego de caminhões, assim, evitando passar pelas áreas centrais das cidades. Nele estão concentradas as instituições responsáveis pelo controle de mercadorias em território nacional, isto visa à diminuição no tempo dos deslocamentos, pois a coordenação destes trâmites em um único espaço permite um menor tempo de parada da mercadoria no posto de fronteira. As mudanças na regulação destas áreas também nos indicam a importância dada ao controle do fluxo de mercadorias. No Brasil, a concessão do serviço de estação aduaneira permitiu maiores investimentos na construção da infraestrutura, mas o recolhimento dos impostos de importação e exportação, assim como os serviços de fiscalização ainda é responsabilidade dos agentes estatais. Por outro lado, na Bolívia, o regime aduaneiro foi alterado, de um controle por agentes privados para o controle estritamente por órgãos estatais. Esta mudança de norma ainda é recente para seja apontado efeito direto no transporte de mercadorias na fronteira Brasil-Bolívia.

Por fim, o debate teórico sobre a geografia dos transportes feita no início deste artigo nos indica que a preocupação com o deslocamento de mercadorias se deslocou do tradicional cálculo do custo de transporte, baseado na distância e dotação de infraestrutura, para uma análise que incorpora as barreiras institucionais e físicas ao movimento, além de introduzir o transporte como um elemento integrado à produção, através de cadeias produtivas conectadas em escala global. Este novo marco da geografia dos transportes é marcado pelo uso difundido do conceito de logística. Mesmo que a presença cada vez maior de empresas do setor de transporte nos indique a crescente importância das cidades gêmeas de Corumbá e Porto Suárez no deslocamento de mercadorias na escala continental, a análise empírica realizada nos mostra que a incorporação desta nova lógica ainda não é completa na zona de fronteira. As cidades gêmeas ainda são predominantemente lugares de passagem de fluxos de mercadorias e ainda não possuem etapas de processamento de mercadorias.

A incorporação de etapas do processamento de mercadorias nas cidades gêmeas é um objetivo almejado pelos governos e agentes dos dois lados da fronteira, já que ambas observam no acesso às redes de transporte e ao mercado consumidor do país vizinho uma vantagem locacional. As zonas francas bolivianas, onde também são permitidas

atividades industriais, até hoje não atraíram mais do que pequenas empresas voltadas ao mercado local. Simultaneamente, do lado brasileiro, projetos como o da Zona de Processamento de Exportações (ZPE), que funcionaria como um polo industrial de mercadorias para exportações, apesar de aprovado e pronto para funcionar ainda não atraiu interessados. Um dos motivos apontados é a falta de infraestrutura, principalmente energética, para a instalação de plantas industriais na região. Sendo assim, se por um lado, os transportes exercem um efeito sobre as cidades gêmeas, por outro, o desenvolvimento deste setor ainda não propiciou um desenvolvimento de uma rede logística integrada, articulada pelo deslocamento e processamento de mercadorias.

Bibliografía

- » BURGHARDT, A. F. 1971. A hypothesis about gateway cities. *Annals of the Association of American Geographers*, v. 61, n.º. 2, 1971, 269-285.
- » CHISHOLM, Michael. 1966. *Geography and economics*. Londres: Bell.
- » HALL, Peter; et al. 2006. Reexploring the interface between economic and transport geography, *Environment and planning A*, Vol: 38, 1401-1408.
- » HESSE, Markus; Rodrigue, Jean-Paul. 2004. The transport geography of logistics and freight distribution. *Journal of Transport Geography* Vol.12, pg. 171-184.
- » HESSE, Markus. 2010. Cities, material flows and the geography of spatial interactions: urban places in the system of chains. *Global Networks*, Vol. 10 (1), 75-91.
- » MACHADO, Lia. 2005. Estado, territorialidade, redes. Cidades gêmeas na zona de fronteira sul-americana. In: Silveira, M.L. (org.). *Continente em Chamas. Globalização e território na América Latina*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, pag. 243-284.
- » QUEIROZ, Paulo R. C. 2004. Uma ferrovia entre dois mundos: a E. F. *Noroeste do Brasil na primeira metade do século 20*. Bauru: EDUSC; Campo Grande: Ed. UFMS.
- » RIBEIRO, Leticia P. 2001. *Interações espaciais na Fronteira Brasil-Paraguai: as cidades gêmeas Foz do Iguaçu e Ciudad del Este*. Dissertação (Mestrado em Geografia)-Centro de Ciências Matemáticas e da Natureza, Universidade Federal do Rio de Janeiro.
- » RODRIGUE, Jean-Paul. 2006. Challenging the derived transport-demand thesis: geographical issues in freight transport. *Environment and planning A*; Vol: 38, 1449-1462.
- » RODRIGUE, Jean-Paul et al. 1993. *The geography of transport systems*. Londres e Nova Iorque: Routledge, 2006.
- » SAVY, Michel. 1993. Logistique et territoire. *L'espace géographique* N.º 3, 210-218.

Fontes de dados secundários

- » IBGE. Censo Demográfico 2010, Dados do universo. Disponível em: <<http://www.ibge.com.br/home/>>. Acesso em: 12 out. 2013.
- » INE. Censo de Población y Vivienda 2001. Disponível em: <<http://www.ine.gob.bo/>>. Acesso em: 12 de out. 2013.
- » INE. Comercio Exterior. Disponível em: <<http://www.ine.gob.bo/>>. Acesso em: 12 de out. 2013.
- » MDIC. Sistema de Análise das Informações de Comércio Exterior, Alice Web. Disponível em: <http://aliceweb2.mdic.gov.br/> . Acesso em: 12 de out. 2013.
- » MTE. Relatório Anual de Informações Sociais – RAIS. Disponível em <<http://portal.mte.gov.br/geral/estatisticas.htm>> Acesso em: 13 de out. 2013.

Luis Paulo Batista da Silva / luis_paulo@ufrj.br

Geógrafo e doutorando do Programa de Pós-Graduação de Geografia da UFRJ. Pesquisador do Grupo Retis/UFRJ. Homepage: www.retis.igeo.ufrj.br.

Actividad física y sedentarismo en el transporte: un estudio descriptivo en la Comuna 7 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires



Martín Farinola

Laboratorio de Ergonomía y Actividad Física (LEAF),
Facultad de Actividad Física y Deporte, Universidad de Flores, Argentina

Resumen

La actividad física insuficiente tiene una elevada prevalencia en la Argentina. El transporte es una de las pocas opciones con evidencia de eficacia a nivel internacional para aumentar el nivel de actividad física. Se realizó un estudio descriptivo de los modos de desplazarse de los habitantes de la Comuna 7 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires con el objetivo de identificar en qué medida el transporte está siendo aprovechado actualmente para la realización de actividad física. Se utilizó un cuestionario estructurado con administración cara a cara a una muestra aleatoria de 303 sujetos de ambos sexos mayores de 18 años. El porcentaje de etapas activas fue del 25%. Sólo en el 5% de las etapas se alcanzaron los 30 minutos de actividad física recomendada para la salud. El modo de transporte más utilizado por las mujeres fue el público y por los varones el privado. El transporte público fue el más activo y el menos sedentario dentro de los modos motorizados, aunque la actividad física realizada para acceder o al bajar del transporte público es escasa. Concluimos que se necesitan intervenciones en el dominio del transporte en la Comuna 7 tendientes a facilitar que sus habitantes se transporten activamente.

Abstract

Physical activity and sedentarism in the transport domain: a descriptive study in Comuna 7 of the Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Insufficient physical activity is highly prevalent in Argentina. Internationally, transportation is one of the few options for which there is evidence of being effective to increase the level of physical activity. We conducted a descriptive study of the modes of transport of the inhabitants of the Comuna 7 of the Ciudad Autónoma de Buenos Aires in order to identifying the extent to which transportation is being used nowadays for physical activity. We used a structured questionnaire administrated face to face to a random sample of 303 subjects of both sexes over 18 years. The percentage of active stages was 25%. Only 5% of the stages have reached the 30 minutes of physical activity recommended to be healthy. The most used mode of transport for women was public and for men was private. Public transport was the most active and less sedentary within motorized modes, although physical activity during public transport is scarce. We conclude that interventions are needed in the transport domain in Comuna 7 to facilitate active transportation of its inhabitants.

Palabras Claves

Modo de transporte
Actividad física
Salud

Palavras-chave

Modo de transporte
Atividade física
Saúde

Keywords

Mode of transport
Physical activity
Health

Introducción

La actividad física ha sido definida recientemente como la conducta que involucra el movimiento corporal y que resulta en un incremento del gasto energético y eventualmente de la condición física (adaptado de Pettee Gabriel, Morrow y Woolsey, 2012). La actividad física ha resultado ser eficaz en la prevención primaria y secundaria de numerosas enfermedades crónicas tales como enfermedad cardiovascular, diabetes, ciertos tipos de cáncer, hipertensión, obesidad, depresión y osteoporosis (Department of Health and Human Services, 2008; Warburton, Nicol y Verdín, 2006). En la Argentina, la actividad física insuficiente tiene una elevada prevalencia (Ferrante et al., 2011), la cual no existió siempre ni se conformó en un instante. La actividad física habitual ha ido disminuyendo en los últimos siglos, y especialmente en las últimas décadas, como resultado de un proceso de transformación cultural que ha ocurrido en la mayoría de los países desarrollados y que se está consolidando en los países en vías de desarrollo (Turconi y Cena, 2007).

Actualmente, los intentos para revertir esta situación implican facilitar la obtención de un estilo de vida que devuelva la actividad física a la vida cotidiana, superando el tradicional estudio del tiempo libre y los ejercicios físicos y comenzando a trabajar también sobre la actividad física realizada en otros dominios como por ejemplo el hogar o el transporte (Sallis et al., 2005).

Intervenir en el dominio del transporte es una de las pocas opciones con evidencia de eficacia a nivel internacional para aumentar el nivel de actividad física (GAPA & ISPAH, 2012). Se ha visto que utilizando la caminata como medio de transporte podemos aproximarnos a acumular el nivel de actividad física mínimo necesario para mantenernos saludables (Locke et al., 2005). Andersen et al. (2000), luego de ajustar por otros factores de riesgo, encontraron que aquellos que utilizaban la bicicleta para desplazarse al trabajo disminuyeron el riesgo de mortalidad en un 39% comparado con aquellos que no pedaleaban al trabajo. A su vez se ha visto que el tiempo pasado en el auto se asocia positivamente con la obesidad y que la caminata como medio de transporte se asocia de manera negativa con la misma enfermedad (Frank, Andresen y Schmid, 2004). Se cree que estas asociaciones se deben, al menos en parte, a que el transporte activo no solamente aumenta la cantidad de actividad física en comparación con el transporte motorizado, sino también a que simultáneamente disminuye el tiempo que se pasa sentado. Y esto debido a que el tiempo sentado se asocia con la obesidad independientemente de la actividad física que realicen los sujetos (González et al., 1999; Salmon et al., 2000).

Por otro lado, además de la salud, el transporte activo (o no motorizado) aporta a la solución de otras problemáticas vigentes como ser la disminución de la emisión de agentes contaminantes del aire, la prevención de accidentes de tránsito y el ahorro energético (Collins y Chambers, 2005; Kahn Ribeiro et al., 2007; Younger et al., 2008).

A partir de esto resulta de interés lograr un cambio de modo de transporte desde uno motorizado a uno activo en aquellos viajes en los que este cambio sea posible.

El punto de partida para identificar la magnitud del problema, y eventualmente diseñar soluciones locales, es describir la situación actual lo más fielmente posible. En Buenos Aires, y hasta nuestro conocimiento, existe un solo antecedente en el que se hayan hecho encuestas domiciliarias para relevar cómo viaja la gente (Secretaría de Transporte de la Nación [STN], 2012). Pero este estudio no se enfocó en la actividad física como medio de transporte y por lo tanto, aunque es útil para observar el panorama general de la cuestión, no permite resolver interrogantes específicos del área.

Este trabajo se enmarca en la promoción de la actividad física para la salud y en el concepto ampliado de actividad física, el cual incluye el estudio de los diferentes dominios de la vida cotidiana entre los que se encuentra el transporte. El objetivo general es describir las características de los viajes de los habitantes de la Comuna 7 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires centrandolo en el análisis en la actividad física y el tiempo que los usuarios pasan sentados durante esos viajes; específicamente buscaremos identificar en qué medida el transporte está siendo aprovechado para la realización de actividad física por los habitantes de dicha comuna.

A modo de guía para el análisis de los datos postulamos las siguientes conjeturas:

- » Actualmente el transporte no está siendo aprovechado para la realización de actividad física.
- » Algunos modos de transporte son más activos que otros.
- » En algunos modos de transporte se pasa más tiempo sentado que en otros, es decir, son más sedentarios que otros.
- » No existen diferencias sustanciales entre varones y mujeres en cuanto a la actividad física realizada como medio de transporte.

Metodología

Para este estudio, y basados en las encuestas de origen y destino de la STN (STN, 2011), se considera “viaje” al conjunto de desplazamientos (o etapas), uno o más, realizados desde un punto de partida, considerado origen, hasta un punto de llegada, considerado destino, con una distancia de 1 cuadra (100 metros) o más y un motivo particular. Cada cambio de modo o de vehículo se considera una “etapa” del mismo viaje. Los viajes que utilicen un solo modo de transporte tendrán una sola etapa y por lo tanto viaje y etapa serán equivalentes. Los desplazamientos en los que se camine más de 600 metros o de 6 cuadras para acceder a un modo de transporte, o después de descender del mismo, serán considerados como una etapa. En cambio, si para acceder a un modo de transporte se caminan 600 metros o menos, esto no se considerará una etapa, pero se reportará como cuadras caminadas antes/después del modo.

El “modo” de transporte es la forma o vehículo utilizado por la persona para realizar el desplazamiento, por ejemplo colectivo, auto particular, bicicleta, a pie, tren, etc. Los modos de transporte los clasificaremos aquí según la cantidad de actividad física (normalmente caminata) que se realiza para acceder a los mismos o cuando se los utiliza. Según este criterio tenemos el modo de transporte “privado”, para el cual no se necesita realizar actividad física para abordarlo; en esta categoría entra el automóvil particular, la motocicleta y el remis. El modo “semipúblico”, que demanda algo de actividad física para abordarlo, está formado por el taxi y el charter o combi. Luego el transporte “público” para el cual es necesario trasladarse hasta una parada o estación predefinida, comprende al colectivo, al subte y al tren. Por último tenemos al “transporte activo” o transporte no motorizado dentro del cual encontramos a los viajes a pie, en bicicleta y otros modos autoaccionados.

La cuantificación de la actividad física a través de cuestionarios implica coleccionar información referente al dominio, el tipo, la intensidad, la duración y la frecuencia (normalmente semanal) de la actividad física (Petee Gabriel, Morrow y Woolsey, 2012). En este trabajo relevaremos información en el dominio del transporte; el tipo de actividad física será caminata, bicicleta u otro modo activo de transportarse; la intensidad de este tipo de actividad física se asumirá como moderada tal como se sugiere en la literatura (Hermann, 2011); y la duración de la actividad física se calculará a partir de la hora de inicio y finalización de cada etapa de viaje.

Con el término “sedentarismo” haremos referencia al tiempo sentados y no debe confundirse con la insuficiente actividad física, tal como se discutió en otra oportunidad (Farinola, 2010). En este trabajo se relevó el tiempo sentado en cada modo de transporte según una escala ordinal de cuatro valores: “Sentado todo el tiempo”, “Sentado mayormente”, “Parado mayormente”, “Parado todo el tiempo”.

Instrumento

Para la recogida de información se utilizó la técnica de cuestionario administrado por entrevistador cara a cara. El entrevistador fue capacitado para la administración del cuestionario y contó con un Manual de Encuestador y con la asistencia de un supervisor para realizar el trabajo de campo. El instrumento utilizado se basó en el formato y contenidos de los cuestionarios de las encuestas de origen y destino de Buenos Aires (STN, 2009) y de Rosario (STN, 2011). El cuestionario recogió información de los sujetos, de los vehículos pertenecientes al hogar y de los viajes que realizaron los sujetos el día anterior a la entrevista o el día previo a este, siempre que el día reportado haya sido de lunes a viernes.

Participantes

La unidad de análisis fue el habitante mayor de 18 años de la Comuna 7 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) que haya viajado el día previo a la entrevista o el día anterior a este. La selección de sujetos se hizo a través de un muestreo polietápico. Primero se dividió la Comuna 7 en tres zonas: Parque Chacabuco, Flores Norte y Flores Sur. Luego se hizo un muestreo aleatorio simple de manzanas de cada una de las tres zonas, de manera que en la muestra haya representantes de cada una de ellas. Quedaron excluidas de la selección las manzanas que están formadas por instituciones (p. ej. hospitales), plazas, y las ubicadas dentro de barrios de emergencia. Finalmente, de cada manzana seleccionada se hizo una selección sistemática de viviendas, entrevistándose al mayor de edad que atendió la puerta. Se buscó cumplir con cuotas por sexo, de acuerdo con la proporción de sexos reportada para mayores de 18 años en la Comuna 7 (46 % de varones y 54 % de mujeres) por el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC) en el último censo (INDEC, 2012).

Tratamiento de los datos

Se realizó estadística descriptiva. Para el tratamiento de los datos se utilizó software SPSS versión 11.5 para Windows.

Resultados

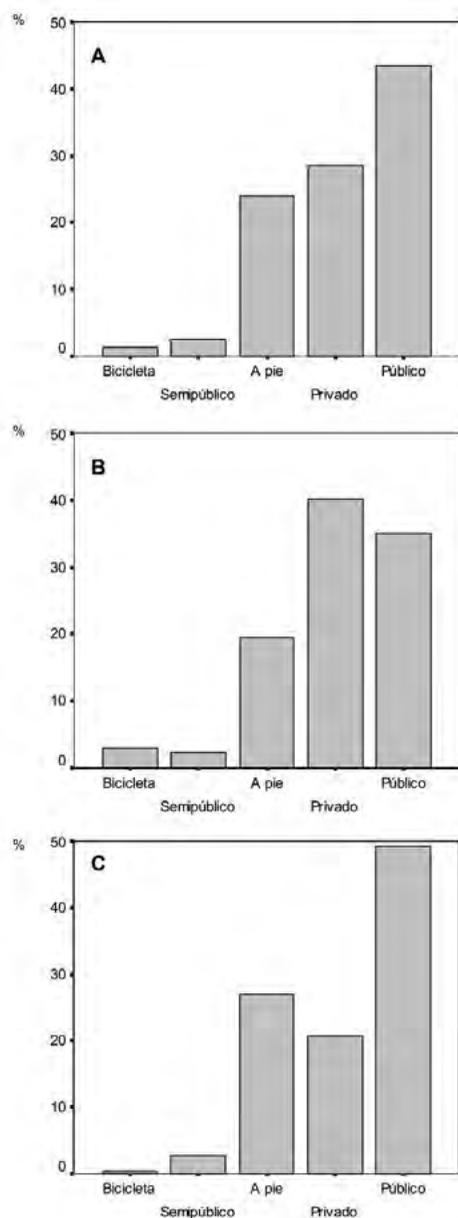
Características de la muestra

La tasa de respuesta fue del 37%. Dieciséis cuestionarios tuvieron que desecharse por haber datos faltantes o por no reunir las características de la unidad de análisis. La muestra quedó conformada por 303 sujetos cuyas características de sexo y edad se muestran en la Cuadro 1.

Cuadro 1. Características de la muestra Fuente: datos propios e INDEC, 2012.

	n	Frecuencia %		Edad (años)		
		Muestra	Población (INDEC)	Promedio	Desvío Estándar	Rango
Varones	131	43,2	46,0	45,5	17,9	18-82
Mujeres	172	56,8	54,0	49,7	17,0	18-85

El 58% de la muestra vive en casa, el 28% en departamento de edificio y el 12% en propiedad horizontal. En cuanto a la zona el 40% vive en Parque Chacabuco, el 38% en Flores Norte y el 22% en Flores Sur.



Características de los viajes y las etapas

En total se reportaron 747 viajes, de los cuales el 91,3% fueron de una sola etapa, el 7,4% de dos etapas y el 1,3% restante de 3 etapas. El total de etapas fue de 822. El promedio y desvío estándar de viajes diario por persona fue de $2,48 \pm 1,08$. La duración de los viajes fue de $36,0 \pm 24,3$ minutos, con un valor mínimo y máximo de 3 y 180 minutos respectivamente.

Actividad física y sedentarismo

En la Figura 1 se muestra la frecuencia de utilización de cada tipo de modo de transporte para las etapas relevadas. El modo más utilizado por los varones fue el privado y por las mujeres el público, mientras que el modo menos utilizado por los varones fue el semipúblico y por las mujeres la bicicleta.

La Figura 1 muestra también que, si bien en ambos sexos la caminata es más frecuente que la bicicleta, la bicicleta es más utilizada por los varones (13,2% de las etapas en modos activos) que por las mujeres (1,5% de las etapas en modos activos).

Figura 1. Frecuencia porcentual de los tipos de modo de transporte utilizados para la realización de las etapas según sexo. A= ambos sexos; B= varones; C= mujeres. Privado: automóvil, motocicleta, remis. Semipúblico: taxi, charter/combi. Público: colectivo, subte, tren. Fuente: datos propios

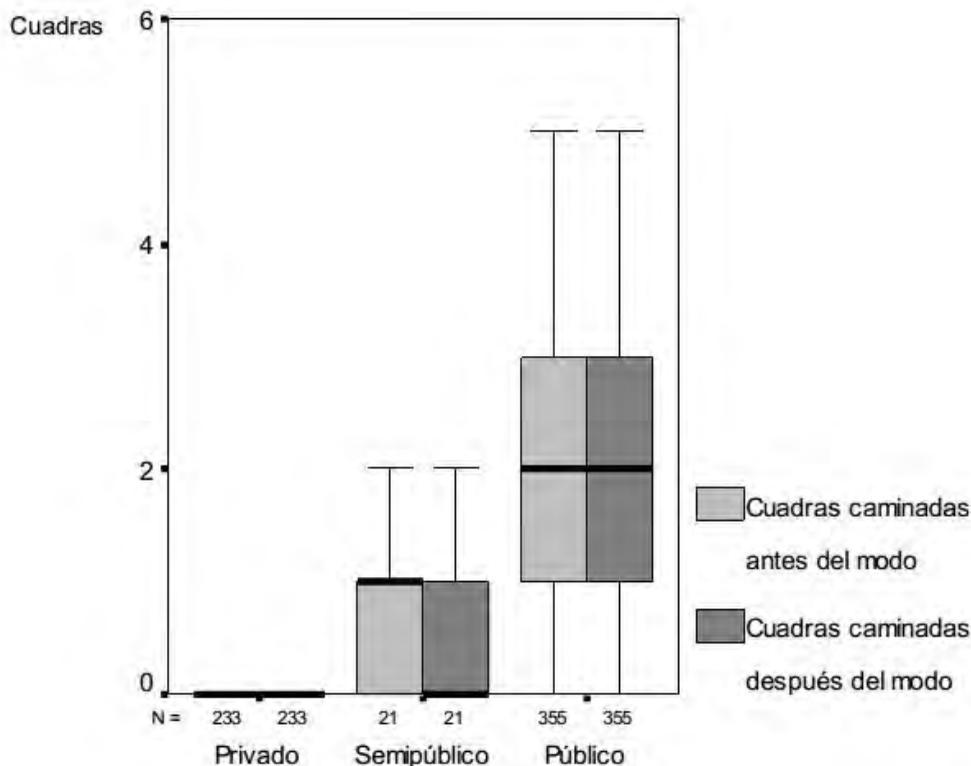


Figura 2. Cuadras caminadas antes y después de utilizar los diferentes modos de transporte. Fuente: datos propios

En la Figura 2 se muestran las cuadras caminadas antes y después de utilizar los distintos modos de transporte. Dentro del grupo de transportes motorizados el transporte público resultó ser el más activo y el transporte privado el menos activo. A pesar de esto, las cuadras caminadas antes y después de utilizar el modo de transporte público son escasas, ya que rara vez superan las 5 cuadras.

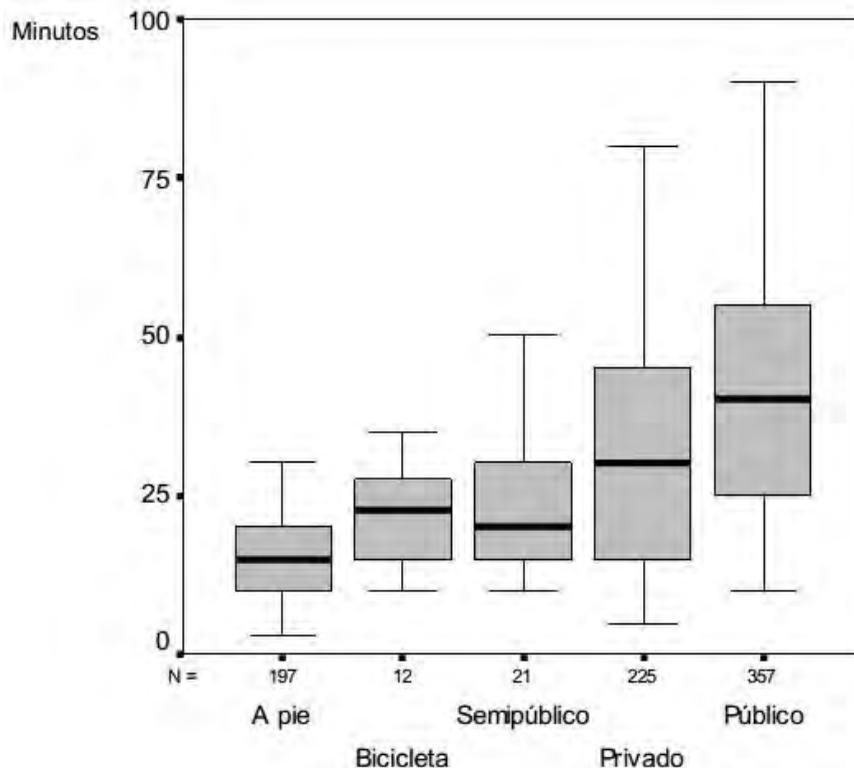
En cuanto al tiempo sentado en cada modo de transporte pudo observarse que el transporte público es el menos sedentario (un 29% de los sujetos que utilizaron el transporte público reportó estar sentado durante todo el viaje), mientras que los modos privado y semipúblico fueron totalmente sedentarios (el 100% de los sujetos que utilizaron el transporte privado y semipúblico reportó estar sentado durante todo el viaje) (Cuadro 2).

Cuadro 2. Tiempo sentado en los diferentes modos de transporte. Privado: automóvil, motocicleta, remis. Semipúblico: taxi, charter/combi. Público: colectivo, subte, tren. Fuente: datos propios

	Tipo de transporte		
	Privado	Semipúblico	Público
Sentado todo el tiempo	100%	100%	29%
Sentado mayormente	0%	0%	15%
Parado mayormente	0%	0%	19%
Parado todo el tiempo	0%	0%	34%

Sin embargo, las etapas de los viajes tuvieron una duración mayor en el transporte público que en los otros modos (Figura 3), con lo cual el tiempo sentado para aquellos sujetos que viajaron sentados (29% de los que viajaron en transporte público) o mayormente sentados (15% de los que viajaron en transporte público) puede ser sustancial.

La cantidad de etapas en las que se alcanzó la duración mínima de actividad física recomendada para promover la salud (30 minutos o más de actividad física moderada



por día; Organización Mundial de la Salud [OMS], 2010) fue de 45, lo cual representa un 22% de las etapas realizadas activamente y un 5% del total de etapas (Cuadro 3). Pero las recomendaciones internacionales de actividad física para la salud sugieren que esos 30 minutos pueden hacerse en bloques de 10 minutos o más, por este motivo hemos calculado también la cantidad de etapas realizadas activamente y que tengan una duración igual o superior a 10 y a 15 minutos (Cuadro 3).

Figura 3. Duración de las etapas en los diferentes modos de transporte. Privado: automóvil, motocicleta, remis. Semipúblico: taxi, charter/combi. Público: colectivo, subte, tren. Fuente: datos propios

Cuadro 3. Cantidad de etapas realizadas en modos activos de transporte (a pie y bicicleta) mayores o iguales a 10, 15 y 30 minutos. Fuente: datos propios

Duración (min)	n (etapas activas)	Frecuencia %	
		En relación con las etapas activas	En relación con todas las etapas
≥10	191	91%	23%
≥15	158	76%	19%
≥30	45	22%	5%

Discusión y conclusiones

Discusión metodológica

Consideramos satisfactoria la calidad de los datos construidos en este trabajo. Por un lado se obtuvo información de las tres zonas de la Comuna 7 y además se estuvo muy cerca de alcanzar la cuota por sexos de la población mayor de 18 años de la comuna (ver Cuadro 1). A su vez nuestros resultados fueron similares a los encontrados en la Encuesta de Movilidad Domiciliaria (ENMODO) que la STN llevó a cabo en la Región Metropolitana de Buenos Aires y para la cual utilizó una muestra representativa de la región conformada por 70.321 personas (STN, 2012), lo cual mejora la posibilidad de generalización de nuestros datos. Estas similitudes se muestran en el Cuadro 4.

Cuadro 4. Resultados comparados entre la encuesta de transporte UFLO y la Encuesta de Movilidad Domiciliaria en la Región Metropolitana de Buenos Aires (ENMODO). Fuente: datos propios

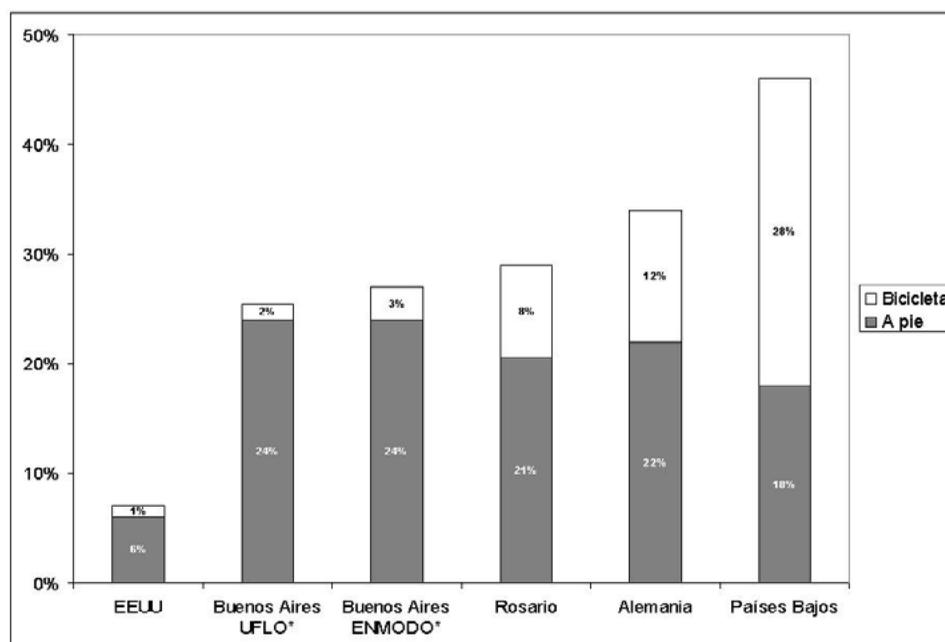
Indicadores	Encuesta	
	UFLO	ENMODO
Viajes de una etapa	91%	89%
Viajes de más de una etapa	9%	11%
Etapas motorizadas	74,5%	73,0%
Etapas activas	25,5%	27,0%
Etapas en transporte público	43%	49%
Etapas en transporte privado	31%	24%

En este trabajo se encuestaron a las personas que habían viajado el día previo a la entrevista o el día anterior a este, con lo cual los datos aquí mostrados se refieren sólo a la gente que viaja, y no al total de personas residentes en la comuna. No colectamos información de la gente que no viaja y por lo tanto no sabemos qué porcentaje de la población es la que viaja, pero a modo de referencia en la Encuesta de Origen y Destino de Rosario un 60% de personas mayores de 4 años de edad realizan al menos un viaje en días hábiles (STN, 2011).

Discusión temática

Con respecto a nuestra primera conjetura (según la cual el transporte no está siendo aprovechado para la realización de actividad física) pudimos observar que sólo un 25,5% de las etapas se realizan en modos activos de transporte (a pie y bicicleta). En comparación con indicadores similares, este valor resulta ser superior a lo observado por ejemplo en los Estados Unidos, pero levemente inferior a lo encontrado en la ciudad de Rosario y muy inferior a lo que sucede en otros países como Alemania y Países Bajos (Figura 4). Por otro lado encontramos que las etapas realizadas en modos activos son las de menor duración, es decir, el transporte activo básicamente se limita a los viajes más cortos. A raíz de esto sólo en un 5% de las etapas se alcanzaron los 30 minutos diarios de actividad física moderada recomendados para promover la salud. Si las etapas son de ida y vuelta, y se realizan en los mismos modos, este porcentaje se elevaría al 19%, ya que los 30 minutos se alcanzarían en dos bloques de 15 minutos (15 para ir y 15 para volver). Se destaca la baja frecuencia de utilización de la bicicleta como medio de transporte (1,5% del total de etapas) y que no haya habido ningún caso de utilización de bicicletas públicas. En conjunto esto nos muestra que el transporte no está siendo suficientemente aprovechado para la realización de actividad física por los habitantes de la Comuna 7.

En cuanto a las conjeturas 2 y 3 (los modos de transporte difieren con respecto a la actividad física y el tiempo sentados) pudimos ver que dentro del transporte motorizado el transporte público resultó ser el más activo y el menos sedentario. Por un lado es el modo de transporte para el cual se camina más antes y después de abordarlo, y por otro lado es el modo motorizado en el que se pasa menos tiempo sentado (al menos en relación con el tiempo total de viaje). Debido a esto en alguna bibliografía internacional el transporte público pertenece a la categoría “transporte activo” (National Public Health Partnership, 2001), sin embargo esto hay que tomarlo con cautela en el contexto porteño ya que si bien es el modo más activo dentro de la categoría de motorizados, la cantidad de actividad física que se realiza es baja, y por cierto insuficiente si se tienen en cuenta las recomendaciones internacionales de actividad física para la salud. Lo mismo hemos encontrado en estudios previos (Farinola, 2012). Esto indica que la promoción del transporte público para aumentar el nivel de actividad física de las personas tendrá una eficacia relativa, y por lo tanto si se buscan aumentos sustanciales de actividad física en el dominio del transporte habría que dirigir las intervenciones principalmente hacia el transporte no motorizado. En este sentido nuestros datos le



dan sustento empírico al mensaje transporte activo (bicicleta y caminata) para los viajes cortos, transporte público para los viajes largos, cuando lo que se busca es obtener beneficios en salud pública y reducciones en la emisión de gases de efecto invernadero (Woodcock, et al. 2007).

Por último, en relación con las diferencias por sexo (conjetura 4) hemos encontrado una diferencia sustancial entre varones y mujeres tanto dentro del transporte activo como del motorizado. Por un lado el porcentaje de etapas activas fue mayor en las mujeres que en los varones (27,4% y 22,6% respectivamente), y los varones usaron más la bicicleta que las mujeres (3% y 0,4% respectivamente). Por el otro lado pudimos observar que el transporte público es el más utilizado por las mujeres pero no por los varones, para quienes el modo más utilizado fue el privado. Si asumimos como transporte activo a los modos a pie, bicicleta y transporte público, la diferencia entre sexos aumenta. Según este criterio las etapas activas serían el 76,7% en mujeres y el 57,6% en varones. En conjunto esto sugiere que las mujeres son más activas y menos sedentarias que los varones en el dominio del transporte, dato que, de confirmarse en otros estudios, podría ser de utilidad para el diseño de estrategias tendientes a promover los modos activos de transporte.

Conclusiones y sugerencias a futuro

El estudio del transporte activo o no motorizado es objeto de diferentes disciplinas. En nuestro caso lo enmarcamos en la promoción de la actividad física, la cual busca que las opciones activas en los diferentes dominios de la vida cotidiana sean más amplias y accesibles (Brown, Heath y Martin, 2010). La promoción de la actividad física ha adquirido relevancia en lo que va de este siglo debido a la acumulación de evidencias que conectan la actividad física con la salud y también debido a que la cantidad de personas que son consideradas insuficientemente activas y sedentarias ha crecido considerablemente en las últimas décadas. A su vez se ha visto que con sólo realizar 30 minutos (continuos o en bloques de al menos 10 minutos) de actividad física a intensidad moderada por día es suficiente como para obtener beneficios en salud y que estos 30 minutos pueden alcanzarse utilizando la caminata u otro modo activo

Figura 4. Porcentaje de viajes realizados a pie y en bicicleta en zonas urbanas de diferentes países. *Datos correspondientes a "Etapas"; para el resto los datos corresponden a "Viajes". Nota: los datos de los diferentes países no son totalmente comparables debido a las diferentes metodologías utilizadas para la construcción de los mismos. Fuente: Buenos Aires UFLO= datos propios; Buenos Aires ENMODO= STN, 2012; Rosario= STN, 2011; EEUU, Alemania y Países Bajos= Pucher y Dijkstra, 2003.

de transporte durante una jornada habitual. Estos modos activos de transporte, en simultáneo con el aumento de la actividad física, permiten reducir el tiempo que se pasa sentado, cuestión que multiplicaría los beneficios en la salud.

En este contexto encontramos relevante identificar cuánta actividad física y sedentarismo se relaciona con el transporte en nuestra región para evaluar la necesidad de intervenciones tendientes a favorecer las opciones activas de transportarse.

Nuestros resultados nos llevan a concluir que, en el contexto de la promoción de la actividad física, sería fructífero avanzar en el diseño de intervenciones en el dominio del transporte en la Comuna 7 que faciliten a sus habitantes el uso de algún modo activo de transporte. Para el diseño de estas intervenciones vimos que sería de utilidad tener en cuenta el potencial que tiene cada modo de transporte para la realización de actividad física y la disminución del tiempo sentado. También observamos que varones y mujeres difieren en cuanto al tipo de modo de transporte que utilizan con más frecuencia, cuestión que creemos debería considerarse a la hora de estudiar posibles intervenciones.

A futuro estudios similares pero a una escala geográfica mayor pueden permitir despejar dudas acerca de si lo encontrado aquí es particular de la Comuna 7 o común con el resto de la ciudad. Otras líneas de estudio que creemos fructíferas pueden ser identificar cuál es el tipo de viaje que permite cambiarse de modo desde uno motorizado a uno activo, y, fundamentalmente, estudiar barreras y facilitadores (objetivos y subjetivos) para el transporte activo en la población local. La creación de agendas interdisciplinarias tendientes a abordar la problemática del transporte activo o no motorizado sería de utilidad para avanzar sobre estos temas; sobre todo teniendo en cuenta que los beneficios que se obtendrían por un cambio de modo de transporte desde uno motorizado a uno activo son compartidos con otros sectores como los del ambiente, la energía y el ordenamiento del tránsito, entre otros.

Agradecimientos

Agradecemos el apoyo de la Secretaría de Investigación y Desarrollo de la Universidad de Flores y la colaboración de los alumnos de la misma universidad y del ISEF N°2 Federico W. Dickens. A su vez agradecemos la colaboración de Mg. Betina Presman y la asistencia de Lic. Sebastián Anapolsky y equipo.

Bibliografía

- » ANDERSEN, L., SCHNOHR, P., SCHROLL, M., HEIN, H. 2000. All-cause mortality associated with physical activity during leisure time, work, sports, and cycling to work. *Arch Intern Med*, vol. 160, pp 1621-1628.
- » BROWN, D., HEATH, G., MARTIN, S. 2010. *Promoting physical activity: A guide for community action*. Champaign, IL, HUMAN KINETICS.
- » COLLINS, C., CHAMBERS, S. 2005. Psychological and situational influences on commuter transport-mode choice. *Environment and Behavior*, vol. 37, pp 640-661.
- » DEPARTMENT OF HEALTH AND HUMAN SERVICES. (2008). Physical Activity Guidelines Advisory Committee. *Physical Activity Guidelines Advisory Committee Report*, 2008. Washington, DC, Estados Unidos.
- » FARINOLA, M. 2010. Conducta sedentaria y salud: estar sentados ¿puede perjudicarnos? *Revista electrónica de Ciencias Aplicadas al Deporte*, vol. 3 nº 8. www.romerobrest.edu.ar/ojs.
- » FARINOLA, M. 2012. Viajes cortos: una oportunidad para obtener beneficios compartidos entre la salud y el ambiente. *Revista Digital REDAF*, vol. 1, nº 1, p. 10. <http://www.revistadigitalredaf.com.ar>
- » FERRANTE, D., LINETZKY, B., KONFINO, J., KING, A., VIRGOLINI, M., LASPIUR, S. 2011. Encuesta Nacional de Factores de Riesgo 2009: Evolución de la epidemia de enfermedades crónicas no transmisibles en Argentina. Estudio de corte transversal. *Rev Argent Salud Pública*, vol. 2, pp 34-41.
- » FRANK, L., ANDRESEN, M., SCHMID, T. 2004. Obesity relationships with community design, physical activity, and time spent in cars. *Am J Prev Med*, vol. 27, pp 87-96.
- » GLOBAL ADVOCACY FOR PHYSICAL ACTIVITY (GAPA) THE ADVOCACY COUNCIL OF THE INTERNATIONAL SOCIETY FOR PHYSICAL ACTIVITY AND HEALTH (ISPAH). 2012. NCD Prevention: Investments that work for physical activity. *Br J Sports Med*, vol. 46, pp 709-712.
- » HERMANN, S. 2011. *Compendium of physical activities (Complete)*. Consultado el 2/02/2013 en <https://sites.google.com/site/compendiumofphysicalactivities/compendia>
- » INDEC. 2012. *Censo 2010. Resultados definitivos*. Consultado el 2/07/2012 en http://www.censo2010.indec.gov.ar/CuadrosDefinitivos/P2-D_2_7.pdf
- » KAHN RIBEIRO, S., KOBAYASHI, M., BEUTHE, J., GASCA, D., GREENE, D., LEE, Y., et al. 2007. Transport and its infrastructure. In: B. Metz, O.R. Davidson, P.R. Bosch, R. Dave, L.A. Meyer (eds), *Climate Change 2007: Mitigation. Contribution of Working Group III to the Fourth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change*, Cambridge, United Kingdom and New York. NY. USA, Cambridge University Press..
- » MARTÍNEZ-GONZÁLEZ M, MARTÍNEZ J, GIBNEY M, KEARNEY J. 1999. Physical inactivity, sedentary lifestyle and obesity in the European Union. *Int J Obes*, vol. 23, pp1192-1201.
- » MORRIS, J., HEADY, J., RAFFLE, P., ROBERTS, C., PARKS, J. 1953. Coronary heart disease and physical activity of work. *Lancet*, ii, pp 1053-57 y 1111-20.

- » NATIONAL PUBLIC HEALTH PARTNERSHIP. 2001. *Promoting active transport: An intervention portfolio to increase physical activity as a means of transport*. Victoria, Australia.
- » ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD. 2010. *Recomendaciones mundiales sobre actividad física para la salud*. Ginebra, Suiza. Consultado el 26/07/2012 de http://whqlibdoc.who.int/publications/2010/9789243599977_spa.pdf
- » PETTEE GABRIEL, K., MORROW, J. & WOOLSEY, A. 2012. Framework for Physical activity as a complex and multidimensional behavior. *Journal of Physical Activity and Health*, vol. 9(Suppl 1), pp S11-S18.
- » PUCHER, J., DIJKSTRA, L. 2003. Promoting safe walking and cycling to improve public health: Lessons from The Netherlands and Germany. *Am J Pub Health*, vol 93, pp 1509-1516.
- » SALLIS, J., FRANK, L., SAELENS, B., KRAFT, K. 2004. Active transportation and physical activity: opportunities for collaboration on transportation and public health research. *Transportation Research Part A*, vol. 38, pp 249–268.
- » SALLIS, J., LINTON, L., KRAFT, K. 2005. The First Active Living Research Conference: Growth of a Transdisciplinary Field. *Am J Prev Med*, vol. 28, pp S93-S95.
- » SALMON J, BAUMAN A, CRAWFORD D, TIMPERIO A, OWEN N. 2000. The association between television viewing and overweight among Australian adults participating in varying levels of leisuretime physical activity. *Int J Obes*, vol. 24, pp 600-606.
- » SECRETARÍA DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN (STN). 2011. *Encuesta de origen / destino 2008: Movilidad en el Área Metropolitana de Rosario*. CABA: Proyecto de Transporte Urbano de Buenos Aires.
- » SECRETARÍA DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN (STN). 2012. *Encuesta de Movilidad Domiciliaria (ENMODO) 2009-2010: Movilidad en el Área Metropolitana de Buenos Aires*. Buenos Aires: Secretaría de Transporte de la Nación.
- » TUDOR-LOCKE, C., BITTMAN, M., MEROM, D., BAUMAN, A. 2005. Patterns of walking for transport and exercise: a novel application of time use data. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, vol. 2, p. 5.
- » TURCONI, G., CENA, H. 2007. Epidemiology of Obesity. En Debasis Bagchi, Harry G. Preuss (eds). *Obesity: Epidemiology, Pathophysiology, and Prevention*. Boca Raton, FL, CRC PRESS.
- » WARBURTON, D., NICOL, C., BREDIN, S. 2006. Health benefits of physical activity: the evidence. *Can Med Assoc J*, vol. 174, pp 801-809.
- » WOODCOCK, J., BANISTER, D., EDWARDS, P., PRENTICE, A., ROBERTS, I. (2007). *Energy and transport*. *Lancet*, vol. 370, pp 1078-1088.
- » YOUNGER, M., MORROW-ALMEIDA, H., VINDIGNI, S., DANNENBERG, A. 2008. The Built Environment, Climate Change, and Health: Opportunities for Co-Benefits. *Am J Prev Med*, vol. 35, pp 517–526.

Martín Farinola / martinfarinola@gmail.com

Licenciado en Actividad Física y Deporte (Universidad de Flores) y Magíster en Metodología de la Investigación Científica (Universidad Nacional de Lanús). Docente e investigador de la Universidad de Flores. Docente de la Universidad Nacional de La Matanza. Docente del Instituto Superior de Educación Física N°2 “Federico W. Dickens”.

El Subte como artefacto cultural (Buenos Aires, 1886-1944)

La historia cultural como aporte a los estudios de las movilidades urbanas



Dhan Zunino Singh

CONICET / Centro de Historia Intelectual,
Universidad Nacional de Quilmes, Argentina

Resumen

El artículo explora la dimensión material y simbólica de la producción de las movilidades urbanas a través de la historia del ferrocarril subterráneo de Buenos Aires (Subte), analizando el modo en que este fue concebido, construido y experimentado. El período cubre el proceso de metropolización de Buenos Aires y abarca desde la aparición de los primeros proyectos (1886) y hasta la finalización de la red principal (1944). El artículo se focaliza en discursos y prácticas para dar cuenta de las representaciones ambivalentes suscitadas por el subterráneo, del modo en que se convierte, por un lado, en la solución ideal al problema del tráfico callejero y refuerza el ideario del *progreso* y la confianza en la tecnología como beneficio social, y por otro, del modo en que es satirizado y rechazado por su “naturaleza subterránea”, por significar un espacio de disciplina y mecanización del viaje. Finalmente, el artículo también discute la importancia de la dimensión cultural para el estudio de las movilidades urbanas.

Palabras Claves

Historia
Cultura
Movilidad
Subterráneos
Buenos Aires

Palavras-chave

História
Cultura
Mobilidade
Metrô
Buenos Aires

Abstract

The ‘Subte’ as a cultural artefact (Buenos Aires, 1886-1944). Cultural history as a contribution to urban mobilities studies. The paper explores the material and symbolic aspects of the production of urban mobilities through the history of Buenos Aires’ underground railways (Subte), analyzing the way in which it was conceived, built, and experienced. The period of analysis matches Buenos Aires’ metropolization and goes from the emergence of the early projects (1886) to the completion of the main underground network (1944). Focusing on discourses and practices, the article gives an account of the ambivalent representations triggered by the underground railway, of the mode in which it became, on the one hand, the ideal solution to street traffic problems and it reinforces the imagery of progress and the confidence in technologies as benefiting society as a whole, and on the other, the way in which the underground railway was satirized and rejected due to its “subterranean nature”, and because in practice it meant a space of regimentation and mechanization of travel. Finally, the paper also discusses the importance of the cultural dimension for the study of urban mobilities.

Keywords

History
Culture
Mobility
Underground Railways
Buenos Aires

Recibido: 17 de abril de 2013. Aceptado: 13 de julio de 2013.

Introducción

El siguiente artículo tiene como objetivo ensayar un análisis cultural de las movilizaciones urbanas reconstruyendo históricamente el modo en que el sistema de ferrocarriles subterráneos de la Ciudad de Buenos Aires (“Subte”) fue concebido, construido y experimentado durante el período 1886-1944; período en el cual la ciudad se convirtió en una metrópolis moderna (proceso de metropolización) y que abarca desde la aparición de los primeros proyectos de subterráneos hasta la construcción de la red principal (1911-1944). El análisis se basa en un corpus diverso de fuentes primarias (textuales y visuales) que van desde documentos oficiales a la literatura y caricatura, dando cuenta de las voces de políticos, técnicos, y empresarios tanto como de los discursos surgidos de la experiencia de uso del espacio. La prensa (diarios, revistas ilustradas) expresaba tanto la mirada ‘desde arriba’ sobre la modernización técnica como las ambigüedades surgidas de la experiencia de uso. Las diversas fuentes fueron analizadas como ‘representaciones’ sin ponderar las voces ‘serias’ por sobre las ‘no serias’ –un documento oficial por sobre la caricatura- dado que ambas permitieron reconstruir la cultura urbana desde de la mirada de diversos actores¹.

1. Sobre la metodología del análisis cultural en la historia urbana se siguió a Almandoz (1997) y Stieber (1999).

Indagar este, casi inexplorado, aspecto de la historiografía de Buenos Aires y del transporte busca poner en discusión la idea de que los espacios de movilidad, como el tren subterráneo, parecen ser “a priori entendidos como no-lugares” (Jensen, 2009), espacios sin significados o identidad, espacios de alienación, impersonalidad y anonimato, contrapuesto a los lugares donde se anclan la sociabilidad e identidad. También discute la idea de que su uso –viajar en subterráneo- consiste meramente en moverse rápido de un punto hacia otro y, que por ello, el tiempo de viaje es algo que debe ser minimizado dado que es un tiempo “muerto” o “perdido” (Urry, 2007). Tales concepciones –que podemos llamar “negativas”- de la movilidad encuentran su origen en dicotomías clásicas de la geografía y la sociología como espacio y lugar, comunidad y sociedad, e incluso entre lo local y o global que, sociológicamente, plantea una tensión entre relaciones primarias y secundarias (Crang, 1998). Robert Park, por ejemplo, sugería que los transportes y las comunicaciones “han multiplicado para el individuo las oportunidades de contacto y de asociación con sus semejantes, pero han vuelto esos contactos y relaciones más transitorios e inestables” (Park, 1999:79). Sin embargo, cabe recordar que la transitoriedad y la inestabilidad son características de las ciudades modernas pero que esto no necesariamente implica la falta de significados, identidad, o cultura de los espacios por los cuales transitamos.

Por el contrario, se trata de demostrar aquí que, aunque el Subte no fue el modo de transporte más utilizado en Buenos Aires ni fue un inductor de la expansión urbana, como señala Clichevsky (1988), fue un artefacto capaz de expresar tanto como producir discursos y prácticas significativas que representaron el modo en que la modernidad fue experimentada en el Buenos Aires de principios del siglo XX. El artículo demuestra, en primer lugar, que el Subte fue un artefacto tecnológico que materializó la cultura del *progreso* reforzando la confianza en que los adelantos científicos y tecnológicos mejoran la vida social; segundo, modificó el espacio urbano, sus usos y percepciones; y finalmente, la experiencia de viajar puso en cuestión aquella confianza en el *progreso*.

Planificación del movimiento

La característica más saliente (o la más nombrada) del Subte de Buenos Aires es su temprana implementación: el primero de Hispano-América y el doceavo en el mundo.² Esto tiene una explicación objetiva tanto como subjetiva. La metropolización de Buenos Aires, es decir, el ciclo de rápido y espectacular crecimiento demográfico y la

2. La primera línea (A) fue inaugurada en 1913 por la Compañía Anglo-Argentina de Transporte. La Línea B (1930) por la empresa Lacroze, y las Líneas C (1934), D (1937), E (1944) por la CHADOPYF.

expansión urbana entre fines del XIX y las primeras décadas del XX generaron problemas de congestión tanto como la necesidad de rápida conexión entre centro y periferia. La ciudad pasó de tener 4000 ha a 18000 ha en 1888 como consecuencia de la federalización. La población registró un crecimiento rápido y dramático debido a la inmigración, primero Europea y luego doméstica –creció seis veces entre 1887 y 1936, pasando de 400.000 a 1.200.000 habitantes). En la década de 1930 el área de la Capital Federal estaba prácticamente ocupada y el continuo urbano había crecido más allá de los límites jurídicos formando una región metropolitana mientras el centro crecía verticalmente debido a la concentración de las principales actividades de la ciudad. Este cuadro, a primera vista, constituiría las ‘condiciones objetivas’ que justificarían la implementación de este modo de transporte.

No obstante, su temprana implementación y la persistencia como solución ideal al problema del tráfico urbano pueden entenderse también si se observa las representaciones sobre el movimiento, especialmente las vivencias y percepciones sobre la calle y las ideas-valores modernas sobre la circulación y la congestión –en especial, el significado cultural del tráfico urbano como signo del progreso de la metrópolis.

Buenos Aires, al igual que otras grandes ciudades europeas y norteamericanas, implementó el sistema de ferrocarriles subterráneos para el transporte público de pasajeros con el propósito de ofrecer un medio rápido, confortable y seguro, y para evitar la congestión en el centro de la ciudad a la vez que contribuía a la suburbanización. Los proyectos que imaginaron un espacio de circulación³, ya sea elevado o subterráneo, para el transporte público emergieron a fines del XIX y la construcción de la primera línea subterránea comenzó en 1911, inaugurándose en 1913. En el período analizado el problema de la circulación urbana en Buenos Aires constituía una preocupación para gobernantes, técnicos y la opinión pública. Junto con la estética y la higiene, la circulación era uno de las tres dimensiones centrales de los planes urbanos (planes viarios la mayoría de ellos) imaginados para Buenos Aires. El Intendente Crespo advertía en su plan de diagonales de 1888 que “el tráfico ha sido (una) preocupación dominante” para él y que “es tan inmenso en esta ciudad que cree que llegará un momento en que se perderá con los obstáculos de la vía pública una parte importante del tiempo útil de trabajo” (Censo 1887:103). Tempranamente también se advertía que ante el crecimiento del tráfico la planta urbana heredada de la época colonial era insuficiente y que las regulaciones del tránsito no bastaban porque el problema era principalmente estructural. Aquellos problemas se resumían en la angostura de las calles centrales, en el diseño en damero, la ubicación geográficamente descentrada del centro (al este junto al río), y el proceso de concentración o centralización de las principales actividades de la ciudad en aquel centro histórico. El efecto de “estrangulamiento”, como lo llamó el urbanista Carlos della Paolera (1929:10), persistió a lo largo del período de metropolización, a pesar de que la escala y volumen del tráfico y la ciudad cambiaron radicalmente durante el período y más allá de las reformas que lograron implementarse. En 1896, por ejemplo, el proponente de un sistema de tranvías elevados decía que las “arterias angostas” de la ciudad vieja, donde “se concentra la máxima vitalidad del organismo de la gran metrópoli [...] ya no dan cabida al torrente que en ellas se precipita” (Caymari, 1896:4-5). En 1930, el ingeniero Jacobo Stock daba un diagnóstico similar, diciendo que Buenos Aires se había desarrollado “en forma anormal” y que “sus calles estrechas, resabios de una época lenta, son hoy incapaces de contener el caudal de un tráfico que exige celeridad y que no puede desarrollarla” (Stock, 1930:1).

3. Se define “espacio de circulación” al espacio físico donde el movimiento tiene lugar como la infraestructura (calles, túneles, puentes, viaductos, etc.) pero también al espacio social, es decir, las normas y prácticas que regulan y dan forma al movimiento.

La congestión, el caos vehicular, el peligro para los peatones y los accidentes de tránsito no eran experiencias que afectaran solamente la vida cotidiana de los habitantes de Buenos Aires sino que impactaban también en sus visitantes. Muchas de las figuras ‘ilustres’ del urbanismo que visitaron Buenos Aires, como Le Corbusier y Hegemann, dice Collins (1995:210), podían tener una mirada “romántica” sobre la Argentina

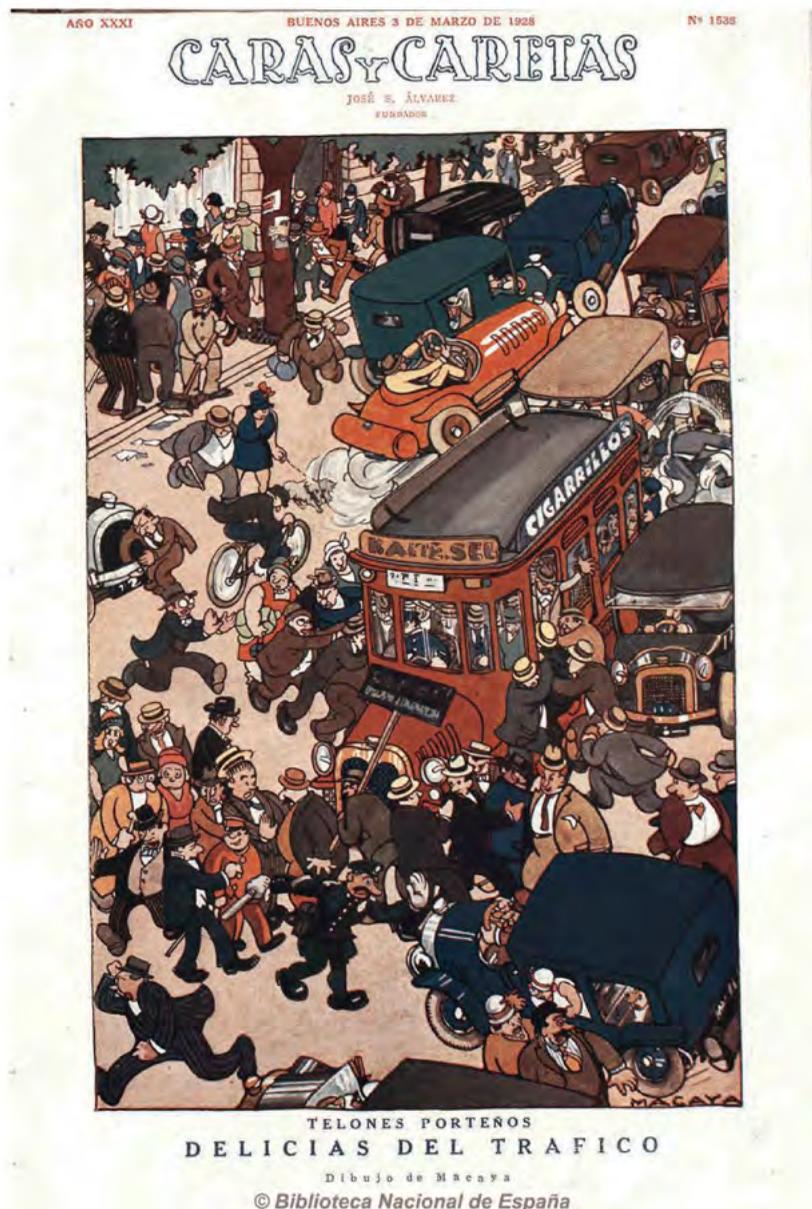


Figura 1. Representación de la congestión. Fuente: "Las delicias del tráfico", Caras y Caretas, 03/03/1928

basada en la pampa, el gaucho, o Buenos Aires como ciudad afrancesada pero cuando caminaban sus calles terminaban sorprendidos al descubrir una metrópolis mucho más congestionada que las ciudades fortificadas del "Viejo Mundo". El testimonio de quienes visitaron la ciudad durante los festejos del Centenario de la República (1910) así lo remarcaban: Georges Clemenceau decía que el damero original era "lamentablemente inadecuado para una capital de más de un millón de habitantes" (Clemenceau, 1911:35) y un visitante inglés que los peatones debían desarrollar habilidades para sobrevivir a la "tiranía" de las angostas calles del centro, espacio reducido además por los tranvías, donde "el peatón podía morir antes de poder quejarse" (Lloyd, 1911:365). Esas calles fueron también recorridas por Le Corbusier en 1929 ("He recorrido a pie numerosas calles de Buenos Aires"). Y aunque sentenció que Buenos Aires era la ciudad "más inhumana" que había conocido, en aquellas calles percibía una "aglomeración gigantesca de energía insaciable" que convertía a Buenos Aires en "capital del nuevo mundo" (Le Corbusier, 1979:19, 51) (Figuras 1 y 2).

En las revistas ilustradas y populares la congestión era un problema pero también aparecía el aumento del volumen del tráfico como motivo de orgullo y símbolo del



progreso de la metrópolis, en tanto representaba la vitalidad de la ciudad y el fervor de su comunidad industriosa. El ajetreo cotidiano de las calles, que incluía el movimiento tanto como el congestionamiento, podía ser percibido como la quintaesencia de toda metrópolis. En términos de Rem Koolhaas, podría decirse que la congestión se convertía en “misteriosamente positiva” o en elemento constitutivo de toda metrópolis (Koolhaas, 1994:120-125). Del siguiente modo lo definía la Revista Aconcagua en 1932 (Figura 3):

Buenos Aires sufre de congestión. Sus arterias resultan insuficientes para contener el enorme caudal de vitalidad que se precipita en ellas, y el problema, el arduo problema de la circulación queda planteado a cada nuevo día con nuevos y apremiantes caracteres. A cada nuevo día también se toman nuevas medidas para resolverlo satisfactoriamente sin lograr que la empeñada lucha entre en su faz definitiva. Entre tanto, la urbe vive envuelta en el estruendo de la actividad circulante, en un pandemónium de bocinazos, campanadas, rugir de motores y chirriar de frenos que constituyen el ritmo mismo de su existencia (“Tráfico!”, Aconcagua, 1932).

El tráfico como energía de la metrópolis era una opinión compartida. Los urbanistas de los años 20 tenían una visión positiva sobre el crecimiento del tráfico pero estaban preocupados por evitar el “estrangulamiento”, es decir, cómo guiar ese crecimiento para conducirlo ordenadamente, para que ‘fluya’ y no se ‘estaque’. La experiencia vivida de la lentitud, el caos del tránsito, los frecuentes accidentes, sumada al ruido y la incomodidad de algunos medios de transporte contrastaba con la mirada positiva sobre la circulación, pero ambos formaban parte de esa representación ambigua sobre el tráfico en Buenos Aires.

La representación orgánica del movimiento (como flujo vital para el funcionamiento de un organismo) aparece claramente en el lenguaje científicista de los urbanistas e ingenieros de los años 20. La metáfora de la ciudad-cuerpo y el tráfico como flujo sanguíneo le otorga a la representación orgánica un valor que no necesariamente se reduce al aspecto económico del tiempo, aunque son complementarios. Si para la concepción económica de la circulación, la aceleración garantizaba la reducción de

Figura 2. Representación de la calle como caótica y peligrosa. Fuente: “Charlas del pebete”, PBT, 13/12/1913



Figura 3. Representación del tráfico en 1932. Fuente: "Tráfico!", Revista Aconcagua 8 (34), 1932

la distancia de viaje y por consiguiente un ahorro de tiempo (y dinero), la idea de la circulación como metáfora orgánica propone, más que la mera aceleración, un libre y constante flujo del movimiento como saludable para la ciudad. Tal idea encuentra sus raíces en los pensamientos higienistas y reformistas europeos que, hacia el siglo XVIII, toman prestados los discursos médicos y biologicistas -especialmente los descubrimientos sobre sistema sanguíneo a fines del XVII (Sennett, 1997). Trasladado al discurso sobre el espacio urbano, "los planificadores (...) aplicaron los términos <<arterias>> y <<venas>> a las calles de la ciudad" buscando modelar el sistema de tráfico sobre la base del sistema sanguíneo y por lo tanto "pensaban que si el movimiento se bloqueaba en algún punto de la ciudad, el cuerpo colectivo sufría una crisis circulatoria como la que experimenta un cuerpo individual durante un ataque en el que se obtura una arteria" (Sennett, 1997:283).

En Buenos Aires, el estudio del tráfico llevado a cabo por ingenieros municipales aparecía en los censos de fines del XIX en el capítulo de *estudios topográficos* bajo el nombre de *circulación urbana*, pero podía alternarse con términos como vialidad, locomoción, traslación y comunicación. No obstante, con la influencia de los discursos higienistas y el Positivismo la metáfora orgánica comienza a utilizarse para definir la importancia de la movilidad urbana. En 1887, por ejemplo, los ingenieros municipales decían que:

Es indudable que uno de los órganos más importantes de ciudades de la extensión superficial de Buenos Aires, y de su importancia comercial y social, son los medios de locomoción, las facilidades de la circulación que [...] deben estar en proporción del número de habitantes, de la actividad de los negocios y las distancias á recorrer (Censo 1887:248).

Siendo la circulación vital para la ciudad, todo aquello que detenga aquel flujo era concebido como una enfermedad, anomalía, o mal funcionamiento. En el marco del discurso cientificista de los urbanistas, la metáfora orgánica no solo aparece mucho más contundente, sino que era utilizada para la interpretación y explicación de la congestión:

El régimen de circulación urbana [...] puede compararse al torrente circulatorio en el cuerpo humano. A igual que este último, cuando el movimiento de las calles, que son las arterias de la ciudad, afluye en forma excesiva hacia un punto determinado, se produce congestión (Dagnino Pastore, 1929:11).

Al diagnóstico de la congestión, como “estrangulamiento”, le corresponden metáforas médicas para explicar la intervención en el espacio urbano, como puede verse en el ejemplo de la apertura de la avenida 9 de Julio donde su planificador la describía como “una verdadera sangría efectuada con urgencia en el Buenos Aires apoplético [...] El bisturí de la Municipalidad de Buenos Aires realiza allí una necesaria amputación [...]” (della Paolera, 1977:31).

La circulación ideal, por tanto, se expresaba en un espacio sin obstáculos que permitiría un flujo constante del tráfico. Las reformas urbanas pensadas para Buenos Aires en ese sentido se focalizaron desde el siglo XIX en las aperturas de nuevas calles y diagonales o ensanches de avenidas que modificaban el diseño en damero y sus calles angostas. Pero tales planes tardaron en ser implementados o se implementaban parcialmente. Además, persistían los rieles de los ferrocarriles que impedían un tráfico callejero en constante crecimiento, ya sea por aumento de la población o aumento y diversificación de los vehículos. En ese contexto la reforma de la calle no bastaba y un nuevo espacio de circulación aparecía como solución ideal.

La alternativa a la calle comienza a discutirse tempranamente junto a la apertura del bulevar avenida de Mayo. En 1886 un comerciante porteño propone un túnel que conecte la estación del Ferrocarril Oeste (Once) con el puerto para el transporte de carga (*La Nación*, 01/08/1886), evitando el denso tráfico del centro, y en 1889 se propone un tranvía elevado sobre el futuro bulevar de Mayo para conectar la plaza con el Congreso (Rögind, 1937)⁴. Es cierto que aquellos proyectos no solo nacen al calor de las innovaciones tecnológicas e ingenieriles aplicadas en otras ciudades, o novedades que se anunciaban en las exhibiciones internacionales o que circulaban a través de la prensa ilustrada, sino que nacen bajo el clima de especulación económica –también marcado por el crecimiento abrumador de concesiones ferroviarias– que terminó en la crisis de 1890 (Werckenthien, 1998). No obstante, la aparición de esos proyectos era disparada por el contexto de cambio urbano experimentado (y esperado). Aún más, aquellos proyectos de elevados y subterráneos no venían solo a solucionar un problema presente sino que imaginaban la movilidad de la futura metrópolis bajo la expectativa de un crecimiento sostenido de la población y una expansión hacia la periferia.⁵ Allí residía en parte el carácter anticipatorio de esos proyectos que en general ofrecían una visión de la movilidad distinta a los proyectos más pragmáticos de conectar una estación de ferrocarril con el puerto a través de un túnel para el transporte de carga. Los proyectos de elevados y subterráneos (tranvías eléctricos, mayormente) eran pensados para el transporte intra-urbano de pasajeros principalmente y trazaban sus redes desde Plaza de Mayo como epicentro hacia la periferia del norte y el oeste, muchas veces imaginando líneas que se extendían más allá de las terminales ferroviarias. Además, en aquellos proyectos se divisaba la comunicación norte-sur y rutas en forma de *loop*, no solo lineales. El plan municipal de 1907, llamado *El Metropolitano*, es un caso ejemplar por su extensión (100 km) y diseño (9 líneas cubriendo toda el área edificada y por urbanizar del centro y la periferia norte y sur)⁶.

Tanto los elevados como los subterráneos venían a mejorar la circulación urbana ofreciendo conducir ordenadamente el tráfico de pasajeros de forma masiva y a través de la separación del espacio de circulación en diferentes niveles, permitiendo el desarrollo de la velocidad sin los obstáculos de la calle. A partir de la aparición de la tracción eléctrica hacia 1890, los proyectos enfatizan aún más el beneficio de una infraestructura para el desarrollo de la velocidad. Elevados y subterráneos estuvieron bajo consideración de las autoridades nacionales y municipales, sin embargo, hubo una predilección por el segundo.

4. Otros proyectos subterráneos de la época fueron Barrabino (1889); Ware (1889); Eigendorf, Garret y Donet (1889), Bell (1889), D'Alkaine (1890) –tracción a cable–; Flores (1890) –aire comprimido–; Lezicam González y Segura (1894); Killery (1898); Bright (1899, 1900); Segura (1900); Franke (1909); FCO (1905); Meiggs (1907); Bratch (1909). Elevados: Villa Jardín (1889); Lavandeira (1890); Quesada Hnos (1894). Mixto: Serrantes (1889).

5. Se nota el uso constante de las estadísticas como fuente de predicción para medir el impacto de la inmigración y proyectar que Buenos Aires llegaría a los 2 millones de habitantes en 1936, según el Censo de 1887, o 5 millones para el mismo año según el Censo de 1910.

6. Proyecto de Ferrocarriles Metropolitanos Subterráneos. Buenos Aires: MCBA, 1907

La elección del sistema subterráneo en vez de uno elevado y la forma material que finalmente adquiere la primera línea subterránea, demuestran las razones subjetivas de la implementación del Subte en Buenos Aires. Ellas estuvieron fundadas en una relación ambivalente con el espacio subterráneo que osciló entre su uso como solución técnica y cierta aprehensión por su naturaleza subterránea. La razón no pudo haber sido económica dado que el subterráneo era un sistema más costoso que el elevado. Si bien se mencionaban las buenas condiciones del suelo bonaerense, el cual permite ser excavado fácilmente, que lo hacían menos costoso que en otras ciudades, de todos modos seguía siendo más costoso que un elevado.

Por tanto, no habría que descartar las influencias culturales (estéticas, higiénicas e ideológicas) en la predilección por un subterráneo. De acuerdo con las fuentes consultadas, no hay una razón muy clara de porqué hasta 1900 se debatían proyectos con ambos sistemas y luego solo se presentan proyectos subterráneos. Pero quizás las razones expuestas por Bernardo Caymari, empresario cubano-americano que proponía un elevado, y aquellas planteadas por Miguel Cané siendo senador puedan dar algunas pistas de las diferentes valoraciones en juego.

En 1896 Caymari proponía la construcción de un tranvía elevado como el *Intramural* de Chicago expuesto en la feria mundial en esa ciudad. Un sistema que en vez de construirse sobre la línea de la calle las atravesaba, atravesando también las manzanas, lo que implicaba la expropiación y demolición de zonas edificadas en muchos casos. Caymari decía que el proyecto para Buenos Aires estaba inspirado en la “conveniencia” del *Intramural* pero que los ornamentos artísticos y el uso de una sola columna de sostén cuidaban la estética, como en los planes que se discutían para París. Con estas mejoras estéticas y funcionales era innecesario, según Caymari, implementar un sistema subterráneo como en Londres porque es “un sistema inadecuado para los hábitos de esta población, á parte de costosísimo” y “ofrece el inconveniente de la natural repugnancia á viajar con luz artificial y aire viciado, por mucho que se haga por higienizarlo” (Caymari, 1896:6-7, 45).

Los ediles porteños podían coincidir con tal apreciación negativa del subterráneo. Especialmente el de Londres era el paradigma de lo que no se quería hacer, por su profundidad y por el uso de trenes a vapor⁷. Miguel Cané, quien había sido intendente de Buenos Aires, evocaba como senador en 1899, durante el debate parlamentario sobre la concesión de una red de subtes eléctricos a Charles Bright (el primero en ensayar en Buenos Aires la tracción eléctrica en los tranvías), la “atmosfera viciada” del *Tube* cuando lo usaba en su juventud, durante su estadía en Londres. Aquella atmosfera, decía, era un “tormento” para todos aquellos que viajaban allí y que por ello no había sido una solución para la metrópolis inglesa. Agregaba, además, datos estadísticos para decir que las locomotoras a vapor contaminaban el ambiente, reduciendo el oxígeno más que “cien mil almas juntas” (Diario de Sesiones Cámara de Senadores, 16 de Noviembre de 1899:915). Políticos y técnicos coincidían en que la tracción eléctrica de los trenes cambiaba radicalmente las condiciones higiénicas del subterráneo. En el debate por la concesión a Bright, Cané apoyaba la electrificación del subte, el costo relativamente menor de construirlo en Buenos Aires debido a las ventajas del suelo, y expresaba a su vez el rechazo al sistema elevado de tranvías por “antiestético, caro, e inconveniente”. La Municipalidad había rechazado también por razones estéticas el proyecto de un tranvía elevado por la lujosa avenida Alvear porque, decía, arruinaba las fachadas de las mansiones y la perspectiva del bulevar. Esta razón estética va a la par de la idea de ciudad orgánica que, concebida bajo criterios higiénicos, tiende a separar los espacios residenciales, cívicos y administrativos, de los industriales (ver Gorelik y Silvestri, 1991). El tren elevado en ese contexto es un artefacto industrial y por lo tanto puede ser incluido en esas zonas para tales fines. Un ejemplo tardío de esta idea puede hallarse en el plan para el subte

7. Sin bien no existe un modelo de referencia para el Subte de Buenos Aires, los ingenieros municipales explican en su plan El Metropolitano, que debe evitarse los túneles profundos por razones higiénicas y económicas.

municipal de 1907, en el que junto a una extensa red de líneas subterráneas se propone el elevado para la zona inundable del Bajo Flores, que se la concebía como un futuro distrito industrial.

Pero el argumento estético de Cané tiene también connotaciones ideológicas si se tiene en cuenta su apreciación sobre el elevado de Nueva York que registra en sus memorias (1881-1882):

¿Puede haber algo más abominable que ese ferrocarril elevado que corre sobre un puente tendido en todo el ancho de la calle, de tercer piso á tercer piso? Debajo un crepúsculo constante, la falda eterna del sol. ¡Ay de lo infelices que allí viven! ¡Pero se va más ligero! Ninguna policía europea permitiría el embarco de los pasajeros del tren elevado de la manera que se hace; pero aquí cada uno cuida á sí mismo, y si hay alguna desgracia, las compañías lo pagan. Transporte democrático, símbolo perfecto de la igualdad, convenido. Entretanto, en la aristocrática Tercera avenida no hay elevado, ni tranvías, y al Central Park no entran los humildes fiacres (sic) que estamos habituados á ver en el Bois de Boulogne. No critico la medida, pero hago constar la falta de lógica... (Cané, 1904:254).

El elevado, aunque implementado en ciudades europeas como Berlín, era símbolo de ciudades como New York o Chicago. Por lo tanto, puede leerse en su rechazo el prejuicio de sectores intelectuales de la elite gobernante argentina hacia las ciudades americanas como símbolos de un progreso meramente material pero no espiritual, plebeyo y rico pero no aristocrático como el de las viejas ciudades europeas como Londres, Viena, París, etc. Esta mirada ideológica estaba influenciada por el Regeneracionismo español que ve en Estado Unidos una amenaza para Latinoamérica luego de la guerra por Cuba (1898) y por el *arielismo* –inspirado en la obra *Ariel* del uruguayo José Enrique Rodó– que idealizaba la cultura latinoamericana como elevación espiritual frente al materialismo norteamericano. Idea de latinidad que subyace a la representación de ‘Buenos Aires como la París de Sudamérica’; es decir una metrópolis moderna pero con raíces culturales latinas (Gorelik, 2004).

Otra connotación ideológica del elevado es que no solo arruina la vista de la ciudad sino que visibiliza el transporte masivo de pasajeros que, como lo percibe Cané, es visto como un espacio “democrático”; adjetivo que denota el desprecio hacia la multitud anónima y homogénea que mina las diferencias sociales y, por lo tanto, borra los linajes donde se asientan las jerarquías tanpreciadas por la aristocracia. En este sentido, el elevado no dignificaba la apariencia de Buenos Aires.

Ahora bien, si esta infraestructura se ubica bajo tierra, se hace invisible, y a la vez cumple con ciertas normas higiénicas se convierte en un sistema ideal porque deviene en una forma adecuada para “disimular” el transporte masivo de pasajeros, como decía el ingeniero Dagnino Pastore (1927:11). Y, habría que agregar, su correspondiente efecto sobre la superficie: liberaba la calle de la oruga tranviaria. El subterráneo se convirtió en un modo de descongestionar pero al mismo tiempo de aristocratizar la calle. Si vemos el boulevard, que tenía el efecto de acelerar la circulación, es un espacio estético e higiénico y no necesariamente persigue la velocidad: en avenida de Mayo, por ejemplo, se prohibió la circulación de tranvías y este medio, a pesar de aumentar su velocidad con la tracción eléctrica, no podía pasar los 12km/h que imponía la Municipalidad como velocidad máxima en la zona céntrica.

No obstante, el subterráneo no es la panacea para los principios higienistas y estéticos, por lo que los técnicos municipales se empeñarán en establecer las pautas para la construcción de un subte como el que finalmente construye la Anglo-Argentina en 1911-1913 (Línea A), que llamaremos *discreto*. Esto es, un subte poco profundo,

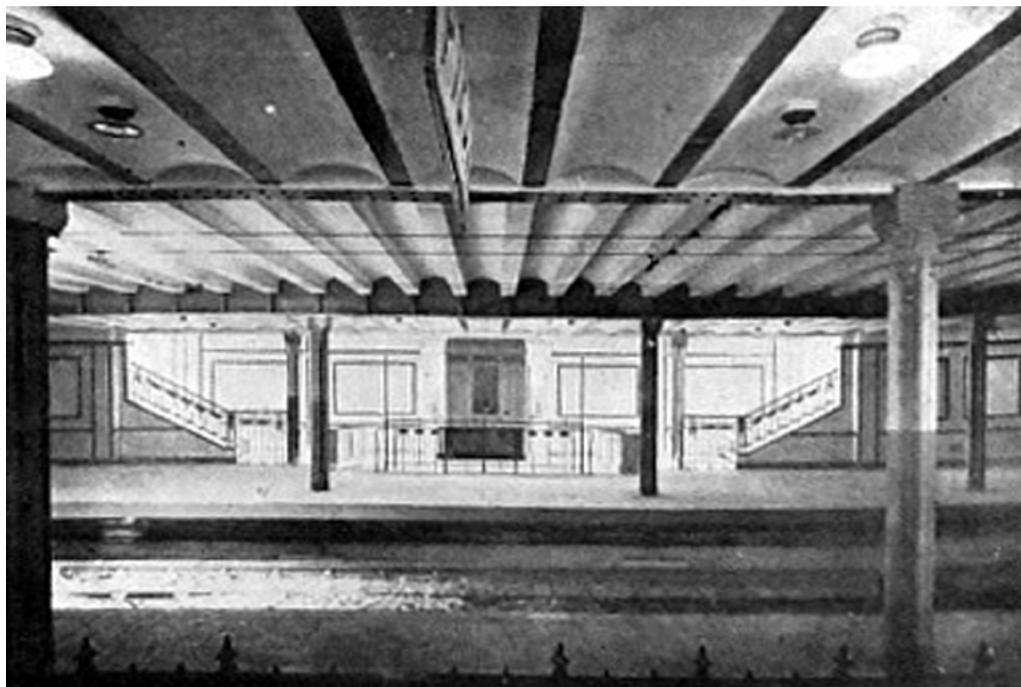


Figura 4. Subte "discreto". Estación típica de la Línea A. Fuente: La Ilustración Sudamericana, 30/11/1913

ventilado e iluminado, que permita el fácil acceso desde y hacia la calle y que siga su traza. Los modelos que sirvieron de influencia fueron variados pero queda claro que se buscó evitar un túnel profundo como el de Londres. La Línea A, conocida como el subte de la Anglo, poco y nada tenía de parecido al *Tube* londinense y mucho más al metro de Budapest (donde por primera vez se ensaya un túnel rectangular con fácil acceso a la calle) y al de New York, en el que se justifica su baja profundidad con los mismo argumentos que en Buenos Aires.

En su reporte de los sistemas de metro aplicados en Europa, el ingeniero norteamericano William Parsons, del IRT, propone para Nueva York un túnel poco profundo, de fácil acceso desde la calle, que evite por razones de economía de tiempo el uso de ascensores, y que permita la entrada de aire puro y luz natural para "destruir la antipatía popular" por andar bajo tierra (Bobrick, 1994:231). Argumentos similares dan los ingenieros del Departamento de Obras Públicas de Buenos Aires en las memorias del proyecto "El Metropolitano" de 1907 y del mismo modo se refiere la Compañía Anglo-Argentina de Tranvías (CAAT) en el folleto de inauguración de la primera línea en 1913, a la que presentan como un subterráneo superador de los metros existentes por las dimensiones del túnel, lo espacioso del interior de las estaciones y principalmente porque la iluminación y la pintura sumado a la entrada de luz natural daba "un aspecto agradable, que da al pasajero la ilusión de encontrarse en una vía de la superficie" (CAAT, 1913) (Figuras 4 y 5). Las claraboyas construidas en el techo del túnel permitían la entrada de la luz solar lo que "aparte de constituir otra apreciable ventaja higiénica sobre sus similares", decía la empresa, contribuía "a alejar de este subterráneo el aspecto sombrío que es habitual a éstas vías hasta aproximarlos a una calle de superficie" (CAAT, 1913). Esta ilusión o aproximación que dice lograr la empresa y que está a tono con los criterios de los ingenieros municipales da un carácter *discreto* al Subte de Buenos Aires. Lo discreto se sintetiza en ir por debajo de la tierra pero no muy profundo. Carácter que continuó solo en parte en la Línea B (1928-1930) y que fue imposible en el resto de la red por la necesidad de construir túneles más profundos.

El subterráneo fue concebido entonces como una solución tecnológica para el confort, seguridad y rapidez del transporte masivo de pasajeros. El subte realiza la promesa, típicamente modernista de "superar la realidad material del espacio, la distancia y



separación” (Tomlinson, 2007:20) encapsulando la movilidad en una infraestructura subterránea libre de los obstáculos de la calle. Símbolo, además, de una conquista y organización racional del espacio, el subte es un ejemplo de cómo “el tiempo toma prioridad sobre el espacio, convirtiéndose en recurso y un contexto del primero” (Jervis, 1998: 209). Finalmente, el subte amplía el espacio de circulación de la ciudad a través de una infraestructura subterránea que, como el sistema de obras sanitarias, contribuía al metabolismo urbano, en este caso a la circulación urbana. Si bien el Subte de Buenos Aires expresa este impulso modernista, creando un nuevo espacio artificial, su carácter discreto (la poca profundidad del túnel, su rápida conexión con la calle y tratar de simularla) demuestra la conquista del espacio subterráneo por la razón y técnica moderna pero también la aprehensión hacia este influida por representaciones atávicas tanto como por principios higienistas.

Figura 5. Subte “discreto”. Entrada típica de la Línea A. Fuente: Asociación Amigos del Tranvía

Construcción y espacio construido

La carga valorativa del subte como instrumento del *progreso* no solo se basaba en las ventajas de confort, rapidez, y seguridad sino también en la transformación del espacio. La transformación del subsuelo, de un medio ambiente natural a uno tecnológico, significó la materialización del *progreso* o un momento de modernidad, al ser un típico acto de “destrucción creativa”, como lo denomina David Harvey (2003). Sin embargo, la percepción del nuevo espacio subterráneo generó reacciones ambiguas. Esa ambivalencia no solo es una reacción típica ante las nuevas tecnologías sino que es producida por la *naturaleza subterránea* de este medio de transporte. El espacio subterráneo juega un papel muy importante en la cultura occidental, fue y es objeto de fascinación y temor, puede ser al mismo tiempo un espacio sagrado como las catacumbas o funcional como las cloacas. El impacto subjetivo es importante en el caso del tren subterráneo porque, una vez inaugurado, se convirtió en una experiencia novedosa que permitió a amplios sectores de las sociedades urbanas habitar cotidianamente el subsuelo de la ciudad. Convertirse en un espacio habitable para el sujeto moderno no sucedió sin contradicciones que erosionaron la confianza en el *progreso*.

El subte en teoría implicaba una organización racional del espacio y sus usos; una imagen moldeada a lo largo del siglo XIX cuyos antecedentes son, paradójicamente, los elevados y las galerías de cristal: la utopía de una movilidad encapsulada, transparente, y despegada del suelo, una burbuja de cristal que protegiera de las inclemencias del tiempo y garantizara la separación de los modos de transporte (Pike, 2005). El subte cumple el ideal de la movilidad encapsulada pero debajo de la tierra, lo cual lo obliga

a esforzarse por crear un ambiente limpio y luminoso para sustituir la burbuja transparente. Los historiadores de los ferrocarriles subterráneos han destacado el caso de Londres, por ser el primero del mundo, pero también por las reacciones y la comparación con el infierno que provocó la sensación de transitar un ambiente dominado por el calor y el smog de las primeras locomotoras a vapor (Barker y Robbins, 1963; Bobrick, 1994; Pike, 2005; Welsh, 2010). Sin embargo, tanto en Londres como en otras ciudades europeas y norteamericanas, la comparación con el infierno era producto también de la extrañeza que causa la naturaleza misma del espacio subterráneo y de lo sofocante de la multitud de pasajeros apretados en los vagones. Esto se ve particularmente en la comparación del “Subway” de Nueva York o el “Métro” de París con el mundo de los muertos (necrópolis) o el Hades (Bobrick, 1994; Pike, 2005; Brooks, 1997).

Para 1913 el subterráneo en general había superado la imagen negativa emergida en el siglo XIX. La electrificación del subterráneo implementada en 1890 logra un servicio limpio, seguro y rápido, no solo a través del cambio de tracción de los trenes sino también a través de la iluminación de los túneles y estaciones. Se suma además la construcción de túneles menos profundos y la publicidad, que convirtió al subterráneo en un lugar agradable o deseable. Si bien en este contexto el subte, como un nuevo orden tecnológico (un ensueño artificial) en contraste con el caos de la calle, tenía una recepción positiva en Buenos Aires, las reacciones se hicieron sentir principalmente a través del humor gráfico. En otras ciudades, las reacciones hacia el subte se transformaron en rechazo y eran sostenidas por ingenieros, eclesiásticos, y políticos. El hecho de que en Buenos Aires las reacciones tendían a ser irónicas o satíricas no significa que no fuesen serias. Sin embargo, mirando el contexto en el que eran publicadas (revistas populares ilustradas), se puede observar claramente la ambigüedad que el subte provocaba, porque por un lado estas revistas cumplían un papel muy importante en la difusión de la imagen del *progreso* a través de la fotografía que seguía paso a paso la construcción de los subtes, generando un aura sobre las proezas ingenieriles. Por otro lado, en esas mismas revistas aparecía la sátira al *progreso*.

En el caso de la fotografía y los textos, tanto en las revistas populares como en los diarios, que describen paso a paso la construcción del Subte de Buenos Aires, la excavación se convierte en una expresión simbólica y material de la modernidad en tanto “destrucción creativa”, sintetizado en la frase el “espectáculo de la ciudad destripada” (Figura 6). La frase acuñada por el diario *El Mundo* (02/10/1928, 7) en la víspera del inicio de la construcción de la Línea B remitía al recuerdo de la construcción a cielo abierto de la Línea A (Figura 7). El carácter de espectáculo remitía al impacto visual y la ciudad destripada connotaba el modo de percibir el espacio subterráneo de la ciudad como “entrañas” y la excavación como desgarrar: “El vientre de Buenos Aires no estará sosegado de ahora en adelante [...] El tranvía recorre sus entrañas [...] Al planeta que tiene el honor de albergarnos lo vamos agujerando por donde nos conviene, convirtiéndolo en una especie de flauta” (Tomey, 1913).

Si bien aparecen impresiones en que la Tierra es concebida como sagrada y la excavación por tanto un sacrilegio, la metáfora más habitual es la de la entraña: Buenos Aires como organismo, cuerpo, o bestia que es desgarrada por la mano del hombre para habitar en sus intestinos. La acción de “destripar” es interesante porque, por un lado, va mano a mano con la representación higienista de la circulación. Ambas metáforas son orgánicas. Si la congestión es un diagnóstico y la construcción del subterráneo su tratamiento, la excavación vendría a representar la intervención médica. Sin embargo, destripar es un acto material y simbólicamente más parecido al de una carnicería que la intervención racional y quirúrgica del médico. Aún más, destripar tiene mucho más que ver con una práctica común rioplatense como el carneo del vacuno –ilustrado en la imagen del matadero. Pero Buenos Aires está lejos de ser una bestia pasiva dominada por el hombre y la técnica. También existe la impresión de que la tierra nos devora. En



Figura 7. “La ciudad destripada”. Excavación Línea A, método “a cielo abierto”. Fuente: Gutman, 1999.

Figura 6. Excavación Línea B. Representación del poder de la máquina sobre la naturaleza. Fuente: Caras y Caretas, 09/03/1929

última instancia la metáfora enfatiza el destructivo pero racional poder de las máquinas, desdibujando el límite entre lo sobrenatural y lo tecnológico. Pero el proceso de excavación no era totalmente percibido como un dominio de lo humano-técnica sobre la naturaleza dado que el proceso de destrucción-creación del espacio urbano constituye un proceso socio-tecnológico donde la relación entre trabajo humano, máquinas y naturaleza estaba en permanente tensión.

La entraña no solo connota el sistema digestivo –que sugiere que movilidad subterránea es diferente a la circulación por las arterias de la superficie- sino a un espacio interior que en general no está a la vista de todos. Por lo tanto la acción de destripar y el carácter de espectáculo denotan cómo la excavación hace visible o devela el interior de la ciudad. La primera línea se construye enteramente con el método llamado *cut-and-cover* o “a cielo abierto” que implica abrir una trinchera a lo ancho de la calle, construir las paredes y piso del túnel y luego techarlo. La Línea B usará el mismo método en los barrios alejados del centro y CHADOPYF en las estaciones principales, con lo cual los porteños se vuelven espectadores privilegiados del espectáculo de andamios, máquinas excavadoras, caños, zorras, cientos de hombres trabajando. La experiencia vivida de los testigos era reforzada por la representación visual, especialmente la fotografía, que circulaba en la prensa de la época⁸.

La fotografía no solo reforzaba la imagen del *progreso* a través del destripamiento sino del modo en que un espacio natural se transforma en uno tecnológico, mostrando el dominio socio-tecnológico sobre la naturaleza y contribuyendo a una apreciación simbólica de la modernidad como orden y no solo como destrucción. Las fotos del túnel de la Línea A, tanto cuando estaba en construcción como terminado (Figura 8), tienen un halo de espacio sacro o sublime. Como señala Saraiva, la fotografía del artefacto, generalmente sin gente alrededor, junto al cúmulo de una incomprensible información técnica que suele acompañar las notas periodísticas o los folletos contribuía a magnificar el aura de las nuevas tecnologías (Saraiva, 2007).

8. En la construcción de las Líneas C, D y E la fotografía es esencial ya que los porteños no podían ver los trabajos de excavación porque no se realizaron a cielo abierto.



Figura 8. Caos y orden. Publicidad de la Línea A recién terminada. Fuente: "Inauguración del Subterráneo", *La Ilustración Sudamericana*, 30/11/1913

Este nuevo orden tecnológico puede ser considerado un *infinito artificial*, como lo llama Rosalind Williams (2008). Si bien el subterráneo eléctrico reemplazó el caos producido por el de vapor, este nuevo orden artificial no estuvo exento de representaciones atávicas que la ligaron a lo que Pike (2005) llama el subterráneo orgánico: cloacas, catacumbas, cavernas, infierno, necrópolis, el subsuelo. Tal ambivalencia, de fascinación y resquemor, puede notarse en las caricaturas o editoriales publicadas en aquellas mismas revistas que festejaban al subte como ejemplo del *progreso*. Junto a la celebración está la sátira y la desconfianza –no solo ante lo nuevo sino hacia la idea descabellada de viajar debajo de la tierra. El subte aparece como hábitat natural de los animales como el topo, o remite al hombre de las cavernas, pero de las representaciones analizadas cabe destacar la metáfora de la necrópolis o el subterráneo como espacio de los muertos porque no solo constituye una crítica al espacio subterráneo sino una revalorización de la calle.

Antes de la inauguración de la primera línea existían diversas especulaciones sobre el espacio subterráneo de la ciudad de Buenos Aires relacionados con criptas, sótanos o túneles secretos construidos durante la época colonial y que servían para diversos propósitos que iban desde prácticas inquisitorias al contrabando clandestino. El caso más relevante, incluso al día de hoy, es la red de túneles que conectan edificios públicos y religiosos en el casco histórico. En 1904 un reportero de la revista *Caras y Caretas* realiza una incursión por aquellos espacios. El artículo aparece bajo el sugestivo título de "Una excursión por los subterráneos de Buenos Aires" y revela al público en general mediante el relato, la fotografía y el dibujo la existencia de aquellos pasillos subterráneos, cuyo propósito nunca llega a develarse. Relatado con cierto sarcasmo, la experiencia en aquellos túneles y algunas criptas y catacumbas es percibida como sombría, reproduciendo una representación arquetípica del subterráneo como un espacio lúgubre o el lugar por excelencia de los muertos –representación que perdurará en las impresiones que causó en tren subterráneo.

La primera impresión del reportero da cuenta del acto de descender, la cual está enfatizada por el cambio visual que significa pasar de la luz natural de la superficie a la oscuridad del túnel: "Nuestra retina pasó rápidamente de la claridad a la oscuridad de infierno que rellenaba el ambiente". La pequeña linterna producía una vaga sombra de los exploradores que parecían "perfiles dantescos en aquellos antros, en donde reinaba un silencio de muerto". La oscuridad producía un efecto de desorientación espacial ("no sabemos cuánto caminamos", "medio a oscuras, se pierde el concepto de distancia") y la atmósfera comenzaba a ponerse más densa ("la respiración era cada vez más fatigosa"). La sensación de temor recorre todo el relato de la excursión, que



OTRA VEZ AL MUNDO DE LOS VIVOS

es caracterizada como un “*via crucis*” o “una pesquisa de ultratumba” (Vidal, 1904). La experiencia del descenso como un pasaje espacial a la vez que simbólico entre el arriba y el abajo es ilustrado por la leyenda “Otra vez en el mundo de los vivos” que acompaña la foto del reportero saliendo por del túnel (Figura 9).

Figura 9. Exploración por los túneles de Buenos Aires en 1904. Fuente: *Caras y Caretas*, 26/03/1904

Estas especulaciones no constituían una cultura del subterráneo como en los países europeos donde el subsuelo de las ciudades son un gran acervo arqueológico de varios siglos y que despertaron la imaginación popular tanto como la científica (Williams, 2008). Las catacumbas parisinas o las especulaciones literarias inglesas sobre el inframundo fueron decisivas para argumentar un rechazo al uso del espacio subterráneo para el transporte de pasajeros. En Buenos Aires, en cambio, la calle tenía tal connotación negativa en tanto espacio peligroso (incluso de muerte) que la implementación de un tren subterráneo cómodo y seguro era visto positivamente. No obstante, el discurso humorístico de las revistas populares utilizaba aquellas representaciones atávicas para satirizarlo y para preguntarse sobre el destino final del *progreso*.

El famoso editor Constanancio Vigil ponía en cuestión, con cierta ironía, el sentido de viajar en subterráneo para el “destino de la humanidad”:

La inauguración del tranvía subterráneo representa una notable conquista para el hombre moderno. No es posible decir en forma absoluta “para el hombre”, pues no pocos contemporáneos y todos los antepasados quizás juzgarán la idea de andar bajo tierra como una extravagante chifladura (Vigil, 1913).

La sensación de que se abría una nueva etapa y con ella un nuevo ‘hombre’ aparece claramente en el siguiente comentario de la revista *P.B.T.*: “La vida troglodita, después de la vida aérea, o las dos al mismo tiempo; el hombre topo y el hombre pájaro es el de nuestra época” (Tomey, 1913). La vida troglodita pone en cuestión el sentido del *progreso* ya que invierte la representación vertical con la que comúnmente se lo ‘media’: rascacielos, transporte aéreo, puentes elevados, vista a vuelo de pájaro sobre la ciudad, etc. En vez de la parafernalia tecnológica que conquistando el espacio aéreo, con que las visiones y fantasías imaginaban la metrópolis del mañana (ver Gutman y Reese 1999; Gutman, 2006), la metrópolis real se hundía bajo tierra para concretar el deseo de una movilidad encapsulada. En la medida en que la conquista del espacio aéreo, especialmente como espacio de circulación urbana, permanecía en la imaginación, “el mundo subterráneo va a ser el verdadero mundo” decía la revista *P.B.T.* en 1913. Cuando en la década del 30 Buenos Aires adquiría un perfil de ciudad vertical a través de los primeros rascacielos y la red de subterráneo se completaba, en *Caras y Caretas* se reflexionaba que “Buenos Aires no solo crece hacia arriba; crece también para abajo: echa raíces y se agujerea” (“Bajo tierra”, 1937).

En vez de una imagen futurista de un espacio tecnológico creado por la ingeniería moderna, el subterráneo despierta la sensación de volver atrás, no solo en el tiempo sino en la 'evolución'. La "vida troglodita" es una metáfora que evoca tiempos remotos de la humanidad cuando los seres humanos habitaban las cavernas. El "hombre moderno" aparece como usando el subterráneo como refugio al igual que el hombre de las cavernas: "La corteza terrestre [...] constituye ya nuestro paraguas y nuestra sombrilla. Traspasándola, buscamos el calor central y nos defendemos de las lluvias y de los rayos solares" (Tomey, 1913). Se percibe además que el "hombre moderno" involuociona al convertirse en animal. Habitar el subsuelo despierta comparaciones con el topo, la rata o el gusano. El poeta Baldomero Fernández Moreno utiliza esta comparación para decir que el primer subterráneo, el que él vio construir, "fue dedicado a nuestra generación como si tuviéramos destino de gusanos" (1965:62).

Pero la comparación más significativa fue con el lugar de los muertos (necrópolis) o el cementerio, porque al criticar el subterráneo se revalorizaba la "vida" de la calle. Siguiendo con el ejemplo de Fernández Moreno podemos ilustrar esta percepción. El poeta decía en su poema *Los subterráneos* (1937), "no me gusta el subterráneo por eso, por subterráneo. Lo odio como podría odiar la sinuosidad, la hipocresía". En vez, prefería "la superficie, el tranvía o el colectivo y lo que crece en ella, transeúntes o arbolitos", por eso salir del subte era para él como renacer:

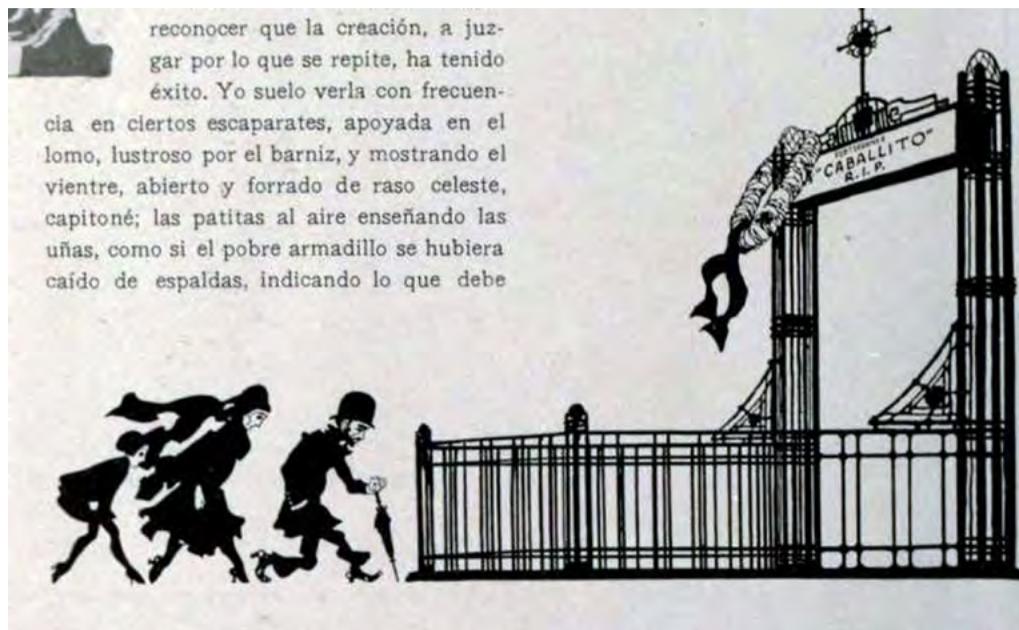
Yo no veo el momento de salir, de subir las escaleras de nuevo, inundándome, peldaño a peldaño, de luz y aire, de humanidad, de vida, como una planta que fuera rompiendo alegremente la costra de la tierra (Fernández Moreno, 1965:63).

En las vísperas de la apertura de la Línea A una caricatura de *P.B.T.* (Septiembre 1911) también enfatizaba el hecho de que algo de la vida de la calle se perdería en el subte; en este caso, el coqueteo y el cruce de miradas entre hombres y mujeres ejemplificado en el caso de una transeúnte y un motorman del tranvía. En Diciembre de 1913, en *Mundo Argentino*, su editor Constancio Vigil, criticaba al subte diciendo que si bien se ganaba velocidad otras cosas se perdían: "Renunciándose a la luz natural, al aire libre, al cinema callejero, que constituía uno de los más valiosos medios de conocimiento de su propia ciudad para el ciudadano." En la misma línea, la editorial del diario *La Nación* (01/12/1913) señalaba que en aquella "bóveda que sostiene una ciudad" si bien correrán trenes en una "vía recta, libre" o "un panorama sin accidentes" -lo que la hace una vía segura- al mismo tiempo es una vía "silenciosa", "desierta", es decir, un panorama "sin casas, sin calles, sin árboles, sin vehículos, sin transeúntes, sin verdor, sin sol".

El contraste con la vida de la calle no era solo enfatizado por el hecho de que el subsuelo es el lugar de los muertos -"Antes solo los muertos iban al hoyo; ahora se entierran a los vivos" (Tomery, 1913)- sino también por la arquitectura del subte que remitía al cementerio. En 1918 la revista cultural *Plus Ultra*, Cañamaque discutía el "dudoso" gusto estético de diferentes artefactos urbanos, entre ellos las verjas de hierro forjado de la entrada de las estaciones de la Línea A. Criticando el diseño, el artículo compara la entrada con la de un cementerio incluso cuando el diseño era bastante discreto si se lo compara con las famosas entradas del *Métro* de París (las édicules), diseñadas por Guimard, cuyo estilo art nouveau causaron impresiones negativas porque parecían la entrada al infierno. Respecto al Subte de Buenos Aires, el autor se preguntaba:

¿No es verdad que parece una enorme tumba de esas que abundan en la Chacarita? Yo siempre la veo con una cruz y una corona en la parte superior y no puedo convencerme de que eso sea la entrada para tomar un tranvía (Cañamaque, 1918:248).

El material con que estaban hechas las entradas también producían la sensación de estar entrando a un cementerio, como lo describe Fernández Moreno: "Me cuesta trabajo



reconocer que la creación, a juzgar por lo que se repite, ha tenido éxito. Yo suelo verla con frecuencia en ciertos escaparates, apoyada en el lomo, lustroso por el barniz, y mostrando el vientre, abierto y forrado de raso celeste, capitoné; las patitas al aire enseñando las uñas, como si el pobre armadillo se hubiera caído de espaldas, indicando lo que debe

decidirme a bajar sus escaleras de granito, desgastadas ya como la de un santuario. No puedo soportar la soledad y la penumbra de sus estaciones” (1965:63). Los escalones de cemento de las entradas de la Línea B (1930) eran menos fúnebres como se menciona en un relato costumbrista de Félix Lima (1930) sobre dos “reos” en el “Sute de Lacroze”. Sin embargo, las lámparas de las entradas siguen evocando al cementerio:

Figura 10. Caricatura de las entradas del Subte. Fuente: Plus Ultra, Julio 1918

-¡San Die con lo farolito que coronan la ferretería de l'entrada!

-¿Qué tienen, decí?

-¿No lo ve? Son como lo farolito de la bóveda de la Chacarita, son. Lo medio dotore dirán que eso farolito de cementerio reflejan el ambiente de lo alrededor. Porque en esta esquina [...] hay ma cruce, urna, angelito y empresa de pompa fúnebre, que candidato a la futura presidencia. Bajemo

-Lo escalone son de cemento, son.

-¿Queré que lo hicieran de mármol? De cemento son meno funerario, son.

La reminiscencia al mundo de los muertos no es novedosa, otros metros del mundo generaron esa representación atávica. Sin embargo, en aquellos se enfatizó el carácter infernal del subterráneo por el sofocamiento debido al calor, el smog y el amontonamiento de pasajeros. En Buenos Aires, en cambio, la quietud, oscuridad, y la arquitectura remitían a la necrópolis como un espacio ‘sin vida’ en contraste con la vida social de la calle, con la luz y aire natural, e incluso con el tan criticado ajeteo del tráfico.

Viajando en subte

El túnel subterráneo es por excelencia un espacio para el desarrollo de la velocidad sin los obstáculos e inconvenientes de la calle. En 1901, el viaje subterráneo despertaba expectativas sobre la aceleración de la movilidad, reduciendo el viaje de veinte cuadras al tiempo que dura encender un cigarrillo (*Caras y Caretas*, 05/10/1901). Para la víspera de su inauguración se describía al subterráneo como “el caño de un fusil recorrido por

la bala” (*La Nación*, 01/12/1913). La velocidad de los trenes o tranvías subterráneos alcanzaban por entonces entre 50km/h y 65km/h, pero la velocidad crucero o comercial era de alrededor de 30km/h.

Si aquel espacio encapsulado había causado la impresión de una necrópolis, la experiencia de viaje le agregaba una singular diferencia. En 1930, un cronista compara el subte con las catacumbas romanas, pero que a diferencia “de la serenidad, mística y fervorosa” de aquellas, “ésta es la catacumba del vértigo” (*Crítica*, 18/10/1930). “Catacumbas del vértigo”, como lo describe el cronista, era una metáfora que animaba aquel espacio percibido como quietud, pero el vértigo no estaba en la velocidad del tren sino en el hecho de que esta se desarrollaba “dentro de un tubo que apenas tiene la capacidad para contener el volumen del vagón” (*Crítica*, 18/10/1930).

Sin embargo, para que el tren desarrollara una frecuencia de 2 minutos no bastaba con la velocidad de la máquina sino con la perfecta coordinación de los pasajeros, quienes debían convertirse en ‘expertos’ para subir y bajar del tren ordenadamente y reducir por lo tanto el tiempo de detenimiento del coche en la estación. Así lo grafican los diarios durante la inauguración de la primera línea.

La empresa cree que en Buenos Aires, como en las demás ciudades que cuentan con este servicio moderno de transporte, el público se acostumbrará a tomar y dejar los coches con la mayor celeridad posible, pues se concibe fácilmente que en un subterráneo donde las estaciones son tan pocas, distantes unas de otras, la duración de las paradas constituya un factor importante en el desarrollo de la velocidad (La Nación, 01/12/1913).

La compañía Anglo-Argentina difunde a través de la prensa indicaciones a los pasajeros sobre el novedoso servicio, entre las que se destacan la de no subir ni bajar del coche en movimiento como es usual en los tranvías de la superficie porque en los tranvías subterráneos las puertas permanecerán cerradas. Aunque esta recomendación apuntaba a la seguridad de los pasajeros, el resto de las indicaciones buscaban el funcionamiento óptimo del servicio recomendando a los pasajeros a que se muevan rápido dentro del subterráneo y eviten congestionarlo. Entre aquellas pautas se destacan las siguientes: “antes de llegar a la estación de destino el pasajero se habrá levantado y encaminado a la puerta de salida para no prolongar las paradas más del tiempo estrictamente necesario; “convendrá habituarse a distinguir las estaciones por el color de las mayólicas”; “las personas que descendan de los coches facilitarán el movimiento de pasajeros retirándose con prontitud de los andenes”; “se entrará a los coches con toda prontitud” (*La Prensa*, 26/11/1913).

El primer contraste entre lo esperado y lo experimentado se da en los días de inauguración. Hay que tener en cuenta que las inauguraciones al servicio público eran verdaderas fiestas populares. De ese modo lo retrata la prensa de la época, tanto como para la primera línea de subtes como para líneas B y C. El subte constituía una novedad en 1913 pero aún llamaba la atención en la década del 30, especialmente porque las nuevas líneas agregaron artefactos o decoraciones novedosas como la escalera eléctrica o los murales. En aquellas fiestas se esperaba que el ‘público’ se familiarizara con el nuevo sistema. Por lo general, la prensa retrata una gran masa de visitantes, de todas las edades, diferentes clases sociales y sexo. Una “romería” que se agolpaba en las entradas, hacía cola en los halls y cuyo ritmo de circulación distaba de un viaje ordinario porque aquella masa se movía lentamente congestionando las estaciones y andenes, viajando sin ningún otro motivo que el placer de viajar, movidos principalmente por la curiosidad y fascinación ante lo nuevo (Figura 11). Antes que un pasajero ordinario, el “público” –como generalmente se lo denominaba- era más bien un turista. Así lo caracterizaba un artículo de *La Ilustración Sudamericana* al criticar que durante las primeras semanas de inaugurado el servicio los trenes del subte pasaban siempre llenos de ‘curiosos’:



Así, pues, el subterráneo, hoy por hoy, es un tren para turistas y acaso lo sea siempre. El turista puede esperar. Pero los hombres de negocios adquirirán muy difícilmente el hábito de la calma dentro de una estación por delante de la cual después de cinco minutos que parece tres horas, pasan coches completamente llenos (El Hidalgo de Tor, 1913: 439).

Figura 11. Participación popular en la inauguración de la Línea A. Fuente: Mundo Argentino, 02/12/1913

Aquella caracterización -irónica, por cierto, ya que no solo caracteriza al pasajero del subte sino al subterráneo mismo como un artefacto que no soluciona el problema del transporte en la superficie- contrasta con el pasajero ideal imaginado por las autoridades municipales. El subte, decía el Intendente Anchorena durante la inauguración de la Línea A, constituía un servicio rápido y cómodo para “las multitudes que se agitan nerviosas y activas en el campo de los negocios” (*La Prensa*, 02/12/1913). Las empresas y autoridades esperaban que una vez satisfecha



Figura 12. Pasajeros en la línea de CHADOPYF (1937).
Fuente: Archivo General de la Nación



Figura 13. Pasajeros en la Línea A (1937).
Fuente: Asociación Amigos del Tranvía

la curiosidad, el “público” se comporte de acuerdo con las reglas, por lo tanto que el visitante o turista se transforme en un pasajero, cuya figura ideal estaba simbolizada por el ‘empleado’.

El Subte de Buenos Aires fue, en comparación a otros metros del mundo y medios de transporte público de esta ciudad, un transporte ‘barato’ (la tarifa se mantuvo a lo largo del período en 10 centavos), lo que lo tornaba accesible (en términos económicos) a grupos sociales de diferentes ingresos. No obstante, en términos geográficos las líneas del Subte de Buenos Aires, a pesar de cruzar varios barrios distantes del centro, no los cubre en su totalidad y menos aún conecta los suburbios con zonas industriales, solo entre zonas residenciales con el centro administrativo y comercial (que eran las principales actividades de la ciudad, por cierto). Los pasajeros del subte pertenecían a una heterogénea clase media que estaba en formación. Empleados de comercio y estatales, profesionales, y comerciantes, entre otros. Hombres y mujeres que residían en los suburbios donde habían conseguido probablemente comprar un lote y lentamente hacer su casa, o rentar una propiedad más barata que en el casco histórico, viajaban diariamente al centro de realizar sus actividades laborales y trámites pero también para realizar compras y divertirse en teatros y cines (Figuras 12, 13 y 14).

Como lo ilustra la siguiente caricatura, los pasajeros del subterráneo podrían ubicarse entre aquellos que tenían trabajo, estaban en cierto ascenso social pero no lograban aún su propio medio de transporte (Figura 15).

Una caracterización más cultural la brinda la revista Aconcagua en 1934 en su artículo “El dinamismo del empleado porteño” (Figura 16). Allí ubica al empleado como el héroe de la metrópolis, de la vida cotidiana, “el rey de la ciudad”, el agente del *progreso* de esta “gran Babel sudamericana”, porque el empleado es la quintaesencia de la “gran falange de abejas humanas” que trabajan en comercios, bancos, oficinas, servicio público, etc. El empleado viaja en tren, colectivo, subte, y tranvía y marca el ritmo de la ciudad. Buenos Aires se “despierta” a las 7 de la mañana, dice el artículo, cuando los empleados dejan sus casas en los suburbios y cuando el centro es invadido por la “falange” de empleados. En el centro puede verse como “las fantásticas entrañas de acero y cemento de Buenos Aires vomitan por sus bocas subterráneas un compacto mar de agitadas cabezas humanas”. Pero el empleado no solo es símbolo del dinamismo o vitalidad de la metrópolis sino que encarna la urgencia con que en ella se vive. De modo que en las estaciones de ferrocarriles se observan trenes “repletos de ansiosos pasajeros”, “contingentes de empleados que, nerviosos, consultan sus relojes, o las grandes esferas de los de la estación férrea; una sola preocupación los embarga: ¡llegar a hora! Suprema ley de todo empleado”. Para ellos, termina el artículo, debería existir un escudo de armas que dijera “Siempre a hora” (Rando, 1934:54).



Figura 14. Pasajeros en la línea B (1937). Fuente: Archivo General de la Nación



Figura 15. Caricatura de pasajeros del Subte. Fuente: La Razón, 06/05/1929



Figura 16. Instantáneas de los pasajeros del transporte público de Buenos Aires. Fuente: Aconagua, Diciembre 1934

A esta imagen idealizada se contrapone una mirada escéptica y crítica expresada en la voz de escritores como Roberto Arlt y Ezequiel Martínez Estrada. A diferencia del humor gráfico, donde el tópico principal eran las representaciones sobre el espacio subterráneo, sus discursos dan cuenta de la experiencia de viaje. Lo interesante de sus discursos, además de inteligentes, sagaces, y ciertamente con un dejo de anti-urbanismo, es que no precisaron de las representaciones atávicas para construir una crítica sino que atacaron la “performance” del pasajero subterráneo movido por la puntualidad como emblema de la regimentación de la vida urbana o del subte como mecanización del viaje. La mecanización se veía expresada en los modos pautados de moverse en el subterráneo, en el rol ‘pasivo’ del pasajero, y por ende, en la falta de cualidad humana. Finalmente, con diferentes argumentos, ambos autores ponen en cuestión el ideal del *progreso* basado en los adelantos científicos tecnológicos y en la aceleración per se.

En las “Aguafuertes porteñas” de Roberto Arlt, publicadas en el diario *El Mundo* entre 1928-1930, es donde mejor se evidencia la crítica a la vida cotidiana en las grandes urbes, al pasajero ideal (el empleado) moldeado por la ideología capitalista y que, en su afán por ascender en la escala social, ve en el subterráneo un progreso porque le permite ser puntual.

Es maravilloso. Nos levantamos a la mañana, nos metemos en un coche que corre en un subterráneo; salimos después de viajar entre luz eléctrica; respiramos dos minutos el aire de la calle en la superficie, nos metemos en un subsuelo o en una oficina a trabajar con luz artificial. A mediodía salimos, prensados, entre luces eléctricas, comemos con menos tiempo que un soldado en época de maniobras, nos enfundamos nuevamente en un subterráneo, entramos a la oficina a trabajar con la luz artificial, salimos y es de noche, viajamos entre luz eléctrica, entramos a un departamento, o a la pieza de un departamentito a respirar aire cúbicamente calculado por un arquitecto, respiramos a medida, dormimos con metro, nos despertamos automáticamente; cada tres meses renovamos un traje; cada año nos deterioramos más el estómago, los nervios, el cerebro [...]

Nos deterioramos y a esto ¡a esto los cien mil zanahorias le llaman progreso! (“Para qué sirve el progreso” en Arlt, 1981:193-194).

Arlt liga el viaje en subterráneo a una serie de prácticas cotidianas que son para él artificiales y mecánicas, en que se percibe la misma revalorización de la luz natural y el aire frente espacios “cúbicamente calculados por un arquitecto”. Esta forma

alienante de vida es expresión de un “ritmo lineal” que es el ritmo de las ciudades modernas, o más específicamente, del espacio urbano producido por el capitalismo (Lefebvre, 2004). En su trabajo sobre el ritmo-análisis, Lefebvre al igual que Simmel (2005), observan que la ciudad moderna es la encarnación de un tiempo abstracto y de relaciones abstractas que obedecen al tiempo del reloj en contraposición a un ritmo “cíclico” que responde a la naturaleza (noche-día, estaciones del año, etc.) y a formas culturales como las fiestas colectivas o el carnaval. El tiempo del reloj o el tiempo del trabajo (alienado) es en definitiva la razón última del subterráneo. Un espacio creado en función del tiempo o de ahorrar tiempo, que estando bajo tierra permite acortar distancias en la superficie.

A ese espacio de velocidad Martínez Estrada lo verá, en su obra “La cabeza de Goliat” (1940), como una expresión de la ciudad vertical que no solo se extiende hacia arriba sino hacia abajo, como “la vía de escape al exceso de ansia de velocidad”. Exceso porque Buenos Aires, dice el autor, se ha convertido en una pista de carrera y su extensión no da abasto a esa “agitación sin hacer nada” típica de los porteños. Por tanto, “el subsuelo de Buenos Aires sirve de válvula de escape y entubamiento a la energía sobrante. Subterráneos, cables eléctricos y telefónicos, aguas corrientes, tubos neumáticos, son sistemas circulatorios y simpático de la urbe” (Martínez Estrada, 1970:27).

En esta apreciación, el medio de transporte subterráneo queda ligado a una red de infraestructuras subterráneas para la circulación que hace de soporte a la ciudad de la superficie. Bajo tierra circulan tanto residuos, información, agua, energía, como fuerza de trabajo. Si bien esto implica una conciencia del funcionamiento del metabolismo urbano, lejos de festejarlo, Martínez Estrada lo veía de manera distópica al observar que este nuevo espacio tecnológico para la movilidad convertía a los pasajeros en autómatas porque:

es un sistema de traslación más bien que de viaje; reduce a su esquema mecánico el acto de ir de la casa a la tarea; [...] se ahorra tiempo, que es una forma de aprovechar los minutos de descanso; no se experimenta la tentación de la libertad; no mortifica con los contratiempos las interrupciones del tránsito; se sabe de antemano dónde se detendrá el tren y el momento preciso de la llegada; se viaja, sin ninguna interferencia de otro género; es casi imposible el encuentro fortuito con personas desagradables, o siendo inevitable se establece una tolerancia propia de toda necesidad extraña al personal arbitrario; llega a constituir un acto involuntario mucho más parecido a la alimentación y a la tarea del empleo que a moverse pensando en lo que se hace (Martínez Estrada, 1970:30-31).

Fernández Moreno coincidía en la apreciación de que andar en subte no era propiamente viajar, porque todos los pasajeros están apresurados pero además porque para el poeta “es difícil leer y meditar”. “La meditación”, agregaba, “exige menor vértigo: bamboleantes diligencias, veleros de antaño” (Fernández Moreno, 1965:63).

Automatismo, deshumanización, falta de cualidad, y pura velocidad sin ningún propósito trascendental son caracterizaciones del viaje subterráneo que contrastaban con el optimismo de la ideología del *progreso*, haciendo de la velocidad mecánica un símbolo de barbarismo y tiranía de la puntualidad. También habría que observar esta mirada crítica sobre el subte como expresión de las ansiedades provocadas por la modernización y por una ciudad que junto a sus artefactos (“cultura objetivada”) aparecen a los ojos de sus habitantes como un ente autónomo, fuera del control humano, amenazando la individualidad o la “cultura subjetiva” –como lo apunta Simmel (2005).

Conclusiones

Si por movilidades se entiende el movimiento físico de personas y objetos, organizado por regulaciones, normas y saberes, y realizado a través de medios, redes e infraestructuras; debe tenerse en cuenta que este movimiento es experimentado a través de prácticas y representaciones. Podemos decir que las movilidades constituyen un ensamble o amalgama de tecnologías, prácticas socio-espaciales y representaciones, atravesado por relaciones de poder, y como creadora de espacios y de modos de experimentarlo (Urry, 2007; Jensen, 2009; Cresswell, 2008). Moverse es, por lo tanto, una forma de habitar la ciudad, es decir, una práctica significativa que implica algo más que el mero hecho de ir de un lugar a otro. John Urry las describe como prácticas socio-espaciales que “en tanto metáforas y procesos están en el corazón de la vida social”; las movilidades “producen y reproducen” tanto la vida social como sus formas culturales (Urry, 2000:49).

Por lo tanto la historia cultural ve en el estudio de las movilidades va más que una mera “patrimonialización” del pasado. Se convierte más bien en una mirada integral de lo social, espacial y cultural como marco teórico-metodológico que permite observar, problematizar e historizar la *producción* –parafraseando a Lefebvre (1991)- de las movilidades, considerándolas como un producto material y simbólico, socialmente construido a través del tiempo. En resumen, la historia cultural de las movilidades se propone que las tecnologías de transporte sean abordadas como mediación entre lo material y lo cultural, como una forma de comunicación en todo el sentido de la palabra, que permita comprender las complejas relaciones entre el mundo social y material (Divall y Regill, 2005).

En este sentido, la historia cultural del Subte de Buenos Aires pone en evidencia que las ideas, valores, prácticas y representaciones son elementos esenciales de este ensamble al dar cuenta de las experiencias generadas por la rápida urbanización, en que la aceleración del viaje cotidiano a través de un espacio artificial bajo tierra simbolizó el ordenamiento racional del espacio de circulación (creando uno nuevo ante la imposibilidad de reformarlo en la superficie) y el modo en que el subte reforzó el ideal del *progreso*. La historia cultural da también cuenta de cómo el subte debe entenderse en una dialéctica con la calle, con sus vivencias y significados que la caracterizaron como un espacio caótico. De allí se entiende la mirada positiva y hasta esperanzadora que existió sobre el subte a principios del siglo XX y el modo en que se lo consideró, y considera aún hoy, una solución ideal para Buenos Aires. Pero la dialéctica se completa con la revalorización de la vida callejera ante las ambivalencias que genera el subte por su naturaleza subterránea -ambivalencias que se manifiestan en su planificación (el subte discreto), en su construcción (la ciudad destripada) y en su uso (como necrópolis y como automatización).

Bibliografía

- » ALMANDOZ, Arturo. 2002. Notas sobre historia cultural urbana. Una perspectiva latinoamericana. *Perspectivas Urbanas* nº 1, Barcelona, Universitat Politècnica de Catalunya. <http://upcommons.upc.edu/revistes/handle/2099/20>
- » ARLT, Roberto. 1981. *Obra completa*. Buenos Aires, C. Lohlé.
- » BARKER, T. C. y ROBBINS, Michael. 1963. *A history of London transport: passenger travel and the development of the metropolis, the nineteenth century*. London, Allen & Unwin.
- » BOBRICK, Benson. 1994. *Labyrinths of iron: subways in history, myth, art, technology, and war*. New York, Henry Holt.
- » BROOKS, Michael. 1997. *Subway city: riding the trains, reading New York*. New Brunswick, N.J.; London, Rutgers University Press.
- » CAYMARI, Bernardo. 1896. *Propuesta para la construcción en la Ciudad de Buenos Aires de un tranvía eléctrico elevado metropolitano*. Buenos Aires, Gunche, Wiebeck, Turtl.
- » CANÉ, Miguel. 1904. *En viaje*. Buenos Aires, Biblioteca de La Nación.
- » CLEMENCEAU, George. 1911. *South America to-day*. London, T.F. Unwin.
- » CLICHEVSKY, Nora. 1988. Condiciones de vida y transporte. El caso del subterráneo de Buenos Aires, 1900-1945. *Eure*, vol. 14, nº. 42, p. 97-110.
- » CRANG, Mike. 1998. *Cultural Geography*. London, Routledge.
- » CRESSWELL, Tim. 2008. The production of mobilities. En OAKES, T. y PRICE, P. L. (edits.). *The cultural geography reader*. London; New York, Routledge, p. 325-333.
- » COLLINS, Christiane. 1995. Urban interchange in the Southern Core: Le Corbusier (1929) and Werner Hegemann (1931) in Argentina. *Journal of the Society of Architectural Historians*, vol. 54, nº. 2, p. 208-227.
- » DAGNINO PASTORE, Lorenzo. 1929. La construcción de subterráneos en la Ciudad de Buenos Aires. Conferencia dictada en *Los Amigos de la Ciudad*, 3 de julio de 1929, Buenos Aires, Argentina.
- » DAGNINO PASTORE, Lorenzo. 1927. La circulación en una ciudad moderna. Conferencia dictada en *Los Amigos de la Ciudad*, 3 de Agosto de 1927, Buenos Aires, Argentina.
- » DELLA PAOLERA, Carlos. 1977. *Buenos Aires y sus problemas urbanos*. Buenos Aires, Olkos.
- » DIVALL, Colin y REVILL, George. 2005. Cultures of transport: representation, practice and technology. *The Journal of Transport History*, vol. 26, nº. 1, Manchester, Manchester Press, p. 99-111.
- » FERNÁNDEZ MORENO, Baldomero. 1965. *Guía caprichosa de Buenos Aires*. Buenos Aires, Eudeba.
- » GORELIK, Adrián y SILVESTRI, Graciela. 1992. Imágenes al Sur. Sobre algunas hipótesis de James Scobie para el desarrollo de Buenos Aires. *Anales del Instituto de Arte Americano* 27/28, Buenos Aires, Universidad de Buenos Aires, p. 83-104.

- » GORELIK, Adrián. 2004. *Miradas sobre Buenos Aires: historia cultural y crítica urbana*. Buenos Aires, Siglo Veintiuno.
- » GUTMAN, Margarita. 2006. The power of anticipation. En MONCLUS, F. y GUARDIA, M. (eds.) *Culture, urbanism and planning*. Aldershot, England: Ashgate, p. 85-112.
- » GUTMAN, Margarita y REESE, Thomas. 1999. *Buenos Aires 1910: el imaginario para una gran capital*. Buenos Aires, Eudeba.
- » HARVEY, David. 2003. *Paris, capital of modernity*. New York; London, Routledge.
- » JENSEN, Olsen. 2009. Flows of meaning, cultures of movements - Urban mobility as meaningful everyday life practice. *Mobilities*, vol. 4, n°. 1, Reino Unido, Routledge, p.139-158.
- » JERVIS, John. 1998. *Exploring the modern: patterns of western culture and civilization*. Oxford, Blackwell Publishers.
- » KOOLHAAS, Rem. 1994. *Delirious New York: a retroactive manifesto for Manhattan*. New York, Monacelli Press.
- » LE CORBUSIER.1979. *Le Corbusier en Buenos Aires 1929*. Buenos Aires, SCA.
- » LEFEBVRE, Henri. 1991. *The production of space*. Oxford, Blackwell.
- » LEFEBVRE, Henri. 2004. *Rhythmanalysis: space, time, and everyday life*. London; New York, Continuum.
- » LLOYD, Reginald. 1911. *Twentieth century impressions of Argentina. Its history, people, commerce, industries, and resources*. London, Lloyd's Greater Britain Publishing Co.
- » MARTÍNEZ ESTRADA, Ezequiel. 1970. *La cabeza de Goliat: microscopía de Buenos Aires*. Madrid, Revista de Occidente.
- » PARK, Robert. 1999. *La Ciudad y otros ensayos de ecología urbana*. Barcelona, Ediciones del Serbal.
- » PIKE, David. 2005. *Subterranean cities: the world beneath Paris and London, 1800-1945*. Ithaca, N.Y.; London, Cornell University Press.
- » RÖGIND, William. 1937. *Historia del Ferrocarril Sud*. Buenos Aires, Establecimiento Gráfico Argentino
- » SARAIVA, Tiago. 2007. Inventing the Technological Nation: The Example of Portugal (1851-1898). *History and Technology: An International Journal*, vol. 23, n° 3, Gran Bretaña, Routledge, p. 263 - 273.
- » SENNETT, Richard. 1997. *Carne y Piedra: el cuerpo y la ciudad en la civilización occidental*. Madrid, Alianza Editorial.
- » SIMMEL, Georg. 2005. The metropolis and mental life. En LIN, J. y MELE, C. (edits.) *The urban sociology reader*. London; New York, Routledge, p. 23-31.
- » STIEBER, Nancy. 1999. Microhistory of the modern city: urban space, its use and representation. *The Journal of the Society of Architectural Historians*, vol. 58, n°. 3, California, University of California Press, p. 382-391.
- » STOCK, Jacobo. 1930. Los subterráneos en Buenos Aires. *La Ingeniería*, Buenos Aires, p. 664-668.
- » TOMLINSON, John. 2007. *The Culture of speed: the coming of immediacy*. London, SAGE

- » URRY, John. 2000. *Sociology beyond societies: mobilities for the twenty-first century*. London, Routledge.
- » URRY, John. 2007. *Mobilities*. Cambridge, Polity.
- » WELSH, Dave. 2010. *Underground writing: the London Tube from George Gissing to Virginia Woolf*. Liverpool, Liverpool University Press.
- » WILLIAMS, Rosalind. 2008. *Notes on the underground: an Essay on technology, society, and the imagination*. Cambridge, Mass.; London: MIT Press.

Documentos

- » CAAT (Compañía Anglo-Argentina de Tranvías).1913. *Subterráneo de Buenos Aires. Inauguración al Servicio Público de la Línea Plaza de Mayo-Plaza Once de Septiembre*. Buenos Aires, Compañía Anglo-Argentina de Tranvías (folleto)
- » HONORABLE CAMARA DE SENADORES. 1900. *Diario de Sesiones Cámara de Senadores, 1899*. Congreso Nacional.
- » MCBA (Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires). 1889. *Censo general de población, edificación, comercio é industrias de la ciudad de Buenos Aires. 1887*. Buenos Aires, Compañía Sud-Americana de Billetes de Banco, 1889.
- » MCBA. 1906. *Censo general de población, edificación, comercio é industrias de la ciudad de Buenos Aires, 1904*. Buenos Aires, Compañía Sud-Americana de Billetes de Banco.
- » MCBA. 1907. *Proyecto de Ferrocarriles Metropolitanos Subterráneos*. Buenos Aires, MCBA.
- » MCBA. 1909. *Mensajes, Decretos y de la Intendencia*. Intendencia de Buenos Aires.
- » MCBA.1910.*Censo general de población, edificación, comercio é industrias de la ciudad de Buenos Aires, 1910*. Buenos Aires, MCBA.

Diarios y Revistas

- » 1901. "El ferrocarril eléctrico subterráneo. Los primeros trabajos". En *Caras y Caretas*, 5 de Octubre, s/n.
- » 1913. "El subterráneo". En *La Nación*, 1 de Diciembre, s/n.
- » 1913. "Los grandes progresos de la Capital Federal". En *La Prensa*, 26 de Noviembre, p. 11.
- » 1913. "Inauguración del tranvía subterráneo". En *La Prensa*, 2 de Diciembre, s/n.
- » 1928. "Ecos del día. La ciudad destripada...". En *El Mundo*, 2 de Octubre, p. 7.
- » 1930. "Bulliciosamente se inauguró el nuevo subterráneo". En *Crítica*, 18 de Octubre, p. 4.
- » 1932. "Tráfico!". En *Aconcagua* vol. 8, nº 34, s/n.
- » 1937. "Bajo tierra". En *Caras y Caretas*, 19 de Junio, s/n.
- » CAÑAMAQUE, Antonio. 1918. "Estética al pormenor". En *Plus Ultra*, Julio, p. 248.

- » El Hidalgo de Tor. 1913. “Los viajeros del subterráneo”. En *La Ilustración Sudamericana*, 15 de Diciembre, p. 439.
- » LIMA, Félix. 1930. “El primer viaje de dos reos en el ‘Sute’ de Lacroze”. En *Caras y Caretas*, 8 de Noviembre, s/n.
- » RANDO, Carlos. 1934. “El dinamismo del empleado porteño”. En *Aconcagua* vol. 16, nº 59, p. 54.
- » TOMEY, Víctor J. 1913. “En el subterráneo”. En *P.B.T.*, 13 de Diciembre, s/n.
- » VIDAL, Blas. 1904. “Una excursión por los subterráneos de Buenos Aires”. En *Caras y Caretas*, 26 de Marzo, s/n.
- » VIGIL, Constancio. 1913. “La semana”. En *Mundo Argentino*, 10 de Diciembre, s/n.

Fuentes fotográficas

- » AAT (Asociación Amigos del Tranvías, Biblioteca “Federico Lacroze”) “Caja 61. Línea A”.
- » AGN (Archivo General de la Nación, Departamento Fotográfico): “Colección Witcomb” y “Transportes: Subterráneos” (Caja No. 485, sobres 1-15).

Fuentes digitales

- » GUTMAN, Margarita. 1999. *Buenos Aires 1910: Memorias del Poervernir* –catálogo de exhibición Buenos Aires, 1999 (CD ROM)

Dhan Zunino Singh / dhansebastian@gmail.com

Licenciado en Sociología (Universidad de Buenos Aires), Magister en Sociología de la Cultura (Universidad de San Martín), Doctor en Historia (Universidad de Londres), y Becario Posdoctoral (CONICET) en la Universidad de Quilmes. Ha publicado varios artículos en revistas internacionales relacionados con los estudios urbanos y de la historia de la movilidad.

El Metrobus en la Avenida 9 de Julio: mejoras vs. soluciones

Otra oportunidad desaprovechada

Metrobus in 9 de Julio Avenue: improvements vs. solutions. Another lost opportunity



Francisco Ortíz / Norberto Spirtu

Laboratorio de Políticas Públicas, Argentina / Laboratorio de Políticas Públicas, Argentina

Introducción

El Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires acaba de inaugurar un corredor de buses en carriles exclusivos a lo largo de 3km sobre la avenida 9 de Julio, entre la avenida San Juan y la calle Arroyo. Es oportuno destacar que existe un amplio consenso con el diagnóstico general que da nacimiento al proyecto: la necesidad de resolver los graves problemas de tránsito y seguridad, tanto vial como peatonal, del microcentro porteño, plagado de numerosas situaciones de deterioro del espacio público, congestión, conflicto, peligrosidad y contaminación ambiental.

Es saludable que el debate en torno a la problemática de transporte y movilidad de la ciudad se esté planteando en torno a mejoras en el sistema de transporte público, descartando soluciones basadas en la expansión de la infraestructura vial que han conducido a ciclos viciosos ya estudiados, en los que la expansión induce demanda y conduce, en el corto y mediano plazo, a nuevas necesidades de expansión de la infraestructura expansión de la mancha urbana, a la vez que se incrementan los costos generales de mantenimiento. Asimismo, consideramos que el modo conocido como BRT (por sus siglas en inglés *bus rapid transit*) puede y debe integrarse armónicamente al sistema de transporte público de la Región Metropolitana de Buenos Aires para contribuir a resolver algunos de sus problemas de movilidad.

Sin embargo, existen una serie de cuestionamientos, compartidos por quienes suscriben esta nota, sobre la manera en que se concibió, planificó, diseñó y ejecutó el proyecto. Resulta evidente que a lo largo de todo este proceso se han priorizado los tiempos electorales sobre las consideraciones técnicas y la racionalidad en la planificación, lo cual derivó en una serie de medidas donde parecen primar la improvisación, las decisiones arbitrarias y los oídos sordos a los actores involucrados, desaprovechándose una vez más la oportunidad de llevar adelante un proceso de debate e intervención maduro y con visión integral en el sistema de transporte de la ciudad.

Planificación del corredor

Ante el fracaso de las políticas de expansión de infraestructura vial, como solución a la congestión en regiones complejas como la metrópolis de Buenos Aires, emerge el

consenso de que uno de los principales desafíos y objetivos de la política de transporte urbano consiste en priorizar e integrar los modos de transporte público; esto con el objetivo de facilitar que los usuarios del sistema adopten patrones de desplazamientos racionales y lograr que al hacerlo minimicen los costos sociales que estos desplazamientos imponen en el sistema de transporte en su conjunto (en tiempo, ocupación de espacio, costo, contaminación, congestión).

La inmensa mayoría de los viajes que se realizan en la Región de Buenos Aires está compuesta por varios segmentos, cada uno con características particulares con respecto a las variables enumeradas. En un hipotético caso ideal, cada uno de los segmentos del viaje con características nítidamente diferenciables debería ser satisfecho usando el modo más adecuado desde el punto de vista social para ese segmento. Esto se logra facilitando el trasbordo mediante la coordinación operativa entre modos (diseño de redes jerarquizadas con puntos de trasbordo modernos, coordinación de horarios y frecuencias, información sobre todos los modos), el diseño de espacios con condiciones adecuadas para facilitar los trasbordos en lugares donde se cruzan las redes y un esquema tarifario que premie (y no castigue) el uso de los modos que el usuario juzgue óptimo en cada segmento de su viaje. Indudablemente existen límites prácticos a la aplicación literal de este concepto, pero el mismo debe estar detrás de la toma de decisiones con respecto a las intervenciones en el sistema, con el fin de facilitar el uso del sistema de transporte público y haciendo que el precio percibido por los usuarios en cada modo se acerque al costo que cada movimiento impone en el sistema.

Esta descripción dista mucho de reflejar la realidad con que opera el sistema de transporte público de la Ciudad de Buenos Aires y la región, que si bien tiene sus fortalezas, presenta un esquema tarifario que castiga la realización de trasbordos por la falta de integración tarifaria. Por otro lado las redes de los diversos modos no están diseñadas jerárquicamente ni en complementariedad (existen grandes redundancias y zonas mal servidas) ni existen espacios de trasbordo adecuadamente ubicados y diseñados. Todo esto redundando en que diariamente los usuarios toman decisiones individuales que no solo distan de ser óptimas sino que perjudican al sistema en general y a los usuarios en particular, resultando en un sistema extremadamente ineficiente. Las medidas propuestas por el GCBA, si bien cumplen con un objetivo específico, no apuntan a revertir la situación general señalada.

El proyecto del bus rápido de la 9 de Julio forma parte de una red de corredores de buses rápidos que la ciudad busca imponer como solución genérica a los problemas de movilidad de la región, sin contemplar si la necesaria integración y balance entre los distintos modos de transporte responden adecuadamente a las diferentes demandas de los usuarios. Si bien el público servido por los colectivos que circulan por el corredor propuesto no es exactamente el mismo que el que utiliza la línea C de subterráneos, una parte importante de la demanda del corredor proviene de usuarios que van de la estación Constitución a la estación Retiro, tramo ya servido por la congestionada línea C de subterráneos. Con la intervención, en vez de mejorar la infraestructura existente, se duplica y hace competir dos modos que deberían complementarse. Además, se desperdició la oportunidad de integrar la bicicleta en uno de las principales arterias norte-sur de la ciudad, un reclamo de larga data de la comunidad de ciclistas.

Por otro lado, y en oposición al caso analizado, la avenida Juan B. Justo tiene la virtud de ser una avenida concéntrica, larga y recorrida prácticamente por solo dos líneas entre sus extremos. El caso de la 9 de Julio es el opuesto: una intervención de tres kilómetros en una avenida céntrica recorrida por más de ocho líneas durante la mayor parte de su desarrollo. Las soluciones para ambas avenidas deberían ser distintas y no consistir en un simple cambio de escala y de equipamientos.

A esto debemos agregar que el GCBA ha ignorado toda instancia de participación, consulta y debate sobre una de las intervenciones más significativas en el sistema de transporte en los últimos años. La creación de una comisión de seguimiento del Metrobús en la Legislatura porteña se constituye en una mera formalidad *ex post*: en ningún momento anterior al inicio de las obras se presentó el proyecto en la comisión correspondiente ni en otra, ni se debatieron sus contenidos y/o alternativas analizadas. La audiencia pública, obligatoria en el marco del proceso licitatorio y no en el de definición del proyecto, también termina desempeñando un rol protocolar: no tiene carácter vinculante en el proceso de aprobación y su programación dificultó la concurrencia de actores involucrados. La participación genuina y amplia de la sociedad podría haber legitimado un proceso cargado de suspicacias sobre el apuro y la improvisación. El gobierno porteño no ha hecho público el estudio que encargó para evaluar la incorporación del modo de buses rápidos en una gran cantidad de corredores. Con el mismo espíritu no participativo, se opone a que decisiones sobre componentes fundamentales del sistema de transporte público, como es la incorporación de corredores de buses rápidos, sean debatidas y consensuadas en la Legislatura y con la comunidad en su conjunto.

Aquí nos preguntamos ¿por qué la extensión del sistema de subterráneos debe ser aprobada por la Legislatura y la extensión del sistema de buses rápidos no? Creemos que no debería constituir un atributo exclusivo del Poder Ejecutivo, la toma de decisiones relativas a un tema tan sensible como es la movilidad, sin agotar los procedimientos de consulta con la más amplia participación de todos los actores interesados.

Del diseño y operación del corredor

El GCBA adoptó un esquema circulatorio en el corredor de la avenida 9 de Julio denominado “a la inglesa”, lo que significa que los colectivos van a circular por carriles exclusivos a contraflujo de la circulación del tránsito general. La decisión se tomó con el doble objetivo de poder seguir empleando los vehículos que circulan actualmente en la red (con puerta del lado derecho de las unidades) y poder contar con estaciones centrales, donde descenden y ascienden pasajeros en ambos sentidos de circulación. Esta solución tiene sus ventajas pero también implica un enorme costo ya que los vehículos deberán cruzarse entre sí y con el tránsito general en algún punto previo al ingreso y posterior al egreso del corredor para quedar alineados del lado opuesto del que circularían, si no se adoptara el tipo de circulación elegido. Esta decisión es criticable y evidencia que en ningún momento se exige contraprestación alguna a las líneas de colectivos que se ven beneficiadas con el incremento de pasajeros al mejorar la oferta, algo similar a lo que ya ocurre en la avenida Juan B. Justo.

Asimismo, la solución seleccionada denota cierta timidez en la intervención a la hora de buscar una solución efectiva: por la envergadura de la intervención se podrían haber adoptado una serie de alternativas, entre ellas:

- » Circulación por la calzada de la 9 de Julio en el sentido del tránsito general, bordeando las isletas que separan la avenida de las calles laterales: esta alternativa no requiere el cruce de los colectivos aunque implica duplicar la cantidad de estaciones.
- » Estaciones laterales sin circulación a la inglesa: aun circulando por el medio de la avenida 9 de Julio, se podría haber adoptado una solución en la que los vehículos circulen en el sentido del tránsito y descarguen los pasajeros del lado derecho en estaciones que, al no estar compartidas por ambos sentidos de circulación, podrían ser más angostas aunque también implica duplicar la cantidad de estaciones.

Uno de los argumentos a favor de la solución adoptada es no duplicar las estaciones. El elevado costo de las estaciones es inexplicable: al no incorporar dispositivos de prepa-go u otras posibles prestaciones y avances tecnológicos, la ejecución de las estaciones no reviste mayor complejidad constructiva (más allá de su longitud) que la elevación de su piso para que coincida con el nivel del piso de los vehículos que circularán por el corredor. La integración de las estaciones en las isletas laterales se podría haber logrado minimizando el impacto visual (y sobre todo la cuestionada tala de árboles) sobre la avenida.

Las estaciones no requieren las dimensiones holgadas que han recibido y su diseño se podría haber integrado armónicamente en las arboledas de las isletas, acercando las estaciones a los puntos de origen de los viajes y mejorando la integración con el sistema de subterráneos. Tal vez no se adoptó esta opción, en razón de su menor impacto visual, factor no menor en un período electoral.

No existió instancia de debate para proponer esta u otra alternativa, descartada ligeramente por el Ejecutivo argumentando que

“...esta opción significaría modificar de manera sustancial las plazoletas laterales, prácticamente duplicando el espacio de las estaciones (habría que hacer 1 por sentido en lugar de 1 central) afectando más árboles (en las laterales hay 893 vs centrales 249) y al uso que a esas plazoletas le dan hoy los vecinos que circulan por la 9 de Julio...”https://m.facebook.com/note.php?note_id=482838665113325&_rdr

El proyecto también exhibe arbitrariedades en la manera en que se re-direccionaron los recorridos de algunas líneas de colectivos, con líneas favorecidas a costa de impactos y costos adicionales injustificados. Si bien la determinación de las rutas corresponde a la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), la ciudad efectivamente propuso un diagrama de reubicación de las líneas. A modo de ejemplo, antes de la intervención en cuestión, la línea 91, en su trayecto entre Constitución y Retiro, circulaba por las calles B. Irigoyen-Av. Belgrano-Diagonal Sur (Av. Roca) – H. Yrigoyen-La Rábida-L. N. Alem hasta Retiro. La propuesta de la ciudad reubica la traza hacia el siguiente recorrido: Av. 9 de Julio hasta el Obelisco-Diagonal Norte (Av. R. S. Peña)-Bolivar, donde retoma el recorrido previo a la intervención. Esta reubicación no se explica, es sumamente ventajosa para el operador y es la única razón por la que la ciudad se ve obligada a agregar una dársena de circulación para giros hacia la Plaza de Mayo desde el Obelisco a la traza del Metrobús, sacrificando espacio verde y continuidad nada menos que en la Plaza de la República. Asimismo, el nuevo recorrido acerca la línea 91 a una zona altamente transitada, el Obelisco, a la que no tenía acceso antes de la intervención, premio injustificado e innecesario. Una posible explicación a esta situación es la apertura del Metrobús Sur, uno de cuyos principales beneficiarios será la línea 91 y la posibilidad eventual de unir ambos trayectos. Tampoco se entiende por qué a una línea interurbana o regional como es la línea 129 se le permite circular como si fuera una línea urbana por la misma vialidad (Av. 9 de Julio), con paradas espaciadas como las líneas urbanas, compitiendo por los pasajeros, y agregando congestión donde no debería hacerlo. Una ruta de esa índole, con unidades de mayor tamaño y requisitos especiales con respecto a la altura de las paradas, debe salir de puntos nodales y no tener paradas distribuidas a lo largo de un corredor urbano. Su recorrido debió haber sido reubicado hacia corredores de salida de ómnibus de larga distancia y no por la Av. 9 de Julio. Tampoco se entiende la razón por la que todas las líneas que recorrían el micro centro se encauzaron hacia una sola de las 2 avenidas norte – sur que rodean el micro centro y no se apeló a la contribución que podría aportar el corredor de las avenidas L. N. Alem – Paseo Colón, minimizando distancias de caminata de pasajeros ubicados cercanos a esta última que deberán agregar distancias considerables para acceder al eje de la Av. 9 de Julio.

Pero lo más criticable de la solución adoptada es la forma en que se ocultaron sus impactos para lograr su aprobación acelerada. Por la cabecera sur del corredor recorren once líneas de colectivos en ambos sentidos de circulación, la traza cruza una avenida de alto tránsito (Av. San Juan) y en ella se ubica uno de los principales nodos de ingreso/egreso a la red de autopistas regionales con rampas de ascenso y descenso en dirección norte, sur y oeste, además de ser la cabecera norte de la autopista 9 de Julio Sur.

La complejidad de la cabecera sur es de tal magnitud que no se puede concluir que el cruce en superficie de once líneas de colectivos con las condiciones descritas anteriormente no generará consecuencias negativas en el tránsito de la zona. Sin embargo, el GCBA presentó el estudio de impacto ambiental en el que no se mencionan impactos negativos significativos en el tránsito. Posteriormente a la audiencia pública y a la autorización ambiental correspondiente, y cerca de la conclusión de la obra, la magnitud de este impacto sale a la luz y el GCBA no tiene más remedio que proponer la construcción de túneles en la cabecera sur para resolver el conflicto de tránsito que se generará en la zona. Sin embargo, estos túneles no fueron presentados como un componente necesario para el funcionamiento del corredor sino como un ingrediente adicional que puede mejorar la circulación.

Si bien el proyecto cumple con el componente principal que genera las ventajas operativas de un BRT, que es el carril exclusivo, no cumple con muchas de las demás prestaciones que distinguen a los BRT. No hay ahorro de tiempos en el ascenso/descenso de las unidades más allá de la nivelación del piso de las estaciones con el de las unidades, ya que no se ha avanzado en la incorporación de tecnología de prepago y no se han tomado medidas para regular y ordenar los servicios, con lo cual convivirán una gran cantidad de operadores potencialmente compitiendo por pasajeros. Tampoco se han introducido exigencias de cambios en los vehículos de las empresas por lo que en el corredor hay un aumento sustancial de frecuencias, incrementando el efecto barrera del corredor, con el consecuente aumento en el peligro para los transeúntes que cruzan la avenida. Si bien el entorno que alberga la intervención es más propicio que las calles por las que circulaban anteriormente para disipar las emisiones producidas por los colectivos, no se puede decir que hay una reducción en la cantidad de emisiones ya que la intervención implica el desplazamiento de una cantidad dada de servicios con determinados vehículos desde un lugar a otro con la misma cantidad de servicios y las mismas unidades. Los ahorros de tiempo presentados por el ejecutivo son engañosos: para evaluar ahorros de tiempo se deben considerar los tiempos de viaje puerta a puerta de la situación previa con la resultante de la intervención. Si se consideraran los mayores tiempos de acceso a las estaciones por el distanciamiento de la traza con respecto a los destinos finales de los pasajeros y el mayor espaciado entre estaciones, los ahorros se reducirían.

Por último, no se pueden dejar de mencionar los costos ambientales y la afectación sobre el patrimonio que generaron el proyecto. La solución propuesta implicó la remoción y/o trasplante de numerosos árboles añejos en un procedimiento criticado por especialistas. La intervención modificó sustancialmente algunos de los iconos más emblemáticos de la ciudad, agregó superficies impermeables e incorporó las estructuras de las estaciones al centro de la avenida porteña más representativa, modificando significativamente el paisaje y la absorción pluvial del corredor.

Finalmente, la pregunta que nos hacemos es si, al contabilizar todos los impactos durante la construcción y posteriores a ella ¿se justifica realmente la alternativa seleccionada o existían otras más convenientes, menos costosas y con menos impactos negativos? Con relación al tiempo total de viaje de la mayoría de los usuarios que lo utilizarán, las ganancias pueden ser menores. Si se ahorra un porcentaje menor de tiempo dentro de un viaje de mucha mayor duración, ¿vale la pena transformar uno de los iconos más representativos de la ciudad? ¿Es válido y representa los intereses de la mayoría cuantificar los beneficios de esta manera y decidir su conveniencia, sin ponderar todos los

elementos en juego? Pensamos que no. Los porteños en particular y en general todos quienes diariamente vivimos, transitamos y trabajamos en esta ciudad, merecíamos la oportunidad de debatir estos interrogantes de manera más madura y transparente.

Conclusión

Resulta evidente que la solución adoptada puede ser, en cierta medida, eficaz en disminuir el tiempo de viaje en la avenida 9 de Julio, pero es también evidente que no es la solución más eficiente ni la alternativa más razonable. Por el absurdo, una autopista también hubiera dado respuesta a los objetivos de reducción de tiempo de viaje pero obviamente no podría nunca ser pensada como la solución adecuada para el problema planteado.

En nuestra opinión, la obra responde más a las necesidades del calendario electoral – dado que tiene un fuerte impacto visual-ambiental en una de las zonas más sensibles de la ciudad–, que a cuestiones técnicas. No encara soluciones integrales a los problemas estructurales del sistema de transporte de la región, y ha sido por lo menos desprolija en cuanto al modo en que fue ideada, debatida, planificada y ejecutada.

Así como se concretó, echa sombras sobre el objetivo prioritario, en tanto el rédito político y la visibilidad, brillan por encima del necesario proceso de diálogo e intercambio público. En una ciudad / metrópolis que desesperadamente claman por soluciones racionales a sus problemas de movilidad, la consecuente falta de participación y consenso no contribuyen a su logro.

En suma y con vistas a la anunciada continuación de esta política por parte del gobierno local, señalamos que en la concreción de una obra positiva en lo medular, en tanto refuerza la red de transporte masivo, en pos del apuro político, se ha desaprovechado la oportunidad de efectuar una intervención modelo para el sistema regional, reforzando y legitimando la calidad institucional.

Francisco Ortiz / ortiz.francisco.jose@gmail.com

Arquitecto, Universidad de Buenos Aires (1993) y Máster en Planificación Urbana, Massachusetts Institute of Technology (1998). Trabajó en empresas consultoras en Buenos Aires y Nueva York; fue consultor de la Subsecretaría de Tránsito y Transporte del GCBA, y consultor independiente para diversos organismos municipales, nacionales y multilaterales. Docente FADU-UBA (Cátedra Garay), Investigador en el Laboratorio de Políticas Públicas.

Norberto Spirtu / nspirtu@lpp-buenosaires.net

Licenciado en Sociología (UBA) y cursó la Maestría en Economía Urbana en la Universidad Torcuato Di Tella. Consultor en la formulación e implementación de proyectos de transporte y planeamiento urbano. Se desempeñó en Asuntos Municipales de Nación, Planeamiento Urbano del GCBA, Secretaría de Transporte de Nación y ADIF SE en proyectos con financiamiento externo (BIRF y CAF). Actualmente coordina el