

# *Boletim Gaúcho de Geografia*

<http://seer.ufrgs.br/bgg>

---

AGLOMERACIONES TRANSFRONTERIZAS Y MOVILIDAD.  
UNA APROXIMACIÓN DESDE CASOS SUDAMERICANOS

*Susana Kralich, Alejandro Benedetti*

*Esteban Salizzi*

*Boletim Gaúcho de Geografia, 38: 111-136, maio, 2012.*

Versão online disponível em:

<http://seer.ufrgs.br/bgg/article/view/37319/24101>

---

Publicado por

**Associação dos Geógrafos Brasileiros**

---



Portal de Periódicos  
**UFRGS**

UNIVERSIDADE FEDERAL  
DO RIO GRANDE DO SUL

---

## Informações Adicionais

**Email:** [portoalegre@agb.org.br](mailto:portoalegre@agb.org.br)

**Políticas:** <http://seer.ufrgs.br/bgg/about/editorialPolicies#openAccessPolicy>

**Submissão:** <http://seer.ufrgs.br/bgg/about/submissions#onlineSubmissions>

**Diretrizes:** <http://seer.ufrgs.br/bgg/about/submissions#authorGuidelines>

---

Data de publicação - maio, 2012.

Associação Brasileira de Geógrafos, Seção Porto Alegre, Porto Alegre, RS, Brasil

# AGLOMERACIONES TRANSFRONTERIZAS Y MOVILIDAD. UNA APROXIMACIÓN DESDE CASOS SUDAMERICANOS

SUSANA KRALICH<sup>1</sup>ALEJANDRO BENEDETTI<sup>2</sup>ESTEBAN SALIZZI<sup>3</sup>

## RESUMEN

Las fronteras internacionales son un elemento fundamental en la construcción de los Estados modernos, donde a menudo el nacimiento de ciudades se vincula con la apertura de puentes y otras infraestructuras del sistema de circulación internacional. Así, estas peculiares urbes se convierten en paso obligado de flujos, legales e ilegales, de bienes y personas. En ellas se articulan movilidades de diversa escala, con una constante contradicción entre fluidez y fijeza, a la vez que una pugna entre intereses e imaginarios locales, versus nacionales y regionales/continentales. El objetivo de este trabajo es ofrecer una discusión teórico-metodológica orientada a elaborar herramientas de análisis para el estudio de tales dinámicas. Con tal fin, seleccionamos un puñado de casos que involucran a la Argentina y países vecinos, para ponderar el rol del sistema de transporte en su génesis y configuración; así como en su jerarquía urbana y su complejidad sociocultural.

**Palabras clave:** Movilidades. Aglomeraciones. Frontera internacional. Sudamérica.

AGLOMERAÇÕES TRANSFRONTEIRIÇAS  
E MOBILIDADE UMA APROXIMAÇÃO DESDE  
CASOS DE AMÉRICA DO SUL

## RESUMO

As fronteiras internacionais são um elemento fundamental na construção dos estados modernos. O surgimento e transformação de conurbações de fronteira estão muitas vezes ligados com a abertura de pontes e outras infraestruturas do sistema de circulação internacional. Assim, esses espaços urbanizados são caracterizados como passos necessários de fluxos legais e ilegais de pessoas e bens. Neles se dá uma singular articulação entre mobilidades

1 CONICET / PTT, Instituto de Geografía, Universidad de Buenos Aires. skralich@fadu.uba.ar

2 CONICET / Instituto Interdisciplinario Tilcara, Universidad de Buenos Aires. alejandrobenedetti@hotmail.com

3 CONICET / Instituto de Geografía, Universidad de Buenos Aires. esalizzi@hotmail.com

de diferentes escalas e uma contradição constante entre fixidez e fluidez; ao tempo que um conflito entre os interesses e imaginários locais, contra os nacionais e regional/continentais. Apresentamos uma discussão teórica e metodológica com o objetivo de desenvolver algumas ferramentas de análise para o estudo das ligações entre fronteiras internacionais, mobilidades e dinâmica urbana local. Para este fim, esboçamos alguns casos de conurbações fronteiriças envolvendo à Argentina e países vizinhos em vista de uma futura caracterização mais ampla. Nosso objetivo é ponderar o papel do sistema continental de mobilidade tanto em sua gênese e configuração como em sua hierarquia urbana e sua complexidade sociocultural.

**Palavras-chave:** Mobilidades. Aglomerações. Fronteira internacional. América do Sul.

## BORDER AGLOMERATIONS & MOBILITY. AN APPROACH FROM SOUTH AMERICAN CASES

### ABSTRACT

International borders are a crucial element in the construction of modern states. The emergence and transformation of border cities is linked with the opening of bridges and other infrastructure of the international circulation system. Thus, these urbanized spaces highlights as required steps for legal and illegal flows of goods and people. There, is given a singular joint between different scales mobilities and a constant contradiction between fluency and firmness, as also between local interests and imaginary, compared to national and continental. We will present a theoretical and methodological discussion aimed to develop some analytical tools to study the joints between international border, mobilities and urban local dynamic. After we will outline a brief descriptive picture of the agglomerations located at the international borders of southern South America, focusing on Argentina, with a view to a future cross-border agglomerations characterization. Finally, we will develop an evaluation of the role of the continental mobility system in the formation of interstate borders and in the emergence and transformation of agglomerations; the current relevancy of the border condition in the urban local configuration and in the current sociocultural complexity; the local hierarchy of the function of node of transport and his scopes in the international transport system.

**Keywords:** Mobility. Agglomerations. International border. South America.

## LA FRONTERA DESDE UN ENFOQUE RELACIONAL Y POLÍTICO CULTURAL

La propuesta teórico-metodológica que orienta este artículo se basa en aportes de las llamadas Geografías del Poder y Regional Político-Cultural. La corriente de la Geografía del Poder fue desarrollada inicialmente por Raffestin (1980) y confluye con la Geografía Humanística y, especialmente, con los aportes de Sack (1986). Estos autores parten de considerar que una de las principales dificultades de la Geopolítica clásica fue su reducción a una Geografía del Estado, considerado éste como la única fuente de poder (Raffestin, 1980). Uno de los cambios más significativos que se suscita a partir de este enfoque es el cuestionamiento al fetichismo estatal. Otra clave es la crítica y revisión de los supuestos autoritarios sobre el poder. Por esta vía, influenciada por los escritos de Foucault (1976), la Geopolítica reformula las vinculaciones entre espacio y poder, lo que le permite a Raffestin elaborar su Geografía del Poder bajo una concepción relacional y flexible (Lladó Mas, 2005) que llevó a una mayor flexibilidad de las escalas espacio-temporales. Así, ya no interesa sólo el territorio de los estados nacionales, o los territorios permanentes, sino también las territorialidades móviles, temporarias y de límites elásticos.

En la medida que las relaciones de poder se conciben como inmanentes a cualquier relación social (Foucault, op. cit.) y que se considera al espacio como una instancia de la totalidad social (Santos, 1994), cualquier fenómeno social es susceptible de este abordaje (la vida carcelaria, la prostitución o el comercio informal fronterizo, etc.).

La Nueva Geografía Regional Anglosajona también ha realizado significativas contribuciones a la conceptualización del territorio, nutriéndose de perspectivas humanistas y de las teorías del nacionalismo y la formación del Estado nacional de la historiografía inglesa del último período (Quintero, 2007). Afirmando que la forma Nación tiene historicidad, que los Estados nacionales son construcciones históricas, que la identidad nacional no es ni necesaria ni previa a la formación y conservación de los Estados, deja claro también que tanto el territorio, como las identidades territoriales, son también construcciones históricas, procesos abiertos y contingentes. Esta perspectiva suele interesarse por los espacios de escalas intermedias (como provincias o regiones transfronterizas), aunque ya no desde perspectivas naturalistas, como lo hacía la Geografía clásica. Interesan, particularmente, las geografías internas, de la administración o de la organización del sistema democrático. Paasi (1986, 2003) es un referente de esta tendencia.

Estos enfoques comparten una cantidad de elementos, y aún así, se los puede concebir como divergentes. El primero, pone foco en las relaciones sociales, marcadas por el interés de controlar recursos o personas. Asume como propio el concepto de territorialidad, entendido como una estrategia abiertamente desplegada por un sujeto social, espacial, cultural y temporalmente

determinado para definir un área donde controlar recursos y personas. Dicha área es posible de ser denominada territorio; la diferencia operativa entre el territorio y cualquier otra categoría geográfica (como espacio, región o lugar), es su asociación directa con la categoría de poder y la consideración del sujeto social que lo define. En otras palabras, al territorio no lo identifica y delimita el observador externo que se dispone a estudiarlo, sino los grupos sociales que mantienen relaciones de producción o reproducción, de vecindad o parentesco, etc. En suma, el concepto *territorio* está inminenteamente vinculado al de poder; la definición del territorio está mediada por las relaciones de poder. Este enfoque sostiene una premisa multiescalar sobre la organización social del espacio; aún así, han despertado atención aquellas escalas desatendidas por la Geopolítica clásica, como las escalas puntuales, locales, intraurbanas, como así también las flexibles, establecidas por grupos nómades, con movilidades pendulares, o hipermóviles.

El segundo, está muy presente en la formulación de estudios que marcan el giro cultural y político de la Geografía, que presta particular atención a las formas en que los grupos sociales se identifican y manifiestan sus solidaridades a través del espacio. Este enfoque recupera la región, la regionalización y el regionalismo para los estudios que vinculan al espacio con el poder. Se considera que la región o el territorio son categorías heurísticas y no realidades ontológicas. Como tales, 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. En definitiva, los territorios no “son”, sino que “están siendo”.

## LÍMITES Y FRONTERAS EN LA CONSTRUCCIÓN DE LOS ESTADOS MODERNOS

Límites y fronteras son estructuras elementales de la organización de sistemas espaciales, son dispositivos que, simultáneamente, engendran discontinuidades espaciales. La principal función del límite internacional es definir, hacia adentro, el alcance del poder coercitivo del Estado nacional, a la vez que diferenciar a una comunidad nacional de otra/s, señalando hasta dónde se extiende cada sistema de derechos, deberes y garantías.

En esta materia 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 donde la movilidad surge como una estrategia individual o grupal para evadirlas y/o minimizarlas, beneficiándose con los mejores/mayores recursos/oportunidades existentes en el país vecino (Peiter, 2007). De tal manera, límite, frontera y movilidad devienen en recursos para definir estrategias de reproducción de los colectivos locales o regionales, a partir del aprovechamiento de ciertas disparidades, también asimetrías, entre dos países.

En Geografía, la preocupación por los límites y fronteras adquirió, desde la década de 1990, una renovada vigencia. Por un lado, destaca la revisión y reformulación de las concepciones sobre límites y fronteras nacionales, aún centrales en la Geopolítica. Asimismo, especialmente en la Argentina, se cuestionó fuertemente el discurso alegatorio sobre las “cuestiones limítrofes”, “pérdidas territoriales” y el “desmembramiento de los territorios”, que reproducía argumentaciones oficiales de la diplomacia. Al vincular conceptualmente límites y fronteras, las concebimos como dos categorías espacio-temporales diferentes, aunque interdependientes.

El *límite* es la línea que hace las veces de borde o periferia de un espacio definido a partir del 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 o regionalización. Se trata de la identificación, localización, delimitación, nominación y conceptualización de áreas, contiguas o no, permanentes o no, dentro de un todo. Mediante límites se definen, en principio, dos o a veces más espacios contiguos. Al establecerse un territorio, el límite opera como sistema para determinar el alcance del mismo, separándolo y diferenciándolo del vecino, en el caso de existir contigüidad.

En cuanto a la *frontera*, constituye un conjunto de lugares, a veces también un espacio-franja, unas veces fija y, otras, móvil, de anchura variable, a ambos lados del límite. Las fronteras concretizan la territorialidad y por lo tanto expresan o revelan las relaciones y los conflictos de poder generados por el control de superficies discretas. Es característico de la frontera el oponerse a la movilidad del vecino hacia el interior o, al menos, controlarla. Las fronteras, finalmente, se crean expresamente o surgen por un movimiento social no planificado, en la medida que el otro externo/extranjero, quien está allende, se proponga cruzar aquende 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 hacia/desde el territorio, en la medida que atente (real o potencialmente) contra los intereses de quien controla.

Sendas definiciones retoman las propuestas por Rey Balmaceda (1979: 27): “Línea, en un caso; área, en el otro: he aquí la diferencia fundamental entre límite y frontera”. Sin embargo, el autor las planteaba desde un discurso formalista, con una concepción del espacio escindido de la sociedad. Por nuestra parte acordamos con que *límite* es un dispositivo lineal y continuo; pero en el estudio de la dinámica territorial de los Estados modernos (o de cualquier otra entidad geohistórica), no debería considerarse como categoría formal, externa a las relaciones sociales, ni como atributo natural del espacio físico, sino como construcción social, generadora de diferencias y conflictos y a menudo cuestionada por espacialidades de otras escalas.

En sus procesos de organización, los Estados nacionales buscaron que sus fronteras coincidiesen con los límites internacionales (Osorio Machado,

1990). Sin embargo, muchas veces, las fronteras resultaron no estar precedidas por la definición de un límite, como en los campos de batalla, donde es la frontera la que crea el límite. Tal el caso de la línea de fortines que, durante el siglo XIX, avanzaba sobre tierras de indios, en los nuevos estados americanos en proceso de expansión (Estados Unidos de América, Chile, Argentina, etc.), donde se podría reconstruir el límite para cada momento del avance y consolidación de la frontera.

Como premisa general, la construcción social de *límites y fronteras* es una condición para la emergencia de un territorio. Una entidad espacial se institucionaliza y perdura cuando sus límites se estabilizan, dando inicio a una relación territorial entre los grupos sociales allí residentes y el resto de la sociedad (Paasi, 1986). Quienes moran a uno y otro lado del límite (un *nosotros* y un *otro/s*), a través de determinado código, precisarán dónde termina el territorio propio y dónde comienza el ajeno. Los límites, así, operan como *sistemas semiológicos*, utilizados por la sociedad para demarcar territorios (Raffestin, 1980).

Las nuevas investigaciones en Geopolítica diversificaron el tipo de límites y fronteras estudiadas, dando origen a la Geografía Administrativa. Newman (2003) señala que 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 inmensa mayoría. Tasas por alumbrado y limpieza, registro de las personas, sistemas escolar y de salud, etc., crean tramas espaciales, de métricas variables, superpuestas, en complejos sistemas de jerarquías geográficas, que las personas suelen atravesar a diario. Con la ruptura de la visión hegemónica de los límites políticos vinculada a la soberanía territorial de los Estados nacionales, pierde sentido mantener una distinción analítica rígida entre los límites internacionales y los restantes. Sin embargo, una misma demarcación puede permanecer, separando geografías disímiles. En el oriente europeo, por caso, límites que identificaban el área de pertenencia de una minoría étnica, devinieron en límites interestatales, en el convulso proceso decimonónico de formación de Estados nacionales, que luego fueron usados para establecer límites entre repúblicas soviéticas, para finalmente terminar como límites internacionales de nuevos Estados, tras la Caída del Muro, en 1989 (Ibíd.).

En la lengua castellana el sustantivo *frontera* deriva del adjetivo *frontero*: “puesto y colocado en frente” – tal el caso, en la época de la Colonia, de los *indios fronteros o fronterizos*: los que estaban enfrente y prestos a atacar (Zanolli 2000)-, dando por sentada la existencia de un otro, a la vez que el uso consolidó la acepción de “confín de un Estado” (RAE, 2001). En suma, la frontera aparece como un espacio de contacto social, sobre una discontinuidad espacial establecida entre territorios de una misma naturaleza, entre sujetos que buscan controlar recursos del mismo tipo (vg. entre estados nacionales,

entre modos de producción, entre comunidades indígenas, etc.). El espacio liminar se transforma en fronterizo cuando una o ambas entidades hacen allí un despliegue centrífugo de su poder, buscando incidir sobre las condiciones de cruce de la otra. Por esto, no todas las territorialidades establecen fronteras lineales más o menos fijas durante mucho tiempo: en muchos casos, se establecen por un lapso breve.

## APROXIMACIÓN AL ESPACIO DE SUDAMÉRICA MERIDIONAL

En el sur sudamericano (abarcando la Argentina y los cinco países vecinos) los nuevos Estados se formaron en la primera mitad del siglo XIX, período en el cual fue crucial la cuestión de la centralización del poder, la conformación de la ciudad capital y la organización de la matriz productiva. Las acciones relacionadas con la delimitación se fueron dando progresivamente, pero no constituyeron un tema central en las relaciones internacionales, manteniendo, *de facto*, demarcaciones establecidas en el período colonial. En cambio, en la segunda mitad de ese siglo esas cuestiones cobraron fuerza, en el contexto del expansionismo sobre los grandes espacios aún desocupados, cuando las fronteras nacionales avanzaron sobre territorios indígenas: la Patagonia y el área del Estrecho de Magallanes, el Gran Chaco, el Pantanal, la zona de las Misiones y el Desierto de Atacama. La mayoría de los diferendos internacionales se resolvieron en las últimas dos décadas del siglo XIX, por vías diplomáticas, con la excepción de Bolivia, que mantuvo enfrentamientos con Chile por la salida al mar y con el Paraguay por el control del Chaco.

Durante el siglo XX, salvo la Guerra del Chaco (1930) y la Guerra de las Malvinas (1982), en la región no se produjeron otros enfrentamientos bélicos; ésta, sin embargo -especialmente en las décadas de 1950 a 1970- fue escenario de activos programas geopolíticos (Quintero, 1999) basados en la mutua desconfianza. También hubo situaciones de belicosidad latente, por ejemplo, entre la Argentina y Chile, relacionadas con los diferendos en los límites del sur cordillerano y extremo sur. Todo esto, puede considerarse, se debe a la conformación de un sistema propiciatorio del entendimiento diplomático, que obró a favor de la resolución de conflictos a escala continental (Domínguez, 2003), bajo la égida imperialista norteamericana, por lo menos hasta el final del milenio. La Guerra Fría, en el esquema planetario, tuvo su correlato en el sur sudamericano, donde las “cuestiones de frontera”, las “pérdidas territoriales”, el control de “recursos estratégicos” y la legislación sobre “seguridad interna”, fueron fundamentales en el desarrollo de los discursos geopolíticos.

Las fronteras interestatales sudamericanas, en general, son construcciones históricas apenas centenarias. Por caso, en el proceso de construcción de las fronteras argentino-chilena y argentino-boliviana, no es posible hablar de frontera interestatal como un área más o menos continua y efectivamente controlada hasta entrado el siglo XX (ver Bandieri, 2001). El proceso de deli-

mitación entre la Argentina y Chile comenzó en la década de 1850 y entre la Argentina y Bolivia en la de 1880. La primera estuvo conformada por puestos de control, dispersos y distantes del límite internacional, durante el siglo XIX y aún durante el XX. En la Argentina, la Gendarmería Nacional –policía nacional de frontera- se creó en 1936 y pasaron algunos años hasta que lograra establecerse plenamente y desplegar su acción, con vistas a avanzar en la configuración de un mercado de producción nacional integrado y claramente diferenciado de los vecinos. Es en este momento cuando se crearon diferentes medidas de control militar de las fronteras, por ejemplo, las zonas de seguridad, franjas de ancho variable, contiguas al límite internacional, sujetas a periódicos ajustes. En 1946 se fijó su ancho en 100 km para el área contigua a Chile y a Bolivia, y en 50 km con el Paraguay, el Brasil y el Uruguay. Al mismo tiempo, se instituyó la Comisión Nacional de Zonas de Seguridad, cuya misión era la atención de los problemas que pudieran suscitarse en las localidades de frontera, así como *argentinizar* esas zonas del territorio nacional. Esta legislación se modificó en 1970, al crearse las Zonas y Áreas de Frontera: entre 1970 y 1979 se establecieron trece. Cada país definió su política de seguridad interna y desarrollaron sus hipótesis de conflicto con los vecinos (ver Lacoste 2004). Aun así, pervivieron diferentes formas de movilidad transfronteriza.

Con la sucesión de golpes militares en la región durante la década de 1970, el clima de desconfianza alcanzó su paroxismo. El pico de tensión fue el conflicto entre la Argentina y Chile por el control del Canal del Beagle, en 1978, y la Guerra de Malvinas, en 1982. Si bien estos conflictos involucraban terrenos australes, aumentó considerablemente el control de todas las zonas fronterizas entre la Argentina y Chile. El clima tenso, las hipótesis de conflicto y el ideario geopolítico, estuvieron en la base del sostén de los régimen militares de la región.

A partir de la segunda mitad de la década de 1980, en los países meridionales de Sudamérica fueron ganando importancia, acelerándose en la siguiente década, las iniciativas de integración física, que en muchos casos no eran novedosas, pero la energía destinada a esta acción por parte de gobiernos de diferente escala institucional, en función de nuevos intereses locales, regionales, nacionales y supranacionales, fue mayor que antaño. Una de sus manifestaciones fue la firma de diferentes acuerdos y el diseño de redes de transporte a escala continental, todavía en ejecución, que empujara a una redefinición de las geografías nacionales desconectadas. Lo más significativo fue la creación de los llamados *corredores de integración*, que cobró mayor impulso a partir de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA). Esta organización surgió de la Reunión de Presidentes de América del Sur, en agosto de 2000, en la ciudad de Brasilia. Allí se acordaron acciones conjuntas para impulsar el proceso de integración política, social y económica, modernizando la infraestructura existente y realizando acciones específicas para estimular la integración y el desarrollo de subregiones aisladas (Sassone, 2004).

González Vallve (1994) propone un modelo de evolución histórica de la función de las fronteras nacionales, en 4 fases, identificados como: 1.*frontera-fractura*, 2.*frontera-costura*, 3.*frontera-potencialidad* y 4.*espacios de continuidad*. Este modelo es provechoso para pensar el caso de las fronteras en la Sudamérica meridional. La frontera-fractura se vincula a procesos militaristas, con desarrollo de legislaciones sobre seguridad interna; es el modelo diseñado en casi todo el mundo a lo largo del siglo XX, opuesto a la idea de frontera como zona de contacto, procurando la divergencia, antes que la convergencia, de los diversos factores geográficos, históricos y sociales.

La *frontera-costura* se refiere a un momento donde los actores transfronterizos intentan comunicarse para suprimir los efectos negativos de la *frontera-fractura*, pero manteniendo los controles y regulaciones que obstaculizan la libre circulación de personas, bienes y servicios. Esta situación tiende a otorgar a los pobladores de la zona fronteriza una regalía, representada por ingresos que generan las interferencias propias del control y de la aplicación de regulaciones en cada país.

En la tercera fase, *frontera-potencialidad*, se busca ya no sólo suprimir los efectos negativos, sino aprovechar los posibles efectos diferenciales positivos. Esta fase se da especialmente en los casos donde la cooperación permite la explotación de situaciones complementarias entre regiones a ambos lados de la frontera. El desarrollo de estos proyectos de cooperación y el aumento sustantivo de los flujos intrarregionales de comercio que originan los procesos de integración interestatales, exige que la frontera adquiera un nuevo rol facilitador, por lo cual se tiende a la eliminación de las trabas aduaneras, migratorias, etc.

Los *espacios continuos*, constituyen un estadio ideal donde se produciría la integración total de las zonas y regiones fronterizas, mediante la eliminación total de obstáculos en los pasos de frontera y las regiones aledañas y la cooperación transfronteriza en todos los aspectos necesarios para el desarrollo de esas áreas. El fin de los régimen militares en la región fue abriendo el camino para la gestación de este proceso: al *coser* la frontera y volverla un potencial, se gesta el proceso de integración, todavía en ciernes.

La integración fronteriza o transfronteriza puede enfocarse en dos niveles complementarios, macro y micro (ALADI 2001). A nivel macro, se da la integración transnacional propiamente dicha. Implica todo proceso de unión económica y política para crear bloques de países. En Sudamérica se ensayaron diferentes proyectos, con éxitos variables, como la Comunidad Andina, el MERCOSUR y la UNASUR.

A nivel micro, la integración se va escalonando en un conjunto de procesos de asociación económica, política y cultural, cuyo alcance se refiere a espacios limitados y contiguos de determinada frontera. Es el terreno de la llamada *paradiplomacia*. Estas tentativas no son enteramente nuevas. Lo novedoso es la fuerza que han cobrado y el grado

de institucionalización alcanzado. Son ejemplo los *Comités de Frontera*, una instancia de negociación de los asuntos domésticos, en espacios binacionales. Algunos involucran áreas extensas (provincias, regiones) como ocurre con el del NOA-Norte Grande (Argentina-Chile), mientras que otros se limitan al espacio de una aglomeración transfronteriza (como en el caso Paso de los Libres-Uruguayana). Pero esta instancia de integración involucra la participación del Estado nacional, a través de los cónsules y otros funcionarios de la administración pública nacional, localizados en la zona. Por añadidura, también existen otras asociaciones, propulsadas por transportistas, exportadores, comerciantes, organizaciones sociales, municipios, asociaciones de productores, etc., que promueven la mancomunidad transfronteriza.

## ACERCA DE LAS CIUDADES TRANSFRONTERIZAS

Una aglomeración es una expresión material particular de la espacialidad social, a partir de una continuidad de edificación urbana que abarca uno o más distritos jurídico-administrativos contiguos; en tanto que entendemos como conurbación al conjunto de dos o más aglomeraciones (Kralich, 2011). En tal sentido, el uso de un término u otro dependerá, amén de la contigüidad allende la frontera, de las respectivas composiciones distritales. Y dado que requerimos de al menos dos aglomeraciones para conformar una conurbación, es que en esta oportunidad optamos por utilizar, generalizando, la denominación “aglomeraciones transfronterizas” para nombrar a las duplas desarrolladas en vecindad, a uno y otro lado del límite internacional.

Justamente, las formadas en las fronteras de la territorialidad estatal nacional adquieren una singularidad derivada de su posición fronteriza, y no por connotaciones de irrelevancia. Por cierto, muchas de ellas tienen posiciones centrales en su propio territorio nacional, como el caso de Asunción, capital de la República del Paraguay, o provincial, como el caso de Posadas en la Provincia de Misiones.

En tanto los estados nacionales tendieron a hacer coincidir las fronteras con el límite internacional, esto determinó la ubicación de los puestos de control en torno al límite, a partir de los cuales, en muchos casos se formó una ciudad – caso La Quiaca –, o bien cobró impulso, o se refuncionalizó, una preexistente – caso Concordia- (todas la localidades que se mencionan a continuación figuran en el mapa 1).

Si bien a veces estos asentamientos se mantuvieron como meros sitios de control, como ocurre en la mayoría de los pasos de la cordillera argento-chilena, en otros, en cambio, se transformaron en pueblos o ciudades de cierta importancia o, incluso, en una aglomeración binacional, como es el caso de Paso de los Libres-Uruguayana, o multinacional, como Foz do

Iguazu-Ciudad del Este-Puerto Iguazú. La mayoría de las veces, el límite y la frontera, con sus temporalidades diferenciales, fueron condición para la emergencia de estas urbes, con una temporalidad también diferencial entre ellas. Es lo que ocurrió con La Quiaca y Villazón, donde la última se formó varias décadas después, y de las precitadas Libres y Uruguayaña, fundadas con diferencia de casi un siglo.

Muchas aglomeraciones transfronterizas crecen y se dinamizan por su función de paso entre territorios, como ejemplifican Prof. Salvador Mazza y Yacuiba, desarrolladas en función de un nodo de transporte y centro de trasbordo multimodal y multiescalar (ómnibus de larga y media distancia, ferrocarril, taxis y *remises* urbanos, fletes, etc.). La porosidad de la frontera, los sitios donde la misma no está establecida físicamente, sino mediante normativas, con esporádica presencia del poder de policía, dispersan y complejizan el sistema de movilidad. A los flujos formales, se suman formas pseudo legales o directamente ilegales (contrabando, narcotráfico, etc.), transformando los puestos de frontera en polos de atracción que cristalizan en profusión de actividades y flujos (comercio, flujo de personas y mercaderías, transportistas, puestos de control policial, aduanero, migratorio, consular, etc.).

Argentina actualmente cuenta con aproximadamente una quincena de ciudades fronterizas donde los componentes urbanísticos centrales son el límite internacional, el cruce (con o sin puente) y la ruta que lleva y trae al interior/exterior del país. Si bien el casco viejo de estas ciudades puede mantener arquitecturas simbólicas de origen local, en general no se distinguen por ello, sino por su emplazamiento en el borde de la territorialidad nacional (Méndez et. al, 2005) y, en muchos casos, por la gravitación de lo que está allende el límite internacional. El simbolismo nacional se vuelve omnipresente, en edificios de las policías de frontera y las aduanas, la monumentalidad de los puentes y estaciones ferroviarias y/o de ómnibus y la profusión de emblemas nacionales y carteles con retórica nacionalista.

La literatura especializada, echando mano al vocabulario biológico, suele nombrar a este tipo de ciudades como *gemelas*, subrayando sus rasgos comunes o su parecido. Pero esta expresión tiene limitaciones. Gemelas son las nacidas contemporáneamente. En el caso de La Quiaca-Villazón, mientras que La Quiaca existía como posta en el camino entre Lima y Buenos Aires desde fines del siglo XVIII, Villazón se fundó en 1910, a consecuencia del establecimiento de la estación terminal ferroviaria en La Quiaca, y no contó con población significativa hasta mediados del siglo XX. En el caso de la dupla Paso de los Libres – Uruguayaña fueron fundadas, respectivamente, en 1843 y 1746. Siguiendo esta lógica, se las podría llamar *hermanas* (destacando su parecido físico pero su diferente momento de fundación) o incluso *siamesas* (enfatizando

su proximidad – unión). Representan típicamente casos de binomios conectados por un puente donde existe hermandad – con los conflictos propios de este tipo de vínculo- y diferencias físicas. El corte del puente puede testimoniar el fin de ese principio de hermandad, como en el caso de Gualeguaychú y Fray Bentos, enfrentadas por el emplazamiento de una planta industrial.

Dejando de lado el léxico biológico, podemos en cambio llamarlas *co-nurbaciones o aglomeraciones transfronterizas o trasnacionales*, porque no dejan de ser unidades urbanas con autonomía (administrativa y funcional) pero cuya interconexión, especialmente en las prácticas cotidianas, suele ser más intensa que con el entorno circundante. Una mirada funcional nos permitiría identificar una unidad compuesta por dos partes. Una mirada cultural y político-administrativa, en cambio, hablaría de unidades colindantes que en muchos aspectos logran individualizarse.

Los estudios urbanos sobre la Argentina han prestado acotada atención a las ciudades ubicadas sobre las fronteras. Los estudios tradicionales sobre frontera, inclusive, tendieron a considerarlas como espacios vacíos de sociabilidad (por ej. Rey Balmaceda 1979). En contraste, en las últimas décadas, las fronteras han concitado un nuevo interés para las ciencias sociales, con lo que las ciudades de frontera se ubicaron en el centro de diferentes indagaciones, donde prevalecieron los abordajes etnográficos (Grimson, 2000; Jerez, 2002; Jerez y Rabey, 2006; Caggiano, 2007; Schweitzer, 2001; Linares, 2008; Domenach et al, 2007; Ruiz, 1998; Bentancor, 2008, Giménez Béliveau y Montenegro, 2010, PAIS).

Considerando el contacto entre los 6 países del sur sudamericano (Mapa 1 y Cuadro 1), identificamos más de una veintena de casos de duplas urbanas transfronterizas -por ende binacionales- y dos casos trinacionales.

Mapa 1 – Dúos y Tríos de ciudades fronterizas en el sur de Sudamérica.



Fuente: Elaboración de los autores. Mapeo SIG realizado por Pablo Maestruján.

Cuadro 1 – Aglomeraciones transfronterizas binacionales en Sudamérica meridional

Nº	<b>Brasil</b>	<b>Argentina</b>
1	Uruguaiana	Paso de los Libres
2	São Borja	Santo Tomé
3	Dionísio Cerqueira	Bernardo de Irigoyen
4	Barração	Bernardo de Irigoyen
5	São Antonio do Sudoeste	San Antonio
	<b>Brasil</b>	<b>Uruguay</b>
6	Chuí	Chuy
7	Jaguarão	Río Branco
8	Quarai	Artigas
9	Santana do Livramento	Rivera
	<b>Argentina</b>	<b>Uruguay</b>
10	Concordia	Salto
11	Colón	Paysandú
12	Gualeguaychú	Fray Bentos
	<b>Bolivia</b>	<b>Paraguay</b>
	no hay	

Nº	<b>Argentina</b>	<b>Paraguay</b>
13	Posadas	Encarnación
14	Clorinda	Asunción
	<b>Brasil</b>	<b>Paraguay</b>
15	Ponta Pora	Pedro J. Caballero
16	Paranhos	Ypehú
17	Coronel Sapucaia	Capitán Bado
18	Bela Vista	Bella Vista Norte
	<b>Argentina</b>	<b>Bolivia</b>
19	La Quiaca	Villazón
20	Aguas Blancas	Bermejo
21	Prof. S. Mazza (Pocitos)	Yacuiba

	<b>Bolivia</b>	<b>Brasil</b>
22	Puerto Suárez	Corumbá
23	Cobija	Brasiléia
24	Guayaramerín	Guajará-Mirim
	Argentina	Chile
	no hay	
	<b>Bolivia</b>	<b>Chile</b>
25	Pisiga	Colchane

Cuadro 1 – Aglomeraciones transfronterizas binacionales en Sudamérica meridional  
Aglomeración transfronteriza trinacional

	<b>Argentina</b>	<b>Brasil</b>	<b>Paraguay</b>
1	Puerto Iguazú	Foz do Iguaçu	Ciudad del Este
	<b>Argentina</b>	<b>Uruguay</b>	<b>Brasil</b>
2	Monte Caseros	Bella Unión	Barra Quareim

Fuente: Elaboración de los autores.

**Nota:** El sustantivo aglomeraciones es aplicado *lato sensu*, dado que en algunos casos no se verifica contigüidad, como en Gualeguaychú – Fray Bentos.

Centrando la mirada en el territorio argentino, observamos que el país comparte fronteras con Bolivia, Chile, Brasil, Paraguay y Uruguay, no existiendo por el momento estudios sobre el mapa completo de la situación social en los lugares de frontera en su conjunto. En cuanto a los procesos de mutuo deslinde territorial, definición y demarcación de límites internacionales, con la excepción del Paraguay en el contexto de la Guerra de la Triple Alianza, todos se resolvieron por vía diplomática. En el caso particular de Chile, el abordaje de algunos diferendos con la Argentina, en el extremo sur, casi llevó al enfrentamiento bélico, sin embargo finalmente pudieron resolverse pacíficamente en el año 1984, con el concurso del arbitraje papal. Por otra parte, teniendo en cuenta los factores vinculados a la geografía física, los procesos de fijación/demarcación de límites, la formación de urbanizaciones en la frontera y las movilidades respectivas, debemos admitir que existe una gran variedad de situaciones, sin poder todavía establecer patrones, como puede apreciarse en el cuadro 2.

Cuadro 2 – Caracterización de las principales ciudades y aglomeraciones transfronterizas, en los límites de la Rca. Argentina

País vecino	Límite físico	Proceso de delimitación	Principales duplas	Infraestructura/ Movilidad transfronteriza
Uruguay	Río Uruguay-del Plata	Diplomática	Gualeguaychú-Fray Bentos, Colón-Paysandú y Concordia-Salto. Otras ciudades pequeñas y medianas, conectadas por transporte fluvial: ROU: Carmelo, Nva. Palmira; ARG.: Pto. Unzué, Concepción del Uruguay.	Puentes carreteros y fluviales. Movilidades pendulares. Movilidades turísticas. Corredor Mercosur
Brasil	Ríos Uruguay e Iguazú; fronteras secas	Diplomática	Paso de los Libres-Uruguayana; Puerto Iguazú-Foz de Iguazú	Puentes carreteros y fluviales. Movilidades pendulares. Movilidades turísticas. Corredor vial Mercosur. Comercio en la Triple Frontera.
Paraguay	Ríos Paraná y Pilcomayo	Guerra de la Triple Alianza. Mediación de Francia.	Puerto Iguazú-Ciudad del Este, Posadas-Encarnación y Clorinda-Asunción. Los tres principales componentes del sistema urbano paraguayo están sobre la frontera con la Argentina.	Hidrovía. Intercambios a través de Clorinda-Asunción. Movilidad de migrantes laborales. Corredor vial Mercosur. Comercio en la Triple Frontera.

Bolivia	Río Pilcomayo y afluentes, como el La Quiaca; fronteras secas	Diplomática y ajustes post Guerras del Pacífico y del Chaco	Yacuiba-Pocitos, La Quiaca-Villazón y Aguas Blancas-Bermejo.	Puentes carreteros. Movilidad pendular estacional de zafreros. Turismo europeo. Comercio fronterizo La Quiaca-Villazón y Yacuiba-Pocitos. Movilidades trashumantes y pastoriles.
Chile	Cordillera de los Andes, Estrecho de Magallanes, Canal de Beagle	Diplomática con mediación británica y papal	Sin ejemplos	Comercio de importación/exportación muy concentrado en el Paso Cristo Redentor (Mendoza). Movilidades trashumantes y pastoriles.

Fuente: Elaboración de los autores.

## LA MOVILIDAD EN AGLOMERACIONES TRANSFRONTERIZAS

La movilidad transfronteriza de bienes y personas, especialmente la que se atiene a la legalidad, tiende a concentrarse en las redes de transporte: llega hasta el paso fronterizo por carretera o ferrocarril, que se cruza a pie o con algún vehículo. Paralelamente se desarrolla una movilidad mayormente protagonizada por vecinos, sin cumplimentar trámites migratorios, concretado, según las posibilidades, a pie, en bicicletas o motos, en vehículos de alquiler, automóviles, botes, barcos...o en servicios habilitados de transporte urbano internacional (Ej. Gualeguaychú-Fray Bentos, Concordia-Salto y Libres-Uruguayana en la frontera sobre el Río Uruguay, cuentan con este tipo de prestaciones).

Por caso, diariamente, una decena de empresas transportan pasajeros desde Buenos Aires, Salta, San Salvador de Jujuy y otras ciudades argentinas hasta La Quiaca. Buena parte de esas personas, una vez que llegan a la estación terminal, se mueven a pie -solos o ayudados por carritos movidos por un prestador – o en taxis por unos 500 metros, para acceder al puesto de

frontera donde deben realizar trámites migratorios y aduaneros. La siguiente etapa consiste en cruzar, casi siempre a pie, un puente sobre el río La Quiaca, para finalmente llegar a Villazón, ingresando así al territorio boliviano.

En Villazón hay dos opciones para viajar hasta Potosí, Oruro, La Paz o tantos otros destinos: buses o ferrocarriles – considerando el transporte público. Siguiendo con este caso hipotético, el viajero, luego de atravesar un espacio rural disperso por una ruta –la RN9, en Argentina- ingresa a una aglomeración urbana. Esa ruta se convierte en avenida, cruza un puente, continúa por una calle, la que finalmente se ensancha y empalma con otra ruta que, pareciera, atraviesa el mismo espacio rural disperso que dejó al principio. Es decir, el espacio rural árido y disperso se discontinúa durante aproximadamente 3 km, sobre una continuidad de calles y edificaciones dispuestas en manzanas ortogonales. Sin embargo, para el viajero también se discontinúan otras realidades, ya que pasa de un sistema jurídico a otro, de un esquema monetario a otro, del área de cobertura de una empresa de telefonía celular a otra, en suma, pasa de un país a otro, atraviesa un límite, experimenta la frontera.

Para muchos quiaqueños y villazonenses la vida social transcurre entre los extremos de esta mancha urbana, aunque la mayoría de los itinerarios se restringen a la parte ubicada aquende el puente, el cual opera como una marca a los movimientos pendulares cotidianos, especialmente para cierto tipo de actividades, como asistir a la escuela. El puente se cruza, eventualmente, para visitar a algún parente, por estar prestando algún servicio (como los paseros), para realizar alguna actividad deportiva o cultural, para hacer las compras, transformándose en un elemento de clausura del pago, el terreno, el lugar al que muchas personas se sienten que pertenecen. El puente es una marca física cargada de simbolismos, creada a instancia de la organización de una entidad que excede con creces el espacio de La Quiaca y Villazón, por los estados argentino y boliviano, sobre el cual se edifican, en forma continua, identidades vinculadas a un nosotros nacional, regional y local (ver también Benedetti 2011; Benedetti y Salizzi 2011a y 2011b). El mismo recorrido analítico podría realizarse cuando quien viaje provenga de La Paz y se dirija hacia, por caso, Buenos Aires, o entre quienes vayan de Buenos Aires a Porto Alegre, a través de Paso de Los Libres-Uruguayana.

Estas aglomeraciones adquieren una relevancia en la organización de la territorialidad estatal de los diferentes países sudamericanos. Pero, también, son el escenario donde se organizan diferentes territorialidades locales en torno a la movilidad, en general, motorizadas por intereses extra-locales. En el sur sudamericano, además, tiene especial peso la circulación mercantil generada por los procesos de integración, expresados en las diversas combinaciones de tráfico, así como la vinculada al turismo. Así, numerosas empresas configuran territorialidades en red que compiten para la satisfacción de mercados demandantes de viajes entre ciudades distantes de la frontera, pero que la involucran en el diseño de los recorridos.

En las escalas locales, gravita la búsqueda de mejores precios en la adquisición de gran variedad de insumos (combustibles, alimentación, vestimenta, electrodomésticos, etc.), así como el requerimiento de servicios, e incluso trabajo. Así, en esas aglomeraciones se conforman territorialidades vinculadas al control de un recurso que emerge de la residencia en la propia frontera: los permisos comunales para el movimiento de mercaderías. Es así como surge el llamado comercio hormiga, que raya entre la legalidad e ilegalidad. Suele establecerse como un eslabón en cadenas comerciales que involucran a ciudades importantes de los países, que usan el recurso de permiso de movimiento comunal, realizado por personas en condiciones de quasi-esclavitud, para abaratar costos de exportación. Dorfman (2009) señala cómo la consolidación de estas actividades en determinadas áreas, ha conquistado incluso connotaciones históricas y culturales.

En todas estas ciudades se verifica la existencia de una gran cantidad de personas, involucradas en la movilidad local transfronteriza de bienes, sea legal, quasi-legal o ilegal, nombradas como *bagayeros, paseros, pilotos, piloteros, mulas, camelôs, vendedores, compradores, cargadores, sacoleiros, mesiteros, changarines, acopiadores, toreros, etc.* (Schaffer, 1993; Palau Viladesau, 1995; Rabossi, 2004; Jerez y Rabey, 2006; Dorfman, 2007, 2008, entre otros). Todos generan una movilidad de bienes de pequeña escala individual, pero de gran escala grupal, ora concretado por cuenta propia (mesiteros), ora por cuenta de terceros (paseros). Mayormente involucra a excluidos de los mercados formales de trabajo, en situación de pobreza, que llegan a esta práctica por falta de mejores opciones en las zonas de procedencia (urbanas o rurales).

En la frontera argentino-boliviana se utiliza, entre otros, el término *pasero* para nombrar a aquellas personas que se ocupan de pasar (mover) bienes, por cuenta de terceros y a cambio de remuneraciones muy bajas, de un lugar al otro de las duplas fronterizas. Esta dinámica tiene lugar en los tres puestos de frontera de marras, constituyendo los paseros un eslabón en la cadena de comercialización transfronteriza. Practican una actividad que oscila entre la legalidad e ilegalidad, de conocimiento generalizado por parte de quienes están a cargo del respectivo control de frontera. Es una actividad informal desde el punto de vista laboral, ya que los paseros no cuentan con ningún contrato por escrito, es todo de palabra y no cuentan con ningún tipo de cobertura ni protección social. Pero distan de ser organizaciones improvisadas. Se trata de una actividad que involucra trabajo infantil (más de la mitad son menores de 18 años), resaltando las situaciones de sobreexplotación. Los paseros reciben una paga fija, preestablecida, por bulto movido, por lo que cuantas más veces pasen, mayor remuneración obtiene. Por eso cruzan trotando, a paso apurado, llevando la carga sobre sus espaldas. Así el régimen de trabajo resulta sumamente exigido, con jornadas extendidas, razón por la cual se registran profusas patologías laborales: problemas en las articulaciones, afecciones pulmonares y de la piel, etc. Entre La Quiaca y Villazón, el cruce lo realizan por las vías

-inactivas desde 1991- del ferrocarril internacional. Los paseros recorren cada vez (suelen hacer hasta siete u ocho idas y vueltas) la distancia de entre 700 y 1000 metros, que separa el sitio donde reciben la carga de aquél donde deben entregarla (Benedetti y Salizzi, 2011).

## CONSIDERACIONES FINALES

Tomando en consideración la territorialidad de los estados nacionales, difícilmente ocurra que el pasaje de la frontera se dé en cada uno de los puntos del límite. Este ha sido el intento de muchos Estados: de allí la proliferación de fronteras/murallas (como la de Berlín, u otras, por ej. en territorio bajo litigio palestino-israelí o la frontera de EEUU y México).

La frontera cobra sentido en la medida que hay movilidad a través del límite y en tanto exista voluntad por afectar, influir o controlar las acciones del otro en movimiento. Sino, se trata meramente de un límite, informado a través de alguna clase de marca espacial, como una sucesión de boyas o de hitos. Frontera, movilidad transfronteriza, contacto y control son términos muy relacionados.

Como hemos señalado, muchas veces los lugares de frontera no están en el límite, sino en alguna localización próxima, en una posición fija o móvil, donde se experimenta la diferencia creada por la marcación del espacio, donde las diferencias/semejanzas entre ciudadanos de países vecinos, forman parte de la cotidianidad, estableciéndose y permaneciendo. Son producidas y reproducidas desde los centros territoriales, mediante diferentes prácticas simbólicas y materiales, con una connotación de lugar como localización y como espacio de experiencia.

Representan, asimismo, momentos de inmovilidad en la circulación de bienes y personas a escala continental. Constituyen ámbitos donde los residentes a cada lado del límite, vivencian múltiples interacciones cotidianas, extendiendo sus territorialidades, abarcando sendas márgenes de la frontera internacional. El sentido de lugar está engendrado por la línea divisoria fronterizada: su inmediatez organiza los tiempos y los espacios cotidianos.

Asimismo, las fronteras, como los territorios, emergen, se transforman (con el tiempo cambian su extensión, sus funciones y su fisonomía) y eventualmente desaparecen. Las singularidades de cada lugar a uno y otro lado de la frontera originan una mezcla de posibilidades aprovechables, aunque no en forma estable, ya que suelen cambiar e incluso invertir los sentidos de conveniencia. Muchas veces, además, dependen de la intensidad de los intercambios ya no *in situ*, sino entre otros lugares ubicados en el interior de los respectivos países. Diferentes grupos sociales residentes en las fronteras internacionales toman provecho de estas diferencias entre países, para desarrollar diversas estrategias de reproducción: se consumen mercancías y servicios en un lado o en el otro, dependiendo de los vaivenes monetarios, el

costo, la calidad y la disponibilidad. 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: los Estados nacionales son una territorialidad que coexiste con multiplicidad de territorialidades de diversa índole. Ciertas prácticas cotidianas se desarrollan con independencia del límite internacional, a pesar del límite y gracias a él. En muchos casos se yuxtaponen comunidades lingüísticas, como en el caso de las fronteras de la Argentina y Uruguay con Brasil, surgiendo una nueva comunidad lingüística trasnacional, como el *portuñol* que, aunque no tenga reconocimiento oficial, cunde en los ámbitos privados y personales.

En la extensión de las territorialidades superpuestas a las fronteras internacionales, que establecen continuidades frente las discontinuidades generadas por la acción estatal-nacional, las movilidades tienen una función central.

La movilidad es una relación social ligada al cambio de localización de las personas o de sus bienes, entre diferentes espacios (Levy, 2000). Los diferentes agentes sociales adoptan la movilidad como una estrategia de reproducción social, para ocupar sucesivamente diferentes lugares, para ejercer poder, para sostener o crear vínculos sociales entre grupos distantes, para forjar identidades culturales, para lucrar... El movimiento es una práctica social generalizada, existiendo una grandísima variedad espaciotemporal de posibles trayectorias o itinerarios (Massey, 2006), según las razones que los impulsan, las formas de practicarlo y los procesos asociados.

Como proceso social, la *movilidad* excede la mera relocalización, el viaje, los desplazamientos y flujos, los transportes y la circulación. Es una categoría genérica por excelencia, que refiere a toda relación espacial entre localizaciones, materializada en el movimiento de bienes y personas. Si bien puede engendrar procesos de *movilidad social*, es una categoría diferente de ésta, de origen sociológico: la *movilidad (espacial)* es, en suma, una categoría geográfica, una relación entre lugares. 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.

Por otra parte, el concepto de movilidad lleva implícito el de estabilidad (Módenes, 2008) y el de inmovilidad, par asociable al binomio flujos/fijos (Santos, 1988) y 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 forma re-

ticular (Raffestin, 1980; Haesbaert, 2004). Las movilidades son trayectorias espaciotemporales complejas e involucran condiciones sociales desiguales, decisiones de las personas, búsqueda por satisfacer necesidades, posesión de recursos, voluntades, accesibilidad a los medios de transporte (Levy, 2000).

Por añadidura, resulta provechoso pensar al conjunto de las movilidades de un determinado espacio (intra o interterritorial), 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 participantes, en diferentes tipos, en escalas temporales variadas y por los mismos recursos y motivaciones (servicios de transporte, infraestructura de circulación, *know-how*, imposiciones del mercado de producción, configuración de la red de lugares poblados, etc.).

A su vez, las fronteras internacionales son dispositivos creados por los Estados, localizadas según los límites internacionales acordados, en su intento inicialmente inmovilizante sobre todo lo que se mueva hacia/desde el territorio. El ejercicio del poder siempre implica la manipulación de la oposición continuidad-discontinuidad (Cataia, 2007). La movilidad es una estrategia de encuentro, un tipo de relación que se establece entre uno y otro lugar. La continuidad se asocia a movilidad, y su facilitación, a fluidez, en tanto que su antónimo, la discontinuidad, engendra inmovilidad o fijeza, al menos momentáneamente.

La frontera hace las veces de filtro para clasificar qué puede salir o entrar y qué no, donde opera un sistema de legalidad/illegalidad. 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) no siempre coincide con el del otro (Tejeda, 2004). Esta diferencia, una vez más, puede pensarse como un recurso territorial de la frontera, que define en general el perfil de las aglomeraciones de frontera, que determina la clasificación de sujetos y objetos aptos o no para ingresar-egresar.

En síntesis, la movilidad engendra lugares de frontera, donde los más destacados se consolidan como aglomeraciones transfronterizas; los lugares de frontera concentran movilidades; constituyen realidades inseparables que participan en la construcción de la territorialidad estatal nacional, tal como lo caracterizamos en el caso del sur sudamericano.

## REFERÊNCIAS

- ALADI. Informe preliminar sobre los avances alcanzados en materia de integración transfronteriza en los países miembros. Montevideo: Secretaría Gral. ALADI, 2001. <[http://www.aladi.org/nsfaladi/estudios.nsf/89af09dc83e2e72d0325ced005f5c1e/7091163ffcd9a90703256e63006482ad/\\$FILE/1543.doc](http://www.aladi.org/nsfaladi/estudios.nsf/89af09dc83e2e72d0325ced005f5c1e/7091163ffcd9a90703256e63006482ad/$FILE/1543.doc)>.
- BAVOUX, Jean-Jacques; BEAUCIRE, Francis; CHAPELONT, Laurent y ZEMBRI, Pierre. *Géographie des transports*. París: Armand Colin, 2005.
- BANDIERI, Susana coord. *Cruzando la cordillera... La frontera argentino-chilena como espacio social*, Centro de Estudios de Historia Regional – CEHIR, Facultad de Humanidades, Universidad Nacional del Comahue, 2001.
- Benedetti, Alejandro y Salizzi, Esteban. *Llegar, pasar, regresar a la frontera. Aproximación al sistema de movilidad argentino-boliviano*, Revista Transporte y Territorio Nº 4, Universidad de Buenos Aires, 2011a.
- Benedetti, Alejandro y Esteban Salizzi (2011) *Frontera y movilidad. Aproximaciones al caso argentino-boliviano*. Revista *Ideação*. UNIOESTE. Campus FOZ DO IGUAÇU, Vol. 13, Nº 1 – Primer semestre, pp. 55 a 80. <http://e-revista.unioeste.br/index.php/ideacao/article/view/5611/4243>, 2011b.
- Benedetti, Alejandro. *Lugares de frontera y movilidades comerciales en el sur sudamericano. Una aproximación multiescalar*. En: *Fronteiras em foco*. COSTA, E. A; COSTA, G. V. L.; OLIVEIRA, M. A. M. Campo Grande: Editora da UFMS, 2011.
- BETANCOR, Gladys. *Las fronteras en un contexto de cambios: la vida cotidiana en ciudades gemelas-Rivera (Uruguay) y Sant'Ana do Livramento (Brasil)*. Atelier Geográfico, Goiânia-GO, v. 2, n. 3, pp.18-42. 2008.
- CAGGIANO, Sergio. *Madres en la frontera: género, nación y los peligros de la reproducción. Íconos*. Revista de Ciencias Sociales, Quito, n. 27, pp. 93-106. 2007.
- 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, v. XI, n. 245 (21). 2007. <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-24521.htm>>.
- DOMENACH, Hervé; ARZE, Hugo; CELTON, Dora y HAMELIN Philippe (eds.) *Movilidad y Procesos Migratorios en el Espacio de Frontera Argentina-Bolivia*. Córdoba: Universidad Nacional, 2007.
- DOMÍNGUEZ, Jorge. *Conflictos territoriales y limítrofes en América Latina y el Caribe*. In: DOMÍNGUEZ, Jorge (comp.) *Conflictos territoriales y democracia en América Latina*. Buenos Aires: Siglo XXI editores, 2003.
- DORFMAN, Adriana. *A cultura do contrabando e a Fronteira como um Lugar de Memória*. In: Revista Digital Estudios Históricos, Rivera, n. 1. 2009.
- 
- Pequenas pontes submersas: interpretações geográficas e antropológicas de literaturas de contrabando. Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi.

Ciências Humanas, Belém, v. 3, n. 1, pp. 93-114. 2008.

Fronteira e contrabando em Fronteira do Livramento (BR)-Rivera (UY). In: Boletim Gaúcho de Geografia, Porto Alegre, n.32, pp. 75-92. 2007.

FOUCAULT, Michel. *Histoire de la sexualité 1: la volonté de savoir*. París: Gallimard, 1976. (21º edición, en español. Madrid: Siglo XXI, 1993).

GIMÉNEZ BÉLIVEAU, Verónica y MONTENEGRO Silvia (comps.) *La Triple Frontera. Dinámicas culturales y procesos transnacionales*. Buenos Aires: Espacio, 2010.

GONZÁLEZ VALLVE, José Luis. *Integración Fronteriza: Experiencia de la Unión Europea*. CEFIR, 1994.

GRIMSON, Alejandro (comp.) *Fronteras, naciones e identidades. La periferia como centro*. Buenos Aires: EdicionesCiccus – La Crujía, 2000.

HAESBERT, Rogério. *O mito da desterritorialização: do “fim dos territórios” à multi-territorialidade*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

JEREZ, Omar y RABEY, Mario. *Ciudades de frontera e industria azucarera*. Cuaderno Urbano, Resistencia, n. 5, pp. 7-34. 2006.

JEREZ, Omar. *Ciudad, identidades, y fronteras*. @mnis, Revue de Civilisation Contemporaine de l'Université de Bretagne Occidentale, Brest. 2002. <http://amnis.revues.org/7>

KRALICH, Susana. *Sobre aglomerados en expansión: algunas precisiones conceptuales y su aplicación al caso de Buenos Aires*. In: AINSTEN, Luis (comp.) *Estructuración Urbana, Institucionalidad y Sustentabilidad de Ciudades Metropolitanas y Regiones Difusas. Miradas comparadas de Buenos Aires / Londres / Los Ángeles / París / Tokio / Toronto*. Buenos Aires: EUDEBA, 2011. En prensa.

Lacoste, Pablo (comp.) *Argentina, Chile y sus vecinos. Tomo I*, Caviar Bleu: Córdoba, 2004.

LEVY, Jaques. *Les Nouveaux Espaces de la Mobilité*. In: BONNET, Michel y DESJEUX, Dominique. *Les Territoires de la Mobilité*. Paris: Presses Universitaires de France, 2000.

LINALES, Dolores. *Las fronteras argentinas en el contexto de la integración regional: el caso Posadas-Encarnación*. Nuevo Mundo Mundos Nuevos, Cuestiones del tiempo presente. 2008. <http://nuevomundo.revues.org/16372>

LLADÓ MAS, Bernat. *Discurs, història i poder: lectures geogràfiques de Michel Foucault*. Documents d'Analisi Geografica, Bellaterra, n. 46, pp. 151-160. 2005.

MASEEY, Doreen. *Pensamientos itinerantes*. Terra Livre, São Paulo, v.2, n. 27, pp. 85-92, año 22. 2006.

MÉNDEZ, Eloy; RODRÍGUEZ, Isabel y LÓPEZ, Liliana. *El modelo actual de ciudad fronteriza mexicana*. Bifurcaciones, n. 4. 2005. [www.bifurcaciones.cl/004/MRL.htm](http://www.bifurcaciones.cl/004/MRL.htm)

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

NEWMAN, David. *Boundaries*. En: AGNEW, John; MITCHELL, Katharyne y TOAL, Gerard (eds.) *A companion to political geography*. Oxford: Blackwell Publishers, 2003.

OSÓRIO MACHADO, Líia. O significado e configuração de uma fronteira urbana na Amazônia. In: BECKER, Berta et. al. *Fronteira amazônica: Questões sobre a gestão do território*. Brasília: UnB, 1990.

PAASI, Anssi. *Territory*. In: AGNEW, John; MITCHELL, Katharyne y TOAL, Gerard (eds.) *A companion to political geography*. Oxford: Blackwell Publishers, 2003.

\_\_\_\_\_ The institutionalization of regions: a theoretical framework for understanding the emergence of regions and the constitution of regional identity. *Fennia*, Oulu, v. 164 (1). 1986.

PALAU VILADESCAU, Tomás. *Residencia y migración en la frontera paraguayo-argentina. El caso de Formosa Alberti*. Asunción: 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*. Cad. Saúde Pública, Rio de Janeiro, 23, sup. 2, pp. 237-250. 2007.

QUINTERO, Silvina. *El país que nos contaron. La visión de Argentina en los manuales de geografía (1950-1997)*. Entrepasados, Buenos Aires, n. 16, pp. 135-174. 1999.

\_\_\_\_\_ *Territorio, gobierno y gestión. Temas y conceptos de la nueva geografía política*. In: FERNÁNDEZ CASO, Victoria y GUREVICH, Raquel (coords.) *Discursos y prácticas en la enseñanza de la Geografía*. Buenos Aires: Editorial Biblos, 2007.

RABOSSI, Fernando. *Dimensões da espacialização das trocas – A propósito de mesiteros e sacoleiros em Ciudad del Este*. UNIOESTE, Foz de Iguaçu, v. 6, pp. 151-176. 2004.

RAFFESTIN, Claude. *Pour une géographie du pouvoir*. París: LITEC, 1980. (Edición en portugués. São Paulo: Atica, 1993).

REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. *Diccionario de la lengua española*. Madrid: Espasa-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*, México, v. 10, n. 19, pp. 5-20. 1998.

SASSONE, Susana. *Las Condiciones de la Movilidad para los ciudadanos en el MERCOSUR: hacia la reconfiguración de las territorialidades transfronterizas*. En: *L'Ordinaire Latino-américain*, Toulouse, pp. 50-62. 2004.

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

SANTOS, Milton. *De la totalidad al lugar*. Barcelona: Oikos-tau, 1988.

SANTOS, Milton. *Metamorfoses do espaço habitado*. São Paulo: Hucitec, 1994.

SCHAFFER, Nelva Otero. *Fronteira: comercio, contrabando, camelos*. En: IV Encuentro de Geógrafos de América Latina. "Ambiente y sociedad: La Geografía hacia el siglo XXI", Mérida. Proceedings, Universidad de los Andes, 1993.

SCHWEITZER, Alejandro. *Frontières, réseaux et politiques régionales à l'heure de l'intégration: la région de Misiones*. In: MUSSET, Alain y SORIA, Victor Alena. *Mer-cosur. Enjeux et limites de l'intégration américaine*. Paris: IHEAL, 2001.

TEJEDA, José Luis. *La línea, la frontera y la modernidad*. *Estudios fronterizos*, México, año/v. 5, n. 10, pp. 73-90. 2004.

ZANOLLI, Carlos. *Hacia una reflexión sobre el poder, la identidad y las estrategias en una frontera del Tucumán*. *Memoria Americana*, Buenos Aires, n. 9, pp. 157-174. 2000.