

7481247 **Continuidades y discontinuidades en los márgenes. Paso fronterizo Posadas-Encarnación.**

Carla Antonella Cossi¹

Resumen

En este trabajo abordaremos la transformación y complejización de las trayectorias de movilidad urbana binacional entre las ciudades de Posadas (Misiones, Argentina) y Encarnación (Itapúa, Paraguay). El habitual sentido del flujo de circulación de personas y bienes sostenido en los últimos 25 años en el paso fronterizo internacional allí existente, presenta transformaciones a partir de 2012, en función de los cambios que las políticas implementadas por los gobiernos centrales de ambos países generan en esta región de frontera. En efecto, no solo se han producido cambios en la movilidad transfronteriza de bienes y servicios, sino además se ha profundizado el patrón de asentamiento metropolitano de ambas ciudades de frontera (Causarano, 2006 e IPEC, 2012). Dicha situación, nos invita a repensar en este trabajo, la noción de integración en acto, es decir, desde la perspectiva de los ciudadanos que comparten esta territorialidad de frontera, poniendo el énfasis en el control del espacio, por parte de los distintos grupos allí presentes.

1

Introducción

Desde hace más de dos décadas, el flujo de personas y bienes que trasponía este paso fronterizo mantenía un sentido de movilidad constante: a diario miles de argentinos se desplazaban desde Posadas a través del Puente Internacional San Roque González de Santa Cruz hacia la ciudad de Encarnación. Los fines de dicha movilidad estaban motivados principalmente por la realización de compras, debido a que el poder adquisitivo del peso argentino desde inicios de la década del 90 se incrementó notablemente respecto del guaraní paraguayo² como consecuencia de la implementación en Argentina de la Ley de Convertibilidad de 1991, que estableció la paridad peso/dólar a los efectos de detener la hiperinflación de aquel momento. La paridad peso/dólar

*Antropóloga social, alumna del Posgrado en Antropología Social de la Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales de la Universidad Nacional de Misiones. Becaria Doctoral (CEDIT-CONICET) en el Proyecto de Investigación HANUIN IX dirigido por el Profesor Emérito Dr. Roberto Carlos Abínzano. FHyCS-UNaM.

² Según Aliprandini, Capasso, Rosenfeld y Sanabria (2013:9) el valor del guaraní se mantuvo en ascenso en esa década con la relación \$1=1.800 Gs. ascendiendo a su pico máximo en 2001 cuando la relación llegó a elevarse a \$1=4.800 Gs.



produjo una marcada asimetría cambiaria peso/guaraní que incrementó significativamente las actividades comerciales formales e informales de la ciudad de Encarnación, convirtiéndola en la tercera plaza comercial de su país, detrás de Ciudad del Este y Asunción, en detrimento de la plaza comercial posadeña que, comparativamente, disminuyó su actividad.

Desde mediados de 2012 quienes vivimos en la frontera, *experimentamos* en términos de Agamben (2004) una transformación gradual y sistemática de aquellas movibilidades a la que los lugareños estábamos habituados. Dicha transformación, se produjo por la confluencia del efecto de dos macro-procesos diferentes: la transformación en la infraestructura urbanística de ambas ciudades por el Plan de Terminación de Obras de la Represa de Yacyretá, que ha reformado notablemente el perfil de ambas márgenes urbanas del río Paraná y; la influencia de una serie de medidas políticas y económicas restrictivas, respecto de la importación y las compras en el exterior que Argentina implementó en los últimos tres años, en respuesta a las repercusiones de la crisis económica global iniciada en Estados Unidos en 2008. Si bien se trata de una transformación en la infraestructura urbana el primero, y de la política económica el segundo, ambos procesos sinergizaron las transformaciones que se produjeron a nivel micro en el territorio fronterizo.

2

Definimos territorios de frontera en términos de Abíznano (2009) como un escenario geográfico regional complejo en el que las fronteras políticas se insertaron sobre una *matriz sociocultural históricamente compartida* que articula relaciones económicas, comerciales, industriales, turísticas, parentales y socioculturales transnacionales³. Desde esta perspectiva, abandonamos definitivamente las conceptualizaciones binarias y dicotómicas de la noción de frontera, para instalarnos en un posicionamiento epistémico y metodológico que construya una comprensión de lo real complejo, desde un enfoque que asume la transformación constante, la contradicción, el sinsentido y el azar como constitutivos de la realidad (Arellano, 2013).

³ Se trata de un territorio fronterizo liminar de ocupación compleja. En sus inicios ocupado por pueblos originarios, luego por las misiones jesuíticas entre los Siglos XVII y XVIII, momento en que Encarnación tuvo su primera fundación en 1615 en la margen izquierda del río Paraná, con el nombre de Nuestra Señora de la Anunciación de Itapúa (territorio actual de Posadas) y luego, entre 1621 y 1634 según diversos autores, trasladada hacia su territorio actual en la margen derecha, debido a la amenaza de bandeirantes brasileños. El actual territorio de Posadas fue denominado en 1824 Campamento de la Rinconada de San José, luego en 1869 Trincheras de San José, y recién por ley de la provincia de Corrientes en 1879 pasó a llamarse Posadas, siendo ocupado inicialmente con población paraguaya, brasilera y argentina -principalmente correntina- (Oviedo 1993:60).

Posadas y Encarnación son ciudades medianas⁴ pero con mucha importancia dentro de las regiones a las que pertenecen. Mientras Posadas es la ciudad capital de la provincia de Misiones, Argentina, y posee una población de 323.739⁵ habitantes, triplica en número a Encarnación, que siendo la capital del departamento de Itapúa y la tercer ciudad en importancia de Paraguay, cuenta en la actualidad con 109.491⁶ habitantes.

Ambas ciudades sufrieron en la última década un importante reordenamiento territorial de su población debido al llenado del embalse de la Represa de Yacyretá que inundó barrios costeros urbanos y periurbanos de ambas márgenes: en Posadas, unas 7.500 familias afectadas fueron trasladadas hacia los nuevos barrios posadeños de Yohasá, San Isidro, Nueva Esperanza, Nuestra Señora del Rosario mientras que otras, fueron reubicadas en el barrio Virgen de Fátima del municipio de Garupá. Asimismo, muchos años después y con este antecedente, tuvo lugar el reordenamiento de la ciudad de Encarnación, que involucró 35 de los 50 barrios con los que esta ciudad cuenta, los cuales sufrieron diferentes grados de afectación⁷. Unas 7.000 familias que allí residían, fueron reubicadas en los nuevos barrios de Encarnación: Buena Vista, Los Arrabales, Itá Paso, San Pedro, San Isidro, Arroyo Porá y San Francisco, y otras a los municipios de Cambyretá, Capitán Miranda y Carmen del Paraná. Además, en Encarnación, el embalse dejó bajo las aguas al propio casco histórico de la ciudad y la “Zona Baja”, su principal polo comercial, el cual fue reubicado en cercanías del puente internacional con el nombre “Nuevo Circuito Comercial”, planificado estratégicamente por la importancia que la movilidad y el comercio transfronterizo tienen en la ciudad (Entidad Binacional Yacyretá, 2009).

3

⁴ Considerando ciudades medianas a aquellas que poseen entre 100.000 y 500.000 habitantes. Ver Benedetti y Laguado (2013:478).

⁵ Según datos de la Cámara de Comercio de la Provincia de Misiones (2011).

⁶ Según datos estimados para el 2012, registrados en el Plan Estratégico de Desarrollo Turístico de Encarnación 2013 – 2018, en base a datos de la Dirección General de Encuestas, Estadísticas y Censos.

⁷ La afectación que provocó la represa, tuvo como consecuencias más destacadas: los desplazamientos y la falta de consulta y compensación a las poblaciones; la propagación de enfermedades transmisibles por el agua; la pérdida de empleos y fuentes de ingresos económicos sin una compensación adecuada; la destrucción de ecosistemas importantes y; el crecimiento urbano descontrolado por el aumento acelerado de asentamientos irregulares de miseria, la inmigración al área del proyecto y deficiencias de planeación urbana, que exacerbaban los problemas ambientales y de salud que afectan a los allí residentes. Durante la construcción de la represa iniciada a comienzos de la década de los '80 también existieron grandes errores en el diseño y la planificación de la misma, los que tuvieron severos impactos en ambas márgenes. Una investigación del Banco Mundial del año 2004 reveló que la EBY erró los cálculos relativos a la altura del agua, y que se elevarían los niveles de la represa hasta un metro por encima de los permitidos. Los mismos, según el Banco Mundial, habían sido corregidos, pero en 2008 la elevación del nivel produjo una inundación sorpresiva en la costa de Encarnación –especialmente en la zona comercial que también era su casco histórico- producto de la falta de terminación de las obras complementarias. Dicho ascenso causó la inundación de un total de 29.000 has. en Argentina y 93.000 has. en Paraguay, y afectó a 20.000 personas más, que se sumaron a las 30.000 ya afectadas (AIDA 2009).

El posicionamiento en el territorio de las dos ciudades en estudio no se corresponde estrictamente con ninguno de los patrones de asentamiento estudiados en otros contextos por Benedetti (2011)⁸ pues, aunque se trata efectivamente de una contigüidad territorial, no se puede decir que se trate de *Ciudades Gemelas* por presentar diferencias estructurales, ni de una *Conurbación Binacional* porque no funcionan como tal⁹.

En relación al proceso de urbanización de ambas ciudades, éste concordaría con lo que, en términos de Kralich Benedetti y Salizzi (2012), podrían llamarse *ciudades hermanas*¹⁰, si se considera su parecido físico y su fuerte vínculo, pero que poseen diferencias tanto en el momento de su fundación, en su composición, como en la mantención de su independencia funcional y administrativa, a pesar de que ambas se complementen fuertemente y cuya interconexión, especialmente en las prácticas cotidianas suele ser más intensa que con el entorno circundante, constituyendo realidades inseparables que participan en la construcción de la territorialidad estatal nacional.

4

Al respecto, y a riesgo de forzar una clasificación, consideramos que constituyen un modelo particular, ya que la contigüidad territorial de ambas ciudades y el atractivo de la frontera las ha convertido en cabecera de un proceso de metropolización. En efecto, los municipios de Garupá y Candelaria se han aproximado estructural y demográficamente a Posadas en un *continuum* urbano. El Censo Nacional 1991 denominó Gran Posadas (INDEC, 1991) a Posadas, Miguel Lanús, Ñu Porá y Garupá. Del mismo modo, lo hicieron Capitán Miranda y Cambyretá con Encarnación, denominado por Causarano (2006) Área Metropolitana de Encarnación.

⁸ Benedetti (2011) analiza la forma de ocupación de los espacios fronterizos en el sur sudamericano donde identifica cinco patrones: a) Ocupación Fronteriza sin Urbanización: localidades limítrofes que revisten la función de control; b) Conurbación Transfronteriza: pares de localidades fronterizas contiguas al límite que están en proceso de conurbación; c) Sistemas Urbanos Transfronterizos Dispersos: gran interacción entre las localidades que no están contiguas al límite o no están enfrentadas; d) Aglomeración Transfronteriza: mancha urbana generada a partir de una vía cuyo trazado coincidió con el límite internacional y crece hacia ambos países y; e) Ciudad Fronteriza sin Vecindad: ciudades sobre el límite que no cuentan con una localidad vecina.

⁹ Según Dilla (2007), para que dos ciudades de frontera puedan constituir una conurbación binacional transfronteriza deben reunir seis condiciones de base: a) cercanía geográfica; b) relaciones sociales primarias entre sus pobladores; c) reproducción económica interdependiente; d) servicios comerciales, sociales, religiosos, lúdicos, culturales compartidos tanto de manera formal como informal; e) relaciones institucionales formales entre sus órganos de gobierno y entre las organizaciones de la sociedad civil y; f) una percepción compartida de necesidad mutua entre algunos de sus sectores. En Bitar Ramírez (2011:10-11).

¹⁰ En oposición a la noción de “ciudades gemelas” pues ambas, aunque tienen un fuerte vínculo no son consideradas iguales.



Las dos ciudades poseen una infraestructura binacional de uso común por estar establecidas sobre el límite internacional. Algunas de ellas, responden al funcionamiento mismo de la frontera, como lo es el puente San Roque González de Santa Cruz, que fue construido como medida reparatoria hacia ambas ciudades por los efectos negativos que la construcción de la represa hidroeléctrica de la Entidad Binacional Yacyretá produciría en la zona. Esta misma es parte de esa infraestructura binacional con la que ambas cuentan.

Respecto de la infraestructura nacional propia de cada ciudad existente de forma repetida en ambas, pero de central importancia en la movilidad a través de la frontera, se encuentran los 20 servicios diarios de transporte fluvial internacional y el servicio público de transporte internacional urbano. Ambas ciudades acordaron que la prestación de los 40 servicios diarios por bandera sería compartida, siendo adjudicados en Posadas a una sola empresa argentina y; en Encarnación, a cinco empresas paraguayas, de las cuales cuatro prestan 8 servicios diarios cada una y la restante 6 servicios por día¹¹.

5

El paso fronterizo entre Posadas y Encarnación está incluido a nivel macro en los procesos de integración transnacional por pertenecer a los países miembros de los bloques de unión económica y política como el MERCOSUR¹² y la UNASUR¹³, además de iniciativas puntuales como la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA)¹⁴, y a nivel privado también se incluye en la ZICOSUR¹⁵ (Zona de Integración del Centro Oeste Sudamericano).

¹¹ Aún están vacantes por parte de Paraguay la adjudicación de dos frecuencias (Chejter, 2010).

¹² Mercado Común del Sur, un bloque subregional creado en 1991 e integrado por Argentina, Brasil, Paraguay, Uruguay y Venezuela. Tiene como países asociados a Chile, Colombia, Perú, Ecuador, y Bolivia. Establece la libre circulación de bienes, servicios y factores productivos entre países, el establecimiento de un arancel externo común y la adopción de una política comercial común, la coordinación de políticas macroeconómicas y sectoriales entre los Estados partes y la armonización de las legislaciones para lograr el fortalecimiento del proceso de integración.

¹³ Unión de Naciones Suramericanas. Entró en vigencia en 2011 y es un organismo de nivel internacional que tiene como objetivos construir una identidad y ciudadanía suramericanas, al igual que desarrollar un espacio regional integrado. Está formada por los doce estados de Suramérica.

¹⁴ Foro de diálogo creado en el año 2000, entre doce repúblicas de Sudamérica (actual Unión de Naciones Suramericanas), que tiene como objetivo la planificación y desarrollo de proyectos para el mejoramiento de la infraestructura regional de transporte, energía y telecomunicaciones.

¹⁵ Un proyecto de complementación económica, comercial y cultural, además de cooperación intergubernamental y empresarial que congrega a las regiones vecinas con el Trópico de Capricornio. Su objetivo principal es lograr la inserción de la subregión en el contexto internacional desde el punto de vista competitivo, desarrollando el comercio exterior con los mercados internacionales mediante la articulación de ejes de comunicación, así como también promover la integración social y cultural, como mecanismo para lograr el desarrollo económico social de las regiones que la integran. Tiene la particularidad de que sus integrantes no son Estados Nacionales, sino unidades administrativas sub-nacionales; son economías de menor desarrollo dentro del esquema de las naciones a las que pertenecen. Contribuyen a esta situación las carencias de infraestructura y una situación de desequilibrio básico, con relación a los grandes centros de producción y consumo.



A escala interlocal, Posadas y Encarnación se integran en la red de los municipios de MERCOCIUDADES¹⁶ y, han creado el FIMPER (Foro Interparlamentario Municipal Permanente)¹⁷. Dichas iniciativas proponen un avance para actuar frente a distintas barreras que les imponen los macro-procesos, aunque no son suficientes para lograr una real integración.

De Poderes y Territorialidades

Siguiendo a Foucault (1976)¹⁸, las relaciones de poder son inmanentes a cualquier relación social y el espacio, una instancia de totalidad social por lo que, cualquier fenómeno que se relacione con el territorio puede ser abordado y delimitado a partir de las relaciones de poder que en él existen.

El territorio puede ser analizado en al menos tres dimensiones: una dimensión económica, que tiene al territorio como fuente de recursos; una dimensión política, en la que el territorio es visto como un espacio delimitado y controlado, a través del cual se ejerce un determinado poder –la mayoría de las veces relacionado al poder político del Estado- y; una dimensión cultural, que considera al territorio como producto de la apropiación/valorización simbólica de un grupo en relación a su espacio vivido. (Haesbert, 2004).

Abordaremos el territorio desde la propuesta teórico-metodológica de Sack (1986), quién utiliza el concepto de territorialidad como la forma espacial primaria que el poder asume, y que constituye el paño de fondo de las relaciones sociales humanas. El *territorio usado* es un campo privilegiado para el análisis en la medida en que, por un lado nos revela la estructura global de la sociedad, y por otro, la propia complejidad de su uso, constituyendo un todo complejo donde se teje una trama de relaciones

¹⁶ La principal red de municipios del MERCOSUR fue fundada en 1995 por iniciativa de los principales Alcaldes Intendentes y Prefectos de la región con el objetivo de favorecer la participación de los municipios en el proceso de integración regional, promover la creación de un ámbito institucional para las ciudades en el seno del MERCOSUR y desarrollar el intercambio y la cooperación horizontal entre las municipalidades de la región, según lo estipulado en sus Estatutos.

¹⁷ Una asociación de los organismos legislativos municipales de las ciudades de Encarnación y Posadas creada en 1995. Está integrado por todos los concejales de la Junta Municipal de Encarnación y del Honorable Concejo Deliberante de Posadas.

¹⁸ Citado en: Kralich, Susana, Alejandro Benedetti y Esteban Salizzi (2012:113).



complementarias conflictivas (Santos, 1994)¹⁹. El enfoque relacional de las geografías del poder desarrollado por Raffestin (1980) propone un abordaje relacional y flexible respecto de las escalas espacio-temporales donde el interés está puesto en las “*territorialidades móviles, temporarias y de límites elásticos*”²⁰.

Como los grupos humanos desarrollan estrategias múltiples y complejas en relación a los territorios que habitan y a los ecosistemas que integran, es esclarecedor el principio ecológico que establece que todos los grupos humanos exploran todas las posibilidades que les brinda el territorio en el que habitan, a los efectos de maximizar el rendimiento de sus recursos.

En estos territorios fronterizos, existe la posibilidad de combinar los recursos disponibles a uno y otro lado, debido a la coexistencia de sistemas normativos, sociales, culturales y económicos distintos, que permiten crear diversas estrategias de reproducción social.

Los ciudadanos posadeños y encarnacenos, incorporan el “atravesar la frontera” como parte de sus estrategias de vida, disponiendo, conjugando y articulando las múltiples posibilidades existentes en el territorio fronterizo. Sin embargo, aunque las acciones de los distintos organismos estatales –encargadas de mantener esos límites y ejercer el poder del Estado en ellos- intenten abordar aquellas situaciones que requieren un avance en materia de integración binacional, no son suficientes para avanzar en una integración más profunda, respecto de proyectos comunes que conduzcan a la construcción de una *transfronterización* que aproveche los distintos procesos a los que dan lugar los dos sistemas políticos, económicos y/o socioculturales y que valore la frontera y sus relaciones sociales (Biagini y Roig, 2008).

Como sostiene Abínzano,

En este contexto se van forjando relaciones sociales, sentimientos, imaginarios, identidades sociales, no exentas de tensiones y contradicciones, que dan cuenta de un ejercicio de ciudadanía cotidiana transnacional. La vida cotidiana está plena de múltiples ejemplos de esta ciudadanía, al mismo tiempo que también muestra el

¹⁹ En: Haesbaert, Rogerio (2004:59)

²⁰ Kralich, Benedetti y Salizzi (2012:113).

retraso y los obstáculos que persisten, a pesar de los avances de los últimos años del MERCOSUR (Abízano, 1997:4).

Movilidades: Experimentando las fronteras

No es posible pensar a las fronteras y a sus lugares sin considerar las movilidades entre territorios. Siguiendo la propuesta de Benedetti y Salizzi (2011), en ellas podemos ver articuladas distintas movilidades *multiescales* y *multipropósitos* que dan lugar a un sistema compuesto por movilidades en/hacia/a través de la frontera. Concordando con la postura de Haesbert (2004), los territorios resultantes se definen en forma superpuesta y conflictiva, se articulan y son solidarios entre sí, definiendo *multiterritorialidades*.

En tanto proceso social, la movilidad es una categoría genérica por excelencia que refiere a toda relación espacial entre localizaciones, que se materializa en el movimiento de bienes y personas (Kralich, Benedetti y Salizzi, 2013).

Aunque históricamente el vínculo fronterizo Posadas-Encarnación se realizó por vía fluvial, la circulación fronteriza de la población de estas ciudades aledañas se vio favorecida por la infraestructura vial del paso de frontera.

Nos centraremos principalmente en la movilidad con fines de compras a través del paso fronterizo Posadas-Encarnación, tomando como polos atractores de la misma, a los grupos que se dedican al comercio formal e informal minorista, para ver cómo operan allí lo que Benedetti y Laguado (2013) llaman *relaciones urbanas binacionales* en una escala local.

Siguiendo la propuesta de Benedetti y Salizzi (2011) nos enfocamos en lo que ellos consideran movilidades a escala local entre Posadas y Encarnación. Nos interesa analizar dicho caso de manera particular, ya que si bien están involucrados en él dos países, los desplazamientos sobre los que nos centramos no exceden el espacio fronterizo, y refieren a las relaciones horizontales existentes entre las aglomeraciones vecinas a ambos lados de la frontera, intentando analizar este espacio de vida, marcado por la cotidianeidad de la relación.

Tanto al interior de cada una de estas ciudades como entre ellas, existen movilizaciones pendulares y cotidianas de corta duración y de variada regularidad vinculadas al trabajo, la recreación y la educación.

Para Benedetti (2011) las movilizaciones a través de la frontera, se dan en el marco de relaciones sociales que producen y reproducen continuidades a pesar de los límites, y se refieren, “al cambio de localización de las personas y/o de los bienes; generando una estrategia de reproducción social a partir de la relación entre lugares, definiendo trayectorias espaciotemporales complejas²¹”. La categoría abarca los transportes, los flujos, las migraciones, los viajes, los desplazamientos y la circulación. Estas movilizaciones involucran condiciones sociales desiguales y definen geografías en red.

Siguiendo a Benedetti y Salizzi (2011) frontera y movilidad son indisolubles pues,

Las fronteras internacionales pueden pensarse como dispositivos creados por los Estados, y localizados en los límites internacionales acordados, en un intento inicialmente inmovilizante de todo lo que busque moverse hacia o desde el interior del territorio. Por lo cual surge la tensión interior/exterior, mediada por la frontera. El ejercicio del poder siempre implica la manipulación de la oposición entre continuidad y discontinuidad (Benedetti y Salizzi, 2011:154).

9

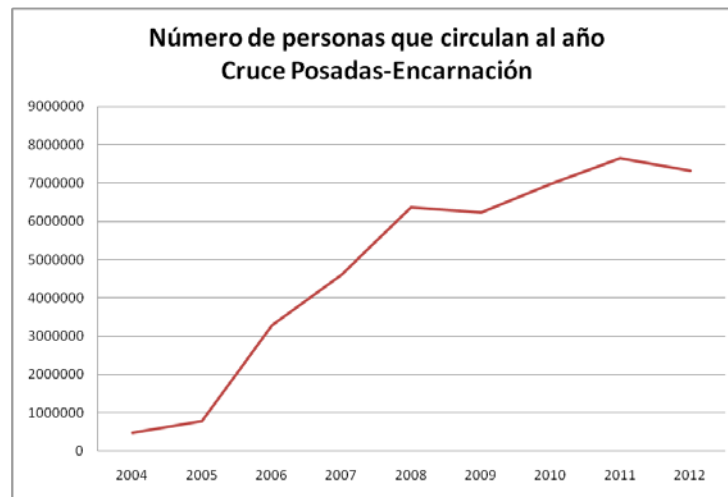
La conexión entre Argentina y Paraguay a través del Puente Internacional San Roque González de Santa Cruz constituye uno de los pasos fronterizos más importantes existente en ambos países. Se ubica en tercer lugar en cuanto a movimiento migratorio de Argentina, después del Aeropuerto de Ezeiza y del paso Puerto Iguazú-Foz de Iguazú, con un volumen muy significativo de tránsito liviano de automóviles que transportan turistas extra-zona (45.000 unidades/año); motocicletas particulares y vehículos livianos que transportan tráfico vecinal fronterizo (TVF) (278.000 unidades/año); transporte público de pasajeros que atraviesan la frontera trasladando Turistas y TVF (33.000 unidades/año) y; transporte de cargas pesadas entre Paraguay-Uruguay que se encuentran en tránsito por Argentina (10.000 unidades/año); con una movilidad total de 7 millones y medio de personas²² en 2012, la cual continúa con un crecimiento sostenido.

²¹ Benedetti (2011:3)

²² Estadísticas de la Dirección General de Migraciones. Disponible en: http://www.migraciones.gov.ar/pdf_varios/estadisticas/Top_2012.pdf Consultado al 4 de octubre de 2013.



La circulación en este paso, tiene tal magnitud que desde hace años se forman filas de autos que llegan a tener varios kilómetros, y que aguardan un promedio habitual de espera de 3 horas en horarios pico, para la realización de trámites migratorios, lo cual conforma una de las principales quejas de los usuarios, respecto de la escasa cantidad de casillas existentes para la realización de estos trámites.



Referencia: Elaboración propia en base a datos de la dirección general de Migraciones. Argentina, 2013²³.

Podemos notar el fuerte vínculo que existe entre Posadas y Encarnación cuando observamos la importancia que tiene en el volumen de tránsito anual, la circulación bajo el régimen de Tráfico Vecinal Fronterizo (TVF). Este régimen es el que utilizan los pobladores de los países limítrofes, residentes en zonas inmediatas a la frontera, que los autoriza a adquirir mercaderías en el país vecino para su uso personal, del hogar y consumo propio o familiar, por un monto mensual de hasta 150 dólares estadounidenses por persona.

Las obras del Plan de Terminación de la Represa de Yacretá, contribuyeron al mejoramiento de la oferta turística en ambas márgenes. Posadas y Encarnación no ofrecían hasta hace unos pocos años un servicio turístico receptivo de importancia, pero la construcción de las costaneras, espacios verdes y playas, las han convertido en un atractivo para quienes circulan por la región. Los dos municipios organizan calendarios, crean y mejoran algunos paseos con la idea de atraer visitantes de distintos puntos

²³ Dirección General de Migraciones (2013). Disponible en: <http://www.migraciones.gov.ar/accesible/?estadisticas> Consultado al 4 de octubre de 2013.

nacionales e internacionales. Se destacan en Encarnación además del turismo de compras, las playas, las ruinas jesuíticas del Departamento de Itapúa cercanas a la ciudad, las actividades culturales –conciertos y carnavales-; y en Posadas, los locales gastronómicos y bailables y los espectáculos artístico-culturales.

Si bien, las medidas político económicas que Argentina implementó en 2011 produjeron una reducción en el flujo fronterizo durante 2012, la situación se revirtió en 2013 transformando la composición del mismo, que en la actualidad está integrada en proporciones similares por vehículos que transportan tanto ciudadanos paraguayos como argentinos, que paradójicamente, cruzan la línea fronteriza con idénticos propósitos de consumo pero, demandando productos específicos en cada país, dando lugar a una especialización de la oferta existente destinada a los compradores transfronterizos²⁴.

Considerando que el *límite internacional* cumple la función de definir hacia adentro el alcance del poder coercitivo de cada Estado nacional, diferenciando una comunidad nacional de otra, donde los ciudadanos definen un nosotros y un otro/s, a través de determinado código, Kralich, Benedetti y Salizzi (2012) ven a la frontera “como un espacio de contacto social, sobre una discontinuidad espacial establecida entre territorios de una misma naturaleza y entre sujetos que buscan controlar recursos del mismo tipo” (Kralich, Benedetti y Salizzi, 2012:116). Este espacio al que se considera liminar, se transforma en fronterizo cuando uno o los dos Estados realizan un despliegue centrífugo de su poder, buscando incidir sobre las condiciones de cruce del límite, definiendo los parámetros y criterios de inclusión/exclusión y, oponiéndose o afectando la movilidad del vecino hacia el interior. Aquí, vemos que el territorio como indica López de Souza (1995) es un campo de fuerzas, una red de relaciones sociales con una complejidad interna, que define al mismo tiempo una alteridad: indicando la diferencia entre los *insiders* y los *outsiders*.

²⁴ Datos contruidos por la autora en base a las encuestas semestrales realizadas en el marco del Proyecto de Investigación en el que participa: “Transfrontera sur. Estrategias binacionales transfronterizas argentino- paraguayas. Salud - educación – trabajo – comercialización y consumo. 2013 - 2015” de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad Nacional de Misiones y su anterior etapa titulada “Economía y Sociedad: Estrategias binacionales de trabajo, comercialización y consumo en ciudades de frontera. Posadas – Encarnación (2011 – 2012).”

La frontera se vuelve un recurso cuando surge el interés por cruzarla, dándole sentido al establecimiento de la misma, la restricción al ingreso/egreso al/del territorio, en la medida en que esto atente (real o potencialmente) contra algún interés.

Los históricos y recurrentes cambios económicos de Argentina y Paraguay, y las fluctuaciones cambiarias de la relación peso/dólar/guaraní en los distintos períodos, han incidido en este territorio de tal manera, que han permitido que sus ciudadanos desarrollen diversas y complejas estrategias de reproducción que combinan: estrategias de generación de autoempleo para unos y aprovechamiento del trabajo informal transfronterizo para otros; búsqueda de reducción de los costos de vida y maximización de las utilidades de los ingresos familiares, a partir de estrategias de consumo transfronterizo en ambas ciudades; y, más recientemente, combinación de estrategias comerciales transfronterizas formales e informales; especialización de los productos y servicios que se brindan a uno y otro lado de la frontera que equiparan la rentabilidad generada por la relación cambiaria, dando cuenta de la complejidad del “juego fronterizo” en sus múltiples dimensiones (Arellano y otros, 2012:12).

12

Históricamente han existido relaciones comerciales entre Posadas y Encarnación y los comerciantes de cada ciudad han desplegado un sinnúmero de estrategias legítimas, legales e ilegales para retener clientes de la propia ciudad y convocar a los de la contraria. Las Cámaras de Comercio de ambas ciudades por ejemplo, cuando su actividad comercial se ve afectada a favor de la plaza contraria demandan a los organismos estatales el “endurecimiento” de los controles fronterizos, a los efectos de disminuir la circulación de los clientes potenciales o reales, a la que denominan “fuga de capital”.

Estas condiciones materiales coyunturales generan discursos mediáticos con rasgos xenofóbicos que intentan ocultar en el plano de lo simbólico las asimetrías económicas en el territorio. Dichas expresiones no son esporádicas, sino constantes y sostenidas en los medios locales de ambas ciudades.





Referencia: selección propia a partir de documentos de hemeroteca²⁵

El control de los flujos fronterizos de personas y bienes es ejercido *in situ* por los Estados a través de una serie de agencias que establecen la legalidad/ilegalidad de las acciones que desarrollan los sujetos sociales en relación al límite normativo. De este modo, la frontera funciona como un filtro que clasifica qué, quiénes y en qué condiciones pueden atravesarla, conforme el sistema legal nacional que –aun cuando los países fronterizos pertenezcan a entidades mayores como los bloques regionales- puede ser en ocasiones contradictorio con el sistema legal del país vecino. En el puente internacional Posadas-Encarnación existe un control integrado del Tráfico Vecinal Fronterizo y de Turistas (cabecera argentina), y de Cargas y Ferrocarril (cabecera paraguaya) cuya implementación efectiva sufre adecuaciones locales debido a la

13

²⁵ A) Diario Primera Edición (Posadas): “El control que tenemos es vulnerable”. Disponible en: www.primeraedicionweb.com.ar/nota/impreso/10918/537/%E2%80%9CCel-control-que-tenemos-es-vulnerable%E2%80%9D.html

B) Diario Misiones On Line (Posadas): “Las asimetrías con Encarnación son insalvables”. Disponible en: www.misionesonline.net/noticias/15/06/2012/ccip-las-asimetrías-con-encarnación-son-insalvables

C) Diario La Mañana (Posadas) “Paraguay: Piden cerrar las fronteras por el tipo de cambio en Argentina”. Disponible en: <http://xn--lamaanaonline-lkb.com.ar/v2/?s=3&id=19007>

D) Diario Ultima Hora (Paraguay) “Para encarnacenos el cierre del puente podría ser un boicot de los comerciantes posadeños”. Disponible en: www.ultimahora.com/para-encarnacenos-cierre-puente-podria-ser-boicot-comerciantes-posadenos-n479834.html

E) Diario Primera Edición (Posadas) “El problema del comerciante es la competencia que tiene con Paraguay”. Disponible en: www.primeraedicionweb.com.ar/nota/impreso/45563/1126/%E2%80%9CCel-problema-del-comerciante-es-la-competencia-que-tiene-con-paraguay%E2%80%9D.html

F) Diario Misiones Cuatro (Posadas) “Las asimetrías provocan fuga de turistas a Encarnación”. Disponible en: www.misionescuatro.com/ampliar.php?id=17610&PHPSESSID=2afbeaf6ad1ae8c5fca8483cf554cbb

G) Diario Misiones On Line (Posadas) “Las asimetrías otra vez marcan las relaciones comerciales”. Disponible en: <http://www.misionesonline.net/dev089.php/noticias/23/12/2004/posadas-encarnacion-las-asimetrías-otra-vez-marcan-las-relaciones-comerciales>

H) Diario Ultima Hora (Paraguay): “Posadas apunta a boicotear el Black Friday de Encarnación”. Disponible en: <http://www.ultimahora.com/posadas-apunta-boicotear-black-friday-encarnacion-n538901.html>

desconfianza mutua existente entre los organismos de uno y otro país acerca de la calidad de los controles implementados. Dichas agencias son las siguientes:

Agencias	Argentina	Paraguay
Administración General de Fronteras	Ministerio del Interior y Transporte. Dirección de Asuntos Técnicos de Fronteras: www.mininterior.gov.ar/fronteras/fronteras.php Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto. Secretaría de Relaciones Exteriores. Dirección de Límites y Fronteras. Dirección de Países Limítrofes. www.mrecic.gov.ar	Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones. http://www.mopc.gov.py Dirección Nacional de Transporte DINATRAN. Oficina Regional de Control en Frontera. http://www.dinatran.gov.py/
Controles Migratorios	Ministerio del Interior y Transporte. Dirección Nacional de Migraciones. www.migraciones.gov.ar	Ministerio del Interior. Viceministerio de Asuntos Políticos. Dirección General de Migraciones. www.migraciones.gov.py
Controles Aduaneros	Ministerio de Economía. Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP). Dirección General de Aduana (DGA). www.afip.gob.ar/aduanaDefault.asp	Ministerio de Hacienda. Dirección Nacional de Aduanas. http://www.aduana.gov.py
Seguridad	Ministerio de Seguridad. Gendarmería Nacional Argentina (GNA). Para pasos terrestres: www.gendarmeria.gov.ar Prefectura Nacional Argentina. Para pasos fluviales: www.prefecturanaval.gov.ar	Armada Paraguaya. Sub-área Naval Itapúa/Marina. www.armadaparaguaya.mil.py/areas_navales.html Policía Nacional Paraguaya. www.policianacional.gov.py
Servicios Consulares	Ministerio de Relaciones Exteriores, Consulados de la Argentina en Paraguay: cenca.mrecic.gov.ar Jurisdicción: Departamentos de Itapúa, Misiones y Ñeembucú.	Ministerio de Relaciones Exteriores, Consulados de Paraguay en Argentina: www.mre.gov.py/posadas
Controles Fitosanitarios	Ministerio de Agricultura. Servicio Nacional de Sanidad Agropecuaria (SENASA) www.senasa.gov.ar/indexhtml.php	Ministerio de Agricultura y Ganadería. www.mag.gov.py Dirección General de Sanidad Animal. Vice Dirección General de Sanidad Vegetal. Vice Ministerio de Ganadería. www.senacsa.gov.py
Controles de Transporte	Ministerio del Interior y Transporte. Subsecretaría de Transporte Automotor www.mininterior.gov.ar/transporte	Ministerio de Obras Públicas. Administración Nacional de Navegación y Puertos. Dirección General de Transporte. www.mopc.gov.py
Infraestructura vial	Ministerio del Planificación. Dirección Nacional de Vialidad. www.vialidad.gov.ar	Ministerio de obras Públicas y comunicaciones. Dirección de Vialidad

14

El control ejercido por los Estados-nación se sustenta en normativas emanadas desde el centro político administrativo que reglan las interacciones en la periferia, muchas veces

no reflejan lo que aquí sucede, obligando a los funcionarios públicos a reinterpretar la norma para su aplicación, habilitando legalidades paralelas o cuasi-legalidades controladas por los mismos agentes del Estado y compartidas por la población local.

“Si uno quiere poner un negocio en conjunto con alguien de enfrente, es muy difícil, porque al querer exportar algo o llevar algo que supere el cupo establecido hay que hacerlo mediante el Régimen Simplificado Opcional de Importación Definitiva²⁶. Pero todo esto que pasa acá supera esas normas. Tenemos una economía muy cambiante y las normas no se actualizan de acuerdo a la realidad” (M.D. Comerciante posadeño).

A pesar de ello, Posadas y Encarnación funcionan como una unidad territorial en la que conviven, se ajustan y adecuan los sistemas normativos nacionales, provinciales/ departamentales y municipales que rigen en ambas ciudades. En los intersticios existentes entre estos sistemas normativos, los ciudadanos sortean interdicciones y aprovechan habilitaciones relativas al uso de los recursos disponibles en el territorio de cada uno de los países intervinientes, por estar operando en espacios vitales contiguos en los que se desarrollan juegos de estrategias y oportunidades que tienen lo legal/ilegal en el centro de las conjugaciones.

15

En el paso Posadas-Encarnación pudimos observar en la última década, que los Estados nacionales tendieron a implementar políticas restrictivas o a producir vacíos normativos, que intentan reducir las transacciones binacionales. Sin embargo, estas medidas produjeron el efecto contrario, pues con cada una de ellas se potenciaron las estrategias creadas en base a recursos y prácticas ilegales y cuasi-legales, que dieron continuidad a los intercambios prohibidos o restringidos, principalmente en lo que a productos y servicios lícitos refiere.

El efecto que esta situación provoca es la criminalización de las actividades realizadas por los ciudadanos de frontera, pues logra alimentar una red de corrupción e ilegalidad que funciona históricamente aquí y en la cual, son los propios agentes del Estado sus principales actores, pues ellos mismos crean una legalidad y una economía paralela, allí

²⁶ Es un régimen de importación dirigido a personas de existencia visible o ideal que se encuentren inscriptas en el Registro de Importadores de la Dirección General de Aduanas y habilitados para operar. No están incluidos los servicios postales ni el Correo Oficial. Las mercaderías afectadas a este Régimen deben ser nuevas y su valor no debe exceder los U\$S 3.000 (tres mil dólares estadounidenses) o su equivalente en otras monedas. Asimismo, sólo se permiten hasta 4 (cuatro) operaciones por mes. (Decreto 161/99 Administración Federal de Ingresos Públicos).



donde las normas de los Estados centrales entran en flagrante contradicción con la cotidianeidad de “la vida en los bordes” (Arellano, 2013).

Esta frontera al igual que otras, constituye un recurso económico debido a que se desarrollan circuitos comerciales que aprovechan las asimetrías cambiarias y tributarias, generando diferentes posibilidades. Los comerciantes de ambos lados poseen un conocimiento sobre las distintas cuestiones que involucran estas asimetrías a partir del cual, desarrollan una amplia gama de estrategias para atraer clientes e imponerse al grupo de comerciantes de la contraria orilla.

Como arriba mencionamos, el régimen de Tráfico Vecinal Fronterizo tiene un papel central en estos cruces cotidianos, pues se utiliza para ingresar, desde el país vecino, diferentes mercancías. Ejemplo de ello es el cruce de cemento, harina, aceite, quesos, elementos de limpieza y belleza, productos electrónicos, muebles y decoración que atraviesan la frontera por medio de numerosos viajes que realizan los “paseros” para revenderlos luego en los comercios encarnacenos. Los denominados localmente “paseros” son personas que realizan el traslado de productos a través de la frontera para terceros, conformando un eslabón central del comercio informal entre ambas ciudades. Al igual que en otras fronteras, esto funciona en la medida que existen intercambios que aprovechan el llamado Régimen Simplificado de Exportación e Importación. Muchas de estas movi­lidades si bien son consideradas ilegales según la ley, en la zona no son estigmatizadas, por ser una práctica habitual de gran profundidad histórica (Schiavoni, 1993).

16

En todos los pasos fronterizos, se experimentan las diferencias de estas discontinuidades territoriales. Parte del *experimentar la frontera* es notar las diferencias que se hacen evidentes al atravesar el límite, al pasar de un sistema jurídico a otro, de un idioma a otro, de un esquema monetario a otro, del área de cobertura de ciertas empresas como de telefonía celular y seguros a otros. Los sentimientos de semejanza y diferencia se refuerzan constantemente a uno y otro lado del límite mediante diversas prácticas, tanto simbólicas –como el uso de emblemas nacionales, uniformes diferentes de las agencias que controlan la circulación, la documentación, etc.- como materiales, –la utilización de diferentes monedas, el idioma, los husos horarios, etc.-.



La cercanía, la movilidad y la accesibilidad, da lugar a la generación de ciertas continuidades que unen esa ruptura creada por el límite y la frontera.

En la región de fronteras, por ejemplo, el poder adquisitivo del salario se ve incrementado por las asimetrías cambiarias inter-fronterizas (...)de modo que unos compran y otros venden, muchos se benefician y muchos se perjudican, situación que depende de fluctuaciones relativas a las asimetrías cambiarias y a las diferentes políticas macroeconómicas (Abíznano, 1997:5).

El paso fronterizo Posadas-Encarnación, posee una función que presenta, lo que Kralich, Benedetti y Salizzi (2012) llaman *frontera-costura* pues mantiene los controles y regulaciones que obstaculizan la libre circulación de personas, bienes y servicios, otorgando 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. Pero además, se va avanzando lentamente hacia lo que ellos consideran la *frontera-potencialidad*, pues comienzan a surgir intentos de aprovechamiento de los posibles efectos diferenciales positivos a través de los proyectos de cooperación que permiten la explotación de situaciones complementarias entre regiones a ambos lados de la frontera.

17

Si de modo tradicional las fronteras sirven para limitar, separar, bloquear, impedir, hoy su papel se tiene que invertir: deben servir para unir, cooperar, integrar y complementar. Así es posible que ese nuevo rol otorgue a estos espacios un protagonismo nuevo para una opción local y regional de desarrollo, al menos mientras las fronteras tengan un valor estratégico particular (Abíznano, 1997: 34).

En este caso por ejemplo, hay ciertos convenios e iniciativas establecidas entre ambas urbes, entre los que se destacan los acuerdos firmados en 2010 entre la provincia de Misiones, Argentina y el Departamento de Itapúa, Paraguay para atención hospitalaria. Dicho sistema funcionaría en un inicio contra devolución nacional por sistema de cápita para enfermedades corrientes (excepto alta complejidad y oncología) estableciendo entre otras cuestiones, que todos los pacientes paraguayos internados en hospitales o centros de salud del departamento de Itapúa, con una orden de derivación firmada por la Secretaría de Salud de tal departamento, pueden ser atendidos en los nosocomios misioneros de manera gratuita. La modificación de 2013, propuso un mejoramiento del



sistema que en la actualidad, dispone que la devolución per cápita se realice en forma directa entre los departamentos sin pasar por los sistemas administrativos nacionales.

Además del sistema de salud, también hay iniciativas para unificar los códigos de nocturnidad y tránsito existentes en la región, que regulen los horarios de apertura y cierre de los locales bailables, al igual que la franja horaria para el expendio de bebidas alcohólicas. También, existen propuestas de programas conjuntos para la erradicación del trabajo infantil y la trata de personas y, la regulación del trabajo adolescente en ambos municipios.

Reflexiones finales

La integración no es una abstracción utópica sino una praxis tangible, algo caótica, densa, poblada de esperanzas y temores, pero en todos los casos, sintetizada en vectores que apuntan hacia un futuro común irrenunciable. (Abínzano, 2000: 12).

Posadas y Encarnación, conforman un espacio continuo que como antes mencionamos, podría avanzar hacia aquella *frontera como potencialidad* si ambas ciudades pudiesen lograr una integración mayor, sin obstáculos en su paso de frontera y con una cooperación transfronteriza más amplia que la existente. Aunque esto aún está lejos de lograrse, ambas ciudades poseen numerosas potencialidades que podrían constituir una base para el avance en tal sentido. Entre ellas, se destacan la utilización simultánea de más de una lengua; el conocimiento actualizado, manejo y utilización de más de un tipo de divisas, precios, productos y servicios convenientes a uno y otro lado; la realización de actividades sociales y culturales interfronterizas; el establecimiento de amistades y relaciones de parentesco; la conciencia de un pasado común con códigos compartidos; la necesidad de políticas especiales de seguridad y control. Además, los habitantes de ambas márgenes conocen y manipulan las reglas económicas y políticas adecuándolas a diario a sus necesidades; pueden transformar inmediatamente en oportunidades todas las formas de interdicción interpuestas a dicha exploración territorial, creando verdaderos sistemas informales de alcance individual o familiar.

Estas estrategias son desarrolladas por todos los sectores sociales. Mientras los sectores populares las utilizan con el fin de maximizar los recursos para su supervivencia; las

clases medias y medias bajas intentan imitar los consumos de las clases con mayores recursos y; las clases medias y altas, lo hacen con el fin de acceder a productos suntuarios y de primera línea. Es decir, cualquiera sea la escala de las exploraciones territoriales en la frontera, cada quien aprovecha los recursos a partir del piso de disponibilidad precedente.

La territorialidad fronteriza que analizamos en el presente trabajo tiene la particularidad de conformar una matriz sociocultural con una profundidad histórica de tres siglos, donde priman las diferenciaciones que los Estados-nación pueden imprimirle a sus ciudadanos desde sus aparatos administrativos; sus intentos de homogeneización cultural y el ejercicio de su soberanía nacional –en otras épocas celosamente resguardada de sus vecinos- en los que llega incluso a avizorarse un marcado etnocentrismo desde los medios de comunicación y los discursos oficiales que tienen en el sistema educativo su más férreo defensor.

Estas concepciones decimonónicas de las regiones de frontera asisten en la actualidad a profundas transformaciones gestadas desde la década de los 90 que, cristalizan en el nuevo milenio imprimiéndole improntas culturales integracionistas que le otorgan un nuevo valor a la multi-diversidad y la multi-culturalidad, marcando una fuerte crisis en los discursos nacionalistas que ya no son suficientes para separar lo que históricamente ha sido compartido. Mucho menos aún, para desalentar las estrategias de maximización de los recursos familiares que los ciudadanos de frontera exploran buscando, seleccionando y eligiendo en el territorio su conveniencia.

Sin tratar de negar las continuidades y discontinuidades existentes en el territorio de frontera, ya que de hecho en el caso de Posadas-Encarnación, resulta poco plausible por ahora pensar en eliminar o flexibilizar las fuertes barreras de control y restricción al tráfico de personas y bienes a través de la línea de frontera, debido a los fuertes intereses sectoriales, económicos, políticos y administrativos que aluden a distintos motivos de seguridad cuando la población solicita una mayor integración y la disminución de trabas administrativas. Consideramos por todo lo antes expuesto, que las posibilidades de desarrollo sustentable están indisolublemente asociadas a una forma de pensar desde la territorialidad transfronteriza.

Pensar el desarrollo de Posadas a costas del desarrollo de Encarnación o viceversa, responde a estructuras lógicas restrictivas y precarias que las ciencias sociales han abandonados hace varias décadas, planteando la potencialidad sinérgica de los territorios, desde un posicionamiento que mira los recursos existentes a uno y otro lado de la frontera como factores potenciales de desarrollo. En efecto, Posadas y Encarnación son además, ciudades limítrofes que están considerablemente alejadas de sus centros nacionales por lo cual, es necesario abandonar la propia concepción de periferia para plantear las regiones transfronterizas como ejes centrales con dinámicas propias de desarrollo. No se trata de negar las constricciones que las políticas económicas, sociales y culturales que emanan de los centros de poder nacionales, ejercen sobre sus periferias sino, de encontrar aquellos elementos territoriales propios a partir de los cuales plantear planes estratégicos de desarrollo para la región.

La contigüidad territorial de estas ciudades fronterizas aledañas constituye un factor inicial determinante para comenzar a pensar políticas públicas de desarrollo local transnacional con un horizonte de conurbación que aunque lejano, no es imposible.

20

Bibliografía

Abínzano, Roberto Carlos (2000): *Mercosur, un modelo de integración*. Posadas. Misiones. Universidad Nacional de Misiones. Editorial Universitaria.

Abínzano, Roberto Carlos (1997): “*Globalización, regiones y fronteras. Gestión de las Transformaciones Sociales*”. MOST. Documentos de debate N° 27. Disponible en: <http://www.unesco.org/most/abinzano.htm> Consultado al 4/10/ 2013.

Abínzano, Roberto Carlos (2009): *Informe Final Proyecto Antropología de los procesos transfronterizos: La Triple Frontera en el sistema mundo. Complejidad y resistencia regional*. Secretaría de Investigación y Posgrado FHyCS-UNaM. Inédito.

Agamben, Giorgio (2004): “Estado de excepción”. En: *Homo Sacer II*. Buenos Aires. Adriana Hidalgo Editores.

AIDA Asociación Interamericana para la Defensa del Ambiente (2009): *Grandes Represas en América ¿Peor el remedio que la Enfermedad? Principales consecuencias ambientales y en los derechos humanos y posibles alternativas*. Disponible en: <http://www.aida->



americas.org/sites/default/files/InformeAIDA_GrandesRepreseas_BajaRes.pdf

Consultado al 13 de julio de 2013.

Aliprandini, Antonella; Capasso, Anabel; Rosenfeld, Mauricio y Sanabria Maria Rosa (2013): “*Políticas Cambiarias: su impacto en la comercialización transfronteriza en las ciudades de Clorinda y Posadas*”. En: VII Jornadas Nacionales de Investigadores en Economías Regionales. Territorio y políticas públicas. Perspectivas conceptuales y desafíos teóricos para el siglo XXI. Resistencia, Chaco. Instituto de Investigaciones Geohistóricas, CONICET-UNNE.

Arellano, Diana (2013): “*Posadas-Encarnación. Políticas públicas para una nueva conurbación binacional transfronteriza*”. En: VII Jornadas Nacionales de Investigadores en Economías Regionales. Economía Solidaria: Estrategias participativas y propuestas de articulación social en el territorio ¿Una construcción alternativa al sistema dominante? Resistencia, Chaco. Instituto de Investigaciones Geohistóricas, CONICET-UNNE.

Arellano, Diana y otros (2012): *Informe Final Proyecto de Investigación: Economía y Sociedad en ciudades de frontera. Estrategias binacionales transfronterizas de trabajo, comercialización y consumo. Posadas-Encarnación*. Misiones, Argentina. Facultad de Ciencias Económicas UNaM.

Bartolomé, Miguel Alberto (2006): “Fronteras estatales y fronteras étnicas en América Latina. Notas sobre espacios, la temporalidad y el pensamiento de la diferencia” En: Procesos interculturales. Antropología política del pluralismo cultural en América Latina. México. Siglo XXI Editores.

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

Benedetti, Alejandro y Laguado, Iñigo (2013): “El espacio fronterizo argentino-chileno. Definición de categorías operativas y primera aproximación descriptiva”. En: *Fronteras, Territorios y Montañas. La cordillera de Los Andes como espacio cultural*. Andrés Núñez, Federico Arenas y Rafael Sánchez eds., Serie GEO libros N° 16, Instituto de Geografía, Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago de Chile.

Benedetti, Alejandro y Salizzi, Esteban (2011): “Llegar, pasar, regresar a la frontera. Aproximación al sistema de movilidad argentino-boliviano”. *Revista Transporte y Territorio* N° 4, Universidad de Buenos Aires.

Biagini, Hugo y Roig Arturo (2008): *Diccionario del pensamiento alternativo*. Buenos Aires, Argentina, Biblos.

Bitar Ramírez, Jorge (2011): *El Establecimiento Natural de una región transfronteriza en el Área Metropolitana Binacional de Cúcuta y San Cristóbal*. Cúcuta, Colombia.

Departamento de arquitectura y urbanismo de la Universidad Francisco de Paula Santander. Disponible en [http://www.aplicaciones.colef.mx/congreso ecológico](http://www.aplicaciones.colef.mx/congreso_ecológico). Consultado al 4 de septiembre de 2013.

Cámara Argentina de Comercio (2011): *Informe económico Provincia de Misiones*. Disponible en: http://www.cac.com.ar/documentos/30_IEP-Misiones-Ago11.pdf consultado al 4/10/ 2013.

Causarano, Mabel (2006): *Dinámicas Metropolitanas en Asunción, Ciudad del Este y Encarnación*. Asunción, Paraguay. UNFPA (Fondo de Población de Naciones Unidas).

Chejter, Silvia (2010): *Ciudadanía regional y gobiernos locales del MERCOSUR. Diagnóstico Situacional*. Disponible en website: http://www.mercociudades.net/sites/portal.mercociudades.net/files/archivos/documentos/Publicaciones/estudio_situacional.pdf Consultado al 2/10/2013.

DGEEC Dirección General de Encuestas, Estadísticas y Censos del Paraguay (2013): *Plan Estratégico de Desarrollo Turístico de Encarnación 2013 – 2018*. Encarnación, Paraguay. Salinas Design.

Dirección Nacional de Migraciones (Argentina) (2012): *Estadística General de Movimiento Migratorio (Ingreso y Egreso de personas) por Paso (terrestres, fluviales, marítimos o aéreos)*. Disponible en: http://www.migraciones.gov.ar/pdf_varios/estadisticas/Top_2012.pdf Consultado al 4/10/2013.

22

Entidad Binacional Yacyretá (2009): *Desarrollo social en ambas márgenes: El Plan de Acción para Reasentamiento y Rehabilitación (PARR)*. Disponible en <http://www.eby.org.ar/PTY/PTYPARR200909.pdf> Consultado al 20 de agosto de 2013.

Garduño, Everardo (2006): “*Antropología de la frontera, la migración y los procesos transnacionales*”. En: *Frontera Norte*. Volume 15 N° 30, Pp. 65-89. México.

Haesbaert, Rogerio (2004): *O mito da desterritorialização: do “fim dos territórios” à multiterritorialidade*. Rio de Janeiro. Bertrand, Brasil.

IIRSA Iniciativa para la integración de la infraestructura regional Sudamericana (2000): *Informe: Facilitación del transporte en los pasos de frontera*. Disponible al 1 de octubre de 2013 en: http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/pfd_ftpf_completo.pdf

INDEC Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (1991): *Composición y distribución. Serie histórica*. Disponible en Sitio Oficial: http://www.indec.gov.ar/principal.asp?id_tema=6349 Consultado al 06/07/2013.

IPEC Instituto Provincial de Estadísticas y Censos (2012): *Población total y variación intercensal absoluta y relativa por departamento. Años 2001-2010*. Misiones,

Argentina. Disponible en Sitio Oficial: <http://www.ipecmisiones.com/w1/cuadros-censo2010-misiones-poblacion> Consultado al 10/10/2013.

Kralich, Susana; Benedetti, Alejandro y Salizzi, Esteban (2012): “Aglomeraciones transfronterizas y movilidad. Una aproximación desde casos sudamericanos”. En: Boletim Gaúcho de Geografia BGG - Associação dos Geógrafos Brasileiros – Seção Porto Alegre, vol.38/2012.

Lopes de Souza, Marcelo (1995): “O território: sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento”. En: *Geografia: conceitos e temas*. Iná Elias de Castro, Paulo César da Costa Gomes, Roberto Lobato Corrêa. Rio de Janeiro. Bertrand.

Oviedo, Norma (1993): *Relaciones comerciales y conflictos fronterizos en El siglo XIX. Misiones en la Red Platina Asunción-Porto Alegre*. Tesis de Maestría Inédita. Porto Alegre, Brasil. Pontificia Universidade Católica do Ríó Grande do Sul.

Raffestin, Claude (1980) : *Pour une géographie du pouvoir*. Traducido y editado como: *Por uma geografia do poder*, Atica, São Paulo, 1993.

Sack, Robert (1986): *Human territoriality. Its theory and history*. Cambridge. Cambridge University Press.

Schiavoni, Lidia (1993): *Frágiles pasos, pesadas cargas. Las comerciantes fronterizas de Posadas-Encarnación*. Co-edición EDUNaM, Posadas – CPES, Asunción.