

Febrero-Julio 2022

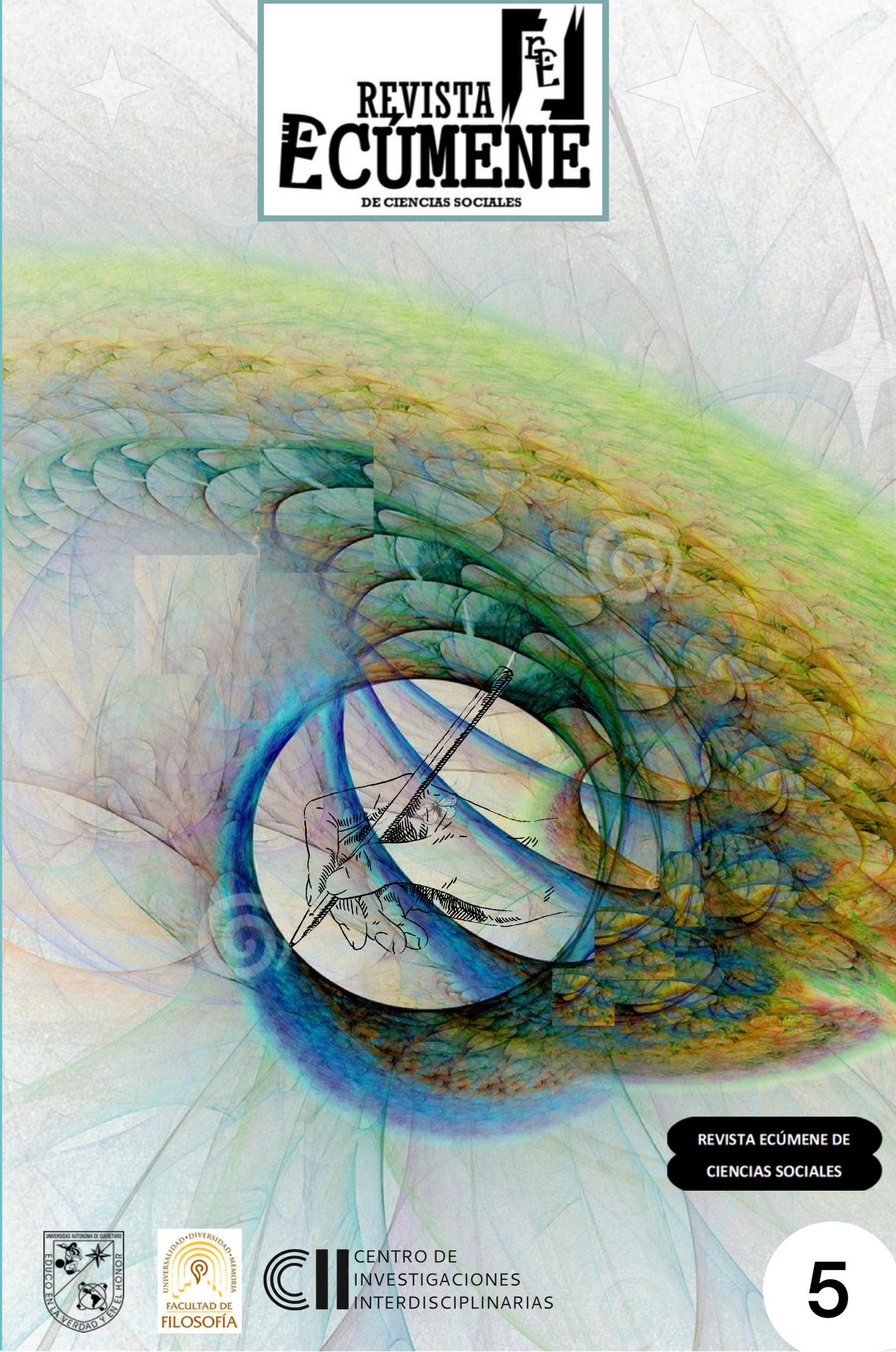
Vol. 5

Año 3

ISSN 2683-3077

REVISTA ECÚMENE

DE CIENCIAS SOCIALES



REVISTA ECÚMENE DE
CIENCIAS SOCIALES



CENTRO DE INVESTIGACIONES INTERDISCIPLINARIAS

5

LA QUINTA FRONTERA: EFECTOS DE LA PANDEMIA EN LA COMPRENSIÓN DEL TERRITORIO

The fifth frontier: effects of the pandemic on the understanding of the territory

JOSÉ LUIS JOFRÉ¹

Fecha de recepción: 22 de mayo de 2022

Fecha de aceptación: 23 de julio de 2022

RESUMEN

En este ensayo pretendemos mostrar un conjunto de operaciones discursivas y administrativas desarrolladas por el Estado de la Provincia de San Luis, en la República Argentina, durante el primer año de la pandemia producida por el COVID-19. En particular, abordaremos la asignación de calidad de frontera a la Ruta Nacional No. 7 denominada por el gobierno como la quinta frontera de la provincia. Esta carretera atraviesa toda la Argentina de Este a Oeste y articula con la Vía Panam, en Chile, uniendo los puertos de Buenos Aires y Valparaíso. Al mismo tiempo, la Provincia de San Luis se encuentra en el punto medio del trayecto de estas dos vías de transporte que forman parte de la Carretera Panamericana. El abordaje se realiza desde la relación entre frontera, movilidad y pandemia, tomando como referencia las propuestas teóricas de Alejandro Grimson, Alejandro Benedetti y Pascal Ory. En el análisis se incluyen, por un lado, un conjunto de textos publicados por la Agencia de Noticias San Luis, el órgano oficial de comunicación del Gobierno; por otro lado, se considera un conjunto de notas periodísticas de diversos medios. Finalmente, se recogen los reclamos de los habitantes de las ciudades vecinas, de los transportistas y de las empresas ante las restricciones impuestas por el gobierno local.

Palabras claves: territorio, pandemia, fronteras

ABSTRACT

In this essay we intend to show a set of discursive and administrative operations developed by the State of the Province of San Luis, in the Argentine Republic, during the first year of the pandemic produced by COVID-19. In particular, we will address the assignment of border quality to National Route No. 7 named by the government as the fifth border

¹ Doctor en Ciencias Sociales por la Universidad Nacional de Cuyo. Docente, investigador y extensionista en la Universidad Nacional de San Luis, en la República Argentina. Director del Proyecto de Investigación Promocionado: Pueblos Originarios en el Cuyum. Correo electrónico: joseluisjofre@yahoo.com.ar

of the province. This highway crosses all of Argentina from East to West and articulates with the Via Panam, in Chile, linking the ports of Buenos Aires and Valparaíso. At the same time, the Province of San Luis is located at the midpoint of the journey of these two transport routes that are part of the Pan-American Highway. The approach is made from the relationship between border, mobility and pandemic, taking as reference the theoretical proposals of Alejandro Grimson, Alejandro Benedetti and Pascal Ory. The analysis includes, on the one hand, a set of texts published by the San Luis News Agency, the official government communication body; on the other hand, it is considered a set of journalistic notes from various media. Finally, the claims of the inhabitants of neighboring cities, carriers and companies are collected in the face of the restrictions imposed by this local government.

Keywords: territory, pandemic, borders

*A Mónica Alejandra y Melisa
y en ellas al personal de salud;
a todos los transportistas;
a las manos que cosieron barbijos,
a las manos que tejieron esperanzas.
¡Resistimos porque resistieron!*

Un camino de entrada: a manera de introducción

En el contexto del primer año de la pandemia por COVID-19, el gobierno de la provincia de San Luis denominó “Quinta frontera” al trayecto de la Ruta Nacional N° 7 que atraviesa su territorio. Esta carretera cruza toda la Argentina de Este a Oeste (y viceversa), para articular con la Vía Panam, en Chile, uniendo el Puerto de Buenos Aires y el Puerto de Valparaíso. Al mismo tiempo, esta ruta permite acceder a los puertos del Pacífico a Brasil, Uruguay y Paraguay.

Esta designación transitoria constituyó una acción de territorialización que se sumó a la configuración de fronteras de control estricto en todos los accesos a este distrito. La resolución del ejecutivo provincial de otorgarle estatus de frontera al tramo de la Ruta Nacional N° 7, que atraviesa el territorio provincial, generó reclamos por parte de los vecinos de otras provincias. Así mismo, los transportistas, que recogen tanto la cosecha de cereales como los alimentos producidos en la provincia, junto con los transportistas internacionales, reclamaron bloqueando las rutas que atraviesan la provincia. Estos cortes de carretera se desarrollaron en las zonas limítrofes con las provincias de Córdoba y Mendoza. La paralización de esta vía le generó a la provincia presiones y conflictos que excedieron los límites nacionales.

En este ensayo nos proponemos mostrar los efectos en la comprensión del territorio a partir de las acciones de fronterización establecidas por el Estado de la Provincia de San Luis, en la República Argentina duran-

te el primer año de la pandemia producida por el COVID-19. Mostraremos, en especial, la asignación de calidad de frontera a la Ruta Nacional No. 7.

Optamos por el ensayo como modalidad de indagación y género académico para la escritura de estos resultados de la investigación que se vierten en estas líneas².

El territorio como producción de sentido desde el Estado

El territorio en tanto noción o categoría se emplea en los más diversos campos del saber, desde las ciencias de la vida hasta las ciencias sociales. Como señala Alain Faure, en este último campo de conocimiento, esta noción se usa en diversos sentidos y, muchas veces, quienes la empleamos lo hacemos sin mayores precisiones, ni descripciones. En tal sentido se trata de una categoría que reviste dos estatutos lingüísticos: resulta ser un signo polisémico con caracteres de tópica³. De allí la necesidad de delimitar de manera sucinta esta noción.

Del conjunto de concepciones y variantes, nos interesa recoger una breve descripción del signo territorio que resulte un aporte operativo al análisis que pretendemos realizar en estas líneas. Retomamos, de esta manera, el sentido etimológico-legal del término y lo relacionamos con la interpretación de científicos sociales contemporáneos. Esta breve descripción nos permitirá avanzar con la noción de frontera.

En sentido etimológico, territorio proviene del latín *territorium*. Se trata de una palabra compuesta por dos elementos: en primer lugar se encuentra el sustantivo *terra*, tierra que es acompañada por el sufijo *-torium* que hace referencia a la pertenencia de un bien. De esta manera, una traducción posible en castellano se corresponde a “la tierra que pertenece a alguien”.

En su arco semántico, su opuesto es *terra nullius*, es decir “la tierra sin dueño”. A pesar de estar emplazadas en relación contrapuesta, es posible trazar un vínculo desde el derecho romano ya que la *terra nullius*, en continuidad con la *res nullius*, puede ser reclamada por quien ostente habitarla y poseerla. Es así que bajo la Instituta jurídica de *Primo occupanti*, primer ocupante, y sus formas derivadas de posesión, una tierra sin dueño al ser ocupada por un pueblo transmuta en territorio⁴. En cierta manera, este movimiento se corresponde con lo que algunos autores, como Jaon Nogués, describen como territorialización.

Desde esta perspectiva, el territorio no existe por sí solo, no está dado por la naturaleza, sino que más bien está asociado con las acciones de

² Luis Silva Santisteban, *Ensayo sobre metodología de las ciencias sociales* (Lima: Centro de Investigaciones Económicas y Sociales de la Universidad de Lima, 1982).

³ Faure, Alain. «Territorios/Territorialización», en L. Boussaguet, S. Jacquot & P. Ravinet (Eds.), *Diccionario de Políticas Públicas* (Bogotá: Universidad Externado de Colombia, 2009): 418-424.

⁴ Aurelia Vargas Valencia, *Las Instituciones de Justiniano en Nueva España* (México: Universidad Nacional Autónoma de México, 2001); Gayo, Gaii Institutionvm [La Instituta de Gayo] in codice rescripto bibliothecae capitularis veronensis nuper repertorium (Madrid, España: Imprenta de la Sociedad Literaria y Tipográfica, 1845); Antonio Campillo, «Tierra de nadie: Filosofía y sociedad global», en Actas I Congreso internacional de la Red.

los seres humanos. En este sentido Joan Nogués señala que “son las acciones y los pensamientos humanos los que dan sentido a una porción cualquiera del espacio y la convierten en territorio. El territorio, per se, no existe, sino que se hace”. Al mismo tiempo, señala el geógrafo catalán que el territorio “es un espacio delimitado (ora por límites, ora por fronteras) con el que se identifica un determinado grupo humano, que lo posee o lo codicia y aspira a controlarlo en su totalidad. Este sentimiento de deseo y de control es, en definitiva, la expresión humana de su territorialidad⁵”.

En la perspectiva occidental, el Estado es una de las instituciones que detentan el control de un espacio geográfico determinado⁶. En tal sentido, señala Lucas Palladino que la noción de territorio se “refiere al ‘pedazo de tierra apropiado por determinada autoridad’, lo usa el sistema jurídico romano (el *Ius Terrendi*) y luego los Estados Territoriales Modernos [desde] el siglo XVI. El territorio pasa a ser algo hablado, practicado cuando estos Estados necesitan establecer límites, demarcar fronteras y controlar el espacio”⁷.

En consecuencia, desde el punto de vista del estado, el territorio está ligado a procedimientos de delimitación espacial a través de operaciones de fronterización. Y es en el establecimiento de las fronteras que se pone en juego el ejercicio del poder material y simbólico. Cuando dichas fronteras delimitan el territorio de un estado, este control se ejerce en el área de influencia sobre una determinada población producida como unidad simbólica.

En esta perspectiva, tanto el territorio como las fronteras son un conjunto de operaciones de producción política que se continúan en el tiempo a través de la legislación nacional y los acuerdos internacionales.

Las fronteras como producción política

Tomaremos como referencia en este trabajo la noción de frontera propuesta por Alejandro Benedetti⁸ y Alejandro Grimson⁹. Este último investigador en *Nations, Nationalism and “Borderization” in the Southern Cone*, procura responder a la cuestión de: “cómo podría una región [Cono Sur] donde sólo había dos potencias coloniales terminar produciendo

⁵ Joan Nogués i Font, *Nacionalismo y territorio* (Lleida, Editorial Milenio, 1998): 61

⁶ Es fundamental señalar que el contexto de este análisis se refiere a la tradición occidental, derivada del derecho romano, ya que existen otras experiencias del territorio que se definen en sentido inverso. Un caso paradigmático se encuentra en la premisa “nosotros pertenecemos a la tierra”. Cosmovisión de los pueblos suquamish y duwamish recogida en la famosa carta que escribiera Noah See-ahth, el Jefe Seattle a finales del siglo XIX.

⁷ Mariela Jorgelina Tulián y Lucas Palladino, «Revivir el territorio sagrado, a los pasos de Francisco Tulián», en *Cardinalis*, año 3, n° 5, (2015): 232.

⁸ Alberto Benedetti, «Algunas marcas de la nación y el nacionalismo en los estudios latinoamericanos sobre fronteras», *Estudios fronterizos*, n.º 19 (2018): 1-26.

⁹ Alejandro Grimson, «Fronteras, estados e identidades en el Cono Sur», en *Cultura, política y sociedad. Perspectivas latinoamericanas*, ed. Daniel Mato (Buenos Aires, Argentina: CLACSO, 2005), 127-42; Alejandro Grimson, «Presentación», en *El futuro después de COVID-19* (Buenos Aires, Argentina: Argentina Unida, 2020), 1-8.

tantos países y tantas fronteras políticas”¹⁰. Para responder este interrogante propone la noción de fronterización. Entiende Grimson que este concepto hace referencia a los procesos históricos por medio de los cuales los diversos elementos que van a conformar la frontera son moldeados por la interacción de los poderes centrales (de los estados) con las poblaciones que habitan las zonas fronterizas. De esta manera, la frontera no es un hecho natural o dado por sí mismo, sino que es una construcción histórica y se transforma en un objeto de disputa. En consecuencia, las fronteras son configuradas y reconfiguradas por la agencia humana. Al mismo tiempo, la noción de frontera se torna operativa a través de los cuatro elementos que Alejandro Grimson considera que le son constitutivos: “la propia línea de demarcación y los territorios que divide; la población que se asentó a ambos lados; la sucesión de diferentes regímenes socioculturales en la zona fronteriza; y, finalmente, los diferentes significados que adquiere la frontera”¹¹ la traducción nos pertenece). La frontera, además, implica regímenes de desplazamientos materiales y simbólicos, relaciones económicas, políticas y culturales. El conjunto de estos componentes genera efecto de sentido para los actores sociales involucrados.

Al hacer referencia a la República Argentina y los países vecinos, Grimson señala que, una vez establecidas legalmente las fronteras políticas, las disputas por los límites del territorio devino con el tiempo en la disputa por los habitantes de los territorios. En efecto, los estados modernos se establecieron sobre territorios de pueblos preexistentes que fueron cercenados en fragmentos por los nuevos estados. Un caso emblemático es el pueblo quechua o quichua que quedó separado por los nuevos límites entre Chile, Argentina, Bolivia, Perú y Ecuador. Algo similar sucede con los pueblos guaraní que hoy se encuentran en los territorios ocupados por Bolivia, Paraguay, Argentina, Brasil y Uruguay. Los pueblos transandinos del Wallmapu, y los del Cuyum, quedaron separados a un lado y otro de los Andes, entre Argentina y Chile. Resulta relevante señalar que, por su carácter trasandino y migrante, los pueblos originarios de estos territorios, muchas veces han sido acusados de ser invasores¹².

Como efecto de la fronterización, los pueblos indígenas y los pobladores descendientes de europeos quedan de un lado y del otro de las nuevas líneas de demarcación, impactando sobre ellas múltiples procesos de diversificación nacional. La relación entre territorio y nación es abordada por Ernest Renan en su conferencia *¿Qu'est-ce qu'une nation?* impartida en la Sorbona el 11 de marzo de 1882¹³. En tal ocasión abordó este

¹⁰ Alejandro Grimson, «Nations, Nationalism and “Borderizationin” the Southern Cone», en *A Companion to Border Studies*, ed. Thomas M. Wilson y Hastings Donnan, First Edition (Blackwell Publishing Ltd, 2012).

¹¹ Grimson, 194-95.

¹² Redacción La Nación, «La utilización populista de los pueblos originarios», *La Nación*, 21 de agosto de 2016, sec. Opinión, Editorial.

¹³ Ernest Renan, *¿Qué es una nación? [1882]*, ed. Anthony Smith, trad. Ana Kuschnir y Rosario González Sola (Buenos Aires, Argentina: Hydra, 2010).

vínculo en la configuración de los estados europeos. Noventa años antes, Jean-François Lambert publicó en 1792 su obra titulada *¿Qué es una nación, un cuerpo político, un estado?* En la actualidad, en el contexto de la pandemia, Pascal Ory procura responder a la misma pregunta¹⁴. Este último, contemporáneo de un mundo que se creía posnacional, encuentra que la pandemia revive las formas de la nación. Entonces, señala el autor, aquello que se predica como imaginado o imaginario, resulta ser una ficción por la cual personas y sociedades viven y mueren. Indica Ory que la potencia de la nación es tan fuerte que, aunque nos pasemos el día deconstruyéndola, ella por la noche se reconstruye enlazando identidades y sujetos, haciendo que varios pueblos se conviertan en Pueblo.

Al mismo tiempo, Alejandro Benedetti¹⁵, señala que la frontera es un dispositivo que genera, entre otros, la mutua construcción de otredades para quienes están de un lado y del otro. Al mismo tiempo, produce como efecto la comprensión del propio territorio hacia adentro de los límites. En la producción del sentido de la frontera se pone en juego la construcción del dispositivo que la vuelve una percepción del adentro y del afuera que se continúa en el tiempo. Al respecto, Grimson¹⁶ indica que, entre finales del siglo XIX y parte del XX, diversos agentes estatales e incluso ejércitos completos tuvieron como destino las zonas fronterizas. Señala el autor que estas fuerzas de defensa fueron desplazadas con la intención de inspeccionar, localizar, ocupar y defender esas regiones. Los estados modernos, como Argentina, Chile, Uruguay, por ejemplo, no sólo tenían estas intenciones, sino que además pretendían expandir el territorio nacional conminando a las poblaciones originarias a vivir en las nuevas reducciones. A lo dicho por el autor, resulta pertinente agregar que este desplazamiento de fuerzas militares a los límites territoriales del estado será un componente fundamental del dispositivo “frontera” que, en la actualidad se complementa con las direcciones nacionales de migración y las aduanas. Una combinación que requiere de las fuerzas de seguridad para administrar la circulación de las personas y los bienes desde/hacia el exterior.

Alejandro Grimson señala otra nota particular que permite comprender cómo el dispositivo “frontera” está asociado con la percepción de las franjas limítrofes y sus habitantes como zona de riesgo y de peligro, por parte de los centros de poder. Un área que puede ser invadida, infiltrada por los vecinos desde el otro lado de la frontera. En la actualidad, por ejemplo, los sectores concentrados de la economía a través de distintos interlocutores, entre ellos periodistas, repiten una y otra vez que los mapuches vinieron desde Chile a invadir el territorio argentino, sometiendo a los Tehuelches¹⁷. Más allá de las falacias, que por cierto son

¹⁴ Pascal Ory, *Qu'est-ce qu'une nation ? Une histoire mondiale* (París: Editions Gallimard, 2020).

¹⁵ Benedetti, «Algunas marcas de la nación y el nacionalismo en los estudios latinoamericanos sobre fronteras».

¹⁶ Grimson, «Nations, Nationalism and “Borderization” in the Southern Cone».

¹⁷ Redacción La Nación, «Utilización populista».

eficaces y eficientes en el sentido semiótico porque producen efectos de realidad y sobre la realidad¹⁸, nos interesa resaltar estos procesos de producción de la otredad y del peligro. Precisamente, esta es una de las principales dimensiones que se pone en juego en esta época de pandemia al considerar discursivamente que el peligro viene de la mano del extranjero. Se trata de una tópica xenófoba que es operada discursivamente para justificar acciones que los estados entienden protegerán a su población.

Hace casi dos décadas, algunos estudios que se referían a los efectos mediáticos posteriores al 11 de septiembre de 2001, señalaban cómo la construcción del enemigo se producía discursivamente a partir de metáforas que remiten a las enfermedades infecto contagiosas¹⁹. En los medios internacionales la relación Al-Qaeda / islam / atentados se enunciaba desde la metáfora sanitaria como una enfermedad contagiosa. Diecinueve años más tarde, una de las metáforas predominantes para referirse a la Pandemia por Covid-19 la constituye la figura del enemigo invisible tanto en la discursividad oficial como en la mediática. En este caso cualquier persona que resida o se encuentre, al menos temporalmente, fuera del territorio del enunciador será considerada portadora de ese enemigo invisible. Desde esta interpretación, los estados en general, cerraron sus fronteras o restringieron la circulación de manera estricta. Incluso, algunos países establecieron un cierre total de sus fronteras.

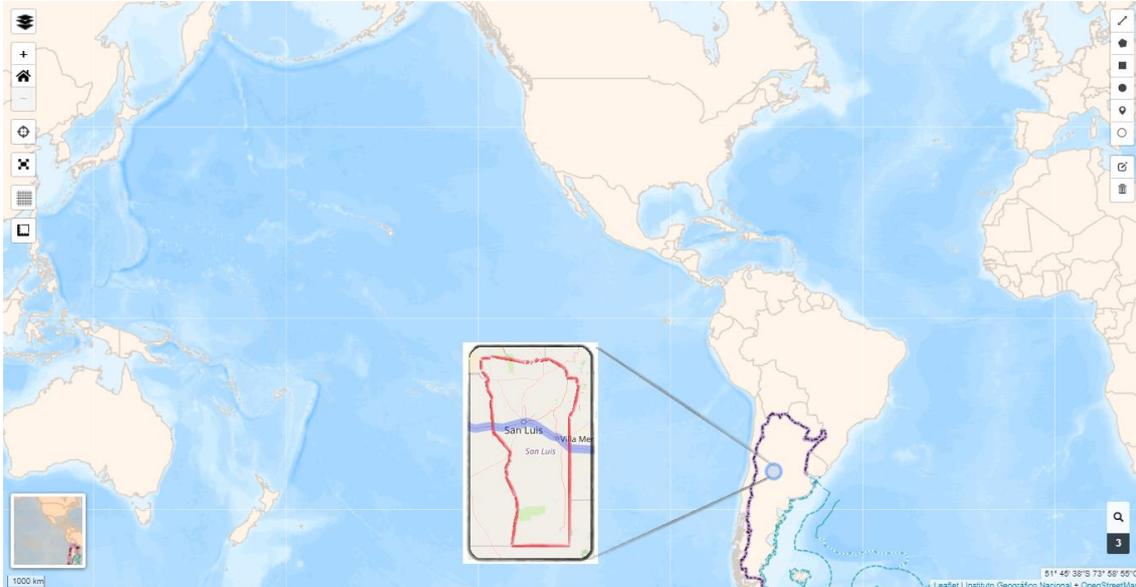
Esta misma decisión se trasladó a los límites políticos entre jurisdicciones. De esta manera, sucedió una situación inédita, los estados provinciales instituyeron los límites entre los territorios de las provincias e incluso de ciudades, como fronteras nacionales. Cada provincia estableció los criterios que restringen el acceso, egreso y circulación por su territorio. En Argentina, este carácter inédito emerge como disrupción del derecho ya que transgrede la prohibición de las aduanas internas establecida desde la Constitución Nacional desde 1853.

En la Provincia de San Luis (ver mapa 1) se replican los procedimientos de fronterización territorial al igual que en la mayoría de los estados provinciales y municipales del resto del país. Incluso se da un paso más allá al declarar una carretera nacional, que atraviesa el territorio provincial, como la “quinta frontera”. Se trata de la Ruta Nacional N° 7 que parte de la Provincia de Buenos Aires, pasa por Santa Fe, Córdoba, San Luis y Mendoza; atraviesa la Cordillera de los Andes y enlaza, a través del Sistema Cristo Redentor, con la Ruta CH 60 (Vía Panam) en Chile. De esta manera, el Cono Sur es atravesado desde Buenos Aires hasta Valparaíso, uniendo el Océano Atlántico con el Pacífico. La carretera Vía Panam, al mismo tiempo, articula con otras autopistas que conducen a diversos puertos al norte y al sur del país trasandino. En el otro extremo, la Ruta 7 tiene al Puerto de Buenos Aires y, en todo su trayecto ar-

¹⁸ Pierre Bourdieu, *Sobre la televisión* (Barcelona: Anagrama, 1996).

¹⁹ José Luis Jofré, «Todas las otredades la otredad», *Fundamentos en Humanidades*, n.º 10 (2004): 125-56; José Luis Jofré, «Historias de villanos», *Mediaciones*, n.º 5 (2005): 15-30; José Luis Jofré, «Retórica Risible», en *Intersecciones*, ed. Guillermo Ricca (Villa Mercedes: CIES, 2005).

ticula con los corredores Norte-Sur integrando rutas que conectan ambos océanos con Uruguay, Brasil y Paraguay. Este recorrido vial que une Buenos Aires y Valparaíso forma parte de la Carretera Panamericana y constituye uno de los corredores bioceánicos Atlántico-Pacífico.



Mapa 1: San Luis en el contexto global. Fuente: Instituto Geográfico Nacional - República Argentina

Para comprender las operatorias de fronterización sostenidas por el gobierno de la Provincia de San Luis, será necesario comentar, brevemente, qué son los corredores bioceánicos, describir por qué motivo esta Ruta es parte de estos corredores, al tiempo que deberemos recoger las restricciones impuestas por el ejecutivo nacional y provincial para la circulación por la misma.

Los corredores bioceánicos

En la estructuración de la logística internacional que gestiona los flujos de mercancías entre las Américas y el resto de los continentes, una de las dificultades históricas más importantes recae sobre el transporte marítimo transoceánico. Para resolver esta dificultad, se creó el Canal de Panamá cuya construcción se extendió entre los años 1881 y 1915. En la actualidad por el Canal circulan unos doce mil buques por año. Lo que equivale a tan sólo el 6% del transporte transoceánico²⁰. Al mismo tiempo, tanto en Norteamérica como en Suramérica también se transitan de un océano a otro a través de carreteras y de vías férreas. En el Cono Sur, esas vías de tránsito fueron pocas a lo largo del siglo XX. Sin embargo, esta situación no resultó perjudicial para la región porque los flujos marítimos estaban centrados en el comercio con Euro-

²⁰ Lioman Lima, «Por qué el Canal de Panamá se está quedando sin agua (y no tiene nada que ver con la crisis del coronavirus)», *BBC News Mundo*, 12 de mayo de 2020, sec. Noticias América Latina, <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-51840165>.

pa y América del Norte. Esta situación se mantuvo hasta finales de siglo, momento en que comienza a reestructurarse el comercio internacional.

Desde comienzos del nuevo milenio, el mundo pasó de estar regido por la lógica de la bipolaridad a otra más amplia y multipolar. En esta nueva conformación de las relaciones entre los países fue creciendo el flujo de comercio de América Latina y el Caribe con Asia, especialmente con la República Popular China.

La producción de materia prima en América con destino a estos mercados implica la necesidad de un mayor uso de los puertos sobre el Océano Pacífico. Sin embargo, las vías de transporte terrestres que unen el Este con el Oeste del continente son pocas. Además, casi todas fueron descuidadas hasta volverse casi intransitables debido a las políticas neoliberales de la década de 1990. Durante ese mismo período, muchos de los ramales ferroviarios fueron abandonados e incluso cerrados en distintos países de la región. El abandono de las vías terrestres genera grandes dificultades puesto que, en América del Sur, la producción de materias primas que se destina a los mercados del Pacífico se produce en las zonas del este y del centro del continente.

Debido a esta situación, la Organización Internacional del Comercio, el Banco Mundial, entre otros organismos multilaterales, potenciados principalmente por China, comienzan a impulsar la inversión para la puesta en valor de esas vías de transporte. Al mismo tiempo, se impulsa la creación de nuevos trazados bajo la lógica de los corredores logísticos bioceánicos.

Los proyectos de estos corredores se amplían, a su vez, debido a las dificultades que el Canal de Panamá encuentra en la actualidad para continuar operativo. Entre estas iniciativas se encuentra el Corredor del Istmo de Tehuantepec o el Tren Maya en México²¹. En Nicaragua se impulsa un Canal por cual podrían circular los barcos de mayor porte del mundo, con un recorrido de 276 kilómetros²². En Costa Rica se desarrolla el plan de un canal terrestre que contaría con un ferrocarril y una autopista de diez vías²³. En Honduras está en etapa de finalización una Carretera Pan-Americana de 400 kilómetros que une el Atlántico con el Pacífico²⁴. Incluso en Colombia se elaboró un proyecto de canal seco ferroviario que permitiría unir los puertos de ese país emplazado en las costas sobre uno y otro océano²⁵. En el Cono Sur, conocida es la carre-

²¹ FONATUR, «Tren Maya - GobMX», 2020, <https://www.trenmaya.gob.mx/>; Jaime Torres Frago, «El corredor del Istmo de Tehuantepec: de los proyectos fallidos a las nuevas posibilidades para su desarrollo», *Espacios Públicos* 20, n.º 48 (2016): 127-49.

²² Suzanne Daley, «El proyecto de un empresario chino para construir un canal en Nicaragua se compli- ca», *The New York Times*, 6 de abril de 2016, sec. América Latina.

²³ Álvaro Murillo, «Costa Rica invertirá 16.000 millones en un canal terrestre entre el Atlántico y el Pacífico», *El País*, 16 de noviembre de 2016, sec. Internacional | América.

²⁴ MC Copa, «Canal Seco de Honduras en etapa final», *Carreteras Pan-Americana* (blog), 7 de octubre de 2019, <https://www.carreteras-pa.com/noticias/canal-seco-de-honduras-en-etapa-final/>.

²⁵ Mundo Marítimo, «Estudian unir el Pacífico y Atlántico colombiano a través de un canal seco», 18 de febrero 2011.

tera que se comenzó a construir entre Bolivia y Brasil que tenían por objetivo unir ambos países con los puertos de Perú. Una iniciativa que fue interrumpida por los reclamos de los pueblos indígenas que habitan la zona del Territorio Indígena y Parque Nacional Isiboro Sécure (TIPNIS). Como consecuencia de este conflicto, Bolivia impulsó un nuevo emprendimiento conocido como el Corredor Ferroviario Bioceánico Central (CFBC) que uniría el Puerto de Santos, en la costa atlántica de Brasil, con el Puerto de Ilo en Perú. Al mismo tiempo, éste último impulsó otro proyecto denominado la Ferrovia Transcontinental Brasil-Perú (FETAB). Para la construcción del CFBC se buscó la inversión alemana entre cuyos inversores se encuentran Siemens y Deutsche Bahn, mientras que FETAB es impulsado por empresas del coloso asiático como, por ejemplo, la China International Water Electric (CWE)²⁶. Otro proyecto lo constituye el Corredor Bioceánico del Norte que une los puertos del Atlántico desde Brasil, pasando por Paraguay, Argentina y llega hasta los puertos del norte de Chile²⁷. Estos corredores responden a la imperiosa necesidad de Brasil de acceder a los puertos en el Pacífico y, al mismo tiempo, favorece a la región.

Al mismo tiempo, en el extremo austral del continente, se encuentran otros proyectos como el Corredor Bioceánico Norpatagónico: el Corredor Bioceánico del Paso Pehuenche; el Corredor Sur Patagónico: Comodoro Rivadavia-Puerto Chacabuco; el Tren Trasandino del Sur²⁸.

Es dable señalar que, a pesar de los grandes aportes que parece que generaría a la economía local y al transporte global, la mayoría de estos proyectos tiene dificultades para su implementación por las consecuencias sobre el medioambiente. Situación que motiva la resistencia por parte de las comunidades locales²⁹.

De manera llamativa, los nuevos corredores que pasan sobre el territorio argentino evaden su paso por la Provincia de San Luis que se encuentra en un lugar estratégico al centro del país³⁰.

Corredor Bioceánico sobre la Ruta Nacional No. 7

²⁶ Redacción, «Empresas chinas se interesan en el tren que unirá Brasil y Perú», *El Comercio Perú*, 14 de agosto de 2014, sec. Economía, <https://elcomercio.pe/economia/peru/empresas-chinas-se-interesan-tren-que-unira-brasil-y-peru-noticia-1749808/>; Viola Traeder, «De Brasil a Perú: tren transcontinental sobre rieles alemanes», *Deutsche Welle*, 13 de enero de 2016, sec. América Latina.

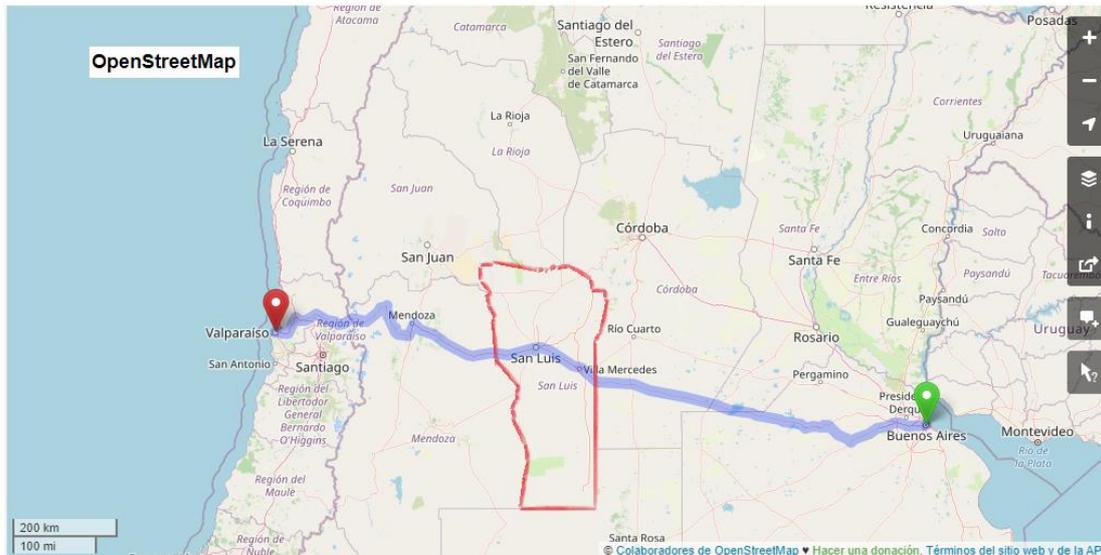
²⁷ COBIS, «Corredor Bioceánico Integrando Sudamérica», *Corredor Bioceánico Vial de Sudamérica* (blog), 2020, <https://corredorbioceanico.org/>.

²⁸ Luis Blanco Palma, «Corredor Bioceánico Trasandino del Sur», 2018, <https://docplayer.es/58064203-Corredor-bioceanico-trasandino-del-sur.html>; Redacción CCB, «Cámara de Comercio Bariloche - Corredor Bioceánico Norpatagónico», 2019.

²⁹ Fernando Caulty, «La Ferrovia Transoceánica, ante obstáculos ambientales | DW | 26.05.2015», *Deutsche Welle*, 26 de mayo de 2015, sec. Actualidad; Boris Miranda, «La controversial carretera que puede partir en dos una selva de Bolivia y que Evo Morales “insiste en construir”», *BBC News Mundo*, 17 de agosto de 2017, sec. Noticias América Latina; Felipe Quispe Huanca, «Felipe Kisp: Tipnis antítesis del cambio en Bolivia», *Resumen desde los barrios y pueblos*, 5 de noviembre de 2011, sec. Opinión.

³⁰ Parlasur, «Webinario “Corredores Bioceánicos Suramericanos”», Parlamento del MERCOSUR, 20 de agosto de 2020.

Desde la época de la Colonia, San Luis está emplazada en el corredor vial que une los puertos de Chile con su par en Buenos Aires. Conocido por entonces como Camino Real del Oeste, en el siglo XX pasó a ser la Ruta Nacional N° 7 (ver Mapa 2). Casi en paralelo corría el Ferrocarril General San Martín que empalma con el Ferrocarril Trasandino Los Andes (cerrados ambos en el ignominioso inicio de la era del neoliberalismo). Desde el cierre de estos ferrocarriles, la Ruta Nacional N° 7 pasó a ser parte de los denominados Corredores Bioceánicos. En este marco, el gobierno de San Luis logró una enorme inversión de mil millones de pesos, por parte del estado nacional, para transformar esta carretera en una autopista en el trazado provincial. Se trata, además, de la única autovía del país que se encuentra iluminada de extremo a extremo. En el año 2003, mediante la Ley N. VIII-0258-2004 (5413), la legislatura de San Luis le impuso, a este tramo de la Ruta 7, el nombre de "Autopista de las Serranías Puntanas". Al mismo tiempo, en su Artículo 2°, declaró el día 31 de octubre de 2003 como "Día de la Soberanía de la Provincia de San Luis sobre la Autopista de las Serranías Puntanas"³¹.



Mapa 2. Ruta Nacional N°7 (Arg.) y CH 60 (Chile)

Fuente: OpenStreetMap. Licencia Open Data Commons, Open Database License (ODbL)

Los Límites de San Luis se resaltan en color rojo

Si bien resulta difícil acceder a las cifras, la Universidad Tecnológica Nacional en su informe del año 2016, estima que el Tránsito Medio Diario Anual (TMDA) en la Ruta Nacionales N° 7 en el tramo correspondiente a San Luis oscila entre los 6.700 y 4.300 vehículos diarios, mientras que los que atraviesan la frontera con Chile llegan a los 2350 vehículos por día. Si sólo se considera este último tramo, el tráfico anual en 2016 fue de más de 850.000 vehículos³².

³¹ Legislatura San Luis, «Ley N. VIII-0258-2004 (5413) - Autopista de las Serranías Puntanas» (2003).

³² Universidad Tecnológica Nacional, «Tránsito Medio Diario Anual (TMDA) en rutas nacionales | ON-DaT», 2016.

A través de puertos del Atlántico, este Corredor une el Cono Sur con Norteamérica, Europa, África y Medio Oriente. Y por los puertos de Chile, se extiende hasta el occidente de Norteamérica, Oceanía y Asia.

El transporte de carga y de pasajeros en el 2020

Desde el momento en que la Organización Mundial de la Salud (OMS) estableció que el COVID-19 constituía una pandemia, por su alcance y por la velocidad en que se expandía la enfermedad, la mayoría de los gobiernos se vieron obligados a tomar decisiones tendientes a contener la propagación del virus. Los estados procuraron, de esta manera, crear las condiciones en los sistemas de salud para atender al gran número de personas que requerían asistencia hospitalaria. Entre las medidas tomadas se encuentran el cierre de las fronteras entre los territorios de estados nacionales. El flujo tanto del transporte de pasajeros como de carga quedó fuertemente reducido. Carreteras, puertos, aeropuertos e incluso terminales de ómnibus quedaron literalmente cerradas. Esta restricción casi inmediatamente se replicó al interior de los países, reduciendo de manera drástica la circulación entre los estados, las provincias, los municipios e incluso entre los parajes y pueblos en las zonas rurales. La noción de territorio, fronteras y los dispositivos de control del flujo en las comunicaciones viales se configuró, en Argentina, por ejemplo, las provincias establecieron que los límites territoriales operarán como fronteras, imponiendo estrictas condiciones de ingreso, circulación y egreso. Una decisión que en un sentido amplio parece contradecirse con el principio constitucional que prohíbe, desde el siglo XIX, las aduanas internas.

En el mes de mayo el gobierno argentino había implementado ya una serie de medidas relativas al transporte entre las que se encuentran: el protocolo de sanidad y prevención para trabajadores y pasajeros; la intervención de espacios y unidades de transporte; la implementación de vuelos de Aerolíneas Argentinas a China para traer insumos médicos; la instalación de cámaras térmicas y controles sanitarios en estaciones de tren; la desinfección de unidades y estaciones; dispuso de hangares en el Aeropuerto Internacional de Ezeiza para almacenamiento de insumos de la Cruz Roja; amplió la frecuencia de los micros y ómnibus para evitar aglomeración en trenes; estableció controles de circulación en accesos a la Ciudad de Buenos Aires; dispuso vuelos para la repatriación de ciudadanos que se encontraban varados en otros países a causa de la cancelación de los vuelos regulares; e implementa servicio de micros para repatriados³³.

³³ Ministerio de Transporte, «Las 10 medidas en transporte ante la emergencia sanitaria por COVID – 19», Oficial, Argentina.gob.ar, 9 de mayo de 2020.

Entre estas medidas, el 8 de junio el Ministerio de Transporte de la Nación dió a conocer el “Protocolo: Plan de emergencia COVID-19, para el transporte automotor de cargas generales y peligrosas en las rutas”³⁴.

A nivel general las restricciones se asocian específicamente con el transporte en las fronteras del territorio nacional. Estas limitaciones fueron reguladas a partir de dispositivos establecidos, entre otras entidades, por el Ministerio de Transporte.

Este protocolo nacional pretende establecer las pautas mínimas de prevención e higiene tendientes a minimizar la circulación del COVID-19 y está dirigido a los “operadores de transporte de carga de jurisdicción nacional e internacional que transiten por las rutas del territorio nacional”. Para tal fin establece dos conjuntos de corredores viales seguros tanto internacionales como nacionales, entre los que se encuentran las rutas nacionales 3, 5, 7, 9, 11, 12, 14, 19, 34, 40 y 188.

En estos recorridos, el protocolo se propone gestionar las postas de descanso; establecer puestos sanitarios para el control de la temperatura de conductores y acompañantes; así como instituir puestos de control para garantizar la aplicación de la norma propuesta. Al mismo tiempo, establece procedimientos comunes como, por ejemplo: mantener el distanciamiento social en caso de tener que relacionarse con otras personas; uso de mascarillas; disponer de alcohol al 70%.

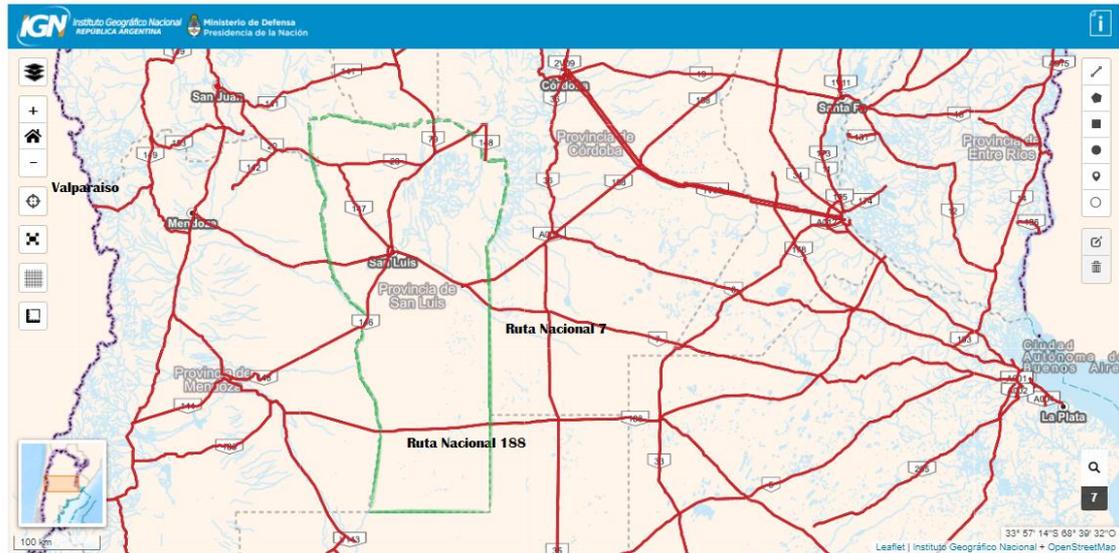
Además de estos protocolos generales, establece otros específicos para el personal del transporte como, por ejemplo: que el conductor y acompañantes se mantengan en la cabina del camión en las instancias de carga y descarga; en el mismo sentido, pretende garantizar que en los controles policiales los transportistas no sean obligados a descender de la cabina. Al tiempo señala a las provincias la “prohibición de arbitrar medidas vejatorias que atenten contra el personal de conducción”³⁵.

Del conjunto de estas normativas, nos interesa recuperar dos conjuntos: uno vinculado a las postas de descanso y refrigerio; y, el otro, relacionado con los descansos nocturnos. La relevancia de esta selección radica en que San Luis se encuentra a mitad de camino entre ambos extremos del corredor, con tres paradas centrales: Villa Mercedes, Fraga (punto medio) y la ciudad de San Luis. Las tres localidades son las predilectas de los transportistas principalmente por la seguridad que brinda para pernoctar en los paradores que se encuentran sobre la Ruta 7.

Al respecto, el protocolo nacional regula sobre la necesidad de establecer postas de descanso, refrigerio y lugares de espera. Al mismo tiempo, autoriza el uso del domicilio declarado como lugar para pernoctar, autorización que incluye el transporte internacional. Aspectos que se verán restringidos en los trayectos correspondientes al territorio de la Provincia de San Luis, tanto de la Ruta Nacional número 7 como de la 188 (Ver Mapa 3).

³⁴ Ministerio de Transporte, «Protocolo: Plan de emergencia COVID-19, para el transporte automotor de cargas generales y peligrosas en las rutas» (CABA: Ministerio de Transporte de la República Argentina, 8 de junio de 2020).

³⁵ Ministerio de Transporte, 6.



Mapa 3. Red vial primaria. Fuente Instituto Nacional de Geografía de la República Argentina

Los límites de San Luis se resaltan en Verde

La Ruta Nacional 7 como corredor seguro en el contexto del COVID-19

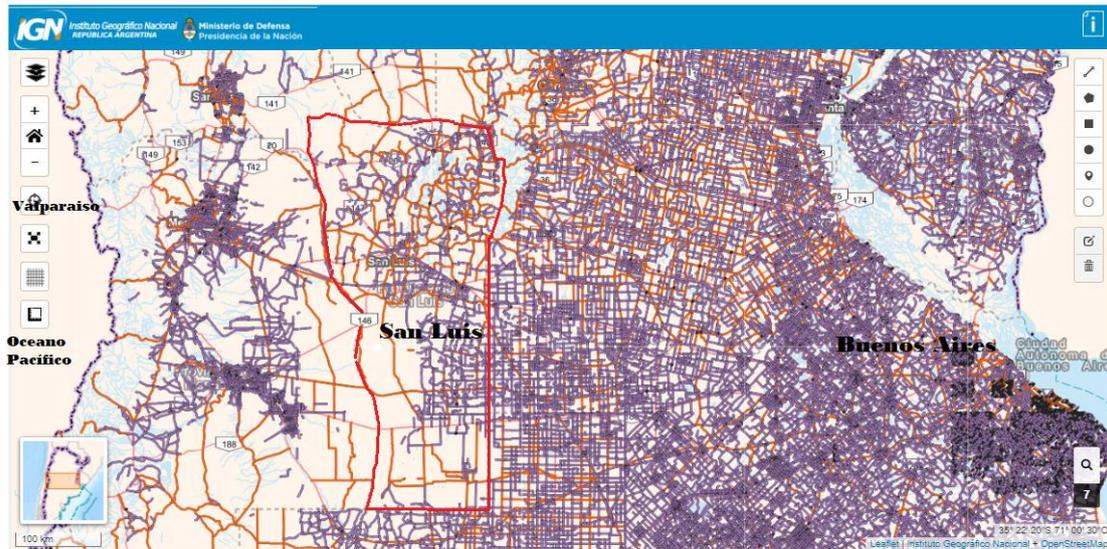
En continuidad con los instrumentos propuestos por la Nación, la Provincia de San Luis dispuso de procedimientos para regulación de la circulación por las rutas que atraviesan su territorio, sólo que lo hizo en un sentido más restringido y estricto. Una de las primeras medidas que se tomaron fue limitar el acceso y egreso a la Provincia a un grupo reducido de puestos limítrofes. El resto de los caminos tanto provinciales como vecinales fueron bloqueados con terraplenes de tierra de más de un metro de alto (Ver Mapa 4)³⁶.

En las rutas habilitadas, a diferencia del protocolo de Nación, el instrumento de la Provincia prohíbe taxativamente la posibilidad que un transporte lleve, además del chofer, un acompañante.

En tercer lugar, mientras el gobierno nacional ordenaba que cada provincia debía establecer postas de descanso y refrigerio, el protocolo provincial establece una restricción indicando que: “en este caso el transporte [circulante] solo podrá hacer uso de las rutas y no podrá realizar paradas en la Provincia, salvo en lugares de descanso y estaciones habilitadas para ello”. En la práctica, se prohibió que los transportistas que transitaban por las rutas en el territorio provincial se pudieran detener

³⁶ El Mapa 4 corresponde a la misma franja geográfica que los mapas 2 y 3. En este caso la fuente es el Instituto Geográfico Nacional (IGN) de la República Argentina. En este mapa el IGN muestra la Red vial secundaria y terciaria (caminos vecinales) que recorren este segmento del territorio nacional. Es dable señalar que esta Red no se trata de calles que atraviesan ciudades sino de senderos viales de tierra que permiten recorrer el territorio nacional de este a oeste y de norte a sur usando sólo caminos vecinales (en solares privados). Se trata de una extensa red de caminos, a la que se debe sumar una cuarta red no incluida aquí, que permite a los transeúntes concedores del lugar atravesar millones de hectáreas, miles de kilómetros, sin hacer uso de las carreteras públicas. La intención de incluir este mapa, tal como está diseñado por el IGN, apunta a mostrar cómo esta extensa red de caminos vuelve casi imposible establecer límite interjurisdiccional entre las provincias. La única intervención realizada por el autor es remarcar los límites políticos de la Provincia de San Luis para que quien lee pueda dimensionar lo antes explicado.

a descansar. En la vera de las rutas se dispusieron carteles señalando la prohibición de detenerse bajo el protocolo COVID19.



Mapa 4. Red vial secundaria y terciaria (caminos vecinales) Fuente Instituto Geográfico Nacional - República Argentina

Los límites de San Luis se resaltan en rojo

Además, en las estaciones de peaje y en las estaciones de servicio se cerraron los baños y se prohibió la dispensa de alimentos a los viajeros. También se cerraron todos los lugares donde cientos de transportistas pernoctaban, especialmente los que transitan regularmente por la Autopista de las Serranías Puntanas. Los espacios donde estacionaban para pasar la noche, a la vera de la ruta, fueron vallados. Así sucedió en ciudades como Fraga, Villa Mercedes, en parajes como Eleodoro Lobos, Liborio Luna y la zona del Peaje de la Cumbre. A esta clausura se sumó un límite de seis horas para realizar el recorrido declarado, es decir para recorrer los tramos de rutas que atraviesan la jurisdicción.

En cuarto lugar, a los transportistas que debían operar con cargas al interior de la provincia se les permite circular, sin embargo, se establecen estaciones de transferencia de carga y de descanso fuera de los ejidos municipales. Se dispone, además, un tope de 24 horas para realizar las operaciones y salir de la jurisdicción. Esta normativa generó un foco de conflicto con los transportistas residentes en la Provincia a quienes se les dieron dos opciones: la primera implicaba hacer aislamiento sin cuarentena en un “centro de control sanitario de transferencia de cargas” (sólo cinco en toda la Provincia); la segunda opción implicaba realizar los descansos en sus domicilios cumpliendo la cuarentena según los criterios establecidos de 14 días. Respecto a esta segunda posibilidad, el Comité de Crisis³⁷ (2020, p.2) establece: “en caso de que la persona desee retornar a su domicilio deberá entrar en cuarentena obligatoria según Resoluciones del Ministerio de Salud de la Provincia”.

³⁷ Comité de Crisis, «Protocolo de Transporte Provincial» (San Luis: Gobierno de la Provincia de San Luis, 2020), 2.

En quinto lugar, junto a las prohibiciones de detenerse dentro de los límites jurisdiccionales, la Provincia de San Luis establece la exigencia de una pruebas de *PCR* (reacción en cadena de la polimerasa) Negativa, con duración restringida a 72 horas, para circular por las rutas en su territorio.

Junto con estas restricciones, en sexto lugar, el Comité de Crisis estableció la inhibición del ingreso de los transportistas para la descarga en las zonas urbanas, para tal fin estableciendo zonas de transferencia de las mercaderías que debían entrar a las ciudades. Esta directiva implicaba que las cargas debían transferirse a otro transporte o, en su defecto, podía continuar el mismo vehículo con otro chofer.

Las decisiones del gobierno generaron distintas situaciones como, por ejemplo, el corte de la Ruta sobre el Puente del río Desaguadero en el límite con la provincia de Mendoza, y en el límite extremo con Córdoba. Los cortes siempre se hicieron en las otras provincias para evitar represalias del gobierno provincial. Ante los bloqueos de la ruta, el estado de San Luis acudió a la Justicia Federal para solicitar la liberación de esta carretera.

Esta descripción permite mostrar cómo las observaciones de Grimson y Benedetti acerca de la operatoria de la frontera como demarcación del adentro y afuera adquiere un sentido especial en el tratamiento discursivo del estado provincial al referirse a la Autopista de las Serranías Puntanas.

De manera paradójica, esta ruta en sí misma es constitutiva como la frontera y, al mismo tiempo, sus cuatro carriles son configurados como “exterioridad” de la provincia de San Luis. En la operatoria discursiva oficial, quien transita en ese momento por esta carretera se encuentra fuera de la provincia. Al mismo tiempo, ese territorio lineal que es la Ruta 7 es configurado como zona de peligro y riesgo. Otra de las características que Grimson y Benedetti localizan en la operatoria de la producción de la frontera. Especialmente por este camino transita, en el discurso oficial, el enemigo invisible que atenta contra la integridad de la población puntana (o sanluisense).

Describimos a continuación el conjunto de operaciones discursivas por medio de las cuales se atribuye el carácter de quinta frontera a esta ruta.

El corredor bioceánico como la quinta frontera de San Luis

En la Provincia de San Luis, las restricciones para ingreso, egreso y circulación por los corredores seguros se extendieron hasta el día 28 de noviembre de 2020. A partir de esa fecha, según consta en el sitio oficial de la Provincia, el único requisito para el ingreso a la jurisdicción es exhibir el Documento Nacional de Identidad, instrumento que es escaneado en el puesto limítrofe³⁸.

³⁸ Mesa de trabajo San Luis, «Placa-ingreso», Gobierno de San Luis, 28 de noviembre de 2020.

La modificación de los requerimientos para el ingreso y egreso a la Provincia se publicó en el sitio oficial del gobierno mediante un instrumento que denominaron “placa de ingreso”. En dicha placa se retoma nuevamente la noción de “puesto limítrofe”. Precisamente esta es la categoría que fue modificada en el transcurso de los meses anteriores de la pandemia, periodo en que se aplicó el dispositivo “frontera”.

Efectivamente, el día 4 de mayo de 2020, el gobierno de la Provincia dispuso mayores controles de seguridad en los dos extremos de la Autopista Serranías Puntanas, Ruta Nacional N° 7, es decir en Desaguadero, límite con Mendoza, y Justo Daract, límite con Córdoba. Además de los controles fitosanitarios y de documentación, el gobierno implementó cámaras térmicas con la finalidad de medir la temperatura de quienes ingresan a la provincia. Con motivo de la presentación de estas nuevas medidas, durante el Reporte diario del Gobernador Alberto Rodríguez Saa, brindado a través de la Agencia de Noticias San Luis, el ministro Obras Públicas, Felipe Tomasevich expresó:

Un gran equipo del Ministerio de Obras Públicas, del Ministerio de Seguridad y de la Policía trabajó en un refuerzo importante de lo que denominamos la quinta frontera de San Luis, que es la Autopista de las Serranías Puntanas, donde instalamos cámaras termométricas para tomar la temperatura a las personas que ingresen, se detengan o tengan destino final a San Luis³⁹.

La semana anterior, el propio gobernador de la Provincia, Alberto Rodríguez Saa, había señalado, ante la detección de nuevos casos que “lo ocurrido muestra una debilidad que la veníamos advirtiendo, que es el hecho de que somos parte del corredor bioceánico y paso necesario para unir provincias”⁴⁰.

En esta oportunidad el mandatario agrega una valoración sanitaria de los corredores viales, expresando que “nuestra debilidad está fuera de la provincia y es esta quinta frontera”⁴¹.

Resulta relevante señalar que la noción de “quinta frontera” también se utilizó en otros países para referirse a los “cercos sanitarios” que separan las ciudades en las zonas metropolitanas. Así, por ejemplo, Leonardo Flores señala en “Cercos sanitarios, la quinta frontera que impuso la pandemia” que “para viajar hacia el interior, solo en la región de Panamá Oeste, se requieren pasar tres cercos sanitarios: uno en La Espiga, La Chorrera; otro en El Lago, Capira y otro en La Ermita, San Carlos”⁴².

³⁹ «Desde hoy, San Luis refuerza los controles sanitarios en sus fronteras | El Diario de la República», accedido 3 de enero de 2021.

⁴⁰ Redacción ANSL, «Por la aparición de 7 casos sospechosos de coronavirus, pospusieron la habilitación de las nuevas actividades», *Agencia de Noticias San Luis* (blog), 28 de abril de 2020.

⁴¹ Redacción ANSL.

⁴² Leonardo Flores, «[VIDEO] Cercos sanitarios, la quinta frontera que impuso la pandemia», *Panamá América*, 23 de agosto de 2020.

En este caso el tránsito que atraviesa dichos cercos ronda entre los 60 y 80 mil vehículos por día.

El paralelismo entre San Luis y Panamá no es casual, ni mera coincidencia, sino más bien una referencia necesaria ya que el empleo de la noción de quinta frontera surge en aquel país centroamericano. Precisamente, luego de la construcción de la vía fluvial que une el Atlántico con el Pacífico, se estableció una “cerca” que prohibía el acceso de los panameños a la Zona del Canal de Panamá. Este espacio se lo conoce por su designación en inglés como *Panama Chanel Zone* y estuvo bajo la jurisdicción territorial de Estados Unidos de América desde 1903 hasta 1999. De esta manera, el país quedaba dividido por una franja de territorio que, a pesar de ser panameño, estaba bajo el control operativo de otro estado. Es así como el canal mismo, como corredor bioceánico constituyó la quinta frontera de Panamá⁴³.

El territorio interior a esa quinta frontera, es decir el Canal de Panamá y sus alrededores, fue reclamado por el pueblo panameño y, frente a esa situación, la Casa Blanca desplegó una invasión que denominó *Operation Just Cause*⁴⁴. Una clara alusión a *Iustis belli causis* que Ginés de Sepúlveda (1892) argüía a mediados del siglo XVI para justificar la invasión y el régimen colonial⁴⁵.

Junto con este uso común de la noción de frontera, también está presente en general en todos los países, el requerimiento de condiciones para la circulación y el respectivo permiso. Durante la pandemia, en Panamá a este componente se lo denominó “salvoconducto”. En Argentina, el gobierno nacional lo denominó “Certificado Único habilitante para Circulación – Covid-19”, establecido a través del Decreto de Necesidad y Urgencia número 297/2020. Los efectos de esta documentación son los mismos y constituyen el dispositivo de fronterización de zonas internas de un país.

Un camino de salida, a manera de conclusión

Resulta pertinente señalar que en San Luis la fronterización del territorio provincial está unida al discurso oficial que recorre los treinta y siete años de democracia posdictadura cívico-ecclesial-militar. Tiempo en el que el gobierno local no sólo fue del mismo signo, sino que se corresponde básicamente a dos hermanos, Adolfo y Alberto Rodríguez Saa. En este período se ha cultivado en esta jurisdicción un provincianismo discursivo acentuado que, en no pocas oportunidades, ha aspirado a la

⁴³ Elías Cornejo, «Panamá. La sexta frontera, el eufemismo para no mencionar a la miseria», *Resumen Latinoamericano* (blog), 29 de octubre de 2020; Drew Reed, «Story of Cities #16: How the US-Run Canal Zone Divided Panama for a Century», *The Guardian*, 6 de abril de 2016, Internacional edición, sec. Noticias.

⁴⁴ Redacción BBC, «Panama invasion: The US operation that ousted Noriega - BBC News», *BBC News*, 20 de diciembre de 2019, sec. Latin America.

⁴⁵ Juan Ginés de Sepúlveda, «J. Genesii Sepulvedae Cordubensis Democrates alter, sive de justis belli causis apud Indos = Demócrates segundo o De las justas causas de la guerra contra los indios», trad. Marcelino Menéndez y Pelayo, *Boletín de la Real Academia de la Historia [Alicante: Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, 2006]* 21, n.º 21 (1892): 257-369.

autonomía territorial. Un slogan de este gobierno resume tal perspectiva: “San Luis, otro País” o la etiqueta en los productos fabricados en la provincia que rezan: “Made in San Luis”.

No es casualidad que, en este corredor seguro que los políticos locales designan como la quinta frontera, se emplazan algunas de las principales fábricas que se instalaron desde hace cuatro décadas gracias a las leyes de Promoción Industrial. Es este espacio en que se asienta el orgullo secesionista, el que se constituye en la debilidad, el talón de Aquiles, de la política sanitaria de la provincia en el contexto de la pandemia. En efecto, dos de las industrias de la alimentación más importantes de América Latina se constituyeron en los primeros focos de contagio en el territorio, junto a la Policía de la Provincia.

En tal sentido, la Agencia San Luis⁴⁶, el órgano oficial de difusión del Estado Provincial, anunció el 14 de septiembre que la ciudad de Villa Mercedes vuelve a Fase 1 debido a los contagios de 22 empleados del frigorífico Marfrig.

A la situación de Marfrig se sumó otra industria del mismo ramo conocida por su nombre comercial “Bagley”. La gravedad de la situación fue tal que, además de constituirse en uno de los primeros focos de contagio, en ambos casos se encontró con la negativa de la gerencia a reconocer el acontecimiento sanitario.

Para comprender la capacidad de presión de estas empresas sobre el Estado provincial alcanza con señalar que Marfrig Global Foods S.A, de origen brasilera, es una empresa multinacional de productos cárnicos y la mayor productora de hamburguesas del mundo, tiene frigoríficos en 22 países y exporta a otros 100. A su vez, Bagley Latinoamérica S.A. es una empresa del Grupo Arcor que se dedica a la producción de Alimentos de consumo masivo, al Agronegocio y Packaging (envases). Exporta a más de 130 países y es socia mayoritaria del grupo español Danone (Dannon, en Estados Unidos). Uno de los grupos económicos más importantes a nivel mundial en el sector de alimentos.

Ante esta situación negacionista de estas empresas, el sindicato de la alimentación solicitó la mediación del gobierno, que hasta ese momento sólo decía monitorear los dos anillos epidemiológicos, para obligar a las empresas a respetar la salud de sus trabajadores y trabajadoras⁴⁷.

Llegados hasta aquí podemos señalar que la Provincia de San Luis interpretó la línea limítrofe con otras provincias como si se tratara de una frontera. Como sucedió en casi todos los países, esta fronterización encontró su fundamento al entender que la enfermedad viene desde afuera y que las personas que están en tránsito son el vector de contagio. Las portadoras de la enfermedad.

⁴⁶ Redacción ANSL, «Villa Mercedes regresa a Fase 1 de aislamiento desde este martes», Oficial, *Agencia de Noticias San Luis* (blog), 14 de septiembre de 2020.

⁴⁷ Redacción ANSL, «Coronavirus: en Villa Mercedes monitorean dos anillos epidemiológicos», *Agencia de Noticias San Luis* (blog), 31 de agosto de 2020; Redacción InfoA, «San Luis: STIA pidió cese de actividades en Bagley y denunció intimidación patronal», *Info Alimentación* (blog), 21 de septiembre de 2020.

La constitución de las zonas de fronteras implicó, en esta provincia, la reducción de las vías de acceso y egreso, de manera tal que sólo se habilitaron un grupo reducido de puestos limítrofes. Debe señalarse, al mismo tiempo, que el resto de las carreteras provinciales, nacionales e incluso caminos vecinales fueron clausurados con terraplenes de tierra. Para hacer operativo el dispositivo “frontera”, la provincia desplazó fuerzas policiales a cada uno de esos puestos fronterizos, destacamentos que se multiplicaron al ingreso de cada ciudad y poblado. Al mismo tiempo, para este fin, el gobierno local implementó una serie de protocolos destinados a quienes ingresan o circulan por el territorio provincial. Estos protocolos incluyen las condiciones previstas por el gobierno nacional y agrega otros requisitos como son: un análisis PCR negativo; la restricción de ingresar a las zonas urbanas y pueblos; la prohibición de detenerse a la vera de la ruta; la estipulación de un tiempo máximo para atravesar la provincia o para carga y descarga de los camiones; la prohibición de circular con acompañante en el vehículo, entre otros requerimientos.

Al mismo tiempo que limita las vías de acceso y egreso de la provincia, restringe la circulación de los residentes dentro del territorio provincial. Incluso, resulta llamativo que algunos poblados emplazados en las vías principales quedaron literalmente aislados.

En el proceso de fronterización, el gobierno provincial designa como “quinta frontera”, a la Ruta Nacional No. 7, uno de los corredores seguros asignados por Nación. Un corredor que, como se describió más arriba, atraviesa la Provincia de este a oeste. Sin embargo, no aplicó el mismo criterio a la Ruta Nacional No. 188 que también atraviesa el territorio en igual sentido.

Las restricciones extras que agrega al Protocolo de transporte de la Nación generan conflictos con otras provincias, con la industria y con los transportistas. Dichos conflictos se hicieron visibles con cortes de ruta en las provincias vecinas como Mendoza y Córdoba.

Debemos señalar que, la dureza de las restricciones no se condice con el accionar dubitativo del gobierno provincial frente al accionar de las empresas que no generan condiciones para que sus empleados y empleadas no se contagien en sus trabajos.

Junto con estas observaciones generales, resulta oportuno resaltar que, en esta provincia se da un paso de la operacionalización de la frontera como perímetro de un territorio a la frontera longitudinal como un territorio extraterritorial a lo largo de una ruta. Esta segunda modalidad tiene su antecedente, en tanto concepción de frontera longitudinal, en la Zona del Canal de Panamá. A diferencia del territorio bajo el control operacional de Estados Unidos, en el caso de la Ruta 7 resulta difícil identificar quien tiene el control sobre la carretera desde la imaginación del gobierno local. Ciertamente es que, al tratarse de una ruta nacional la autoridad de aplicación es el estado nacional, pero ese hecho no la constituye a la Autopista de las Serranías Puntanas en un territorio extranjerizado.

Más allá de esto, el gobierno local considera que esta quinta frontera configura el punto débil de la provincia y, por lo tanto, dice actuar en consecuencia. Tal vez, lo que pretende señalar el gobierno es que no puede evitar que circulen por la Provincia vehículos con personas que pueden ser portadoras de la enfermedad. Sin embargo, la debilidad no está en quien circula sino en quienes no aplican criterios de prevención en sus Industrias. Puede pensarse que no fueron sólo los transportistas quienes trajeron la enfermedad a la Provincia, sino que fue el afán capitalista sin límites de los empresarios, quienes forzaron a sus trabajadores y trabajadoras a asistir a sus puestos de trabajo desconociendo los síntomas.

Finalmente, resulta relevante señalar que una de las principales características de la frontera es su carácter histórico, es decir su estatus social. Con estas observaciones de Grimson comenzamos estas líneas: la frontera es el resultado de la acción humana. En el caso que nos ocupa, la configuración espacio-temporal de la quinta frontera, aplicada a la Ruta Nacional No. 7, está delimitada de manera espacial a la trama que atraviesa la Provincia de San Luis, en cuyo recorrido toma el nombre de Autopista de las Serranías Puntanas.

Al mismo tiempo, se corresponde al período que va desde la profundización de las restricciones en la circulación, en el contexto de la pandemia por COVID-19, y se extiende hasta el levantamiento de estas restricciones. Es decir que abarca entre el 28 de abril y el 28 de noviembre, cubriendo un período de 7 meses.

Esa primera observación resulta relevante atento a que su operatoria está ligada a la restricción de la circulación a nivel nacional. Desde finales de noviembre se vuelve a hablar de límites provinciales. Esta modificación, a su vez, implica el levantamiento de la totalidad de las restricciones, con la sola excepción del requerimiento de un documento (Documento Nacional de Identidad o su correlato, si es extranjero/a).

Puede decirse, entonces, que la fronterización, al menos en la Provincia de San Luis, operó durante un período de la pandemia, en la etapa de mayores restricciones. En consecuencia, queda abierta la una incógnita respecto a la observación de Pascal Ory sobre la vigencia de la nación en época de pandemia: ¿será sólo en este período que la nación se fortalece? ¿Tras la inmunización (si se da), volveremos a una instancia de posnacionalismos? Un camino aún por recorrer e indagar.

Referencias bibliográficas

- Benedetti, Alberto. «Algunas marcas de la nación y el nacionalismo en los estudios latinoamericanos sobre fronteras». *Estudios fronterizos*, n.º 19 (2018): 1-26.
- Blanco Palma, Luis. «Corredor Bioceánico Trasandino del Sur», 2018. <https://docplayer.es/58064203-Corredor-bioceanico-trasandino-del-sur.html>.
- Bourdieu, Pierre. *Sobre la televisión*. Barcelona: Anagrama, 1996.

- Campillo, Antonio. «Tierra de nadie: Filosofía y sociedad global». En *Actas I Congreso internacional de la Red española de Filosofía*, I:21-48. Barcelona, Cataluña: Herder, 2015.
- Caulty, Fernando. «La Ferrovía Transoceánica, ante obstáculos ambientales | DW | 26.05.2015». *Deutsche Welle*. 26 de mayo de 2015, sec. Actualidad. <https://www.dw.com/es/la-ferrov%C3%ADa-transoce%C3%A1nica-ante-obst%C3%ACulos-ambientales/a-18477442>.
- C.O.B.I.S. «Corredor Bioceánico Integrando Sudamérica». *Corredor Bioceánico Vial de Sudamérica* (blog), 2020. <https://corredorbioceanico.org/>.
- Comité de Crisis. «Protocolo de Transporte Provincial». San Luis: Gobierno de la Provincia de San Luis, 2020. <http://www.sanluis.gov.ar/wp-content/uploads/PROTOCOLO-PROVINCIAL-DE-TRANSPORTE-F.pdf>.
- Copa, MC. «Canal Seco de Honduras en etapa final». *Carreteras Panamericana* (blog), 7 de octubre de 2019. <https://www.carreteras-pa.com/noticias/canal-seco-de-honduras-en-etapa-final/>.
- Cornejo, Elías. «Panamá. La sexta frontera, el eufemismo para no mencionar a la miseria». *Resumen Latinoamericano* (blog), 29 de octubre de 2020. <https://www.resumenlatinoamericano.org/2020/10/29/panama-la-sexta-frontera-el-eufemismo-para-no-mencionar-a-la-miseria/>.
- Daley, Suzanne. «El proyecto de un empresario chino para construir un canal en Nicaragua se complica». *The New York Times*. 6 de abril de 2016, sec. América Latina. <https://www.nytimes.com/es/2016/04/06/espanol/america-latina/en-nicaragua-el-plan-para-construir-un-canal-genera-esperanza-y-frustracion.html>.
- «Desde hoy, San Luis refuerza los controles sanitarios en sus fronteras | El Diario de la República». Accedido el 3 de enero de 2021. <https://www.eldiariodelarepublica.com/nota/2020-5-4-22-38-0-desde-manana-san-luis-refuerza-los-controles-sanitarios-en-sus-fronteras>.
- Faure, Alain. «Territorios/Territorialización», en L. Boussaguet, S. Jacquot & P. Ravinet (Eds.), *Diccionario de Políticas Públicas*, Bogotá: Universidad Externado de Colombia, 2009: 418-424.
- Flores, Leonardo. «[VIDEO] Cercos sanitarios, la quinta frontera que impuso la pandemia». *Panamá América*, 23 de agosto de 2020. <https://www.panamaamerica.com.pa/sociedad/video-cercos-sanitarios-la-quinta-frontera-que-impuso-la-pandemia-1170578>.
- FONATUR. «Tren Maya - GobMX», 2020. <https://www.trenmaya.gob.mx/>.
- Gayo. *Gaii Institutionvm [La Instituta de Gayo] in codice rescripto bibliothecae capitularis veronensis nuper repertarum*. Madrid, España: Imprenta de la Sociedad Literaria y Tipográfica, 1845.

- Grimson, Alejandro. «Fronteras, estados e identidades en el Cono Sur». En *Cultura, política y sociedad. Perspectivas latinoamericanas*, editado por Daniel Mato, 127-42. Buenos Aires, Argentina: CLACSO, 2005.
- . «Nations, Nationalism and “Borderization” in the Southern Cone». En *A Companion to Border Studies*, editado por Thomas M. Wilson y Hastings Donnan, First Edition. Blackwell Publishing Ltd, 2012.
- . «Presentación». En *El futuro después de COVID-19*, 1-8. Buenos Aires, Argentina: Argentina Unida, 2020.
- Jofré, José Luis. «Historias de villanos». *Mediaciones*, n.º 5 (2005): 15-30.
- . «Retórica Risible». En *Intersecciones*, editado por Guillermo Ricca. Villa Mercedes: CIES, 2005.
- . «Todas las otredades la otredad». *Fundamentos en Humanidades*, n.º 10 (2004): 125-56.
- Legislatura San Luis. Ley N. VIII-0258-2004 (5413) - Autopista de las Serranías Puntanas (2003). <http://www.saij.gov.ar/LPD1000258>.
- Lima, Lioman. «Por qué el Canal de Panamá se está quedando sin agua (y no tiene nada que ver con la crisis del coronavirus)». *BBC News Mundo*, 12 de mayo de 2020, sec. Noticias América Latina. <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-51840165>.
- Mesa de trabajo San Luis. «Placa-ingreso». Gobierno de San Luis, 28 de noviembre de 2020. https://www.sanluis.gov.ar/wp-content/uploads/PLACA-INGRESO_Mesa-de-trabajo-1.jpg.
- Ministerio de Transporte. «Las 10 medidas en transporte ante la emergencia sanitaria por COVID – 19». Oficial. Argentina.gov.ar, 9 de mayo de 2020. <https://www.argentina.gov.ar/noticias/las-10-medidas-en-transporte-ante-la-emergencia-sanitaria-por-covid-19>.
- . «Protocolo: Plan de emergencia COVID-19, para el transporte automotor de cargas generales y peligrosas en las rutas». CABA: Ministerio de Transporte de la República Argentina, 8 de junio de 2020.
- Miranda, Boris. «La controversial carretera que puede partir en dos una selva de Bolivia y que Evo Morales “insiste en construir”». *BBC News Mundo*, 17 de agosto de 2017, sec. Noticias América Latina. <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-40942121>.
- Mundo Marítimo. «Estudian unir el Pacífico y Atlántico colombiano a través de un canal seco», 18 de febrero de 2011. <http://www.mundomaritimo.cl/noticias/estudian-unir-el-pacifico-y-atlantico-colombiano-a-traves-de-un-canal-seco>.
- Murillo, Álvaro. «Costa Rica invertirá 16.000 millones en un canal terrestre entre el Atlántico y el Pacífico». *El País*. 16 de noviembre de 2016, sec. Internacional | América.

- https://elpais.com/internacional/2016/11/15/america/1479248853_874971.html.
- Nogués i Font, Joan. *Nacionalismo y territorio*, Lleida, Editorial Milenio, 1998.
- Ory, Pascal. *Qu'est-ce qu'une nation ? Une histoire mondiale*. París: Editions Gallimard, 2020.
- Parlasur. «Webinario “Corredores Bioceánicos Suramericanos”». Parlamento del MERCOSUR, 20 de agosto de 2020. <https://www.parlamentomercosur.org/innovaportal/v/18373/1/parlasur/webinario-corredores-bioceanicos-suramericanos.html>.
- Quispe Huanca, Felipe. «Felipe Kispé: Tipnis antítesis del cambio en Bolivia». *Resumen desde los barrios y pueblos*. 5 de noviembre de 2011, sec. Opinión. <http://resumen.cl/2011/11/felipe-kispe-tipnis-antitesis-del-cambio-en-bolivia/>.
- Redacción. «Empresas chinas se interesan en el tren que unirá Brasil y Perú». *El Comercio Perú*. 14 de agosto de 2014, sec. Economía. <https://elcomercio.pe/economia/peru/empresas-chinas-se-interesan-tren-que-unira-brasil-y-peru-noticia-1749808/>.
- Redacción ANSL. «Coronavirus: en Villa Mercedes monitorean dos anillos epidemiológicos». *Agencia de Noticias San Luis* (blog), 31 de agosto de 2020. <http://agenciasanluis.com/notas/2020/08/31/coronavirus-en-villa-mercedes-monitorean-dos-anillos-epidemiologicos/>.
- . «Por la aparición de 7 casos sospechosos de coronavirus, pospusieron la habilitación de las nuevas actividades». *Agencia de Noticias San Luis* (blog), 28 de abril de 2020. <http://agenciasanluis.com/notas/2020/04/28/por-la-aparicion-de-7-casos-sospechosos-de-coronavirus-pospusieron-la-habilitacion-de-las-nuevas-actividades/>.
- . «Villa Mercedes regresa a Fase 1 de aislamiento desde este martes». Oficial. *Agencia de Noticias San Luis* (blog), 14 de septiembre de 2020. <http://agenciasanluis.com/notas/2020/09/14/villa-mercedes-regresa-a-fase-1-de-aislamiento-desde-este-martes/>.
- Redacción BBC. «Panama invasion: The US operation that ousted Noriega - BBC News». *BBC News*. 20 de diciembre de 2019, sec. Latin America. <https://www.bbc.com/news/world-latin-america-50837024>.
- Redacción CCB. «Cámara de Comercio Bariloche - Corredor Bioceánico Norpatagónico», 2019. <http://www.camaracomerciobariloche.com/comisiones-cat/item/352-calle-onelli-centro-comercial-a-cielo-abierto.html>.
- Redacción InfoA. «San Luis: STIA pidió cese de actividades en Bagley y denunció intimidación patronal». *Info Alimentación* (blog), 21 de septiembre de 2020. <http://www.infoalimentacion.com.ar/2020/09/21/san-luis-stia-pidio-cese-de-actividades-en-bagley-y-denuncio-intimidacion-patronal/>.

- Redacción La Nación. «La utilización populista de los pueblos originarios». *La Nación*. 21 de agosto de 2016, sec. Opinión, Editorial. <http://www.lanacion.com.ar/1930090-la-utilizacion-populista-de-los-pueblos-origina-rios>.
- Reed, Drew. «Story of Cities #16: How the US-Run Canal Zone Divided Panama for a Century». *The Guardian*, 6 de abril de 2016, Internacional edición, sec. Noticias. <http://www.theguardian.com/cities/2016/apr/06/story-cities-16-panama-canal-zone-history-us-run-divided-city>.
- Renan, Ernest. *¿Qué es una nación? [1882]*. Editado por Anthony Smith. Traducido por Ana Kuschnir y Rosario González Sola. Buenos Aires, Argentina: Hydra, 2010.
- Sepúlveda, Juan Ginés de. «J. Genesii Sepulvedae Cordubensis Democrates alter, sive de justis belli causis apud Indos = Demócrates segundo o De las justas causas de la guerra contra los indios». Traducido por Marcelino Menéndez y Pelayo. *Boletín de la Real Academia de la Historia [Alicante: Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, 2006]* 21, n.º 21 (1892): 257-369. <http://www.cervantesvirtual.com/nd/ark:/59851/bmccv4w0>.
- Silva Santisteban, Luis. *Ensayo sobre metodología de las ciencias sociales*, Lima: Centro de Investigaciones Económicas y Sociales de la Universidad de Lima, 1982.
- Torres Fragoso, Jaime. «El corredor del Istmo de Tehuantepec: de los proyectos fallidos a las nuevas posibilidades para su desarrollo». *Espacios Públicos* 20, n.º 48 (2016): 127-49. <https://www.redalyc.org/jatsRepo/676/67652755007/html/index.html>.
- Traeder, Viola. «De Brasil a Perú: tren transcontinental sobre rieles alemanes». *Deutsche Welle*, 13 de enero de 2016, sec. América Latina. <https://www.dw.com/es/de-brasil-a-per%C3%BA-tren-transcontinental-sobre-rieles-alemanes/a-18973297>.
- Tulián, Mariela Jorgelina y Palladino, Lucas. «Revivir el territorio sagrado, a los pasos de Francisco Tulián», en *Cardinalis*, año 3, n.º 5, (2015): 232-255.
- Universidad Tecnológica Nacional. «Tránsito Medio Diario Anual (TMDA) en rutas nacionales | ONDaT», 2016. <http://ondat.fra.utn.edu.ar/?p=1308>.
- Vargas Valencia, Aurelia. *Las Instituciones de Justiniano en Nueva España*. México: Universidad Nacional Autónoma de México, 2001.