

Tipo: Artículo original – **Sección:** Temática variada

El otro sendero en la Triple Frontera: etnografía sobre ilegalismos cotidianos en Ciudad del Este

The Other Path in the Triple Frontier: Ethnography of Everyday Illegalisms in Ciudad del Este

Carlos Aníbal Peris Castiglioni

*Universidad Nacional de Asunción, Facultad de Ciencias Sociales,
San Lorenzo - Paraguay.*

<https://orcid.org/0000-0002-8205-3768>

e-mail: carlosperisc@gmail.com

Recibido: 19/5/2025

Aprobado: 29/11/2025

RESUMEN

Este artículo explora, desde una perspectiva etnográfica, los ilegalismos cotidianos que estructuran la vida económica y social en Ciudad del Este, Paraguay. A partir de observaciones participantes y entrevistas informales realizadas entre enero y marzo de 2025, se describen y analizan las modalidades de ilegalismo que operan en torno al Puente de la Amistad: el servicio de traslado de mercaderías que evade controles aduaneros brasileños, las dinámicas de circulación vehicular en la frontera, y las redes de paseros que articulan el comercio transfronterizo. El análisis se fundamenta en el concepto foucaultiano de gestión diferencial de los ilegalismos, argumentando que Ciudad del Este constituye un caso paradigmático donde la ilegalidad no representa una desviación del orden urbano, sino su principio estructurador fundamental. La paradoja central que emerge de la observación etnográfica es que los circuitos informales se presentan ante los usuarios como la opción más segura y confiable, invirtiendo la lógica convencional que asocia legalidad con seguridad. Los testimonios recogidos revelan un conocimiento práctico sofisticado sobre las asimetrías fronterizas y una legitimación moral del contrabando como forma de trabajo.

Palabras clave: ilegalismos; Triple Frontera; Ciudad del Este; etnografía; contrabando; informalidad; paseros.

ABSTRACT

This article explores, from an ethnographic perspective, the everyday illegalisms that structure economic and social life in Ciudad del Este, Paraguay. Based on participant observations and informal interviews conducted between January and March 2025, it describes and analyzes the modalities of illegalism operating around the Friendship Bridge: merchandise transfer services that evade Brazilian customs controls, vehicle circulation dynamics at the border, and the networks of paseros (smugglers) that articulate cross-border commerce. The analysis draws on Foucault's concept of differential management of illegalisms, arguing that Ciudad del Este constitutes a paradigmatic case where illegality does not represent a deviation from urban order but rather its fundamental structuring principle. The central paradox emerging from ethnographic observation is that informal circuits present themselves to users as the safest and most reliable option, inverting the conventional logic that associates legality with security.

Keywords: illegalisms; Tri-Border Area; Ciudad del Este; ethnography; smuggling; informality; paseros.

Conflictos de Interés: ninguno que declarar

Fuente de financiamiento: sin fuente de financiamiento.

DOI: <https://doi.org/10.47133/NEMITYRA20250703b-A11>

BIBID: 2707-1642, 7, 3, pp. 141-152

Editor responsable: Valentina Canese. Universidad Nacional de Asunción, Facultad de Filosofía, Instituto Superior de Lenguas, Asunción - Paraguay.

Introducción

"Acá el contrabando no es delito, es trabajo. Delito es no tener qué comer". Esta frase, pronunciada por un pasero de 45 años (E1-P) mientras cargaba bolsas de electrónicos sobre sus hombros en el Puente de la Amistad, condensa una cosmovisión que desafía las categorías jurídicas convencionales. En Ciudad del Este, la segunda ciudad más importante del Paraguay, la distinción entre lo legal y lo ilegal no opera como frontera moral sino como gradiente práctico, negociado cotidianamente por miles de actores que encuentran en los intersticios normativos su modo de subsistencia.

Ciudad del Este, fundada en 1957 bajo el nombre de Puerto Presidente Stroessner, representa uno de los fenómenos urbanos más singulares de América Latina. En apenas seis décadas, lo que era una selva impenetrable a orillas del río Paraná se transformó en uno de los mayores centros comerciales del hemisferio occidental. La revista Forbes catalogó a Ciudad del Este como el tercer centro comercial de compras más importante del mundo, después de Hong Kong y Miami (Norman, 2025). Según datos de la Cámara de Comercio y Servicios de Ciudad del Este, los shoppings de la ciudad facturan alrededor de 3.800 millones de dólares anuales, aunque estimaciones extraoficiales elevan esa cifra a 5.000 millones (ABC Color, 2025).

Sin embargo, esta espectacular expansión económica se ha desarrollado sobre una base que desafía las categorías convencionales de análisis urbano: la ilegalidad no como excepción sino como norma estructurante. Como señala Rabossi (2008) en su etnografía pionera sobre el comercio de frontera, el binomio legal/ilegal resulta insuficiente para comprender las dinámicas de una ciudad donde entre 30.000 y 40.000 personas cruzan diariamente el Puente de la Amistad (Infobae, 2023), muchas de ellas participando en circuitos comerciales que operan en los márgenes de la legalidad formal. Un comerciante del microcentro, de origen libanés y con más de treinta años en la ciudad (E2-C), lo explicó con claridad: "Yo pago mis impuestos acá, tengo todo en regla con Paraguay. Si el brasileño quiere llevarse la mercadería sin pagar allá, ese es problema de Brasil, no mío. Yo vendo legal".

El presente artículo se propone contribuir a esta línea de investigación mediante una etnografía de lo que se denomina *ilegalismos cotidianos*: aquellas prácticas que, siendo formalmente ilegales, se han naturalizado hasta el punto de constituir el tejido mismo de la vida urbana. Se retoma aquí el concepto foucaultiano de ilegalismos, entendidos no como simples transgresiones a la ley, sino como formas socialmente articuladas de relación con la normatividad estatal que son gestionadas diferencialmente según actores, contextos y relaciones de poder.

La pregunta que guía este trabajo es: ¿cómo opera la ilegalidad como principio organizador del espacio urbano y las relaciones sociales en Ciudad del Este? Para responderla, el estudio se basa en observaciones participantes y conversaciones informales realizadas entre enero y marzo de 2025, período durante el cual se transitó regularmente por la zona fronteriza, prestando especial atención a las interacciones cotidianas en torno al Puente de la Amistad.

Ilegalismos y gestión diferencial

El concepto de *ilegalismos*, desarrollado por Michel Foucault en *Vigilar y castigar* (1975) y profundizado en su curso *La sociedad punitiva* (1973), ofrece herramientas analíticas particularmente fériles para comprender fenómenos como los que se observan en Ciudad del Este. A diferencia de nociones como "delito" o "crimen", que presuponen la transgresión de un

orden normativo estable, el término ilegalismo designa las formas plurales, históricamente variables y socialmente diferenciadas en que los actores se relacionan con la ley.

Para Foucault, "la penalidad sería entonces una manera de administrar los ilegalismos, de trazar límites de tolerancia, de dar cierto campo de libertad a algunos, y hacer presión sobre otros, de excluir a una parte y hacer útil a otra" (2002, p. 277). Esta perspectiva resulta crucial para el presente análisis porque permite desplazar la mirada desde la pregunta moralista (¿por qué la gente viola la ley?) hacia una pregunta sociológica más productiva: ¿cómo se distribuyen socialmente las tolerancias y las sanciones respecto a los diferentes ilegalismos?

Tal distribución diferencial se hace evidente en la frontera. Un despachante de aduanas paraguayo con veinte años de experiencia (E3-F) declaró: "No es lo mismo un container que pasa por el puerto que mil bolsitas que cruzan el puente. El container tiene papeles, tiene dueño conocido, tiene responsables. Las bolsitas... ¿a quién vas a controlar? Son miles de hormiguitas. El Estado no tiene capacidad, y además, si parás todo eso, parás la ciudad". Esta observación nativa coincide notablemente con la perspectiva foucaultiana: no se trata de que el Estado *no pueda* controlar, sino de que *gestiona* diferencialmente los controles según escalas, actores y contextos.

En el contexto de la Triple Frontera, varios investigadores han aplicado productivamente este marco conceptual. Renoldi (2015) ha mostrado cómo los trabajadores fronterizos "sortean sus vidas" entre la legalidad y la ilegalidad, evidenciando las tramas que difuminan la frontera moral entre lo aceptable y lo inaceptable desde la perspectiva estatal. Rabossi (2004, 2008, 2011), por su parte, ha etnografiado el comercio en Ciudad del Este como un emprendimiento cotidiano que gestiona márgenes de legalidad y oportunidad para la subsistencia, identificando las diversas categorías de actores —sacoleiros, mesiteros, muambeiros, laranjas, turistas-compristas— que conforman el ecosistema comercial fronterizo. Cardin (2006, 2013) ha analizado los mecanismos específicos del contrabando y el tráfico, mostrando su articulación con estructuras económicas más amplias y la precarización laboral en el capitalismo contemporáneo.

Así, dicho artículo, se inscribe en dicha tradición, pero propone un énfasis particular: analizar cómo los ilegalismos no solo son tolerados o gestionados, sino cómo llegan a constituirse en la infraestructura misma de la vida urbana, ofreciendo paradójicamente garantías de seguridad que el Estado no provee.

Ciudad del Este: génesis histórica de una economía fronteriza

Para comprender la centralidad de los ilegalismos en Ciudad del Este es necesario considerar su particular génesis histórica. La ciudad fue fundada el 3 de febrero de 1957 mediante decreto del presidente Alfredo Stroessner, inicialmente con el nombre de Puerto Flor de Lis y posteriormente rebautizada como Puerto Presidente Stroessner (ABC Color, 2024). La fundación respondió a un proyecto geopolítico orientado a establecer presencia estatal paraguaya en una zona de frontera estratégica. Como señala el historiador Fidel Miranda Silva, la fundación buscaba "poner freno a un eventual avance de los brasileños hacia Paraguay", estableciendo un puerto sobre el Paraná que permitiera "colocar una bandera paraguaya e instalar al menos una institución" (citado en ABC Color, 2024).

Un comerciante de 78 años (E4-C), quien llegó a la ciudad en 1968, recordó en entrevista aquellos primeros tiempos: "Esto era monte puro, no había nada. Vinimos porque decían que iba a haber oportunidades con el puente. Al principio vendíamos a los obreros de Itaipú, después empezaron a venir los brasileños. Nadie preguntaba de papeles, de impuestos... eso vino después, cuando ya estaba todo armado". Su testimonio ilumina un aspecto crucial: la

economía informal no fue una degeneración de un orden previo, sino la matriz originaria sobre la cual se desarrolló la ciudad.

La inauguración del Puente de la Amistad en 1965 transformó radicalmente el destino de la ciudad. Esta infraestructura, que conectó a Paraguay con Brasil y, a través de la BR-277, con el puerto de Paranaguá en el Atlántico, creó las condiciones para el desarrollo de un intenso comercio fronterizo (Última Hora, 2025). Lo que comenzó como compras minoristas de brasileños aprovechando los menores precios paraguayos (los llamados *sacoleiros* o "bolseros") se fue complejizando hasta conformar una economía de escala regional con múltiples actores: importadores, comerciantes mayoristas y minoristas, mesiteros (vendedores ambulantes en mesas callejeras), paseros (personas que transportan mercadería a través de la frontera) y laranjas (quienes prestan su cupo de importación a terceros).

Una mesitera de 52 años (E5-M), quien trabaja en la zona del microcentro, explicó la lógica del sistema: "Acá cada uno tiene su función. El importador trae la mercadería de China, de Miami. El comerciante grande compra por container. El comerciante chico compra del grande. Nosotros, los mesiteros, compramos del chico y vendemos al menudeo. Y el pasero lleva del otro lado. Es una cadena, ¿entendés? Si se corta un eslabón, se para todo". Esta descripción nativa revela la complejidad organizacional de un sistema que, visto desde afuera, podría parecer caótico.

La construcción de la represa de Itaipú (1974-1984) aceleró el crecimiento demográfico de la región, atrayendo trabajadores de todo Paraguay y generando una explosión urbana sin precedentes (ABC Color, 2024). Pero fue el régimen de zona franca el que definió la identidad económica de Ciudad del Este: productos electrónicos, perfumes, textiles y artículos importados de Asia llegaban al puerto libre paraguayo para ser comercializados principalmente a consumidores brasileños, en una economía que operaba sistemáticamente en los intersticios de las regulaciones aduaneras de ambos países.

Un funcionario municipal (E6-F), que solicitó mantener su anonimato, ofreció una reflexión reveladora: "La ciudad se fundó para afirmar soberanía, pero creció por el comercio. Y el comercio acá siempre fue así, en la frontera entre lo formal y lo informal. Si querés entender Ciudad del Este, tenés que entender que la informalidad no es el problema, es la solución que encontró la gente para vivir". Esta perspectiva institucional, que reconoce la funcionalidad de lo informal, resulta significativa para comprender la gestión diferencial de los ilegalismos.

Consideraciones metodológicas

El trabajo de campo que sustenta este artículo se realizó entre enero y marzo de 2025, mediante observación participante informal durante tránsitos regulares por la zona fronteriza entre Ciudad del Este y Foz de Iguazú. Esta modalidad metodológica, cercana a lo que Brockmann (2011) denomina "observación participante de corta duración", resulta particularmente apropiada para el estudio de fenómenos que se desarrollan en espacios públicos y semipúblicos como las carreteras, puentes y puestos de control.

Las observaciones se concentraron en tres escenarios principales: el corredor vehicular que conduce al Puente de la Amistad desde el lado brasileño; el microcentro comercial de Ciudad del Este; y los alrededores de la zona aduanera. En estos espacios se mantuvieron conversaciones informales con diversos actores: paseros (n: 8), vendedores ambulantes (n: 4), comerciantes establecidos (n: 5), compradores brasileños (n: 6), conductores de transporte (n: 3) y funcionarios (n: 3).

Siguiendo los principios éticos de la investigación etnográfica, todos los nombres utilizados en este artículo son códigos. Los informantes se identifican mediante un sistema alfanumérico que indica el número de entrevistado y su categoría: P (pasero/a), (comerciante), M (mesitero/a), F (funcionario/a), B (comprador brasileño), T (transportista). Asimismo, se han omitido o modificado detalles que pudieran permitir la identificación de los informantes, particularmente cuando sus testimonios refieren a actividades que podrían exponerlos a sanciones legales.

Una limitación metodológica que debe explicitarse es que las observaciones se realizaron desde la posición de un transeúnte paraguayo, lo cual implica un acceso diferencial a ciertos circuitos. Como se verá en el análisis, varios de los servicios informales observados se ofrecen específicamente a brasileños y no a paraguayos, lo cual restringe las posibilidades de observación participante en sentido estricto para algunos fenómenos. Sin embargo, esta misma selectividad constituye un dato etnográfico relevante.

Ilegalismos en acción: escenas etnográficas

El servicio de traslado: seguridad en la ilegalidad

En el lado brasileño, a aproximadamente tres kilómetros de la entrada al Puente de la Amistad, la carretera comienza a estrecharse y el tráfico vehicular aumenta progresivamente, generando tiempos de espera cada vez mayores. El calor húmedo característico de la región —que en enero puede superar los 40 grados de sensación térmica— crea un ambiente propicio para la pérdida de paciencia, materializada en adelantamientos indebidos, bocinazos e insultos entre conductores.

En este contexto emergen hombres caminando entre los autos. A primera vista actúan como vendedores ambulantes, ofreciendo agua, hielo y comida rápida. Un vendedor de 34 años (E7-M) explicó: "El agua se vende sola con este calor. Pero eso es solo para pasar el rato, lo que deja plata de verdad es el otro servicio". El "otro servicio" al que refiere es el sistema de traslado de mercaderías.

Entre los vendedores circulan otros individuos sin oferta explícita. A diferencia de los primeros, estos no muestran interés en los automóviles con matrícula paraguaya; se concentran exclusivamente en los vehículos brasileños. Son numerosos, superando fácilmente los cincuenta, distribuidos a lo largo de todo el corredor. Tocan los vidrios de los conductores, piden atención. Algunos automovilistas los ignoran; otros hacen caso. Es entonces cuando aparece la proposición, registrada en múltiples ocasiones durante el trabajo de campo:

"¿Va de compras? Recuerde que va a tener problemas a su regreso. Están controlando mucho en el puente y pasar cosas es muy difícil de manera particular. Estacione su auto y nosotros le trasladamos. Compre lo que quiera, luego le hacemos pasar sin problemas. Va a ser mucho más rápido y seguro."

Un conductor brasileño de Curitiba (E8-B), que aceptó conversar mientras esperaba, explicó sus razones para utilizar el servicio: "Ya vine tres veces. La primera vez intenté pasar yo solo y me sacaron todo en la aduana, perdí como dos mil reales. Ahora pago el servicio y listo, no tengo dolor de cabeza. Sale más barato que perder la mercadería". Cuando se le preguntó si no le generaba desconfianza dejar su auto con desconocidos, respondió: "Al principio sí, pero ellos viven de esto. Si te roban una vez, no volvés más. El negocio de ellos es que vos vuelvas".

El servicio ofertado es notablemente completo. Aunque se basa en la informalidad — pues la única garantía es la palabra de un sujeto completamente desconocido — toda la propuesta se articula en torno a la noción de seguridad: seguridad en dejar el auto estacionado en el lado brasileño sin que le pase nada; seguridad en pasar rápido el puente, sin mucho ajetreo; seguridad en comprar lo que se quiera; y finalmente, seguridad en que ese conjunto de adquisiciones pasará sin el sobresalto de las autoridades brasileñas.

Un operador del servicio de traslado (E9-P), con quien se logró establecer una conversación más extensa, explicó la lógica del negocio: "Nosotros conocemos todo. Sabemos cuándo hay operativo y cuándo no, sabemos qué funcionarios están de turno, sabemos por dónde pasar cada cosa. El brasileño viene una vez por mes, dos veces... ¿cómo va a saber todo eso? Nosotros vivimos acá, esto es nuestro trabajo de todos los días". Ante la pregunta sobre los riesgos, respondió con naturalidad: "Riesgo hay siempre, pero nosotros sabemos manejarlo. Además, si algo sale mal, el que pierde es el cliente, no nosotros. Por eso cobramos por adelantado".

Este ilegalismo, fundamentado en el paso de productos sin el debido pago de cargas impositivas, antes de generar desconfianza e intranquilidad, se configura así como *la opción más segura y confiable* para quien quiere adquirir productos del lado paraguayo. Aunque un número importante de personas rechaza la oferta, igual cantidad la acepta. El paisaje se transforma en un conjunto de autos brasileños estacionados: aquellos cuyos conductores fueron de compras bajo esta modalidad.

Lo que resulta analíticamente significativo es la inversión semántica que opera en tal dispositivo: el control estatal (la aduana brasileña) aparece como fuente de incertidumbre y riesgo, mientras que el circuito informal se presenta como proveedor de previsibilidad y seguridad. Esta inversión no es meramente discursiva; se sustenta en una infraestructura material (estacionamientos, redes de paseros, rutas de traslado) y en un conocimiento práctico acumulado que efectivamente permite cumplir lo prometido en la mayoría de los casos.

Una compradora brasileña de São Paulo (E10-B) sintetizó esta lógica: "Es paradójico, ¿no? Uno se siente más seguro con el ilegal que con el legal. Pero es que el legal te saca todo, y el ilegal te garantiza que pasa. ¿Con quién vas a ir?". Su testimonio ilustra cómo la racionalidad práctica de los usuarios no se guía por categorías jurídicas abstractas sino por cálculos concretos de riesgo y beneficio.

La red de paseros: oficios de frontera

El corazón del sistema de ilegalismos lo constituyen los paseros: personas que transportan mercadería a través de la frontera evadiendo los controles aduaneros. Según datos de la Fiscalía especializada paraguaya, entre 2.500 y 3.000 personas cruzan diariamente el río bajo la modalidad del contrabando hormiga, y el 20 al 30 por ciento de la población de los barrios cercanos a los puertos clandestinos trabaja como pasero (Infobae, 2023).

Un ex pasero de 42 años (E11-P), quien ahora trabaja como comerciante, describió su trayectoria: "Empecé a los 13 años, como todos acá. Mi papá era pasero, mi abuelo era pasero. Es lo que se hace en el barrio, es lo que uno conoce. A los 20 ya tenía mi propia cuadrilla, coordinaba a diez muchachos". Cuando se le preguntó por qué dejó la actividad, explicó: "Me cansé. Es duro el trabajo, cargás peso todo el día, a veces te mojan en el río, a veces te corren los milicos. Junté algo de plata y puse el negocio. Pero no reniego, el contrabando me dio de comer muchos años". Este testimonio coincide con datos periodísticos que describen la actividad de pasero como "un legado que en ocasiones se trasmite de generación en generación" (RT, 2019).

Así, la transmisión intergeneracional del oficio fue un tema recurrente en las conversaciones. Varios informantes mencionaron haber aprendido de sus padres o familiares. Un pasero de 35 años (E14-P) señaló: "Acá es así desde siempre. Mi viejo me enseñó los caminos, yo le enseño a mi hijo. No es que uno elige esto, es lo que hay. ¿Qué otro trabajo vas a conseguir sin estudio?". Esta naturalización del contrabando como opción laboral legítima desafía las narrativas que lo presentan como desviación moral y coincide con la caracterización periodística de que "la cultura del contrabando está completamente arraigada en una sociedad que considera la actividad de pasero como un trabajo normal" (RT, 2019).

La organización del trabajo de los paseros revela una sofisticación notable. Existen jerarquías, especialidades (algunos cruzan por el puente, otros por el río, otros por los *pasos ciegos*), tarifas diferenciadas según el tipo de mercadería y el nivel de riesgo, y sistemas de compensación. Un pasero activo de 28 años (E12-P) explicó: "No es que agarrás una bolsa y cruzás nomás. Hay que saber a qué hora, por dónde, con quién. Hay que conocer a la gente de acá y de allá. Si no sabés, te queman en un día".

Las mujeres también participan activamente en estos circuitos. Las *paseras* o *cuperas* (quienes utilizan su cupo legal de importación para terceros) constituyen un segmento importante, denominadas también "laranjas" en la literatura especializada (Rabossi, 2004). Una cupera de 55 años (E13-P) relató: "Yo cruzo todos los días con mi cupo. Compro lo que me piden, lo paso legal porque es mi cupo, y del otro lado me pagan. Es legal, técnicamente. Uso mi derecho". Esta práctica, que aprovecha los márgenes de la normativa vigente, ilustra la zona gris entre lo legal y lo ilegal.

La circulación vehicular: orden en el caos

Un tercer ilegalismo observable cotidianamente se refiere a las modalidades de circulación vehicular en torno al puente. El Puente de la Amistad, con sus 552 metros de longitud, constituye un embudo por el cual transitan diariamente más de 40.000 vehículos y 20.000 peatones (Infobae, 2023). Esta saturación estructural genera condiciones de congestión extrema, particularmente en horarios pico.

En este contexto, las normas formales de tránsito resultan sistemáticamente suspendidas. Los adelantamientos por carriles no habilitados, el uso de banquinas, las maniobras de inserción forzada y la negociación gestual entre conductores constituyen la norma antes que la excepción. Un taxista con quince años de trabajo en la frontera (E15-T) explicó: "Las reglas del puente no son las reglas de tránsito. Acá hay otras reglas. Si vos esperás tu turno como dice la ley, no cruzás nunca. Tenés que meterte, tenés que negociar. Es otra lógica".

Pero lo significativo es que este aparente caos está lejos de ser anómico: opera según reglas implícitas pero efectivas, un orden práctico que los usuarios habituales conocen y reproducen. "Hay códigos", continuó el mismo informante (E15-T): "El camión grande tiene prioridad sobre el chico. El que viene cargado tiene prioridad sobre el vacío. El que va para Paraguay tiene prioridad sobre el que vuelve. El mototaxista pasa por donde puede, pero no te choca. Todo el mundo sabe".

Los paseros a pie, que cruzan el puente cargando mercadería sobre sus espaldas, tienen sus propios códigos de circulación. Se observaron grupos que caminaban en fila, coordinados, ocupando el borde de la calzada. "Es por seguridad", explicó uno de ellos (E16-P). "Si vamos ordenados, los autos nos ven y no nos pisan. Si cada uno va por su lado, es un quilombo y alguno se lastima". Este orden emergente, no sancionado por ninguna autoridad formal, resulta funcionalmente eficaz.

Los camiones de carga, cuyo tránsito está formalmente regulado por horarios, operan en realidad según arreglos más complejos. Un camionero brasileño (E17-T) comentó: "La norma dice que podemos cruzar después de las siete de la noche. Pero si hay mucho movimiento, no te dejan pasar igual. Y si conocés a alguien, pasás a cualquier hora. Es así".

Este ilegalismo ilustra otro aspecto de la gestión diferencial: no se trata simplemente de que el Estado no pueda hacer cumplir las normas, sino de que existe una tolerancia activa, una administración del desorden que permite el funcionamiento de la economía fronteriza. Un agente de tránsito paraguayo (E18-F), en una conversación informal, lo expresó con claridad: "Si yo aplico el reglamento, paro todo el comercio de la ciudad. ¿Y después qué? Me echan a mí y ponen a otro que no aplique. Es mejor dejar que fluya y solo intervenir cuando hay accidente".

El microcentro: geografía del ilegalismo

El microcentro comercial de Ciudad del Este constituye un espacio donde los ilegalismos adquieren materialidad espacial. En un área de aproximadamente veinte manzanas se concentran miles de comercios, desde grandes galerías con aire acondicionado hasta precarios puestos callejeros cubiertos con lonas. Según datos de la Cámara de Comercio, existen más de 400.000 metros cuadrados de construcción comercial en la zona (ABC Color, 2025).

Un comerciante de origen libanés, de segunda generación (E19-C), describió la lógica espacial: "En las galerías grandes están los mayoristas, los que venden por container. Afuera, en la calle, los mesiteros, que venden al menudeo. Más allá, los vendedores más pobres que venden lo que pueden. Cada uno en su lugar, cada uno con su cliente". Esta distribución espacial refleja y reproduce la jerarquía económica del comercio fronterizo documentada por Rabossi (2008).

Los mesiteros ocupan un lugar particularmente interesante en este ecosistema. Formalmente, muchos operan sin licencia comercial, ocupando espacio público sin autorización. Sin embargo, su presencia es tolerada e incluso funcional al sistema. Una mesitera de 48 años (E20-M) explicó: "Nosotros somos la cara del comercio. El brasileño viene, ve los precios en la calle, después entra a las galerías. Si no estuviéramos nosotros, muchos ni entrarían. Somos como la publicidad".

La relación con las autoridades municipales es ambivalente. Periódicamente hay operativos de "ordenamiento" que desplazan a los mesiteros de ciertas zonas. Pero estos desplazamientos son negociados y temporarios. Un mesitero veterano (E21-M) relató: "Ellos hacen su show para la prensa, nosotros nos corremos unas cuadras, y en una semana volvemos. Es teatro. Ellos saben que no nos pueden sacar, y nosotros sabemos que tenemos que dejarlos hacer como que nos sacan. Así funciona".

Discusión: la ilegalidad como estructura

Las escenas etnográficas descritas y los testimonios recogidos permiten avanzar algunas proposiciones analíticas sobre el lugar de los ilegalismos en la configuración urbana de Ciudad del Este. La Tabla 1 sintetiza los principales hallazgos organizados según tipo de ilegalismo, actores involucrados, lógica operativa y formas de legitimación.

Tabla 1. Sistematización de ilegalismos cotidianos en Ciudad del Este

TIPO DE ILEGALISMO	ACTORES PRINCIPALES	LÓGICA OPERATIVA	LEGITIMACIÓN	GESTIÓN ESTATAL
Servicio de traslado	Operadores, compradores brasileños	Conocimiento experto sobre controles; red de contactos; infraestructura de estacionamiento	Provisión de seguridad y previsibilidad ante incertidumbre estatal	Tolerancia tácita; control selectivo
Contrabando hormiga (paseros)	Paseros, cuperas/laranjas, familias de barrios ribereños	Transmisión intergeneracional; especialización por rutas; organización en cuadrillas	"Es trabajo, no delito"; economía moral de subsistencia	Gestión diferencial: decomiso a pequeños, tolerancia a grandes
Circulación vehicular	Conductores, camioneros, mototaxistas, peatones	Reglas implícitas de prioridad; negociación gestual; códigos de circulación peatonal	Necesidad práctica ante saturación; "si esperás, no cruzás"	No aplicación deliberada; intervención solo ante accidentes
Comercio callejero (mesiteros)	Mesiteros, vendedores ambulantes, sindicatos informales	Ocupación negociada del espacio; jerarquía espacial; organización gremial	Funcionalidad comercial: "somos la publicidad"	Operativos cíclicos de "ordenamiento"; retorno negociado

Fuente: Elaboración propia a partir de trabajo de campo (enero-marzo 2025)

En primer lugar, los ilegalismos observados no constituyen desviaciones de un orden normativo que funcionaría "normalmente" en su ausencia. Por el contrario, son ellos mismos el principio de organización del espacio y los intercambios. La pregunta no es por qué hay tanto contrabando en Ciudad del Este, sino cómo sería posible una ciudad como Ciudad del Este sin el contrabando. Como expresó el funcionario municipal (E6-F), "la informalidad no es el problema, es la solución". Esta perspectiva nativa coincide con el argumento teórico: los ilegalismos son estructurantes, no derivados.

En segundo lugar, la paradoja de la seguridad merece atención teórica. En las narrativas convencionales, la legalidad se asocia con la protección y la ilegalidad con el riesgo. En Ciudad del Este, esta asociación se invierte: es el circuito informal el que ofrece garantías (de traslado, de paso, de protección de la mercadería), mientras que el circuito formal (el control aduanero) representa la incertidumbre y el peligro de pérdida. Como lo expresó la compradora brasileña (E10-B): "Uno se siente más seguro con el ilegal que con el legal". Esta inversión se sustenta en la capacidad efectiva de los operadores informales para cumplir sus promesas, capacidad que depende de arreglos con actores estatales.

En tercer lugar, la selectividad de algunos servicios (ofrecidos a brasileños pero no a paraguayos) y la sofisticación organizacional de las redes de paseros revelan que no se está ante una informalidad primitiva o caótica. Los operadores del sistema poseen un conocimiento

experto sobre las asimetrías legales, fiscales y prácticas entre ambos países. Como lo expresó el operador de traslados (E9-P): "Nosotros conocemos todo. Sabemos cuándo hay operativo, qué funcionarios están, por dónde pasar cada cosa". Este saber práctico, acumulado colectivamente, constituye un capital específico del trabajo fronterizo.

En cuarto lugar, los testimonios revelan una dimensión moral del ilegalismo que merece ser destacada. La frase "el contrabando no es delito, es trabajo" (E1-P) condensa una legitimación ética de la práctica basada en la necesidad económica y la ausencia de alternativas. Esta legitimación responde a una economía moral (Thompson, 1971) donde el sustento de la familia justifica transgresiones a normas estatales percibidas como injustas o ajenas.

Finalmente, dichas observaciones dialogan con el concepto de Hernando de Soto del "otro sendero" —referencia explícita en el título de este artículo— pero también lo desplazan. Para De Soto (1986), la informalidad representa un capitalismo popular que el Estado debería reconocer y formalizar. La perspectiva aquí desarrollada, más cercana a Foucault, sugiere que la relación entre legalidad e ilegalidad no es de oposición sino de mutua constitución: los ilegalismos son administrados, tolerados y aprovechados por el propio Estado, no solo evadidos o combatidos. La "formalización" que De Soto propone desconoce esta codependencia estructural.

Conclusiones

Ciudad del Este constituye un laboratorio excepcional para el estudio de los ilegalismos como fenómeno urbano. Las observaciones etnográficas y los testimonios aquí presentados sugieren que esta ciudad representa un caso límite —pero no una anomalía— de un patrón más general: la copresencia estructural de circuitos legales e ilegales en las economías fronterizas latinoamericanas.

El análisis de los ilegalismos cotidianos —el servicio de traslado, las redes de paseros, las modalidades de circulación vehicular, la organización espacial del microcentro— revela hallazgos que desafían el sentido común sobre la informalidad. Primero, que la ilegalidad opera como principio estructurador del espacio urbano, no como su deformación. Segundo, que los circuitos informales producen efectos de seguridad que invierten la asociación convencional entre legalidad y protección. Tercero, que estos dispositivos suponen un conocimiento sofisticado y una organización compleja que desafía las imágenes del contrabando como actividad primitiva. Cuarto, que existe una economía moral que legitima los ilegalismos como forma de trabajo ante la ausencia de alternativas.

Los testimonios de los actores —paseros, comerciantes, compradores, funcionarios— convergen en una visión pragmática donde las categorías jurídicas resultan secundarias frente a las necesidades de subsistencia y acumulación. Las expresiones recurrentes —"Es lo que hay", "así funciona", "todo el mundo sabe"— señalan la naturalización de un orden que, visto desde el exterior, aparece como desviación pero que, vivido desde el interior, constituye la normalidad misma.

Estos hallazgos tienen implicaciones tanto teóricas como prácticas. Teóricamente, refuerzan la necesidad de superar el binomio formal/informal para pensar las economías urbanas contemporáneas, particularmente en contextos fronterizos. El concepto foucaultiano de gestión diferencial de los ilegalismos ofrece herramientas más productivas que las perspectivas moralizantes o legalistas. Prácticamente, sugieren que las políticas de "formalización" o "combate al contrabando" que no consideren la funcionalidad estructural de estos circuitos están condenadas al fracaso o a efectos perversos que afectan a los sectores más vulnerables sin modificar las condiciones que reproducen los ilegalismos.

En última instancia, Ciudad del Este invita a repensar categorías que suelen darse por sentadas. En un espacio donde la actividad de pasero se transmite de generación en generación como un oficio legítimo, donde un agente del Estado reconoce que aplicar la ley "pararía todo el comercio", las fronteras entre lo legal y lo ilegal, entre el orden y el desorden, entre la seguridad y el riesgo, revelan su carácter socialmente construido y políticamente negociado. El "otro sendero" no es una desviación del camino principal: es, para miles de personas, el único camino disponible.

Referencias

- ABC Color (2024, 3 de febrero). Así nacía la gran urbe. ABC Color, Suplemento Aniversario Ciudad del Este. <https://www.abc.com.py/>
- ABC Color (2025, 13 de octubre). Una ciudad convertida en shopping que mueve US\$ 3.800 millones al año. ABC Color, Negocios. <https://www.abc.com.py/>
- Brockmann, M. (2011). Problematising short-term participant observation and multi-method ethnographic studies. *Ethnography and Education*, 6(2), 229-243.
- Cardin, E. (2006). Sacoleiros e 'laranjas' na tríplice fronteira: uma análise da precarização do trabalho no capitalismo contemporâneo [Tesis de maestría]. Universidade Estadual Paulista.
- Cardin, E. (2013). Mecanismos de contrabando y tráfico en la Triple Frontera. En F. Carrión & V. Llugsha (Comps.), *Fronteras: rupturas y convergencias* (pp. 255-266). FLACSO Ecuador.
- De Soto, H. (1986). El otro sendero: la revolución informal. Instituto Libertad y Democracia.
- Foucault, M. (2002). Vigilar y castigar: nacimiento de la prisión. Siglo XXI. (Obra original publicada en 1975).
- Foucault, M. (2016). La sociedad punitiva: Curso en el Collège de France (1972-1973). Fondo de Cultura Económica.
- Infobae (2023, 17 de septiembre). Narcotráfico, contrabando, terrorismo: siete datos impactantes del delito en Ciudad del Este. Infobae. <https://www.infobae.com/>
- Moriconi, M., & Peris, C. A. (2019). Merging legality with illegality in Paraguay: The cluster of order in Pedro Juan Caballero. *Third World Quarterly*, 40(12), 2185–2202.
- Peris Castiglioni, C., & Cerna Villagra, S. P. (2015). "Inseguros, pobres y felices". La seguridad privada como respuesta al incremento de la percepción de inseguridad ciudadana en Paraguay. *Revista Mexicana de Análisis Político y Administración Pública*, 4(1), 85–102.
- Rabossi, F. (2004). Nas ruas de Ciudad del Este: vidas e vendas num mercado de fronteira [Tesis de doctorado]. Museu Nacional, Universidade Federal do Rio de Janeiro.
- Rabossi, F. (2008). En las calles de Ciudad del Este: una etnografía del comercio de frontera. Centro de Estudios Antropológicos de la Universidad Católica.
- Rabossi, F. (2011). Negociações, associações e monopólios: a política da rua em Ciudad del Este (Paraguai). Etnográfica, 15(1), 83-107.
- Renoldi, B. (2015). Estados posibles: travesías, ilegalismos y controles en la Triple Frontera. Etnográfica, 19(3), 417-440.
- Solís Delgadillo, J. M., Cerna Villagra, S. P., & Peris Castiglioni, C. A. (2019). ¿Qué explica la violencia letal en Paraguay? Un estudio con intención comparativa. *Perfiles Latinoamericanos*, 27(53).

RT (2019, 8 de marzo). En la frontera de Paraguay, donde la palabra vale más que los papeles. RT en Español. <https://actualidad.rt.com/>

Thompson, E. P. (1971). The Moral Economy of the English Crowd in the Eighteenth Century. Past & Present, 50, 76-136.

Última Hora (2025, 3 de febrero). Ciudad del Este cumple hoy 68 años de historia, crecimiento y multiculturalidad. Última Hora. <https://www.ultimahora.com/>