
ARTÍCULO

Alejandro Benedetti
Esteban Salizzi

LLEGAR, PASAR, REGRESAR A LA FRONTERA. APROXIMACIÓN AL SISTEMA DE MOVILIDAD ARGENTINO-BOLIVIANO

Revista Transporte y Territorio N° 4, Universidad de Buenos Aires, 2011.



Revista Transporte y Territorio
ISSN 1852-7175

www.rtt.filo.uba.ar

[Programa Transporte y Territorio](#)

Instituto de Geografía
Facultad de Filosofía y Letras
Universidad de Buenos Aires



Cómo citar este artículo:

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

Recibido: 15 de febrero de 2011
Aceptado: 9 de abril de 2011



Llegar, pasar, regresar a la frontera. Aproximación al sistema de movilidad argentino-boliviano

[Alejandro Benedetti](#)¹
[Esteban Salizzi](#)²

RESUMEN

Los estudios sobre fronteras y sobre movilidades muchas veces se realizan por vías separadas. Proponemos que ambas categorías están fuertemente imbricadas, entre estas y con la de territorio. Para desarrollar esta cuestión se abordará el caso argentino-boliviano, centrando la atención en sus tres conurbaciones fronterizas. Se realizarán tres aproximaciones sucesivas: proporcionando algunas sugerencias teórico-metodológicas, sobre la articulación entre las categorías territorio, límite, frontera y movilidad; esbozando una geografía histórica de la frontera argentino-boliviana, con una propuesta de regionalización y periodización; elaborando una tipología de movilidades (según diferentes escalas, propósitos y profundidades históricas) que, en conjunto, pueden pensarse como un sistema de movilidades fronterizas y transfronterizas.

ABSTRACT

Border and mobility studies are usually carried out on separate ways. We propose that both categories are heavily connected, between these and the territory. To develop this issue will be approached the Argentine-Bolivian case, focusing on its three border conurbations. Three successive approximations will be realized: providing theoretical and methodological suggestions on the relationship between the categories territory, boundary, border and mobility; outlining a historical geography of the Argentine-Bolivian border, with a proposal of regionalization and periodization; developing a mobility typology (according to different scales, purposes and historical depths) that, together, can be thought as a border and cross-border mobility system.

Palabras claves: Frontera; Territorio; Movilidades; Argentina; Bolivia.

Palavras-chave: Fronteiras; Território; Mobilidade; Argentina; Bolívia.

Keywords: Borders; Territory; Mobility; Argentina; Bolivia.

1. INTRODUCCIÓN

La Quiaca y Villazón, Aguas Blancas y Bermejo y Profesor Salvador Maza y Yacuiba son tres conjuntos de aglomeraciones localizadas en la frontera argentino-boliviana, en tres zonas bien diferenciadas. Cada aglomeración mantiene su independencia funcional y administrativa pero forman un solo sistema con la que se encuentra al otro lado del límite internacional. Por eso, consideramos, se trata de tres conurbaciones transfronterizas. Estos tres lugares de frontera concentran el grueso de la población que reside sobre el límite internacional, de las movilidades transfronterizas y de la infraestructura de integración binacional. Si bien hay poblaciones en otros sectores, el foco de este artículo estará puesto mayormente en las tres conurbaciones señaladas. Se trata de tres expresiones materiales de la espacialidad social fronteriza argentino-boliviana, cuya singularidad derivada de la función de paso internacional acordado por ambos estados, en un espacio que es periférico con respecto a los centros urbanos más importantes de ambos países. Allí, la vida cotidiana se dinamiza con los vaivenes de las movilidades con origen-destino extralocal, aunque, progresivamente, se han vuelto centros gravitacionales de alguna importancia regional. La Quiaca tuvo una mayor centralidad para el comercio internacional desde principios del siglo XX, mientras que Bermejo y Yacuiba acrecentaron su importancia hacia fines de ese siglo,

¹ CONICET / Instituto Interdisciplinario Tilcara, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires, Argentina - alejandrobenedetti@conicet.gov.ar

² Instituto de Geografía, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires, Argentina - esalizzi@hotmail.com



sobre todo como centros comerciales, aunque, también, como centros productivos. El turismo es una actividad que comienza a ser importante para la zona.

Los tres núcleos poblados articulan movilidades multiescalares y multipropósitos que dan origen a un sistema compuesto por movilidades en/hacia/a través de la frontera. La porosidad de la frontera, que varía espacial y temporalmente, genera cierta dispersión y complejidad del sistema de movilidad: existen diferentes sectores no controlados o mal controlados que propician movilidades ilegales, junto a otras tradicionales, como la trashumancia y el pastoreo. Igualmente, las tres conurbaciones son cuellos de botella donde se concentra el grueso de los itinerarios terrestres entre la Argentina y Bolivia.

Este artículo se propone dos objetivos. El primero es esbozar un marco teórico-metodológico para abordar la relación entre territorialidad, frontera y movilidad. El segundo, que consideramos el más relevante, es elaborar y desarrollar, en forma introductoria, una tipología de movilidades (según diferentes escalas espacio-temporales y propósitos). Además, presentaremos una propuesta de periodización y regionalización de la frontera argentino-boliviana, con una finalidad de contextualizar los procesos analizados. La elaboración de esa tipología nos permitió armar un exhaustivo estado de la cuestión de la literatura que, de una u otra forma, abordó el conjunto de temas y problemas aquí considerados. Esto, asimismo, ayudó a identificar cuáles son los temas, según áreas y períodos, que tuvieron mayor o menor tratamiento, lo que permitirá trazar futuros objetivos específicos de investigación.

La elaboración de este mapa sobre los estudios sociales de la frontera argentino-boliviana, junto con la operacionalización de algunas categorías, constituye un primer paso en el desarrollo de objetivos formulados en el marco de dos proyectos colectivos³. Si bien estos proyectos centran su atención en el sector de las tierras altas, en este artículo se procuró una mirada integral de la frontera. De todas formas, en el desarrollo del artículo se podrá advertir un mayor énfasis y un mayor número de ejemplos referidos al caso de La Quiaca-Villazón. Este énfasis responde a dos factores. Por un lado, las tierras puneñas son las de más larga ocupación por parte de sociedades no originarias del continente, que se remonta al siglo XVI; son, también, las de más antiguo reconocimiento por parte de ambos estados. Es, además, el sector de la frontera sobre el que se han realizado mayor número de estudios. Por otro lado, es un sector en el cual hemos realizado numerosos registros de campo. No es el objetivo de este artículo presentar el desarrollo empírico que surge estrictamente de elaboraciones propias, el cual estará presente en el tratamiento de las diferentes movilidades, sino, en cambio, brindar una radiografía sobre el sistema de movilidades, pasado y presente, de la frontera argentino-boliviana.

2. TERRITORIOS, LÍMITES, FRONTERAS Y MOVILIDADES

La propuesta teórico-metodológica que orienta este trabajo se nutre de los aportes de las llamadas geografías del poder y geografía regional político-cultural. Desde el primer enfoque (Raffestin 1980; Sack 1986) se ha señalado que la geopolítica clásica se redujo a una geografía del Estado y que mantenía supuestos autoritarios sobre el poder. Es por esta vía

³ El primero objetivo consiste en conformar un corpus bibliográfico sobre las movilidades en la frontera argentino-boliviana a partir del amplio, aunque disperso, material existente, generado desde diferentes ámbitos disciplinares. El segundo es indagar acerca de los problemas del abordaje multiescalar en el estudio de las movilidades y, en particular, del sistema de movilidades. El tercero, finalmente, de orden empírico, es reconocer las movilidades características que componen el sistema de movilidad fronterizo y transfronterizo argentino-boliviano, con la intención de elaborar una tipología. Los proyectos en curso son: "Geografías en reorganización. Cambios y permanencias en el sistema de movilidad de la Puna jujeña" UBACyT 2010-2012 y "Actividades económicas, movilidades y formas de asentamiento en las tierras altas de la región circumpuneña (Siglos XVII al XXI) PIP-CONICET 2011-2013.



que la nueva geopolítica, en un contexto generalizado de interés disciplinar por inscribirse en el marco de diferentes teorías críticas, propone una reformulación de las vinculaciones entre espacio y poder. Una de las influencia filosófica provino de los escritos de Foucault (1976), que le permitieron a Raffestin elaborar su geografía del poder, bajo una concepción relacional y flexible (Lladó Mas 2005). El uso más flexible del concepto de poder llevó a reorientar la mirada a otros actores y a una utilización también flexible de las escalas espacio-temporales. De esta forma, ya no interesa sólo el territorio de los Estados nacionales ni los territorios permanentes, sino también las territorialidades móviles, temporarias y de límites elásticos. Esto lleva a prestar atención a escalas desatendidas por la geopolítica clásica, como las intraurbanas, u otras con geografías elásticas, como aquellas generadas por los movimientos pendulares cotidianos.

En la medida que las relaciones de poder se conciben como inmanentes a cualquier relación social y que se considera al espacio una instancia de la totalidad social, cualquier fenómeno social es susceptible de un abordaje geopolítico, como la vida carcelaria, la prostitución o la economía subterránea. Esto lleva a no centrar la mirada en el territorio (con una asociación directa con el estado-nación) e interesarse por las territorialidades (de una diversidad de sujetos sociales). La diferencia operativa entre territorio y cualquier otra categoría geográfica –espacio, región o lugar-, proponemos, surge de considerar la perspectiva de los sujetos sociales que son objeto de la investigación. En otras palabras, el territorio no es identificado y delimitado por el observador externo que se dispone a estudiar, sino por los grupos sociales que mantienen relaciones de producción, de vecindad o parentesco, de hegemonía o subalternidad y que, como una estrategia, definen un territorio. En su definición, ya clásica, Sack propone que la territorialidad se define como la “estrategia de un individuo o grupo de afectar, influir o controlar personas, fenómenos y sus relaciones, a través de la delimitación y ejerciendo control sobre un área geográfica. Esta área puede ser denominada territorio” (Sack 1986:17). Las territorialidades, y los territorios resultantes, se definen en forma superpuesta y conflictiva, se articulan y son solidarios entre sí, definiendo multiterritorialidades (Haesbaert 2004).

La nueva geografía regional anglosajona recupera las perspectivas humanistas y las teorías del nacionalismo y la formación del estado nacional de la historiografía inglesa del último período (Quintero 2007). Aceptando que la nación tiene historicidad, que los estados nacionales son construcciones históricas, que la identidad nacional no constituye una identidad ni previa ni necesaria a la formación y conservación de los Estados, queda claro también que el territorio y las identidades territoriales son construcciones históricas, que son procesos abiertos y contingentes (Paasi 1986 y 2003). Así, los territorios no son, sino que están siendo. Y este estar siendo, dentro de este enfoque, se vincula especialmente con las escalas intermedias (o regionales), con los movimientos nacionalistas, regionalistas, municipalistas, con las formas en que se construyen los sentimientos de pertenencia al lugar. Este enfoque recupera la región, la regionalización y el regionalismo para los estudios que vinculan al espacio con el poder, no tanto como realidades materiales, sino también como construcciones imaginarias. Las regiones no son realidades ontológicas; se definen a partir de las prácticas culturales y materiales de la sociedad. Las regiones o los territorios son pensados como entidades geohistóricas, como procesos abiertos y contingentes. Desde nuestro punto de vista, una distinción operativa surge de asociar a la región con las relaciones de semejanza/diferencia (similar a identidad/alteridad) y al territorio con el poder.

A partir de estas someras consideraciones sobre la región y el territorio, que ya fueron tratadas con más detalle en otros artículos (Benedetti 2009 y 2011) planteamos que las categorías límite y frontera son categorías derivadas. Tanto la región como el territorio se definen a partir de un ejercicio de delimitación. La frontera, si bien no es privativa del territorio, en los estudios sociales se tendió a asociar con relaciones de poder (sea control material, sea apropiación simbólica). La frontera es la concreción de la territorialidad, de la



voluntad de resguardar al territorio desde el frente; es lo que está próximo a otros territoriales.

Al vincular conceptualmente límites y fronteras, muchos autores intercalan estas nociones, mientras que otros afirman que una frontera es más que un límite. Proponemos que se trata de dos categorías espaciotemporales diferentes, aunque interdependientes. El límite es la periferia de un espacio definido a partir de un centro de poder que ejerce territorialidad (definición subjetiva); o a partir de una finalidad epistemológica tendiente a recortar espacios para organizar su comprensión (definición objetiva). En ambos casos, opera una división y clasificación por áreas, o bien, regionalización. Una regionalización surge por la identificación, localización, delimitación, nominación y descripción de áreas, contiguas o no, permanentes o no, dentro de un todo. Mediante límites se definen, en principio, dos espacios cualesquiera y esto es generador de algún tipo de diferencia. Al establecerse un territorio, el límite opera como sistema para establecer su alcance y el espacio diferencial con respecto al vecino. También, señala qué porción de la superficie terrestre procura apropiarse, material o simbólicamente, un determinado agente social.

Centrando la mirada ahora en los territorios estatal-nacionales, consideramos que la principal función del límite internacional ha sido, hacia adentro, definir el alcance del poder coercitivo del estado. Es, además, uno de los principales elementos que, con el tiempo, logró marcar las diferencias entre una comunidad nacional y el resto. Es, finalmente, una señal de hasta dónde se extiende un sistema de derechos, deberes y garantías, aún cuando este pueda funcionar en forma deficiente. En estas materias, los estados mantienen, aún en la era de la globalización, facultades para definir parámetros y criterios de inclusión y exclusión, por lo que los límites también suelen establecer un particular sistema de asimetrías. Es allí cuando la movilidad aparece como una estrategia individual o grupal para achicar esas asimetrías y beneficiarse por los mejores recursos existentes en el país vecino (Peiter 2007). El límite, la frontera y la movilidad devienen recursos, para definir estrategias de reproducción a partir del aprovechamiento de las disparidades entre territorios. En la medida que la propia frontera es un recurso, ciertos colectivos locales o regionales definen sus estrategias para controlar áreas transfronterizas. En el actual sistema internacional la delimitación ha cobrado gran relevancia, en la medida que los estados son reconocidos como sujetos de soberanía en la medida que controlan un área discreta de la superficie terrestre. Las nuevas investigaciones en geopolítica diversificaron el tipo de límites estudiados, dando origen, por ejemplo, a lo que conoce como geografía administrativa (Quintero 2007). Como señala Newman (2003), el interés por las divisiones interiores de un país surge de un hecho sencillo: una reducida proporción de la población mundial se mueve cotidianamente a través de límites y fronteras interestatales, mientras que el cruce entre jurisdicciones locales (municipios) e intermedias (provincias, regiones) forma parte de la cotidianidad de la mayoría.

Por otro lado, la frontera es aquello que está al frente, muchas veces sobre el límite, muchas otras corrido, que a veces se fija y otras es móvil. Las fronteras suelen concretizar la territorialidad y por lo tanto expresan o revelan las relaciones y los conflictos de poder generados por el control de superficies discretas. La frontera, en su origen, se opone a la movilidad del vecino hacia el interior o, al menos, buscan afectarla de algún modo; eventualmente, se vuelven un recurso en la medida que surja el interés por cruzarla. Finalmente, se crean expresamente o surgen por un movimiento social no planificado, en la medida que el otro externo/extranjero se proponga cruzar el límite: lo que le da sentido al establecimiento de fronteras es el cruce o la hipótesis de cruce, la movilidad a través del límite, el ingreso/egreso al/del territorio y que esto atente (actual o potencialmente) contra los intereses de quien controla 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". La tradición consagró a este término como "confín de un Estado" (RAE 2001). Que esté en frente supone la existencia de otro, como el caso de los llamados indios fronteros o



fronterizos, durante la Colonia, que eran simplemente aquellos que estaban enfrente y prestos a atacar (Zanolli 2000). En otros términos, se trata un espacio de contacto social entre diferentes en una discontinuidad espacial.

La frontera se construye con respecto a un espacio vacío o desierto, cuando, al menos en la tradición sudamericana, se quiso connotar espacios con territorialidades no reconocidas y deslegitimadas. La noción de desierto operaba como estrategia discursiva para negar las territorialidades indígenas. La expresión “Conquista del Desierto”, aún vigente en la historiografía argentina, encubre la conquista finisecular de terrenos territorializados por sociedades aún no sometidas por algún Estado soberano reconocido por el sistema internacional. La territorialidad nacional ha sido y es contestada por otras territorialidades y, por ende, por otras fronteras, asociadas a otras escalas espaciales, que fácilmente pueden coincidir con las fronteras internacionales. Por eso, la expresión fronteras interiores, utilizada para designar, por ejemplo, las que el Estado argentino mantuvo con las sociedades indígenas, se presta a error. Se trataba, en todo caso, de fronteras con otro territorial, un frente con un sujeto externo que se resistía a ser sometido, que se pretendía se vuelva interno. La extensión de la territorialidad simbólica se anticipaba a la extensión de la territorialidad material. Las fronteras se establecen entre territorios de una misma naturaleza, entre sujetos que buscan controlar recursos del mismo tipo: entre estados nacionales, entre sistemas productivos, entre comunidades indígenas. El espacio liminar se transforma en fronterizo cuando allí quien sostiene la territorialidad hace un despliegue centrífugo de su poder. Por esto, no todas las territorialidades establecen fronteras lineales y más o menos fijas durante mucho tiempo. En numerosos ejemplos la frontera se establece en un lapso de tiempo breve: muchos relatos de principios de siglo XX señalaban que los campesinos de la Puna, en sus viajes de intercambio hacia otras regiones, nunca ingresaban a las ciudades, teniendo como frontera, generada como una reacción ante situaciones de discriminación, sus alrededores. La frontera existe, en simultáneo, para las dos entidades, en la medida que una se ponga en contacto con la otra y que al menos una de las dos busque incidir en las condiciones de cruce de la otra.

En cierto modo, esta diferenciación entre límite y frontera es la que proponía Rey Balmaceda (1979:27): línea, en un caso; área, en el otro: he aquí la diferencia fundamental entre límite y frontera. Pero este autor lo planteaba desde un discurso formalista, donde el espacio pareciera ser una entidad escindida y previa a la sociedad. Proponemos que el límite es un dispositivo lineal y continuo que define un área; pero en el estudio de la dinámica territorial de los estados modernos (o de cualquier otro grupo social) no debería considerarse como una categoría formal, externa a las relaciones sociales, ni un atributo natural del espacio físico: el límite es una construcción social, generalmente cuestionada por espacialidades de otras escalas, generador de diferencias y conflictos. Las fronteras también son construcciones sociales, que en general derivan en dispositivos zonales, de extensiones flexibles, que pueden coincidir con el límite, pero no inevitablemente. Los Estados nacionales, a lo largo de su proceso de organización, buscaron que sus fronteras coincidiesen con los límites internacionales (Osorio Machado 1990). Muchas veces, las fronteras se establecen sin que las precedan la definición de un límite, como ocurre en el campo de batalla; allí, la frontera –llamada línea fronteriza, frente o frente pionero- da origen al límite, como ocurría con la línea de fortines que avanzaba sobre tierras de indios en los nuevos estados americanos en proceso de expansión. En ese caso, se podría reconstruir el límite en cada momento del avance y consolidación de la frontera. Los límites y fronteras son estructuras elementales de la organización de sistemas espaciales, son dispositivo que originan discontinuidades espaciales. Como premisa general, la construcción social de límites y fronteras es una condición para la emergencia de un territorio. Una entidad espacial perdura en el tiempo y se institucionaliza cuando sus límites se estabilizan y esto, con seguridad, es el inicio de una relación territorial entre ese grupo social espacialmente delimitado y el resto de la sociedad (Paasi 1986). De esa manera, propios y ajenos, un nosotros y un otro, a través de alguna clase de código, podrán conocer dónde termina el



territorio propio y empieza el ajeno: los límites son sistemas semiológicos utilizados por la sociedad para marcar territorios (Raffestin 1980).

Tomando en consideración las territorialidades de los estados nacionales, los contactos fronterizos, el pasaje de la frontera, difícilmente ocurrirá en todos y cada uno de los puntos que recorre el límite. En situaciones extremas, ello derivó en la construcción de fronteras/murallas, como la de Berlín. La frontera cobra sentido en la medida que haya intensiones de algún sujeto de moverse a través del límite y, además, exista una clara voluntad por afectar, influir o controlar las acciones del otro; sino se trata solamente de un límite, informado a través de alguna clase de marca espacial, como puede ser un cartel, una sucesión de boyas o de hitos. Frontera, movilidad transfronteriza, contacto y control son términos relacionados. Muchas veces los lugares de frontera no están en el límite, sino en alguna localización próxima, en una posición fija o móvil: hasta no hace mucho, las aduanas solían estar lejos del límite trazado en las altas cumbres de la cordillera de los Andes, en zonas fronterizas con una posición no confinante. Las relaciones fronterizas no ocurren en un espacio cualquiera. En la frontera, el contacto, las movilidades transfronterizas, la concreción de las relaciones fronterizas, se produce en cruces, fortines, pasos y otros sitios que devienen lugares de frontera. Los lugares de frontera son, por excelencia, localizaciones donde se experimenta cotidianamente las diferencias creadas por el deslinde territorial internacional. En la frontera se refuerzan los sentimientos de semejanza y diferencia, mediante diversas prácticas simbólicas (cuando en La Quiaca, por ejemplo, se recuerda con carteles que las Malvinas son argentinas) y materiales (construyen un sistema asistencial que excluye a quienes viven del otro lado del puente internacional). El sentido de lugar está profundamente atravesado por el límite interestatal: su inmediatez organiza los tiempos y los espacios cotidianos.

Las fronteras, como los territorios, son entidades históricas, que se construyen por las prácticas materiales y simbólicas de la sociedad. Por ello, emergen, se transforman –con el tiempo cambian en su extensión, sus funciones y su fisonomía- y, junto con los territorios, desaparecen (Paasi 1986). Cada lugar de frontera, a su vez, tiene su propia dinámica geohistórica, estableciéndose como recurso, sea por lo que allí mismo se localiza o por lo que se localiza en las proximidades a uno u otro lado. La función de paso, en muchos lugares de frontera, suele generar ciertas potencialidades que son aprovechadas por diferentes grupos sociales. La accesibilidad a la diferencia, engendra continuidades sobre esa discontinuidad creada por el límite y la frontera. Por ello, los límites internacionales no son espacios de diferenciación a todos los efectos: el mapa político que muestra un planisferio con unidades claramente delimitadas y de una aparente homogeneidad otorgada por un color que se extiende en forma continua en toda la extensión, es ilusoria: los Estados nacionales son una territorialidad que coexiste con multiplicidad de territorialidades de diversa índole, de geometrías y dinámicas variables. En muchos casos se yuxtaponen comunidades lingüísticas, como en las fronteras entre la Argentina y el Uruguay con el Brasil, donde surgió una nueva comunidad lingüística, transnacional, superpuesta al límite. Allí surgió el portuñol, un lenguaje sin reconocimiento oficial que se desarrolla en los ámbitos privados y personales, especialmente de las clases populares (Ruiz 1998). La nueva lengua es una forma de integración, de continuidad espacial superpuesta a la discontinuidad lingüística forjada por estados territorializados, marcados por el límite internacional.

¿Qué papel juegan las movilidades en la formación y transformación de las fronteras? Aquí optamos por recuperar la categoría movilidad en vez de transporte. Las ciencias sociales han concentrado gran esfuerzo en estudiar los sistemas de transporte. Esto se debe, en gran medida, a las dos funciones centrales que tuvo en el desarrollo de la modernidad: geopolítica –en la medida que fue una pieza clave para integrar espacios- y geoeconómica –por garantizar la unificación y articulación de mercados nacionales de producción, consumo y trabajo-. Pero, al estudiar el sistema de transporte, se prestó poca o ninguna atención a



todo un conjunto de situaciones que exceden al transporte, aún cuando éste tenga una importancia difícil de despreciar: las movilidades espaciales (en adelante sólo movilidades).

La movilidad es una relación social ligada al cambio de localización de las personas o de sus bienes entre diferentes espacios (Levy 2000); es un tipo de relación espacial. Los diferentes agentes sociales adoptan la movilidad como una estrategia de reproducción social, para ocupar sucesivamente diferentes lugares, para controlar o apropiarse de un área, para sostener o crear vínculos sociales entre grupos distantes, para forjar identidades culturales. El movimiento es una práctica social generalizada, aunque existe una grandísima variedad espaciotemporal de posibles trayectorias o itinerarios (Massey 2006), siendo también variadas las razones del viaje, las formas de practicarlo, los procesos asociados. La movilidad como proceso social excede a la mera relocalización, al viaje, a los desplazamientos, a los transportes, a los flujos y a la circulación. La movilidad es una categoría genérica por excelencia para referir a toda relación espacial entre localizaciones concretada mediante el movimiento de bienes y personas. Si bien puede engendrar procesos de movilidad social, es una categoría diferente a esta de origen sociológico: la movilidad espacial es una categoría de orden geográfico. El estudio de las movilidades puede abordarse desde las múltiples dimensiones de lo social (económico, político y cultural), supone la identificación de sujetos sociales que se mueven y entran en contacto y conflicto, que articulan lugares y momentos.

El concepto de movilidad lleva implícito el de estabilidad (Módenes 2008) o inmovilidad, par asociable al binomio flujos-fijos (Santos 1988), también circulación/localización. Las personas o los bienes se mueven hasta estabilizarse en algún sitio, en escalas temporales diversas. Cada sitio deviene un lugar-momento en el proceso de movilidad, como situación intermedia en un ciclo o como origen-destino de una estrategia espacial. Asimismo, la movilidad se puede asociar al concepto de territorialidad, toda vez que forma parte de una estrategia orientada a delimitar y controlar un área geográfica específica aún cuando adopte la forma reticular (Raffestin 1980; Haesbaert 2004). Las movilidades son trayectorias espaciotemporales complejas e involucran condiciones sociales desiguales, decisiones de las personas, búsqueda por satisfacer ciertas necesidades, posesión de recursos, voluntades, accesibilidad a los medios de transporte (Levy 2000; Gutiérrez 2009).

Además, resulta provechoso pensar al conjunto de las movilidades de un determinado espacio en términos de sistema (Bavoux et. al, 2005). El sistema de movilidad está conformado por un conjunto de trayectorias que definen redes, que se superponen e intersectan, por los sujetos que participan, en escalas temporales variadas, en los diferentes tipos de movilidad, por los mismos recursos y motivaciones para concretar los desplazamientos (servicios de transporte, infraestructura de circulación, know-how, imposiciones del mercado de producción, configuración de la red de lugares poblados, etc.).

Frontera y movilidad resultan indisociables. Las fronteras internacionales pueden pensarse como dispositivos creados por los Estados, localizados en los límites internacionales acordados, en su intento inicialmente inmovilizante de todo lo que busque moverse hacia o desde el interior del territorio. 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 (Cataia 2007). La movilidad -hacia y desde- es una estrategia de encuentro, un tipo de relación que se establece entre uno y otro espacio. La continuidad se puede asociar a la movilidad, a facilitar la fluidez. La discontinuidad engendra, momentáneamente al menos, inmovilidad, fijeza. La frontera es un punto inmovilizante, para clasificar qué puede salir o entrar y qué no. Allí, entonces, opera un sistema de legalidad/ilegalidad, un filtro. En la medida que cada país puede establecer su propio sistema legal, aún cuando exista otro definido por el sistema de naciones, lo que es lícito en uno (lo que se acepta como factible de ingreso/egreso) no siempre coincide con el otro (Tejeda 2004). Esta disparidad en los sistemas legal/ilegal es un recurso, por ejemplo, aprovechado por las redes de trata de



personas o de narcotráfico. Esta diferencia, una vez más, puede pensarse como un recurso territorial de frontera.

El movimiento transfronterizo, especialmente el que se maneja por lógicas legales, tiende a concentrarse en las redes de transporte: se llega hasta el paso fronterizo por carretera o ferrocarril y se cruza a pie. La movilidad engendra lugares de frontera y los lugares de frontera tienden a concentrar las movilidades. A la escala urbana, los vecinos circulan por el paso sin realizar trámites migratorios, en el caso que esta opción esté habilitada, usando el puente o calle destinado para tal fin, en sistemas de tráfico vecinal.

Queda claro, a partir del planteo, que consideraremos a la frontera argentino-boliviana como una entidad geohistórica que está siendo, permanentemente, a partir de múltiples prácticas culturales y materiales de los dos países. En esta frontera se individualizaron y lograron jerarquía a diversas escalas tres lugares de frontera, los cuales concentran buena parte de las movilidades, pero no la totalidad. Estas ciudades se formaron y transformaron a partir la frontera; antes no existían o, en el caso de La Quiaca, constituían una posta en el camino. La sección siguiente se ocupará de analizar el derrotero histórico de la zona que hoy funciona como una frontera liminar.

3. EL SISTEMA DE MOVILIDADES EN LA FRONTERA ARGENTINO-BOLIVIANA

La periodización y la regionalización son dos estrategias metodológicas utilizadas tanto para organizar el proceso de investigación como la exposición de avances y resultados. Así, pueden ser vistas como tentativas de identificación, clasificación e interpretación de los eventos sociales que serán objeto de estudio, en sus dimensiones temporal y espacial. Son procedimientos que han sido y siguen siendo objeto de discusiones epistemológicas en la geografía y en la historia respectivamente. Pero, mientras que los geógrafos han puesto un gran esfuerzo en la definición de región y de regionalización, categorías que pueden considerarse nodales para la disciplina, no ha ocurrido lo mismo con la categoría período. La discusión entre los historiadores sobre el período es un murmullo frente al clamor que ha generado la región entre los geógrafos (Wishart 2004). De todas formas, la periodización - identificación y delimitación de uno o varios recortes temporales, como partes de la historia total- y la regionalización - identificación y delimitación de una o varias unidades, como partes de una totalidad espacial-, en conjunto, son instrumentos muy provechosos para realizar una geografía histórica (o una historia regional) de una entidad cualquiera como, en este caso, la frontera argentino-boliviana.

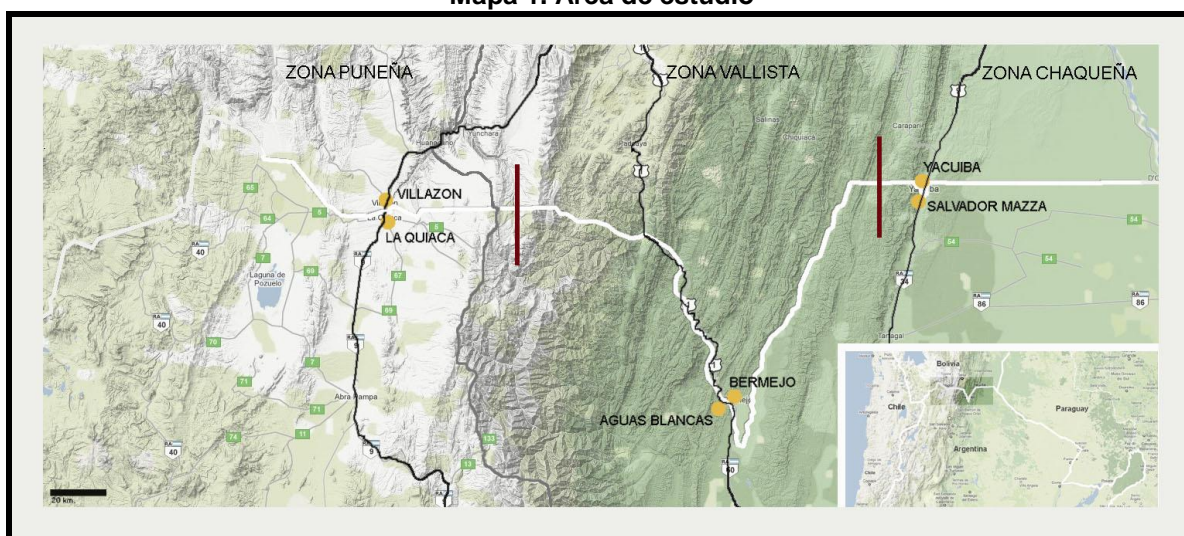
Para abordar esta frontera delimitamos cuatro períodos (en los próximos párrafos) y tres zonas (Mapa 1). Las principales fuentes bibliográficas consultadas fueron Jerez (1998), Gordillo y Leguizamón (2002), Figallo (2003), Pérez y Torino (2003), Benedetti (2005) y Domenach et. al. (2007). También, se utilizó información procedente de la Cancillería Argentina y de otras dependencias oficiales.

La zonificación toma en consideración algunos rasgos fisiográficos sobresalientes, que se condicen con tres momentos de ocupación, tanto hispano-colonial como estatal-nacional. La zona puneña recorre el primer tramo, en su totalidad, en terrenos de la Provincia de Jujuy por el lado argentino y del Departamento de Potosí por el boliviano. El límite internacional en este sector de la altipampa sudamericana queda demarcado entre el Cerro Zapaleri (punto trifinio) y la Sierra de Santa Victoria. Es la zona de más larga ocupación. Aquí se consolidó como principal núcleo la conurbación La Quiaca-Villazón, dividida por el río La Quiaca, que forma parte de la cuenca superior del río Pilcomayo. El segundo sector corre los sectores occidentales de la Pcia. de Salta (Argentina) y del Dto. de Tarija (Bolivia). Abarca una zona de transición, conformada por una sucesión de valles con dirección predominante norte sur, donde se desarrollan las Yungas. El límite en esta zona queda demarcado entre las Sierras



de Santa Victoria y del Alto Río Seco o Cumbre de San Antonio, recorriendo un tramo del Río Bermejo y otro del Río Grande de Tarija, en la cuenca superior del Bermejo. En esta zona se formó la conurbación Aguas Blancas-Bermejo, separada por el río de este nombre. Al pie de las sierras subandinas, donde comienza a desplegarse la llanura chaqueña, se encuentra la conurbación Profesor Salvador Mazza-Yacuiba. El primer tramo de este sector del límite se demarcó a lo largo de un paralelo hasta la confluencia con el río Pilcomayo, para luego seguir el curso de ese río. Es la parte este de la Pcia. de Salta y del Dto. de Tarija, donde se encuentra un tramo del curso medio del río Pilcomayo (Cuadro 1).

Mapa 1. Área de estudio



Fuente: elaborado por Constanza Tommei, en base a Google Maps

1. Período de diferenciación territorial (1810-1889). En este tiempo se fueron formando los estados nacionales de Argentina y Bolivia, tanto en su estructura de poder como en su extensión espacial, concentrándose especialmente en el proceso de definición y organización interna de sus respectivas territorialidades. Si bien este proceso es constante, realizado a través de múltiples prácticas, esa etapa fue de emergencia de dichas territorialidades, sobre la base del resquebrajado orden colonial. Hasta la década de 1860 estos dos países no concretaron ningún acuerdo de límites, manteniendo de facto los que existían entre las jurisdicciones coloniales de Potosí y de Salta del Tucumán. La zona chaqueña permaneció como zona de frontera con el indio, en permanente tensión. El proceso de mutua diferenciación territorial argentino-boliviano se aceleró con la Guerra del Pacífico (1879-1884) y la Conquista del Chaco (desde 1884). Durante este período la circulación de bienes y personas se concentraba en la zona puneña, por donde pasaba el antiguo camino al Potosí, el que presentaba las mismas características que antaño, con predominio del arriero. La Quiaca había sido posta en ese camino durante la Colonia y conservó esa función durante el siglo XIX, aunque el centro poblado importante era Yavi, ubicado a pocos kilómetros al este. Por entonces no existía ninguna de las otras localidades fronterizas. Durante la Guerra del Pacífico la zona vallista se convirtió en un camino alternativo para la salida de productos bolivianos por la Argentina. La zona de Yacuiba era frontera con diferentes comunidades chaqueñas. Los terrenos donde finalmente se trazó el límite estaban ocupados por grupos sociales con diversos patrones de movilidad: pastores en la zona puneña y recolectores en la chaqueña. El dinamismo económico se localizaba lejos. Del lado boliviano, floreció la minería en la zona de Lípez y Chicha; del lado argentino, en Rinconada. Pero esta actividad no generó un proceso urbanizador. La agroindustria azucarera comenzó a florecer en los valles subtropicales, aunque debieron pasar algunas décadas para que se transformase en la actividad más importante de la región.



Cuadro 1. Conurbaciones argentino-boliviana. Información ampliatoria

	La Quiaca	Villazón	Aguas Blancas	Bermejo	Profesor Salvador Mazza	Yacuiba
Emplazamiento	1776. Posta. 1878. Oficina telegráfica. 1883. Fundación.	1910. Fundación.	Se ignora.	1902. Se funda como Fortín Campero. 1924. Fundación.	1951. Fundación.	S. XVIII. Misiones franciscanos 1841. Fundación
Jurisdicciones*	R. Argentina P. Jujuy. D. Yavi. M. La Quiaca.	R. Bolivia D. Potosí. P. Modesto M. Villazón. C. Villazón.	R. Argentina P. Salta. D. Orán, M. Aguas Blancas (desde 2010).	R. Bolivia D. Tarija P. Aniceto Arce, M. Bermejo C. Bermejo.	R. Argentina P. Salta, D. General de San Martín, M. Prof. S. Mazza.	R. Bolivia D. Tarija, P. Gran Chaco. M. Yacuiba. C. Yacuiba.
Estación ferrocarril	1908	1920	No tiene	No tiene	1948	1958
Ruta de acceso	Nacional 9	Nacional 14	Nacional 50	Nacional 1	Nacional 34	Nacional 9
Forma de cruce	Puente internacional	Puente internacional	Puente internacional	Puente internacional	Puente internacional	Puente internacional
Nombre del puente	Dr. Horacio Guzmán		Aguas Blancas - Bermejo		Salvador Mazza - Yacuiba	
Población a principios siglo XX	1895: 172 hab. 1914: 744 hab.	No existía	No existía	Se ignora	No existía	Se ignora
Población a mediados siglo XX	Censo de 1947: 6.914 hab. Censo de 1960: 6.290 hab.	Censo de 1950: 6.261 hab.	Censo de 1960: 282 hab.	Censo de 1950: 1.870 hab.	Censo de 1947: 282 hab. Censo de 1960: 3.438 hab.	Censo de 1950: 5.027 hab.
Población fines siglo XX	Censo de 2001: 13.761 hab.	Censo de 2001: 28.045 hab.	Censo de 2001: 1.403 hab.	Censo de 2001: 26.059 hab.	Censo de 2001: 16.068 hab.	Censo de 2001: 64.611 hab.

Aclaraciones: R. República; D. Departamento; P. Provincia; M. Municipio; C. Cantón (En Bolivia Departamento es de nivel jurisdiccional superior a la Provincia y civeversa en la Argentina; en la Argentina el Departamento no es unidad política).

Fuente: elaboración en base a la bibliografía utilizada en este artículo y a diferentes notas de campo.

2. Período de delimitación (década 1889-1936). Por delimitación puede entenderse el proceso tendiente a definir los criterios para establecer el límite interestatal. Al menos en la experiencia regional, dicho proceso generalmente se inició con la redacción y suscripción de acuerdos de amistad entre diplomáticos o con tratados de tregua cuando medió una guerra; siguió con procesos diplomáticos ad hoc para acordar criterios, con la redacción de acuerdos con refrenda parlamentaria de los países involucrados; terminó con la demarcación en el terreno a cargo de peritos. En el caso argentino-boliviano esta cuestión cobró impulso en el quinquenio que se inicia en 1879, cuando la Argentina y Chile aceleraron sus respectivas empresas expansionistas. Terminada la Guerra del Pacífico, un largo proceso diplomático le permitió a la Argentina controlar la zona hoy conocida como Puna de Atacama, mientras que Bolivia conservó la zona de Tarija. En 1925 se determinó al Cerro Zapaleri como punto de arranque para el límite (punto orificio con Chile) y se fijó definitivamente el límite en Tarija. Así, en los años posteriores a 1879 los Estados del Cono Sur pasaron de las argumentaciones sobre las posesiones de jure a las más categóricas posesiones de hecho para, ahora sí, avanzar en el proceso de delimitación. A diferencia de otros casos en la región, el argentino-boliviano se desarrolló enteramente por vías diplomáticas, aunque motorizado por enfrentamientos bélicos con otros países. Para la Argentina, el límite con Bolivia fue el último en definirse, recién en 1925. Por entonces Bolivia iniciaba el avance sobre el Chaco Boreal, que derivó en la última guerra de la zona, la llamada Guerra del Paraguay. En este período se produjo la primera obra de integración física entre ambos países, el ferrocarril de Jujuy a La Quiaca inaugurado en 1908, que se extendió a Villazón en 1912 y a Unyuni en 1925, estableciéndose la conexión Buenos Aires-La Paz. Este ferrocarril buscaba atraer al mercado boliviano hacia los puertos argentinos en competencia con Chile. Con el tiempo, Bolivia fue estableciendo una mayor conexión con el exterior a través de los puertos chilenos, con ferrocarriles financiados por ese país. Se destaca, por otro lado, el despegue de la producción agroindustrial azucarera, principal motor de las migraciones procedente de Bolivia. También avanzó la frontera agropecuaria,



el acaparamiento de tierras y sometimiento de las sociedades indígenas sobre el Gran Chaco. En la zona de Bermejo, además, comenzó la exploración y explotación del petróleo.

3. Período de fronterización (1936 a década de 1980). La noción de fronterización subraya el carácter contingente de las fronteras y designa al proceso histórico mediante el cual va emergiendo y transformándose dicha entidad dentro del sistema territorial. En el caso de las fronteras nacionales remite a las prácticas materiales y culturales desplegadas tanto por el poder central, como por los poderes intermedios y locales. Desde un punto de vista sociocultural, la frontera nunca es un dato fijo, sino una realidad inacabada e inestable. Entre la Argentina y Bolivia, la Guerra del Paraguay aceleró la fronterización liminar, a partir de la década de 1940, como ocurrió con otras fronteras sudamericanas. Si bien el establecimiento de la estación La Quiaca ya había sido un primer avance en este proceso, con la instalación de las aduanas para controlar el flujo comercial, del lado boliviano la aduana recién se instaló en la década de 1940. También, por entonces, se estableció el poder de policía, las aduanas y oficinas de migraciones sobre el límite. En la Argentina la Gendarmería Nacional se creó en 1936. Las movidades campesinas y pastoriles y las migraciones laborales siguieron siendo fluidas, aunque fueron, cada vez, más controladas. La política fronteriza tuvo un matiz militar desde la década de 1940, con la proliferación de medidas tendientes al cierre de la frontera. Un ejemplo son las zonas de seguridad, franjas de ancho variable contiguas al límite internacional, sujetas a periódicos ajustes, que eran de 100 km para las áreas contiguas a Bolivia. También se crearon las áreas de frontera, entre 1970 y 1979, una de ellas fue la de Tartagal, en el sector chaqueño, zona con importantes recursos gasíferos y petroleros. A pesar de la consolidación del límite como frontera política y zona de control militarizado, se concretaron nuevas obras de integración física binacional, como el ferrocarril al Oriente de Bolivia (iniciado en 1909 y concluida en 1967), los puentes entre las ciudades fronterizas o la mejora de las rutas de acceso a ambos lados de la frontera. La dinámica productiva siguió dominada por los ingenios azucareros, en la zona salto-jujeña y en la zona de Bermejo, que continuaron organizando las migraciones laborales del período. Sin embargo, se produjo una cierta diversificación productiva en las zonas circunvecinas: en la puna se estableció Mina El Aguilar, en el sur boliviano se desarrolló el sector de hidrocarburos al igual que en las inmediaciones de Tartagal. En los valles templados salto-jujeños se desarrolló la producción tabacalera y otras actividades industriales. En este período Bermejo y Yacuiba comenzaron a crecer sostenidamente.

4. Tenue integración fronteriza (década de 1980 al presente). A partir de la segunda mitad de la década de 1980 fueron ganando importancia, en el Cono Sur, las iniciativas de integración física, que en muchos casos no eran novedosas. La integración fronteriza o transfronteriza puede enfocarse en dos niveles complementarios, que pueden denominarse macro y micro, respectivamente. A nivel macro, se da la integración transnacional propiamente dicha. Implica todo proceso de unión económica y política para crear bloques de países, como el MERCOSUR y la UNASUR, o iniciativas puntuales como la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA). A nivel privado se puede mencionar la ZICOSUR (Zona de Integración del Centro Oeste Sudamericano). Sin embargo, los niveles de complementación entre Argentina y Bolivia todavía no se equiparan con los que ambos países mantienen con Chile o con Brasil. A nivel micro, la integración va siendo escalonada por un conjunto de procesos de unión económica y política con alcance a las zonas contiguas a la frontera. Es el terreno de la paradiplomacia. Estas tentativas no son del todo nuevas. Lo novedoso es la fuerza que han cobrado y el grado de institucionalización alcanzado. Un ejemplo de ello son los Comités de Frontera, una instancia de negociación de los asuntos domésticos en espacios binacionales. A diferencia de otros comités que involucran a grandes regiones, entre Argentina y Bolivia se limitan a las tres conurbaciones fronterizas. Esta instancia de integración involucra la participación del Estado nacional, a través de los cónsules y otros funcionarios allí localizados, junto con otros actores fronterizos, como los transportistas, los exportadores y comerciantes, los municipios y las asociaciones de productores. En este período se consolidó el proceso de urbanización de la



frontera argentino-boliviana, siendo Yacuiba el caso más notable. En este período se desarrolló notablemente el sector comercial, merced al régimen de tráfico vecinal que permite la circulación de bienes en la frontera, entre ciudades vecinas, sin control aduanero.

Cuadro 2. Frontera argentino-boliviana. Tipología de movilidades

	Local (en la frontera)	Extralocal en ambas direcciones (a través de la frontera)	Extralocal en una dirección (hacia-desde la frontera)	Extralocal articulado con local (hacia + en + desde la frontera)
Movilidades migratorias laborales		1. Migraciones hacia las zonas rurales del noroeste argentino. 2. Migraciones hacia la Región Metropolitana de Buenos Aires.	3. Migraciones a la frontera argentino-boliviana	
Organización de la vida campesina, indígena y criolla.	4. Movilidades cazadoras y recolectoras en la zona chaqueña (H)	5. Trashumancia en la zona vallista. 6.1 Caravanas en la zona puneña (H) y pastoreo	6.2 Manka Fiesta	
Dinámica de la vida cotidiana en las conurbaciones transfronterizas	7. Relaciones socioculturales. 8. Funcionamiento de la administración pública ligada a la frontera. 9. Consumos cotidianos			
Comercio a través de la frontera	14. El tráfico vecinal y el comercio hormiga	10. arrieraje en el siglo XIX (H). 11. Exportación e importación	12. El paseo de compras. 15. Régimen simplificado de exportación/importación	13. Red comercial motorizada por la comunidad aymara
Turismo		16. circuitos de larga distancia. 17. viajes de visita de migrantes bolivianos a sus ciudades natales. 18. La frontera en circuitos turísticos transfronterizos.	19. La frontera como lugar turístico	
Tráfico ilegal y criminalizado de bienes y personas	20. Mujeres bolivianas embarazadas que cruzan para parir del lado argentino	21. Tráfico ilegal y criminalizado de bienes		22. El tráfico de personas

Fuente: elaboración propia / Nota: (H) histórico.

Considerando el recorte espacio-temporal de este artículo –frontera argentino-boliviana, siglo XIX al presente-, se puede identificar una variada gama de movilidades en/hacia/a través de la zona, con diferentes lógicas, espacialidades y temporalidades, muchas de las cuales se superponen en el tiempo, en el espacio o en su organización. Además, diferentes tipos de movilidades son realizadas por un mismo sujeto. Para construir la tipología de movilidades, hemos considerado cuatro escalas: 1. Local. Relaciones horizontales entre aglomeraciones vecinas a ambos lados del puente; la frontera es el espacio de vida, marcado por la cotidianeidad; 2. Extralocal en ambas direcciones. Relaciones verticales entre ciudades y regiones interiores alejadas de la frontera; la frontera tiene la función de zona de paso; 3. Extralocal en una dirección. Conexiones entre las ciudades fronterizas con localizaciones distantes, en el propio país o en el país vecino; la frontera es el destino de la



movilidad; 4. Extralocal articulado con local. Se refiere a movilidades que, en principio, surgen por la vinculación de lugares distantes, pero que aprovechan organizaciones fronterizas; la frontera es un recurso para la movilidad transfronteriza. Además, identificamos cinco propósitos: 1. Migraciones laborales; 2. Organización de las prácticas pastoriles, trashumantes y cazadora/recolectoras; 3. Dinámica de la vida cotidiana en las conurbaciones transfronterizas; 4. Comercio; 5. Turismo, 6; Movimiento ilegal y criminalizado de bienes y personas. Del cruce de estas variables surge tipología que da como resultado 22 tipos de movilidades (Cuadro 2). Las mismas, que no cierran las posibilidades, configuran un sistema que contribuyen a la definición de un particular modelo fronterizo. Para su exposición, los diferentes tipos de movilidades se agruparán y serán desarrollados en los siguientes apartados.

3.1 Frontera y movilidades laborales

La Argentina se estableció, en Sudamérica, a lo largo del siglo XX, como uno de los principales destinos para las migraciones limítrofes, entre ellas, las de origen boliviano. El movimiento migratorio de bolivianos a la Argentina fue variando históricamente en relación a la temporalidad, a la relación origen y destino, a las características socioeconómicas de los sujetos y del mercado laboral de inserción. Se trata de una historia de constantes idas y venidas, que atraviesa las diferentes zonas y períodos considerados. Este ha sido el tipo de movilidad que más atención ha suscitado en los estudios sociales, desde la década de 1980 hasta el presente (Benencia y Karasik 1994, Caggiano 2005, Sassone 2009, por caso). El estudio de estas migraciones, además, se vinculó, por un lado, con el surgimiento y devenir del sector agroindustrial azucarero en el noroeste argentino, la conquista del Gran Chaco y sometimiento de sus sociedades indígenas, la subsunción al capital de las comunidades de puneñas y la formación y transformación del mercado de trabajo en el espacio salto-jujeño (Rutledge 1987; Conti, Teruel y Lagos 1988; Teruel 1995; Jerez y Rabey 2006); y, por el otro, con la formación del mercados de trabajo urbano y periurbano en la Argentina (Benencia 2008; Benencia y Quaranta 2006; Barsky 2008).

3.1.1 Migraciones predominantemente hacia las zonas rurales del noroeste argentino

Para el estudio de esta migración, Sassone (2009) identifica seis grandes momentos. El primero se relaciona con la formación de los ingenios salto-jujeños del período 1880-1930, que generaron una demanda estacional de mano de obra masculina para la zafra, propiciando un modelo de migración fronteriza con recorridos que no superaban los 200 km. La población migrante provino de la zona chaqueña. Entre las décadas de 1930 y 1960 esas migraciones se combinaban con la migración hacia los valles templados, para la recolección de tabaco y de frutas y hortalizas. Ya en este período, las migraciones limítrofes se articulaban con las migraciones de origen interno, de las tierras altas. Hasta aquí las movilidades fueron, predominantemente, estacionales rural-rural, aunque en este período se prolonga la estadía del lado argentino, a la vez que se inician las migraciones hacia las ciudades. Entre las décadas de 1960 y 1970 comenzó a desarrollarse un modelo migratorio regional. Personas de origen boliviano van expandiendo el radio en el cual están presentes. Además de permanecer en los ingenios, llegan hasta la vendimia y cosechas fruti-hortícolas en Mendoza y aumenta su presencia en el Gran Buenos Aires. En la década de 1970 hay una mayor difusión espacial de los asentamientos bolivianos y una búsqueda de empleo permanente y ascenso social. Se inicia su activa presencia en la horticultura periurbana. En estas últimas dos etapas se vislumbra como una migración rural-urbana y, cada vez más, urbana-urbana, con activación de redes migratorias. En general, se insertan en los segmentos informales del mercado de trabajo.



3.1.2 Migraciones predominantemente hacia la Región Metropolitana de Buenos Aires.

Desde mediados de la década de 1980 la trayectoria migratoria de los bolivianos se complejiza, en la medida que comienzan a articularse con destinos en países desarrollados. Desde entonces, la región metropolitana de Buenos Aires se transformó en el principal destino, donde se concentra las dos terceras parte de la población boliviana en Argentina, localizada en barrios específicos de la ciudad. En la última fase, a partir de la década de 1990, la comunidad adquiere mayor estabilidad y proyección, por ejemplo, a partir del manejo de la cadena alimenticia de frutas y hortalizas. Esto reforzó las redes formales e informales y mantuvo la conexión de las comunidades en la Argentina con sus comunidades de origen, aumentando las necesidades de circulación a través de las localidades de frontera, mediante servicios de transporte formales e informales (Sassone 2009).

En este tipo de movilidad en el anterior la frontera funcionó como lugar de paso. Las ciudades fronterizas, igual, fueron lugares de concentración de los zafreros antes de realizar el viaje en tren. Esta fue, probablemente, la principal función de la estación La Quiaca: transportar los braceros hacia los valles subtropicales.

3.1.3 Migraciones a la frontera argentino-boliviana

Con el tiempo, la propia frontera fue constituyéndose en destino migratorio. Las tres conurbaciones han crecido gracias al aporte migratorio de personas provenientes de las zonas rurales circunvecinas o de regiones remotas, como el Medio Oriente. Pero la mayor parte de la población de esta frontera está constituida por ex mineros y ex zafreros. Este proceso de urbanización ha sido analizado últimamente (Jerez 2005; Jerez y Rabey 2006; Souchard 2007; Souchard y Ceydric 2007).

En los terrenos donde se trazó el límite internacional no existían ciudades. En la zona puneña el proceso de urbanización más temprano se dio en La Quiaca por el doble juego de ser paso de frontera y estación del ferrocarril. A fines del siglo XIX era un caserío esparcido a un lado y otro del arroyo homónimo. Con el cambio de siglo se fue transformando en una ciudad comercial, que hacia 1950 llegó a ser la segunda de la provincia de Jujuy. Del otro lado boliviano, Villazón tuvo un importante crecimiento desde entonces como consecuencia del traslado de la aduana que antes estaba ubicada en Tupiza (Gil Montero et. al. 2007). El ferrocarril le dio vitalidad a La Quiaca, por ser destino de ganado que se destinaba a la minería del sur boliviano y lugar de paso para los jornaleros que se iban a trabajar a la zafra azucarera y se juntaban allí para abordar el tren; también fue centro de acopio de minerales que se llevaban hacia Rosario o Buenos Aires. Los planes de trazado de la línea férrea y el gradual avance de ésta habían alentado algunas inversiones mineras que aprovecharon las ventajas de transporte ferroviario. Por todo esto, La Quiaca se transformó en un centro urbano importante al que acudieron inmigrantes, principalmente originarios de Bolivia, que establecieron casas de comercio o bien llegaban a tentar fortuna con la minería o a adquirir tierras. En La Quiaca no se desarrollaron actividades productivas, estableciéndose como un enclave en una sociedad inminentemente rural y campesina, con población escasa y dispersa, aun en la actualidad (Teruel 2006).

Desde la mitad del siglo XX comenzó la ocupación y crecimiento de las tres ciudades bolivianas sobre la frontera. Para el caso de Bermejo, por otra parte, Jerez (1989) reconoce tres momentos en el proceso de urbanización. El primero remite a sus orígenes como campamento petrolero entre 1902 y 1925, cuando se transformó en uno de los centros petroleros más importantes de Bolivia, aunque el impulso poblador fue dado por el estado, en 1937, haciéndose cargo de la explotación petrolera. El segundo momento se inició en la década de 1960 con la mejora de las conexiones terrestres hacia Tarija y el norte argentino. La zona comenzó a concentrar población y a ser destino de políticas de fomento. Hacia finales de esa década, se transformó en una zona de producción azucarera, también por intermedio del Estado. En la década de 1980 la producción de hidrocarburos decayó y la



producción azucarera comenzó su apogeo. En esta actividad participan productores de diferentes tamaños, que atraían migrantes temporarios, mayoritariamente de las tierras altas. El sector azucarero impulsó el desarrollo de servicios asociados y cierta diversificación productiva en la zona. En la década de 1980 se expandió el sector comercial en las ciudades fronterizas y se aceleró la densificación de la frontera del lado boliviano. El cierre de algunas minas en ese país impulsó a grandes contingentes a moverse en diferentes direcciones, iniciándose el trasvase demográfico entre el occidente y el oriente del país, con el crecimiento de las ciudades de Santa Cruz de la Sierra y de Tarija. En este contexto crecen Villazón, Bermejo y Yacuiba (Jerez y Rabey 2006; Souchaud y Ceydric 2007).

3.2 Movilidades vinculadas a las prácticas pastoriles, trashumantes y cazadora/recolectoras

A lo largo de la actual frontera argentino-boliviana se pueden diferenciar tres zonas agroecológicas. La puneña, con territorialidades organizadas bajo la lógica del pastoreo; la vallista, con territorialidades fundadas en las necesidades de la trashumancia; y la chaqueña, con territorialidades conformadas según la prácticas cazadores y recolectores. Las dos primeras, que de algún modo subsisten en la actualidad, estuvieron sometidas a diferentes regímenes terratenientes. La tercera mantuvo una gran autonomía durante el período colonial y fue tenazmente desarticulada a partir de la conquista del Gran Chaco.

3.2.1 Movilidades cazadoras y recolectoras en la zona chaqueña.

Los grupos que habitaban las planicies chaqueñas eran seminómadas y solían recorrer zonas que actualmente están repartidas entre la Argentina, Bolivia y Paraguay. Antes de la presión ejercida por los tres estados en la zona, el Pilcomayo medio era un espacio de confluencia y conflicto entre grupos wichí, tapiete, chorote, nivaklé, tobas y pilagá. En sus márgenes se congregaban, en ciertos momentos, grupos de una misma parcialidad, como al inicio del verano con la maduración de la algarroba. El río no marcaba una línea entre las territorialidades de esos grupos, las que se establecían a ambos márgenes, ya sea aguas arriba o aguas abajo. Las zonas recorridas respondían al patrón de asentamiento y explotación de los recursos de cada parcialidad, que podían ser ribereñas o montaraces. Los periódicos cambios en el curso del río, además, provocaba reacomodamientos, sin contar los generados por enfrentamientos entre parcialidades con el propósito de controlar el río, empujando hacia el interior a los grupos más débiles (Gordillo y Leguizamón 2002). Estos desplazamientos comenzaron a ser alterados con el proceso de incorporación del Gran Chaco a las territorialidades nacionales, iniciado primero del lado argentino, hacia la década de 1870, intensificado del lado boliviano y paraguay con la Guerra del Chaco. Con la formación de los ingenios azucareros estas poblaciones comenzaron a ser reclutadas mediante diferentes mecanismos. Los desplazamientos de grupos chiriguano y maticos se incrementaron durante la guerra, cuando familias enteras se movían hacia el norte argentino para evitar ser utilizados por los ejércitos, logrando escapar de los abusos de sectores criollos y mestizos (Hinojosa et. al. 2000). Desde entonces, esta población se vio sometida a procesos de migración, arrinconamiento y desintegración social. La acción conjunta de los estados, de las misiones evangelizadoras y de empresas agroindustriales sobre la región llevó a la creación de reducciones y la destrucción de la economía indígena para liberar la capacidad de trabajo de esa población y posibilitar su inserción en las nuevas relaciones de producción capitalista (Trincheró 2000). El proceso de sometimiento de las poblaciones chaqueñas, el acaparamiento de sus tierras y el desarrollo de las economías regionales fue tratado en numerosas investigaciones (Rutledge 1987; Teruel y Jerez 1998; Lagos 2000; Trincheró 2000; Gordillo y Leguizamón 2002; Teruel 2005 entre otros).



3.2.2 *Trashumancia en la zona vallista*

En la zona de los valles aun en el período en que el límite internacional estaba ya demarcado, las tierras ubicadas al norte y al sur de la línea siguieron funcionando como una misma región. Progresivamente, la diferente pertenencia estatal fue introduciendo marcas distintivas en uno y otro sector, principalmente, por la influencia de las políticas que fue adoptando cada nación, así como cada jurisdicción local y regional. Las localidades de Los Toldos (Argentina) y Padcaya (Bolivia) formaron parte de un espacio con similar composición étnica, habitada por campesinos mestizos que realizaban una ganadería vacuna con pastoreo trashumante y diferentes intercambios socioeconómicos durante los últimos dos siglos. Esta zona fue progresivamente transformada y las movilidades vinculadas a la reproducción campesina se fueron articulando con movilidades laborales en los dos países (Nicola 2008).

3.2.3 *Pastoreo y caravanas en la zona puneña*

En la zona de la puna las movilidades campesinas se vinculaban, históricamente, tanto al pastoreo de llamas y ovejas como a la complementación económica mediante el transporte en caravanas (Cipolletti 1984; Göbel 1998; García y Rolandi 1999). Los habitantes de la puna obtenían, de sus rebaños y de la caza, carne seca, lana y sogas; además, realizaban distintos tipos de tejidos y curtían cueros, producían quesos, recolectaban hierbas medicinales y cortaban panes de sal. Todo el excedente, en algunos casos casi la totalidad de lo obtenido, se destinaba al intercambio. Una o dos veces por año, partían las caravanas que llegaban hasta las ferias del sur de Bolivia, hasta los oasis en Chile, las quebradas prepuneñas e incluso a los valles próximos a Tarija (Cipoletti 1984). Estos viajes de intercambio tenían funciones sociales y económicas, como establecer relaciones matrimoniales u obtener aquellos elementos preciados en la vida cotidiana, como algunos utensilios, alimentos y coca. Los principales componentes de la dieta de esta población no eran carne, leche y sus derivados, sino alimentos ricos en carbohidratos, como el maíz, el haba, la papa y el trigo. Hasta mediados del siglo XX la caravana era la principal empresa organizada por los hombres con el fin fundamental de realizar dichos intercambios. Estos itinerarios suponían un ámbito de vinculaciones bastante amplio que requería viajes de hasta 10 jornadas de marcha en cada sentido. Las caravanas realizadas para intercambio y los viajes hacia las ferias campesinas, fueron mermando a lo largo del siglo XX, por la cooptación y desarticulación social por parte de la minería, la agricultura comercial y las exigencias del estado nacional. Todavía en la década de 1990 se realizaban caravanas, pero era una práctica en franca desaparición. El pastoreo ovino, caprino y camélido sigue siendo una práctica relevante, a la vez que es una marca identitaria para las poblaciones puneñas (Göbel 1998; García y Rolandi 1999).

Un evento relicto de aquella lógica de viaje en caravana es la Manka Fiesta, o fiesta de las ollas, un evento sociocultural de raigambre indígena-campesina, que se realiza anualmente, en el mes de octubre, en La Quiaca. Los días que dura el evento se reúnen artesanos, agricultores y ganaderos que provienen de una amplia zona del norte argentino y el sur boliviano. Llegan arrieros con mulas, aunque cada vez menos, trayendo panes de sal de las Salinas Grandes, chalonga, charqui y carne fresca de Yavi, alfarería de Casira argentina y de Casira boliviana; loza verdiamarillenta desde Tarija y su zona de influencia; del Valle del Bermejo llegan frutas secas; de Santa Victoria, diferentes tipos de papas. En el pasado iban artesanos en plata desde Potosí y de la madera desde Sucre. El objetivo principal siempre ha sido realizar intercambios mediante trueque o cambalache, aunque progresivamente se fue monetizando. Se realizan comidas y bailes (Campisi 2001a y 2001b). Desde sus inicios, este evento no contó con un lugar estable, ni fue estimulado por las autoridades locales, ya que era considerado desagradable por los sectores acomodados de la ciudad. Se realizaba en la periferia, sobre el río o en las afueras. Probablemente como un efecto derrame del



desarrollo turístico que tuvo lugar en la Quebrada de Humahuaca durante la década de 2000, la Manka Fiesta comenzó a tener un sentido turístico, por lo que las autoridades locales le otorgaron prominencia a la actividad y esto se tradujo en que desde 2008 se realizase en un predio del ferrocarril, acondicionado por la municipalidad, ubicado en el centro urbano, a pocos metros de la estación abandonada. Así, adquirió carácter de atractivo turístico y pasó a formar parte del calendario de eventos de la provincia de Jujuy. El ingreso de los productos desde el lado boliviano se realiza por el puente donde se realiza el comercio hormiga. Si normalmente los paseros llevan cargamento por el antiguo puente ferroviario desde el sur al norte, la Manka Fiesta es una ocasión para mover ollas, vegetales y otros productos de norte a sur, siempre sobre la espalda de los hombres y las mujeres.

3.3 Movilidades y dinámica de la vida cotidiana en las conurbaciones transfronterizas

Las tres conurbaciones transfronterizas funcionan con una dinámica doble: al interior de cada aglomeración se definen movilidades pendulares y cotidianas, vinculadas al trabajo, la recreación y la educación, que se realizan mayormente a pie, en vehículos de tracción a sangre humana, en vehículos automotores particulares o públicos, conformado por flotas de taxis. Otras movilidades, de corta duración y de variada regularidad, involucran a ambos sectores de la conurbación, yendo por el puente o por el río.

3.3.1 Relaciones socioculturales en la frontera

Ciertos eventos sociales dan origen a movilidades entre los pares de ciudades, como la religiosidad o las actividades deportivas. Un caso, en La Quiaca-Villazón, es la Maratón Internacional de las Alturas, que en 2010 tuvo su tercera edición: se inicia en el puente Internacional Guzmán, un sitio simbólico, y describe un circuito que involucra a ambas ciudades. Pero las identidades culturales y su adscripción a las dos nacionalidades vecinas son también generadoras de fricciones. Un ejemplo, en la misma conurbación, es la disputa por la apropiación simbólica de la Diablada entre agrupaciones carnavaleras (Karasik 2000). Se trata de una danza sincrética entre elementos prehispánicos y católicos que se realiza en las zonas de influencia aymara durante el carnaval, utilizando máscaras y trajes. Recrea la imagen del diablo y representa la lucha entre el bien y el mal. La disputa por la apropiación simbólica de este festival se origina en la acción encarada por organizaciones bolivianas que buscan el reconocimiento de esa expresión cultural, por parte de la UNESCO, como patrimonio nacional. El Carnaval de Oruro se fue transformando en un evento global, similar al de Río de Janeiro. En 1984 esa ciudad fue consagrada como Capital Folklórica de Bolivia, reconocimiento que posteriormente se le otorgó a Villazón -Capital Folklórica del Sur-, invistiéndola de un poder simbólico que quiere hacer valer en los festejos carnavaleros en la frontera. El carnaval de Villazón convoca a personas del sur de Bolivia, a inmigrantes bolivianos en la Argentina, a quiaqueños y a muchos otros argentinos. Las comparsas de La Quiaca se fueron incorporando la estética y forma organizativa orureña. Para ello cruzaban a Villazón para alquilar trajes e instrumentos. Esta situación fue generando recelos, en la medida que la salida de esos elementos desde Villazón hacia La Quiaca se veía como un despojo, lo que llevó a las autoridades locales a prohibir su alquiler a los vecinos argentinos.

3.3.2 Funcionamiento de la administración pública ligada a la frontera

Funcionarios y empleados de la aduana, del consulado, de las policías de frontera y de las oficinas de migraciones realizan movimientos cotidianos entre sus lugares de residencia y sus oficinas apostadas en, o a metros de, el puente internacional. Pero también cruzan el puente, incesantemente, ellos y personas que hacen trámites para la obtención de permisos para realizar actividades deportivas, culturales o desarrollar algún trabajo en el país vecino. Los propios cónsules se mueven regularmente para encuentros formales e informales entre pares. Una de esas reuniones se debe al funcionamiento, en cada una de las



conurbaciones, de los Comités de Frontera. Además de las reuniones anuales, se mantienen contactos formales e informales con cierta asiduidad.

3.3.3 Consumos cotidianos

El grueso de las necesidades cotidianas se satisfacen con lo que ofrece el mercado local. A diferencia de otras fronteras, donde los habitantes de una ciudad van a realizar compras mensuales en supermercados en el país vecino (Rabossi 2010) o cuentan con vendedores que vienen del otro lado a ofrecer productos de contrabando, el estilo de vida en la frontera argentina-boliviana no supone esas prácticas de consumo. Sin embargo, hay productos específicos que se consiguen a mejor precio o con una calidad superior al otro lado del puente. Así, la carne suele ser superior del lado argentino, mientras que la coca se compra del lado boliviano. Esto genera movimientos cotidianos, individuales o familiares, en las tres conurbaciones, facilitados por el régimen de Tráfico Vecinal Fronterizo que, de acuerdo a compromisos internacionales permite el intercambio libre de formalidades y del pago de impuestos aduaneros, entre poblaciones fronterizas de mercancías destinadas al consumo doméstico. Aunque se ampare en la misma normativa, no deben confundirse con el movimiento de paseros, que se verá más adelante. Este y los otros dos tipos de movilidad antes reseñadas expresan momentos de la vida cotidiana en la frontera, tanto de la población residente permanentemente como de quienes residen por períodos acotados. Esas movilidades están investidas socialmente de un sentido de legitimidad. Los cuestionamientos suelen aparecer cuando esos movimientos, se interpreta, atentan contra sentimientos nacionales y son considerados predatorios de la propia cultura. En similar situación se encuentra el acceso a la salud por parte de personas que viven en la vecina ciudad.

3.4 Comercio y frontera

Buenos Aires, Córdoba y Potosí formaron parte del espacio económico peruano, en el período colonial. Entre estas ciudades se estableció un importante circuito mercantil en el cual se intercambiaban diferentes productos, como mulares –en dirección sur-norte- y efectos de ultramar –en dirección norte-sur-. Ese corredor, dentro de la organización territorial argentina y boliviana decimonónica, fue perdiendo importancia frente a las conexiones ultramarinas o las continentales con países vecinos. Igual, esa ruta mantuvo cierto dinamismo y siguió teniendo alguna importancia para la economía de las provincias del norte argentino y el sur boliviano, aun hasta el presente. Estas movilidades del pasado fueron profundamente investigadas en el campo de la historia económica y regional (Conti 1989 y 1992; Langer 1987; Langer y Conti 1991). También concitó interés la triple frontera Argentina, Bolivia y Chile (Conti y Lagos 2002; Benedetti 2005; González Miranda 2009).

3.4.1. El arrieraje en el siglo XIX

En la zona puneña fue clave la figura del arriero, sujeto social con presencia por lo menos desde el siglo XVII (Sica 2010), que conocían perfectamente las rutas que atravesaban las cordilleras, llevando recuas de mulas y/o de llamas o hatos de vacas y/o de cabras. Durante el siglo XIX el arriero fue diferente que en siglos anteriores. Ya no se trataba, como antes, sólo de población indígena, sino que también participaban criollos. Además, con el tiempo fueron cambiando las rutas, el contenido de lo que se transportaba y los agentes que requerían este servicio de transporte. De todas formas, se trataba de un modo de transporte que en lo esencial no se había transformado. El arrieraje estaba especializado, en cada región, según el tipo de animales que transportaba y los destinos que debía alcanzar. Mientras que el boliviano tendió a especializarse en el transporte de lanares, el argentino lo hizo con vacunos y mulares. También existían diferencias sociales y culturales. El arrieraje boliviano era predominantemente indígena y el argentino criollo. Además, fueron cambiando los destinos, en tanto que la construcción del ferrocarril en algunas zonas resultó una



competencia para esta actividad (González Miranda 2002). El arrieraje también era vital en el transporte de mercancías, como coca y chicha, alfajores y suelas, o de algunos minerales. Otra función, especialmente importante en el caso boliviano, fue el traslado de personas. Los arrieros eran grandes conocedores de la región, capaces de burlar los controles. Los viajes eran largos y podían llegar a ocupar uno o dos meses y nunca participaban mujeres.

El arrieraje fue un medio de transporte fundamental para las regiones de montaña hasta la llegada del ferrocarril y todavía después. Las crisis de los centros mineros, los trazados ferroviarios, el aumento de los controles fronterizos y la demanda laboral en los ingenios fueron algunos de los factores por los cuales fue decayendo la actividad y se abandonaron muchas rutas. Sólo eventuales pedidos de guiar a viajeros ocasionales por las cordilleras de los Andes mantuvieron en actividad a muchos arrieros (Cipolletti 1984). Todavía en las primeras décadas del siglo XX el arrieraje fue un vigoroso relicto colonial en tiempos republicanos.

3.4.2. *Exportación e importación*

El siglo XIX recorre los momentos de deslinde y delimitación, donde las acciones de control en el área bajo estudio eran débiles e insignificantes. No se había formado ninguna de las conurbaciones, las que fueron surgiendo durante el siglo XX. Inicialmente, se establecieron como lugares de paso y de almacenamiento de mercaderías para su posterior distribución en el país vecino. Pero la circulación comercial argentino-boliviano durante el siglo XX todavía no ha sido convenientemente estudiada. Este desinterés académico está en sintonía con el desinterés de los propios actores fronterizos. A diferencia de lo que ocurre en otros Comités de Frontera, por ejemplo, en los de Argentina-Bolivia el tema de promoción comercial conjunta es inexistente en la agenda, siendo las migraciones, las funciones aduaneras, la infraestructura, la sanidad y la salud y, en menor medida, el turismo, la cultura y los deportes los temas que más preocupan (Iglesias 2008).

En la actualidad, el comercio de importación/exportación realizado por empresas camioneras que usan la legislación sobre comercio exterior y cruzan la frontera por los pasos internacionales, luego de realizados los respectivos controles aduaneros. El camión pasa cerrado, en conexiones verticales entre zonas productoras y mercados urbanos de consumo. En este segmento podría incluirse los intercambios bilaterales en el sector energético, con el transporte de gas, combustibles líquidos y electricidad que han aumentado en este período. Se trata del sector del comercio binacional formal.

En el contexto del sur sudamericano, las relaciones comerciales argentino-boliviana no son las más relevantes. Puede señalarse, al respecto, que el Transito Medio Diario Anual (TMDA) de las tres rutas nacionales que conducen en la Argentina a los pasos de frontera en cuestión, ha aumentado a lo largo de las últimas dos décadas de manera considerable: entre 1992 y 2010 pasó en la RN 9 de 139 a 860, en la RN 34 de 1206 a 2500 y en la RN 50 de 850 a 2600 (Dirección Nacional de Vialidad – www.vialidad.gov.ar). El ingreso de Bolivia como país asociado al MERCOSUR generó un incremento de los flujos comerciales entre ambos países. En 1999 el valor de las exportaciones argentinas a Bolivia a través de las aduanas de La Quiaca y de Pocitos (Prof. Salvador Mazza) alcanzó los 22.718 y los 88.009 miles de dólares, respectivamente –significando un aumento de 19.842 para la primera y de 66.883 para la segunda con respecto a 1992-, siendo los valores relevados en 2006, para ambos casos, según este orden, de 50.357 y 103.037 toneladas (INDEC 1993, 2000 y 2006). Subsisten problemas estructurales que obstaculizan un desarrollo de la integración fronteriza. En comparación con otras fronteras, todavía son escasas las obras en infraestructura. Igualmente, este tema no ha sido seriamente tratado, encontrándose entre los de mayor urgencia dentro de los estudios sociales argentino-bolivianos.



3.4.3. El paseo de compras

Desde el año 2000 Villazón, Bermejo y Yacuiba se consolidaron como centros comerciales para las provincias de Salta, Jujuy y Tucumán. Desde diferentes ciudades de esas provincias proceden personas a realizar compras minoristas y mayoristas, utilizando el esquema aduanero del tráfico vecinal. Los viajes son realizados en vehículos propios o en buses de línea, permaneciendo unas cuantas horas durante un día o, excepcionalmente, más de un día. En esas ciudades se ofrecen mercaderías de origen asiático, junto con otras provenientes de la industria boliviana: ropa, accesorios para el traje de las cholas, artesanías, hojas y te de coca, alimentos. La dinámica entre los diferentes pares de ciudades va cambiando con el tiempo. De todas formas, a largo plazo, la actividad comercial terminó consolidando el proceso de urbanización de la frontera por el lado boliviano.

3.4.4. Red comercial motorizada por la comunidad aymara

En Bolivia, la ausencia de controles fronterizos estrictos, el fuerte desarrollo de la economía subterránea y la puesta en acción de un saber hacer tradicional le permitió a la comunidad aymara desplegar una red comercial de escala continental, transformándose en una sociedad de comerciantes (Jüge 2007). Estos comerciantes establecieron interconexiones entre puertos marítimos de Chile (Iquique y Arica), ciudades de Bolivia (lugares de tránsito y/o depósito y/o destino final de las mercancías), ciudades de frontera de Brasil y Argentina y ciudades en el interior de esos países y del Paraguay. En este esquema, Oruro se posicionó como centro de comando, mientras que las ciudades de la frontera argentino-boliviana quedaron involucradas, fundamentalmente, como lugares de redistribución hacia la Argentina. Allí se realizan consumos minoristas –cotidianos o ligados a los viajes de compras- y mayoristas –en diferentes modalidades de contrabando a distintas escalas-. Estas redes han crecido y consolidado notablemente desde 2000, con la importación de mercancías provenientes de China y el Oriente. El volumen de las mercaderías es considerable en relación al tamaño del mercado boliviano, lo que se explica por las posibilidades de redistribución hacia los países vecinos. Se comercializan prendas de vestir nuevas y usadas, vehículos usados, aparatos electrónicos, artículos para el hogar, calzados, medicamentos, etc. La frontera se constituye en un recurso económico, en la medida que se desarrollan circuitos comerciales que aprovechan las disparidades cambiarias y las diferentes posibilidades y disfuncionalidades que ofrecen los controles estatales. Estos comerciantes cuentan con un know how sobre el transporte de bienes trasmontano, que se remonta a la utilización de llamas y mulas en caravanas. Con ese sistema, lograban tanto la complementación económica de sus comunidades como, a largo plazo, la acumulación de capital por la provisión a algunas poblaciones urbanas. Esa situación les permitió, con el tiempo, invertir en la mecanización del transporte y la mejora logística, con lo que emergió el piloto, sujeto social que combina su saber-circular con camiones en este dilatado espacio montañoso, con su capacidad para negociar con los funcionarios, salvar controles estatales y contrabandear. Se trata de una circulación subterránea, con gran fluidez espacial y capacidad de adaptación a los cambios, con territorialidades diseñadas a escala del Cono sur, superpuestas a las estatal-nacionales.

3.4.5. El tráfico vecinal y el comercio hormiga

Una de las formas que adopta el comercio fronterizo se debe al aprovechamiento del régimen del tráfico vecinal para introducir, desde el país vecino, diferentes mercancías. En este caso, empresas que buscan colocar productos industriales argentinos (como la harina de la provincia de Buenos Aires) en el mercado boliviano, no realizan viajes con camión cerrado, sino que llevan la carga hasta el lado argentino de la frontera, allí se mueve la carga a través del límite con tracción a sangre humana, para luego seguir viaje en camión. Para ello es fundamental la presencia de un sujeto social, también existente en otras fronteras latinoamericanas, con diferentes denominaciones: bagayero o bagallero, pasero,



piloto, piloto, mula, camelô, vendedor, comprador, cargador, sacoleiro, mesitero, changarín, acopiador, torero (Palau Viladesau 1995; Rabossi 2004; Jerez y Rabey 2006; Dorfman 2008). A pesar de los matices, todas estas denominaciones hacen referencia a personas involucradas en el movimiento fronterizo local de bienes. En algunos casos es realizado por cuenta de terceros (paseros) y en otros por cuenta propia (mesiteros).

Las intermediaciones de Bermejo se convirtieron, a partir de la década de 1970, en un centro de atracción para familias campesinas. La región ofrecía tres alternativas: colonizar tierras vírgenes; ingresar como obrero permanente en empresas azucareras; y, si las dos opciones fracasaban, participar en el comercio como changarín; sino, migrar hacia la Argentina (Jerez y Rabey 2006). El panorama es similar en Villazón donde muchos ex mineros bolivianos buscaron allí nuevas oportunidades. Las diferentes labores vinculadas al comercio fronterizo fueron siendo, al fin y al cabo, el destino para muchos trabajadores del interior boliviano. Del lado argentino, la situación tiene semejanzas, con ex mineros o ex campesinos afincados en La Quiaca.

En la frontera argentino-boliviana se usa el término pasero para hacer referencia a las personas que se ocupan de pasar bienes a través del límite interestatal, entre sitios próximos, claramente establecidos, en las diferentes conurbaciones transfronterizas. Los paseros hacen un trabajo por cuenta de terceros, a cambio de remuneraciones muy bajas: son un eslabón en una cadena de comercialización transfronteriza. Practican una actividad que bordea la ilegalidad, de conocimiento generalizado en los puestos de frontera por parte de quienes están dedicados al control. Es una actividad de la economía informal desde el punto de vista laboral, ya que no cuentan con ningún contrato por escrito y no cuentan con protección social. Además, involucra trabajo infantil y adolescente (más de la mitad son menores de 18 años) y resaltan las situaciones de sobreexplotación. La paga se realiza por bulto movido, por lo que cuantas más veces pasen, mejor será. Cruzan trotando, llevando las cargas sobre sus espaldas. El régimen de trabajo es exigente, con jornadas extendidas, razón por la cual se registran diferentes patologías laborales. En La Quiaca-Villazón el cruce se realiza por las vías inactivas del ferrocarril internacional. Los paseros recorren una distancia de entre 700 y mil metros, entre el sitio a donde llega la carga, generalmente del lado argentino, hasta el sitio donde deben entregarla, generalmente del lado boliviano, mientras una persona va registrando cada pasada en un cuaderno. Suelen hacer hasta siete u ocho idas y vueltas. Una de las principales cargas consiste en sacos de harina, que pesan 50 Kg. Las mujeres suelen llevar una bolsa mientras que los hombres tratan de cargar dos.

3.4.6. Régimen simplificado de exportación e importación.

El sistema de los paseros funciona en la medida que existen intercambios que aprovechan el llamado Régimen Simplificado de Exportación e Importación. El llamado comercio hormiga suele establecerse como una etapa, fundamental, en circuitos comerciales que involucran a importantes ciudades de los países, que recurren a los paseros para abaratar costos de exportación. Este circuito se inicia con un camión que procede del sur de la Argentina, llevando sacos de harina hasta alguna de las ciudades de frontera. Allí son descargados por estibadores. Luego, son movidos en las espaldas de los paseros, hasta el otro lado del puente. Allí, otro grupo de estibadores lo cargan a otro camión, que se dirige hacia alguna de las ciudades del interior de Bolivia.

3.5 Turismo y frontera

Las aproximaciones a la problemática del turismo en el norte argentino y sur boliviano son relativamente recientes y, todavía, dispersas (Troncoso 2009 y 2010; Nielsen, Calcina y Quispe 2003; Amilhat y Guyot 2007). La relación entre movilidades, turismo y frontera, asimismo, apenas ha sido considerada.



3.5.1. La frontera como zona de paso en circuitos de larga distancia

A los tres pasos fronterizos considerados, diariamente arriban cientos de turistas que provienen de Buenos Aires, Salta, Potosí o La Paz. Estos turistas utilizan una empresa de buses de media o larga distancia, desde cualquiera de los destinos hasta la ciudad de frontera. Allí, suelen recorrer a pie la distancia que media entre una terminal de buses y la otra. En la medida que suele ser un segmento turístico joven y de bajo presupuesto que generalmente realiza viajes autogestionados, los mochileros, reducen los gastos en estas conurbaciones a la mínima expresión posible, por lo que sólo eventualmente utilizan taxis o algún servicio de carrito. El paso por esta zona de turistas nacionales y extranjeros – conformado mayormente por europeos y norteamericanos y, en proporciones menores, por latinoamericanos, israelíes y asiáticos- se debe a la activación del sector turístico que vienen registrando las ciudades bolivianas y argentinas. La conexión turística entre la Argentina y Bolivia probablemente se haya desarrollado a lo largo del siglo XX gracias a la conexión ferroviaria por La Quiaca. Se trataba de un turismo transfronterizo pionero, de poco impacto, que se incrementó sostenidamente desde la década de 1990.

3.5.2. La frontera como zona de paso en los viajes de visitas a las ciudades natales

La movilidad social de muchos inmigrantes bolivianos y peruanos fomentó el interés por visitar sus ciudades natales en períodos de vacaciones. Algunos utilizan los servicios aerocomerciales; la mayoría viaja en bus. De la misma forma que en el caso de los extranjeros, las tres conurbaciones tienen la función de zona de paso para estos turistas. Generalmente, utilizan empresas formales que hacen recorridos que van de una punta a la otra (que unen a Buenos Aires con las ciudades bolivianas) tanto como informales, con trasbordo en el límite internacional.

3.5.3. La frontera en circuitos turísticos transfronterizos trinacionales

Superpuesto a los dos tipos de movilidades anteriores se fue estableciendo otro tipo de movilidad que abarca una menor extensión y que, en parte, mantiene a los puentes como zona de paso aunque, cada vez más, toman a estos lugares como destinos intermedios. Se trata de un turismo transfronterizo trinacional. Durante la década de 1990 San Pedro de Atacama (Chile), fue emergiendo y se fue posicionando como un destino turístico andino de masa, orientado principalmente al mercado internacional. Los propios turistas que realizaban su estadía allí organizaban excursiones a los países vecinos, a menudo con dificultades, debido a la falta de fiabilidad de las redes transfronterizas de transporte. Los viajes allende la frontera chilena tenían un carácter relativamente espontáneo y desorganizado. Igual, San Pedro se fue convirtiendo en un centro originador de flujos turísticos transfronterizos. Progresivamente, para acompañar y formalizar estas primeras iniciativas espontáneas, algunos operadores bolivianos fueron organizando circuitos que unían las localidades de San Pedro, Uyuni o la Paz con el Salar de Uyuni y la reserva nacional de fauna Eduardo Avaroa (sur de Bolivia). Con el tiempo, los gobiernos municipales y regionales de los tres países se fueron involucrando en la organización y control del turismo transfronterizo, conformándose un circuito de escala regional transnacional, que se consolidó en la década de 2000. Este circuito articula los grandes salares del altiplano andino, el de Uyuni en Bolivia y el de Atacama en Chile y las Salinas Grandes en la Argentina. La apertura de pasos fronterizos entre Argentina y Chile (Jama y Sico) y la mejora en la infraestructura y la oferta de transporte en los tres países, así como la patrimonialización de paisajes y expresiones culturales, fueron factores clave en el desarrollo turístico de la zona. No se trata de un circuito cerrado: muchos turistas realizan partes de ese recorrido combinándolo con otras opciones, en forma muy flexible, al tratarse de modalidades turísticas consideradas nuevas o alternativas, como el turismo cultural, científico, místico, rural, vivencial, ecoturismo y aventura (Nielsen, Calcina y Quispe 2003). En este circuito se pueden diferenciar tres tipos de lugares según su función: atractivo turístico –San Pedro de Atacama, Uyuni y la



Quebrada de Humahuaca-; redistribución –las ciudades de Salta, San Salvador de Jujuy, Tarija, Potosí, Antofagasta, Iquique y Calama cuentan con aeropuertos y terminales de ómnibus internacionales-; paso internacional, que, a su vez, pueden diferenciarse en principal –La Quiaca-Villazón, Portezuelo del Cajón (Chile/Bolivia) y Jama- y secundario –Yacuiba, Bermejo, Ollagüe (Chile/Bolivia) y Sico (Argentina/Chile) (Amilhat y Guyot 2007). En este proceso, las conurbaciones argentino-bolivianas se fueron posicionando como destinos turístico de alguna importancia.

3.5.4. La frontera como lugar turístico

La circulación de turistas de paso, los que realizan el circuito trinacional, junto con la creciente llegada de argentinos en viajes por el interior del país a partir de la crisis de 2001, más el impulso comercial relacionado con el llamado turismo de compras, estimuló el proceso de turistificación de las ciudades fronterizas. En este proceso, es relevante la participación de los municipios locales, que organizan calendarios, mejoran algunos paseos en las zonas de concentración de visitantes, promocionan un discurso pro-turístico y formalizan la realización de eventos locales (como el carnaval de la frontera en Villazón o la Manka Fiesta en La Quiaca). No es menor el rol del sector comercial que atrae a cientos de personas que toman a la ciudad como destino de compra. Si bien se habla de turismo de compra, este tipo de viajes no constituye una actividad recreativa aunque, de todas formas, contribuye a la singularización de estos lugares como destinos turísticos. En todas las ciudades se observa durante las décadas de 1990 y, sobre todo, de 2000, la construcción de nueva infraestructura turística: hoteles, paseos, museos, restaurantes. Cada ciudad cumple una determinada función en circuitos turísticos de escala regional. En Villazón se ofrecen viajes de diferente duración hacia Uyuni y visita de comunidades rurales cercanas. La Quiaca es un punto destacado en el circuito de la puna, promocionado por la Secretaría de Turismo de Jujuy, bajo el concepto de “turismo rural de base comunitaria”. Bermejo tiene una posición relevante para el ecoturismo hacia el Parque Nacional Baritú (Yungas) (Guyot et. al. 2007). Estas ciudades aprovechan la condición de enclave en áreas rurales con población campesina dispersa, por lo que se vuelven base de operaciones para recorrer esas zonas circunvecinas. Los folletos o páginas de Internet producidos por los municipios y gobiernos provinciales y nacionales, hacen referencia a sitios arqueológicos, paisajes áridos, vida campesina, pinturas rupestres y tradiciones ancestrales.

3.6. Tráfico ilegal y criminalizado de bienes y personas

La frontera es un espacio de contacto entre dos sistemas legales: lo que es permitido de un lado no lo es del otro; esta situación facilita, en esta frontera, en el tráfico de niños. También, es una zona porosa por donde transitan bienes de contrabando, siendo el narcotráfico el ejemplo emblemático. Sin embargo, existen movildades que no son estrictamente ilegales, sino que son estigmatizadas, lo que lleva a su criminalización: es lo que ocurre con las mujeres bolivianas embarazadas que cruzan para parir del lado argentino o con el ingreso de hojas de coca.

3.6.1. Mujeres bolivianas embarazadas que cruzan para parir del lado argentino

Muchas mujeres bolivianas cruzan el límite político para acceder a ciertas facilidades que existen en el sistema de salud argentino, como la cobertura estatal gratuita, la mejor infraestructura y formación médica. En el sector puneño, el cruce puede realizarse por el puente, aunque muchas mujeres eligen cruzar por el cauce del río para evitar maltratos de parte de gendarmes y otros empleados (Sadir 2006). La imagen de estas mujeres conlleva una consideración estigmatizante y xenófoba sobre el aprovechamiento de “nuestra” cobertura social, por el uso “en exceso” de derechos o por tener “demasiados beneficios y posibilidades” por parte de ellas, porque estarían usando un sistema que no les pertenece, lo que generaría un perjuicio a la población local. También, genera resquemores sobre



ciertos derechos que, a mediano y largo plazo, obtendrían por transformarse en madres de un argentino, ya que en la Argentina rige el *ius solis*. Esta situación es planteada como problemática en San Salvador Jujuy y en otros lugares de la provincia de Jujuy, aunque es en La Quiaca donde se vuelve categórica (Caggiano 2007). La descalificación de la conducta de esas mujeres promueve prácticas institucionales que buscan, formal o informalmente, disuadir las pariciones, como la obligatoriedad de pagar un arancel por las prestaciones, el pedido de Documento Nacional de Identidad y la exigencia de haber realizado controles prenatales (Sala 2002). La evidencia de una mayor demanda en las áreas de ginecología y obstetricia no dio lugar, de parte del estado, a la formulación de acciones de promoción de la salud entre mujeres migrantes. Por el contrario, las acciones desplegadas muestran una fuerte preocupación por evitar los partos de mujeres bolivianas. Esta situación motivó el involucramiento de la Pastoral Inmigratoria, de la Obra Claretiana para el Desarrollo, perteneciente a la Prelatura de Humahuaca, organización civil que viene generando algunas acciones para revertir este esquema (Benedetti y Parodi 2008). Esta problemática se enmarca en una discusión más amplia sobre la política sanitaria de frontera, cuyo tratamiento excede las posibilidades de este trabajo (Jerez y Rabey 1999; Abel y Caggiano 2006; Caggiano 2008).

3.6.2. *Tráfico ilegal y criminalizado de bienes*

La formación redes de narcotráfico se encuentra, también, entre los temas menos analizados para el caso argentino-boliviano. Si bien existe cierto consenso sobre la importancia de las triples fronteras en su condición de zonas geoestratégicas por los fenómenos de la migración ilegal, el contrabando y el narcotráfico (González Miranda 2009), esto no dio lugar a estudios académicos. Un producto que no podría considerarse como parte del narcotráfico es la coca, debido a su amplia aceptación cultural y difusión de su consumo cotidiano en el norte argentino. Sin embargo, no existe una política ad hoc que rijan su importación a la Argentina como un producto comercial más, a excepción de productos industrializados, como el te de coca. La hoja de coca es un producto que históricamente circuló con dirección norte-sur, oriunda de la región de Cochabamba, Bolivia. El comercio de la coca hacia el norte argentino, que fue limitado durante la mayor parte del siglo XIX, se incrementó con la inmigración boliviana (Soux 1991). La introducción de coca por parte de personas bolivianas a la Argentina reproduce imágenes estigmatizadas sobre la ilegalidad y el contrabando. La Gendarmería Nacional, reiteradamente, suele sustraer bolsitas de coca, que son de uso personal y que nada tienen que ver con el narcotráfico.

3.6.3. *El tráfico de personas*

En el marco del proceso migratorio se registra una modalidad que se relaciona con el tráfico de personas. Recientemente, la Pastoral Inmigratoria de la Prelatura de Humahuaca ha detectado que alrededor de 9.000 niños, proveniente de las zonas rurales pobres de Potosí y zonas circunvecinas, cruzan cada año la frontera entre Bolivia y Argentina sin existir registro de hacia donde van. Según investigaciones de esta organización, familias campesinas bolivianas en situación de extrema pobreza entregan sus hijos a personas que ofrecen posibilidades de trabajo del lado argentino. Ya en Villazón, se consigue la documentación necesaria para poder cruzar los niños a la Argentina. Estos desplazamientos se realizan en forma cotidiana. A esta situación se le suma el problema de la falta de documentación de muchos niños, nacidos de uno y otro lado, y de desarrollo de mercados de trabajo semi-esclavos en áreas rurales del país (Benedetti y Parodi 2008). Este tema todavía no ha sido profundamente analizado.



4. CONCLUSIONES

En las conurbaciones transfronterizas de La Quiaca-Villazón, Aguas Blancas-Bermejo y Profesor Salvador Maza-Yacuiba se superponen territorialidades fijas (fundamentalmente las de los estados nacionales) y móviles (como aquellas establecidas por la trashumancia); unas están marcadas por relaciones de horizontalidad (como aquellas definidas a partir de los consumos cotidianos) y otras por relaciones de verticalidad (como el narcotráfico); algunas son rutinarias y casi permanentes (como las de los paseros) y otras se concentran en ciertas temporadas (como las migraciones estacionales); hay territorialidades antiguas que han dejado sus huellas (como las que se establecían a partir de las necesidades de complementación entre comunidades campesinas, mediante caravanas) y otras son típicamente posmodernas (como el turismo aventura); hay sujetos que despliegan sus estrategias territoriales buscando la apropiación simbólica de cierto recurso (como el carnaval de la frontera en Villazón) mientras que otras buscan captar ciertos beneficios de la disparidad cambiaria (como el comercio de la frontera); hay territorialidades que se circunscriben a espacios de poca extensión, que poco se alejan del límite internacional (como el pastoreo) mientras que otras involucran grandes extensiones (como el comercio motorizado por las comunidades aymara). En todas estas territorialidades, la movilidad y la frontera internacional tienen un papel preponderante. La frontera genera discontinuidades que las movilidades buscan anular o disminuir (como las mujeres de nacionalidad boliviana que procuran acceder al sistema hospitalario argentino que es comparativamente mejor); también, hay prácticas que generan continuidades que los actores de frontera procuran desactivar (como la requisa por parte de los gendarmes, quienes muchas veces sustraen bolsitas con hojas de coca introducidas a la Argentina para consumo personal). La frontera es un recurso para las redes legales (el comercio de exportación/importación) e ilegales (la trata de personas). Las movilidades engendran lugares de frontera: los flujos tendieron a concentrarse en tres puntos destacados del límite; pero la existencia de lugares de frontera con controles aduaneros, migratorios y policiales alientan las movilidades por zonas no controladas o mal controladas y, así, la frontera se vuelve porosa. Frontera internacional, movilidades y territorialidades son categorías cuyo análisis conjunto se vuelve provechoso, se potencian ciertas capacidades heurísticas, permiten desarrollar nuevas estrategias metodológicas.

El estudio de la frontera argentino-boliviana es discontinuo en el tiempo y en el espacio. Hay temas que concentraron la mayor atención, como las movilidades migratorias de bolivianos a la Argentina. Se trata de una movilidad emblemática. En ese caso, la mirada tendió a centrarse en los lugares de origen y, sobre todo, de destino (en la medida que son mayoritariamente argentinos quienes abordaron esta problemática). Si bien es claro que se trata de una movilidad a través de la frontera, igualmente poco se ha indagado sobre la función que tiene la propia frontera en esa dinámica. En cuanto a las migraciones a la frontera, al proceso de urbanización de la frontera, los sectores vallista y chaqueño fueron motivo de investigaciones detalladas durante los últimos años. A pesar de la relevancia (tanto simbólica como funcional) de La Quiaca-Villazón no se cuenta con estudios detallados para el lugar. Será propicio realizar comparaciones entre las conurbaciones argentino-bolivianas, estableciendo diferencias y semejanzas. De la misma forma, poco se sabe sobre la gravitación de estas aglomeraciones, sobre la formación de redes urbanas de diferentes escalas, sobre las movilidades cotidianas en la frontera argentino-boliviana. La situación social de diferentes sujetos sociales subalternos (indígenas y criollos, campesinos y pequeños productores) en la frontera, que aquí se bosquejó sucintamente, tienen un tratamiento considerablemente parejo en el tiempo y en el espacio, aunque todavía son necesarias algunas sistematizaciones que permitan estudiar las continuidades y discontinuidades espaciales y temporales.

La relación entre territorio, frontera y comercio también tiene un tratamiento desparejo. Los estudios más importantes se refieren a los momentos donde la delimitación todavía se



encontraba en marcha y no había una fronterización del límite político. Los estudios sobre el arrieraje, otra movilidad emblemática, son fértiles para establecer puntos de comparación de los intercambios comerciales del presente con los del pasado. Pero las relaciones de intercambio durante el siglo XX apenas fueron estudiadas. Por otra parte, el comercio en la frontera, la organización de las asociaciones de paseros, el involucramiento de autoridades argentinas y bolivianas, la configuración de las redes comerciales con sus diferentes actores y capacidades de acción, algo que es fundamental en el funcionamiento actual de la frontera argentino-boliviano, es un tema con una magra literatura y un gran desconocimiento empírico. Los paseros se encuentran en la zigzagueante línea que separa la legalidad de la ilegalidad, la legitimidad de la ilegitimidad. En la consideración de la frontera como una marca hasta la cual llega un sistema de derechos, garantías y obligaciones se encuentran otras movildades que han sido criminalizadas y que, junto a la situación de los paseros, expresan la cara humanamente dramática de la frontera: las mujeres que cruzan la frontera y el tráfico de niños. Este tema de las mujeres embarazadas fue convenientemente tratado aunque siempre existe la posibilidad de volver sobre el asunto, contextualizándolo en la problemática más amplia de la situación social de la frontera; el tráfico de personas y el narcotráfico tampoco recibieron estudios sistemáticos. El turismo, finalmente, es un campo en ciernes dentro de la geografía. Algunas zonas del norte argentino fueron estudiadas. Pero las movildades a través de la frontera, hacia la frontera y en la frontera es materia para profundizar.

Una vez más, cabe remarcar que un objetivo que orientó a este artículo fue armar un mapa de temas, problemas y casos referidos a la frontera argentino-boliviana y, muy especialmente, a sus tres conurbaciones. Esperamos que este sea un punto de partida para sucesivos esfuerzos de sistematización de resultados de investigación que lleven a un mejor conocimiento de esta entidad geohistórica.

Agradecemos a Jorge Tomasi por la lectura de una versión preliminar de este trabajo y a Constanza Tommei por la elaboración del mapa.

BIBLIOGRAFÍA

ABEL, Lidia y CAGGIANO, Sergio. Enfermedades de estado(s). Los inmigrantes y el acceso a la salud en una provincia de frontera. En Jelin, E. dir. Salud y migración regional: Ciudadanía, discriminación y comunicación intercultural. Buenos Aires, IDES. 2006.

AMILHAT-SZARY, Anne-Laure y GUYOT, Sylvain. Geopolítica del turismo: poder y territorio en los Andes centrales. Congreso internacional: Triple Frontera en la región Circumpuneña (Bolivia, Argentina y Chile). Hacia una nueva Integración, realizado en Iquique, Universidad Arturo Prat, 26 y 27 de julio 2007.

BARSKY, Andrés. La bolivianización de la horticultura y los instrumentos de intervención territorial en el periurbano de Buenos Aires. Análisis de la experiencia de implementación de un programa de "buenas prácticas agropecuarias" en el partido de Pilar. Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Barcelona, Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2008, vol. XII, núm. 270 (81). <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-270/sn-270-81.htm>

BAVOUX, Jean-Jacques ; BEAUCIRE, Francis; CHAPELON, Laurent y ZEMBRI, Pierre. Géographie des transports, París, Armand Colin. 2005.

BENEDETTI, Alejandro y PARODI, María. Los Derechos Humanos en la frontera Boliviano-Argentina. Una red social para la defensa de los derechos de menores de edad y mujeres embarazadas en La Quiaca y Villazón. Dossier: Quelle(s) gouvernance(s) sur les frontières latino-américaines? Systèmes d'acteurs et usages d'un concept sur les périphéries territoriales. Coordinatrice: Rouvière Laetitia. Institut de recherche et débat sur la gouvernance, 2008. <http://www.institut-gouvernance.org/fr/entretien/fiche-entretien-66.html>

BENEDETTI, Alejandro. Los usos de la categoría región en el pensamiento geográfico argentino. Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias sociales. Barcelona, Universidad de Barcelona, 15 de marzo de 2009, vol. XII, núm. 286 <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-286.htm>



BENEDETTI, Alejandro. Territorio: concepto integrador de la geografía contemporánea. En: Territorio, Lugar, Paisaje. Prácticas y conceptos básicos en geografía, Patricia Souto Ed. Buenos Aires, Col. Libros de Cátedra, FFyL, UBA. 2011.

BENEDETTI, Alejandro. Un territorio andino para un país pampeano. Geografía histórica del Territorio de Los Andes (1900-1943). Tesis doctoral, Universidad de Buenos Aires. 2005.

BENENCIA, Roberto y KARASIK, Gabriela. Bolivianos en Buenos Aires: Aspectos de su integración laboral y cultural. Estudios Migratorios Latinoamericanos, 1994, Año 9, N° 27.

BENENCIA, Roberto y QUARANTA, Germán. Mercados de trabajo y economías de enclave. La 'escalera boliviana' en la actualidad. Estudios Migratorios Latinoamericanos, 2006, Año 20, N° 60. Buenos Aires, CEMLA. 2006.

BENENCIA, Roberto. Migrantes bolivianos en la periferia de ciudades argentinas: procesos y mecanismos tendientes a la conformación de territorios productivos y mercados de trabajo. En Novick, S. comp. Las migraciones en América Latina. Buenos Aires, Catálogos. 2008.

CAGGIANO, Sergio. Fronteras de la ciudadanía. Inmigración y conflictos por derechos en Jujuy. En Grimson, A. y Jelin, E. comps. Migraciones regionales hacia la Argentina. Diferencia, desigualdad y derechos. Buenos Aires, Prometeo Libros. 2006. Pág. 237-284.

CAGGIANO, Sergio. Lo que no entra en el crisol. Inmigración boliviana, comunicación intercultural y procesos identitarios. Buenos Aires, Prometeo. 2005.

CAGGIANO, Sergio. Madres en la frontera: género, nación y los peligros de la reproducción. Iconos. Revista de Ciencias Sociales, enero 2007, Num. 27. Quito.

CALCINA, Justino; NIELSEN, Axel y QUISPE, Bernardino. Arqueología, turismo y comunidades originarias: una experiencia en Nor Lípez (Potosí, Bolivia). Revista Chungará, 2003, vol. 35, N° 2. Pág. 369-379.

CAMPISI, Andrea. La comunidad cultural feriante y el problema de la frontera argentino-boliviana en las ferias de intercambios indígenas. Andes, 2001b, N° 12.

CAMPISI, Andrea. La Manka Fiesta, La Quiaca. La construcción social de un espacio de intercambio. Breves contribuciones del IEG, 2001a, N° 12. San Miguel de Tucumán.

CATAIA, Márcio. A relevância das fronteiras no período atual: unificação técnica e compartimentação política dos territórios. Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Barcelona, Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2007, vol. XI, núm. 245 (21). <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-24521.htm>

CIPOLLETTI, María. Llamas y mulas, trueque y venta: el testimonio de un arriero puneño. Revista Andina, 1984, N° 2. Cuzco, Centro de Estudios Regionales Andinos Bartolomé de las Casas.

CONTI, Viviana y LAGOS, Marcelo. comps. Una tierra y tres naciones. El litoral salitrero entre 1830 y 1930, San Salvador de Jujuy, UNIHR, Universidad Nacional de Jujuy.

CONTI, Viviana y LANGER, Erick. Circuitos comerciales tradicionales y cambio económico en los Andes Centromeridionales (1830-1930). Desarrollo Económico, abril-junio 1991, v. 31, n. 121. Buenos Aires.

CONTI, Viviana. Articulación económica en los Andes Centromeridionales (siglo XIX). Anuario de Estudios Americanos, Tomo XLVI, 1989.

CONTI, Viviana. Espacio Económico y Economías regionales. El caso del norte argentino y su inserción en el área andina en el S. XIX. En El noroeste argentino como región histórica. Sevilla, Proyecto NOA 1, Junta de Andalucía. 1992.

CONTI, Viviana; LAGOS, Marcelo y TERUEL, Ana. Mano de obra indígena en los ingenios a principios de siglo. En Conflictos y Procesos de la Historia Argentina Contemporánea. CEAL. 1988.

DOMENACH, Hervé; ARZE, Hugo; CELTON, Dora y HAMELIN Philippe. eds. Movilidad y Procesos Migratorios en el Espacio de Frontera Argentina-Bolivia. Córdoba, Universidad Nacional de Córdoba. 2007. Pág. 55-94.

DORFMAN, Adriana. "Pequeñas pontes submersas": interpretações geográficas e antropológicas de literaturas de contrabando. Bol. Mus. Para. Emílio Goeldi. Ciências Humanas, jan-abr 2008, v. 3, n. 1. Pág. 93-114.



FIGALLO, Beatriz. Espacios nacionales y espacios regionales. Conflictos y concertaciones en las fronteras chaqueñas de Argentina, Bolivia y Paraguay. Anuario de Estudios Americanos, Tomo LX, 1. 2003.

FOUCAULT, Michel. Histoire de la sexualité 1. La volonté de savoir. Siglo XXI, edición en español. 1976. 21era edición, 1993.

GARCÍA, Silvia y ROLANDI, Diana. Viajes comerciales, intercambio y relaciones sociales en la población de Antofagasta de la Sierra (Puna Meridional, Argentina). En Berbeglia, C. coord. Propuestas para una antropología argentina. Buenos Aires, Ed. Biblio. 1999.

GIL MONTERO, Raquel; MORALES, Mariano y QUIROGA, Mariana. Economía rural y población: la emigración en áreas de montaña. Humahuaca y Yavi (provincia de Jujuy) durante el siglo XX. Estudios Migratorios Latinoamericanos, 2007, No. 62. Pág. 43-83.

GÖBEL, Bárbara. "Salir de viaje" Producción pastoril e intercambio económico en el noroeste argentino. En 50 Años de Estudios Americanistas en Bonn, Dedenbach-Salazar S. S, Arellano Hoffmann C, König E, Prümers H (Hrsg.), Bonner Amerikanistische Studien 30, Saurwein, Markt Schwaben. (1998)

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

GONZÁLEZ MIRANDA, Sergio. Hombres y mujeres de la pampa. Tarapacá en el ciclo de expansión del salitre (1880-1930). Santiago, LOM Ediciones. 2002.

GORDILLO, Gastón y LEGUIZAMÓN, Juan. El río y la frontera. Movilizaciones aborígenes, obras públicas y MERCOSUR en el Pilcomayo. Buenos Aires, Biblos. 2002.

GUTIÉRREZ, Andrea. Movilidad o inmovilidad: ¿Qué es la movilidad? Aprendiendo a delimitar los deseos. XV CLATPU – Buenos Aires. 2009.

GUYOT, Sylvain; RAMOUSSE, Didier y SALIN, Elodie. Acteurs et territorialisations conflictuelles autour de la «mise en réserve» de l'Alto Bermejo (Argentine-Bolivie). Géocarrefour, 2007, vol. 4, N° 82.

HAESBAERT, Rogério. O mito da desterritorialização: do "fim dos territórios" à multiterritorialidade. Río de Janeiro, Bertrand Brasil. 2004.

HINOJOSA, Alfonso; PÉREZ, Liz y CORTÉZ, Guido. Idas y venidas. Campesinos tarijeños en el norte argentino. La Paz, Fundación PIEB. 2002.

IGLESIAS, Valeria. Las provincias y su gestión en el área de comercio exterior. Diagnóstico y análisis del caso argentino. En Iglesias, E; Iglesias, V. y Zubelzú, G. Las provincias argentinas en el escenario internacional. Desafíos y obstáculos de un sistema federal. Buenos Aires, Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo – PNUD, 1a ed. 2008.

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

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

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

JEREZ, Omar y RABEY, Mario. Ciudades de frontera e industria azucarera. Cuaderno Urbano, Junio de 2006, N° 5. Resistencia, Argentina. Pág. 7-34.

JEREZ, Omar y RABEY, Mario. La frontera en los tiempos del cólera. Una etnografía de las transhumancias internacionales. Cuadernos, 1999, N° 18. Instituto Nacional de Antropología y Pensamiento Contemporáneo.

JEREZ, Omar y TERUEL, Ana. Pasado y presente de un mundo postergado. Estudios de antropología, historia y arqueología del Chaco y Pedemonte Surandino. Jujuy, Universidad Nacional de Jujuy, Unidad de Investigación en Historia Regional. 1998.

JEREZ, Omar. La urbanización de una ciudad de frontera. Bermejo: Espacio y tiempo. Revista Andina, 2005, Nro 40. Cuzco, Centro Bartolomé de las Casas.



JEREZ, Omar. Los procesos de urbanización en el sur boliviano: el caso Bermejo. En Teruel, A. y Jerez, O. Pasado y presente de un mundo postergado. Estudios de antropología, historia y arqueología del Chaco y Pedemonte Surandino. Jujuy, Universidad Nacional de Jujuy, Unidad de Investigación en Historia Regional. 1998.

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

KARASIK, Gabriela. Tras la genealogía del diablo. Discusiones sobre la nación y el Estado en la frontera argentino-boliviana. En Grimson, A. comp. Fronteras, naciones e identidades. La periferia como centro. Buenos Aires, Ediciones Ciccus-La Crujía. 2000.

LAGOS, Marcelo. La cuestión indígena en el Estado y la sociedad nacional. Gran Chaco 1870-1920. Jujuy, Unidad de Investigación en Historia Regional, Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales, Universidad Nacional de Jujuy. 2000.

LANGER, Erick. Espacios coloniales y economías nacionales: Bolivia y el norte argentino. Siglo XIX. Revista histórica, julio-diciembre de 1987, Año II, Nº 4. México, Instituto Mora.

LEVY, Jaques. Les Nouveaux Espaces de la Mobilité. En Bonnet, M. y Desjeux, D. Les Territoires de la Mobilité. Paris, Presses Universitaires de France. 2000. Traducción al portugués de Haesbaert, R. y Souchaud, S. 2000.

LLADÓ MAS, Bernat. Discurs, història i poder : lectures geogràfiques de Michel Foucault. Doc. Anál. Geogr. 2005, 46.

MARTIN, Ceydrick y SOUCHAUD, Sylvain. Yacuiba, un islote del Chaco boliviano en la mundialización. En Domenach, H., Celton, D., Arze, H. y Hamelin, P. eds. Movilidad y Procesos Migratorios en el Espacio de Frontera Argentina-Bolivia. Córdoba, Universidad Nacional de Córdoba. 2007. Pág. 55-94.

MASSEY, Doreen. Pensamentos itinerantes. Terra Livre, 2006, a. 22, v.2, Nº 27. Pág. 85-92.

MÓDENES, Juan. Movilidad espacial, habitantes y lugares: retos conceptuales y metodológicos para la geodemografía. Estudios geográficos, enero-junio 2008, LXIX, 264. Pág. 157-178.

NEWMAN, David. Boundaries. En Agnew, J.; Mitchell, K. y Toal, G. eds. A companion to political geography. Oxford, Blackwell Publishers. 2003.

NICOLA, Luciana. La migración en la unidad doméstica: un estudio de caso en dos municipios de la frontera argentino-boliviana (Los Toldos, Salta y Padcaya, Tarija). Mundo Agrario, 2008, Vol. 9, Núm. 17. Universidad Nacional de La Plata.

OSORIO MACHADO, Lía. O significado e configuração de uma fronteira urbana na Amazônia. En Becker, B. et al. Fronteira amazônica: Questões sobre a gestão do território. Brasília, UnB. 1990.

PAASI, Anssi. Region and place: regional identity in question. Progress in Human Geography, 2003, 27, 4.

PAASI, Anssi. The institutionalization of regions: a theoretical framework for understanding the emergence of regions and the constitution of regional identity. Fennia, 1986, vol. 164 (1). Oulu.

PALAU VILADESAU, Tomás. Residencia y migración en la frontera paraguayo-argentina. El caso de Formosa Alberti. Asunción, BASE-IS, BASE Investigaciones Sociales. 1995.

PEITER, Paulo Cesar. Condiciones de vida, situación de la salud y disponibilidad de servicios de salud en la frontera de Brasil: un enfoque geográfico. Río de Janeiro, Cad. Saúde Pública, 23 Sup 2:S237-S250. 2007.

PÉREZ DE ARÉVALO, L. F. y TORINO, E. M. Argentina y Bolivia (1810 – 2000). En Lacoste, P. ed. Argentina, Chile y sus vecinos (1810-2000). Iquique, Libro en prensa, Instituto de Estudios Internacionales (INTE), Universidad Arturo Prat. 2003.

QUINTERO, Silvina. Territorio, gobierno y gestión. Temas y conceptos de la nueva geografía política. En Fernández Caso, V. y Gurevich, R. coords. Discursos y prácticas en la enseñanza de la Geografía. Buenos Aires, Editorial Biblos. 2007.

RABOSSI, Fernando. ¿Cómo pensamos la Triple Frontera? En Giménez Béliveau, V. y Montenegro, S. comps. La Triple Frontera. Dinámicas culturales y procesos transnacionales. Buenos Aires, Espacio. 2010.



RABOSSI, Fernando. Dimensões da espacializacao das trocas – A propósito de mesiteros e sacoleiros em Ciudad del Este. UNIOESTE, Campus, FOZ DO IGUAÇU, 2004, vol. 6. Pág. 151-176.

RAFFESTIN, Claude. Pour une géographie du pouvoir. 1980. Traducido y editado como Por una geografía do poder. San Pablo, Atica. 1993.

REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. Diccionario de la lengua española. Madrid, Espassa-Calpe. 2001.

REY BALMACEDA, Raúl. Límites y fronteras de la República Argentina. Buenos Aires, Epítome Geográfico, OIKOS. 1979.

RUIZ, Olivia. Una reflexión sobre dos fronteras: los casos de Livramento-Rivera y Tijuana-San Diego. Frontera Norte, 1998, Vol. 10, Nº 19.

RUTLEDGE, Ian. Cambio agrario e integración. El desarrollo del capitalismo en Jujuy: 1550-1960. San Miguel de Tucumán, ECIRA-CICSO, Proyecto Estudios Comparados Interdisciplinarios Realidad Andina-Centro de Investigaciones en Ciencias Sociales. 1987.

SACK, Robert. Human territoriality. Its theory and history. Cambridge, Cambridge University Press. 1986.

SADIR, Marcelo. Las interacciones entre bolivianos y población local en espacios fronterizos. El caso de los bolivianos residentes en San Salvador de Jujuy (Provincia de Jujuy-Argentina). Tesis de Licenciatura en Antropología. San Salvador de Jujuy, Universidad Nacional de Jujuy, Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales. 2006.

SALA, Gabriela. Entre el Temor y la Exclusión: acciones de salud dirigidas a migrantes bolivianos y acciones sanitarias en la frontera norte de Argentina. XIII Encontro da Associação Brasileira de Estudos Populacionais, realizado en Ouro Preto, Minas Gerais, Brasil de 4 a 8 de noviembre de 2002.

SANTOS, Milton. Metamorfoses do espaço habitado. San Pablo, Hucitec. 1988. 3ª ed. 1994.

SASSONE, Susana. Breve geografía histórica de la migración boliviana en la Argentina. En Comisión para la Preservación del Patrimonio Histórico Cultural de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Buenos Aires Boliviana. Migración, construcciones identitarias y memoria. Temas de patrimonio cultural Nº 24. Buenos Aires, Comisión para la Preservación del Patrimonio de la Ciudad de Buenos Aires. 2009.

SICA, Gabriela. Del tráfico caravanero a la arriería colonial indígena en Jujuy. Siglos XVII y XVIII. Revista Transporte y Territorio, 2010, Nº 3. Universidad de Buenos Aires. Pág. 23-39.
www.rtt.filo.uba.ar/RTT00303023.pdf

SOUCHAUD, Sylvain. Bermejo: la confusión de tipos urbanos en la frontera boliviana. En Domenach, H., Celton, D., Arze, H. y Hamelin, P. eds. Movilidad y Procesos Migratorios en el Espacio de Frontera Argentina-Bolivia. Córdoba, Universidad Nacional de Córdoba. 2007. Pág. 133-162.

SOUX MUÑOZ REYES, María. Coca, mercado regional y políticas republicanas. Persistencia de circuitos coloniales. Andes. Antropología e historia, 1991, Nº 2 y 3. Salta, CEPIHA, Universidad Nacional de Salta.

TEJEDA, José Luis. La línea, la frontera y la modernidad. Estudios fronterizos, julio-diciembre de 2004, año/vol. 5, número 10. México, Universidad Autónoma de Baja California, Mexicali. Pág. 73-90.

TERUEL, Ana. Estructuras agrarias comparadas: la Puna argentina y el sur boliviano a comienzos del siglo XX. Revista Mundo Agrario, 2006, Nº 11. Centro de Estudios Históricos Regionales, Universidad Nacional de La Plata.

TERUEL, Ana. Misiones, economía y sociedad. La frontera chaqueña del Noroeste Argentino en el siglo XIX. Editorial de la Universidad Nacional de Quilmes, Serie Convergencia. 2005.

TERUEL, Ana. Población y trabajo rural en Jujuy. Siglo XIX". En: Población y trabajo en el Noroeste Argentino Siglos XVIII y XIX, Ana Teruel comp. UNIHR-UNJu, S.S. de Jujuy. 1995.

TRINCHERO, Hugo. Los dominios del demonio. Civilización y barbarie en las fronteras de la Nación. El Chaco Central. Buenos Alres, Eudeba. 2000.

TRONCOSO, Claudia. Patrimonio y redefinición de un lugar turístico. La Quebrada de Humahuaca, Provincia de Jujuy, Argentina. Estudios y perspectivas en turismo, 2009, vol. 18 (200). Pág. 144-160.



TRONCOSO, Claudia. Patrimonio, turismo y lugar: selecciones, actores y lecturas en torno a la Quebrada de Humahuaca (Jujuy, Argentina) como patrimonio de la humanidad. Cuadernos de Turismo, 2010, N° 25. Universidad de Murcia. Pág. 207-227.

WISHART, David. Period and region. Progress in human geography, 2004, 28:3.

ZANOLLI, Carlos. Hacia una reflexión sobre el poder, la identidad y las estrategias en una frontera del Tucumán. Memoria Americana, 2000, N° 9. Buenos Aires, Universidad de Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras, Sección Etnohistoria. Pág. 157-174



Alejandro Benedetti (alejandrobenedetti@conicet.gov.ar).

Licenciado y Doctor en Geografía. Investigador adjunto de la Carrera de Investigador Científico y Tecnológico, CONICET, en el Instituto Interdisciplinario Tilcara, Facultad de Filosofía y Letras, donde actualmente dirige el proyecto “Geografías en reorganización. Cambios y permanencias en el sistema de movilidad de la Puna jujeña” y co-dirige el Proyecto “Actividades económicas, movilizaciones y formas de asentamiento en las tierras altas de la región circumpuneña (Siglos XVII al XXI)”. Docente del Departamento de Geografía, de la misma Facultad, en la Universidad de Buenos Aires.

Esteban Salizzi (esalizzi@hotmail.com).

Licenciado en Geografía. Adscripto a la cátedra de Introducción a la Geografía de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires. Estudiante investigador del proyecto “Geografías en reorganización. Cambios y permanencias en el sistema de movilidad de la Puna jujeña”. Miembro del equipo de edición de la Revista Transporte y Territorio.