

<https://doi.org/10.21670/ref.2407143>

Artículos

Paisajes fronterizos y agua en el límite de Bolivia con Brasil (Puerto Quijarro y Guayaramerín)

Borderscapes and water on the Bolivia's boundary with Brazil (Puerto Quijarro & Guayaramerín)

Bianca De Marchi Moyano^{a*}  <https://orcid.org/0000-0002-6248-9046>^a Universidad Arturo Prat, Instituto de Estudios Internacionales, Iquique, Chile, correo electrónico: bdemarchi@unap.cl

Resumen

El artículo tiene por objetivo desarrollar la noción de paisaje hídrico fronterizo en Puerto Quijarro y Guayaramerín, ciudades bolivianas localizadas al límite internacional con Brasil. El estudio se sostiene en un trabajo de campo realizado en 2018, con la revisión de antecedentes históricos, geográficos, poblacionales y de ingresos a terreno en el linde boliviano principalmente. Se aplicaron entrevistas semiestructuradas a funcionarios asociados al control y al transporte fronterizos, además de registrar observaciones, fotografías y conversaciones informales. Como resultado se proponen tres abordajes: el primero es distante e histórico para ambos casos; el segundo se plantea a escala urbana para Puerto Quijarro, analizando su morfología y un mural; y el tercer abordaje se plantea con una perspectiva intersubjetiva para Guayaramerín. En conclusión, los paisajes hídricos fronterizos permiten identificar narrativas sobre algunas metáforas: aislamiento, muralla, mural e isla, mismas que problematizan la relación entre sociedad y naturaleza en estas fronteras hídricas.

Palabras clave: paisaje fronterizo, paisaje hídrico, Guayaramerín, Puerto Quijarro, frontera boliviana.

Abstract

This article aims to develop the notion of water and borderscape in Puerto Quijarro and Guayaramerín, Bolivian cities located at the international border with Brazil. The study is supported by a fieldwork conducted in 2018, with the review of historical, geographical, population and field income background mainly in the Bolivian international border. Semi-structured interviews were applied to officials associated with border control and transportation, in addition to registering observations, photographs and informal conversations. Three interpretative approaches are proposed as a research result: the first is distant and historical for both cases; the second is proposed on an urban scale for Puerto Quijarro, analyzing its morphology and a mural; and the third approach is pro-

Recibido el 4 de julio de 2023.

Aceptado el 28 de febrero de 2024.

Publicado el 3 de abril de 2024.

* Autora para correspondencia:
Bianca De Marchi Moyano. Correo electrónico: bdemarchi@unap.cl



Esta obra está protegida bajo una licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional.

CÓMO CITAR: De Marchi Moyano, B. (2024). Paisajes fronterizos y agua en el límite de Bolivia con Brasil (Puerto Quijarro y Guayaramerín). *Estudios Fronterizos*, 25, Artículo e143. <https://doi.org/10.21670/ref.2407143>

posed with an intersubjective perspective for Guayaramerín. In conclusion, border and waterscapes allow to identify metaphors such as: isolation, wall, wall and island, which problematize the relationship between society and nature in this water border.

Keywords: borderscape, waterscape, Guayaramerín, Puerto Quijarro, Bolivian border.

Introducción

Este artículo tiene el objetivo de desarrollar la noción de paisajes hídricos fronterizos a partir de dos estudios de caso: Puerto Quijarro y Guayaramerín, en torno al límite de Bolivia con Brasil. Recupera un trabajo de campo realizado en 2018, en Puerto Quijarro y Guayaramerín, cuyo diseño e interpretación se propuso con este enfoque, a fin de explorar y actualizar sus posibilidades interpretativas. Se espera aportar a la comprensión de las fronteras hídricas, tema sobre el que existen estudios recientes y pertinentes para el caso boliviano (Arraya Pareja, 2022; Benedetti, 2021; De Marchi-Moyano & Arraya-Pareja, 2021; De Marchi Moyano et al., 2019; Silva, 2013; Silva & Ribeiro, 2021). Para dialogar con estos trabajos se propone una perspectiva analítica desde el *borderscape* de las relaciones sociedad-naturaleza, en ambientes caracterizados por la presencia del agua (*waterscapes*).

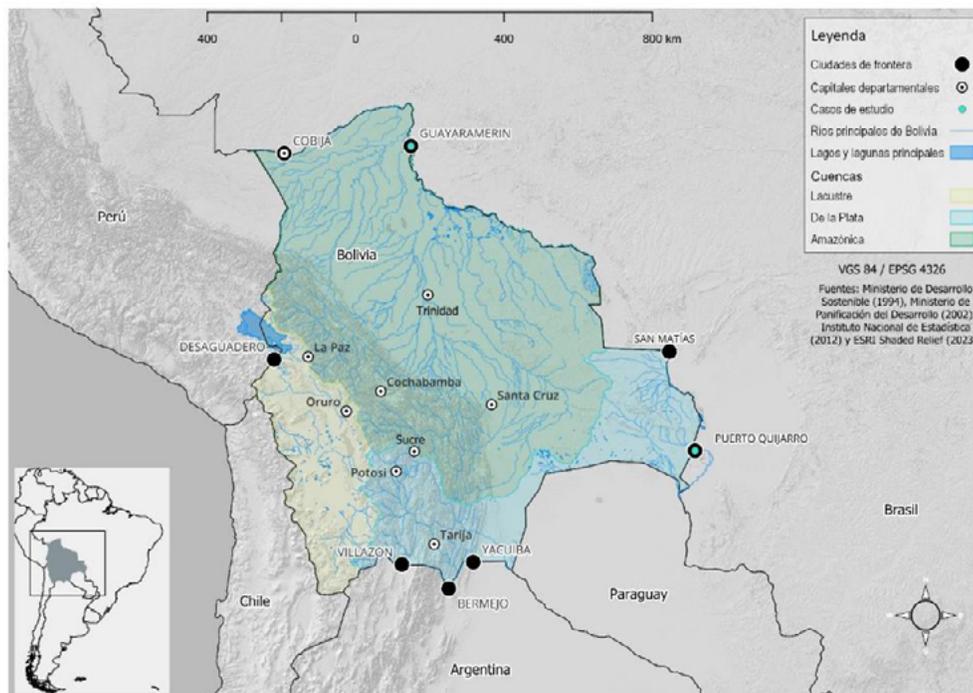
La propuesta se relaciona con investigaciones sobre los paisajes fronterizos, que generalmente se centran en la movilidad humana y están aplicados a fronteras más espectacularizadas: la de Estados Unidos-México (Peña, 2021) o la del espacio europeo Schengen (Brambilla et al., 2017; Brambilla & Jones, 2020). Sin embargo, han sido menos explorados en una dimensión clave: su asociación con la naturaleza, donde el paisaje “es concebido como un sistema de símbolos y significados, en los que lo social y lo cultural entran en interacción sobre una base material, biofísica y natural” (Ruiz de Oña Plaza, 2021, p. 179). Por eso, los *borderscapes* parecen también pertinentes para interpretar fronteras más “aburridas” (Aparna & Kramsch, 2022), donde el límite internacional, demarcado por los cursos de agua, implica encuentros y desencuentros particulares, desiguales, cotidianos y compartidos.

El límite boliviano-brasileño es el segundo más largo en Sudamérica, más de 65% de su extensión está asociada a cursos o espejos de agua transfronterizos (Gimenez, 2015; Silva & Ribeiro, 2021). Es una frontera internacional surcada por afluentes de las principales cuencas sudamericanas: la rioplatense y la amazónica (véase Figura 1). De hecho, su gestión transfronteriza cuenta con una institucionalidad regional que compromete a casi todos los países del subcontinente.¹ Estos convenios buscan facilitar la negociación de conflictos y el manejo de los cursos de agua dulce internacionales, inherentes a las regiones de frontera (Rocha Loures & Rieu-Clarke, 2013). Bolivia participa en todos los acuerdos que afectan a las dos cuencas y cuenta, además, con diversos arreglos bilaterales específicos (Orellana Halkyer, 2013). Cabe subrayar que 95% de la superficie boliviana está irrigada por cuencas internacionales (Newton,

¹ Están “el Comité Intergubernamental Coordinador de los Países de la Cuenca del Plata (1968), el Tratado de la Cuenca del Plata (1969), el Tratado de Cooperación Amazónica (1978) y la Organización del Tratado de Cooperación Amazónica (1998)” (Silva & Ribeiro, 2021, p. 81).

2013). Así, se trata de un país que ha experimentado diversas negociaciones y disputas con sus vecinos, muchas veces asimétricas y conflictivas en torno a cursos de agua.²

Figura 1. Mapa de ciudades de frontera y cuencas en Bolivia.



Fuente: elaboración propia

Pese a esto, el pensamiento geográfico boliviano reflexionó poco sobre estas fronteras húmedas.³ En cambio, existen varios trabajos sobre la noción de oriente —asociada a los frentes conquistadores y a la naturaleza exuberante— que ha sido ampliamente estudiada en el país (Guiteras Mombiola, 2012; García Jordán, 2000, 2001; Perrier Bruslé, 2005; Roca, 2001; Sandoval Arenas et al., 2003). La historia territorial boliviana del siglo xx está signada por la transformación de ese oriente, por las guerras del Acre (1903) y del Chaco (1934-1937); el comercio, la extracción y exportación de productos hacia el mercado industrial (quina, goma e hidrocarburos y soya, entre otros); el desarrollo de los grandes proyectos viales (las carreteras Cochabamba-Santa Cruz y las dos líneas de trenes orientales, principalmente); o por la transformación demográfica de sus asentamientos a partir de la migración interna (Barragán R., 2009;

² En ese contexto se comprende su narrativa oficial defensiva. Por ejemplo, cuando se sostiene que: “el Estado boliviano está obligado a abanderar las discusiones sobre hidropolítica” (De la Fuente, 2015, p. 17).

³ Perrier Bruslé, especialista de la frontera boliviano-brasileña, afirma que el pensamiento geográfico boliviano:

... nunca mencionó las fronteras naturales. Este silencio es llamativo al mismo tiempo que anuncia su relevancia. [...] Incluso el imponente Itenez/Guaporé, convertido muy temprano en límite entre los bandeirantes portugueses y las reducciones jesuíticas, no está reconocido con ese estatuto prestigioso. (Perrier Bruslé, 2005, p. 149, traducción propia)

De Marchi Moyano et al., 2020; Just Quiles, 2022; Peña Hasbún, 2022). La idea del oriente, homogéneo y cálido, disperso y distante respecto al centro de poder andino, obedece precisamente a su desconocimiento, que disminuyó mientras la apropiación y la narrativa sobre las “tierras bajas” (Villar & Combès, 2012) se hicieron más presentes en el debate nacional.

Con esos antecedentes, el texto desarrolla cuatro apartados. El primero expone los detalles teórico-metodológicos para estos paisajes hídricos fronterizos. Seguidamente, se caracterizan física, institucional y demográficamente los casos de Puerto Quijarro y Guayaramerín, con el apoyo de mapas, esquemas y datos demográficos clave. El tercer apartado profundiza la noción de paisaje hídrico en clave multiescalar: 1) en su dimensión histórica y distante aplicada a ambos casos; 2) a través de elementos visuales y urbanos de mayor proximidad en Puerto Quijarro; y, 3) con registros testimoniales y experienciales a partir de los recorridos dialogados en Guayaramerín. Finalmente, se presenta un balance sobre los paisajes hídricos fronterizos observados.

Aspectos teórico-metodológicos

En 2018 se propuso investigar los paisajes hídricos de las fronteras bolivianas⁴ y, para eso, se identificaron algunas ciudades localizadas sobre sus límites internacionales (véase Figura 1) con pasos oficiales de frontera y asociados a cuerpos de agua (De Marchi Moyano et al., 2019). En la búsqueda, se identificaron tres asentamientos urbanos en el límite de Bolivia con Brasil: Cobija y Guayaramerín en la cuenca amazónica y Puerto Quijarro en la rioplatense. El estudio descartó el trabajo sobre Cobija, porque existían estudios bolivianos sobre su dinámica comercial y sociocultural (Carlo Durán et al., 2013, Tassi et al., 2013) y por la poca relevancia del curso de agua en la movilidad fluvial contemporánea de esa región.⁵ En los otros dos casos se aplicó un diseño de trabajo de campo en dos etapas. La primera revisó los antecedentes históricos, geográficos y poblacionales de cada asentamiento. La segunda supuso ingresos de campo, realizados entre octubre y diciembre de 2018, donde se realizaron entrevistas semiestructuradas a funcionarios asociados al control estatal fronterizo en Bolivia (migraciones, aduana y fuerzas del orden) y a servicios de transporte transfronterizos, además de registrar observaciones, fotografías y conversaciones informales en fichas de campo. El límite del trabajo es que su base empírica se concentró en Bolivia y no profundizó en mayor medida el lado brasileño de la frontera (aunque se le menciona con frecuencia), lo que aporta poco a discutir cierta mirada nacionalista del espacio analizado (Benedetti, 2018).

Tomado en cuenta ese límite empírico y analítico, con las fuentes consultadas se construyó un abordaje multiescalar del paisaje fronterizo, aplicado selectivamente para cada caso, según su pertinencia interpretativa. Inicialmente, se recupera un enfoque histórico y geográfico amplio, donde el paisaje es un “espacio en el que la naturaleza se transforma en historia y en el que la humanidad, sus valores y acciones se

⁴ Este estudio se realizó en el Centro de Investigaciones Sociales de la Vicepresidencia y en colaboración con el consultor Huascar Morales.

⁵ El río Acre, durante el periodo de auge de la goma, fue un curso de agua surcado por importantes vapores (De Marchi Moyano et al., 2020; Roca, 2001); sin embargo, hoy carece de una navegación relevante.

convierten en naturaleza” (Besse, 2018, p. 34, traducción propia). Posteriormente, se profundiza un enfoque primero discursivo y luego intersubjetivo, donde el paisaje es un sistema delimitado “de signos y de símbolos, de modo que no solo refleja la cultura, sino que es parte de su constitución y es expresión de una ideología” (Muñoz-Pedreiros, 2017, p. 171); se trata de “formas de representar la síntesis histórica [a través de] la narración, la descripción y la metáfora” (Silvestri, 2002, p. 77).

Con esos elementos se plantean tres tipos de paisajes hídricos fronterizos (*water and borderscapes*) apoyados en diferentes escalas espaciotemporales. Acá la escala no se concibe como magnitud o proporción fija, sino como una relación desde la que se interpreta el lugar en estudio (Muñetón Santa, 2016; Valenzuela, 2021) y en tanto forma de distinguir la “reconstrucción de [sus] características específicas” (Valenzuela, 2021, p. 72).⁶ Así, se asume una primera escala distante, narrada desde un enfoque historiográfico y aplicada en ambos casos. Una segunda es urbana y local, aplicada en Puerto Quijarro, donde el análisis prioriza la lectura de la morfología y la imagen urbanas como portadoras de significados relevantes. Finalmente, se toma una tercera escala, intersubjetiva y experiencial, para Guayaramerín desde el testimonio y la narración como interpretaciones paisajísticas de frontera. Los tres enfoques mantienen la idea de comprender a los cuerpos de agua como “un elemento estructurante que determina, no solo los paisajes, sino que también las prácticas sociales” (Muñoz-Pedreiros, 2017, p. 171). Se trata de *waterscapes* que explican “la relación dialéctica entre el desarrollo capitalista y la producción de siconaturalezas desiguales” (Karpouzoglou & Vij, 2017, p. 4) en la frontera de Bolivia con Brasil.

Los aspectos metafóricos y narrativos por los que se reconoce a los paisajes están compuestos a partir de características territoriales que usualmente se consideran materiales y, por tanto, inocuas; naturales o —más precisamente— naturalizadas. En cambio, para este estudio se asume que los paisajes hídricos fronterizos, por una parte, implican una “traducción espacial de los procesos socioecológicos a largo plazo relacionados con el agua[, c]omo palimpsestos, es decir objetos marcados por la inscripción en el pasado de dinámicas socioespaciales” (Flaminio et al., 2022, p. 49); y, por otra parte, “permiten comprender las fronteras de una manera más compleja [... ya que] pueden ser representadas a través de narrativas sobre luchas, coreografías del espacio, de la cotidianidad y de las tácticas de supervivencia o las estéticas” (Peña, 2021, p. 785, traducción propia). Estos criterios se aplican en lugares cuya morfología, institucionalidad y características poblacionales se describen a continuación.

Características de las fronteras analizadas

La definición diplomática del límite de Bolivia con Brasil se estableció inicialmente en 1867, por el tratado de Ayacucho, conocido también como “Muñoz-López Netto” (Aua Sotomayor, 2013), a más de cuatro décadas de la independencia boliviana en 1825. Varios antecedentes coloniales se mantuvieron como telón de fondo para la

⁶ En los estudios e intervenciones centrados en la hidrografía la escala usualmente se asocia a las cuencas y su subdivisión técnica. En este caso, se parte de otra perspectiva, que espera problematizar la relación entre lugares fronterizos de un país (Bolivia) y los cursos de agua, de ahí que se tome una perspectiva más histórica y social de escala.

demarcación fronteriza: las convenciones de Tordesillas (1494), Madrid (1750) y San Idelfonso (1777). Tanto el tratado de 1867 como los acuerdos posteriores, además de demarcar, buscaron favorecer la movilidad de Bolivia hacia el Atlántico, muchas veces fluvial y otras férrea (Aua Sotomayor, 2020). De hecho, la ubicación de los dos casos de estudio está asociada en parte a su relación con las vías férreas construidas en el marco del tratado de Petrópolis de 1903, que se firmó luego de la denominada guerra del Acre (Aua Sotomayor, 2013; Contreras, 2022).

Según lo convenido en 1903, una vía férrea debió atravesar el río Mamoré con un puente e ingresar al territorio boliviano para facilitar la salida de la goma extraída en la Amazonía hacia el Atlántico, superando el desafío que imponían las *cachuelas* a la navegación (De Marchi-Moyano & Arraya-Pareja, 2021). Sin embargo, el tramo boliviano nunca llegó a construirse y, luego de la guerra del Chaco en 1938, el tratado de Petrópolis se revisó y ajustó. La diplomacia boliviana logró cambiar el trazo del proyecto de tren, del norte amazónico —afectado por la decadencia de la economía cauchera— al sureste del país —más próximo a las zonas de explotación hidrocarburífera en auge—. Así, después de más de 15 años de diseño y construcción, se concretó la línea férrea en 1954, de oriente a occidente sobre el bosque chiquitano y el Pantanal, para conectar Corumbá, Puerto Suárez con la ciudad de Santa Cruz (Contreras, 2022; De Marchi Moyano et al., 2020). Efectivamente, la búsqueda de una conexión estable y regular con ciudades capitales bolivianas y con el resto del país fue clave.

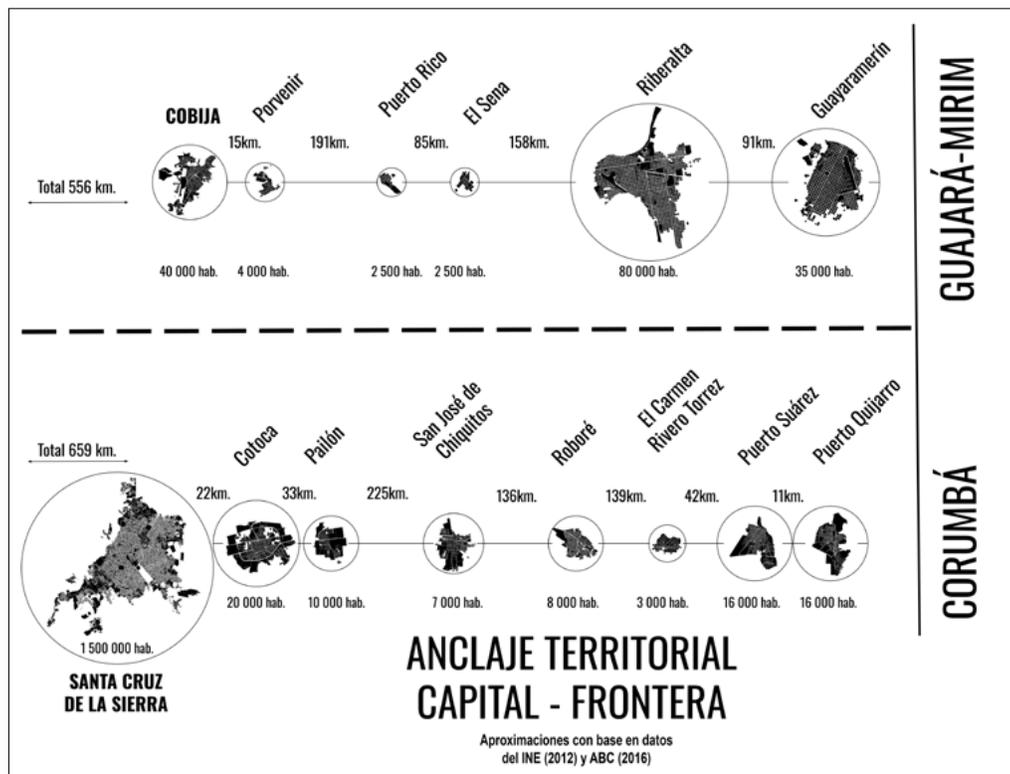
La Figura 2 muestra la distancia entre centros poblados de frontera y las ciudades capitales más cercanas. El primer caso, Puerto Quijarro es el paso de frontera boliviano más alejado de una capital departamental de tierras bajas (De Marchi Moyano, 2023), pero también es el que tiene las mejores condiciones de conectividad férrea y carretera, lo que facilita una accesibilidad significativa. A esa ventaja se suma una importante proximidad entre Puerto Quijarro y Puerto Suárez, de casi 10 km, que muestran tendencia hacia su conurbación (algo similar a la que sucede entre Corumbá y Ladário en el lado brasileño). Guayaramerín también tiene una conexión estable por carretera asfaltada con Riberalta, la ciudad más poblada del norte amazónico boliviano. La Figura 2 muestra que el peso poblacional de Riberalta y Guayaramerín combinados supera el total de habitantes del departamento de Pando y aglomera una cuarta parte de la población total del departamento de Beni. Este eje, desde la frontera hasta la capital departamental más próxima (Cobija) solo tiene buenas condiciones de tránsito entre estos dos asentamientos principales, lo que explica su funcionamiento articulado y co-dependiente. Los otros centros poblados se comunican por camino de ripio, pero están a orillas de los principales ríos navegables, dada su articulación fluvial histórica (De Marchi Moyano et al., 2018).⁷

Los casos de estudio tienen pocos elementos comunes —fuera de ser fronterizos— y al profundizar en datos las diferencias se hacen más evidentes. Por ejemplo, las cifras de exportaciones e importaciones registradas oficialmente por Puerto Quijarro son relevantes y con posibilidades mucho más ventajosas que las de Guayaramerín (Instituto Boliviano de Comercio Exterior [IBCE], 2019). Pese a la distancia que lo separa de la ciudad de Santa Cruz, Puerto Quijarro es el paso de frontera urbano principal de exportación de gas y soya, productos centrales para la economía boliviana al momento

⁷ Pese a que Trinidad es la capital de Beni, departamento al que corresponde Guayaramerín, no se toma como referencia la distancia respecto a este poblado porque está más alejado que Cobija y por la conexión regional transfronteriza que caracteriza la Amazonía norte de Bolivia (De Marchi Moyano, 2023).

que se hizo el trabajo de campo de este estudio. La relevancia de la salida de productos por los controles aduaneros se relaciona dialécticamente con las dinámicas demográficas y la morfología urbana de los asentamientos, pero también con el cambio del entorno biofísico. Esas particularidades se revisan a continuación.

Figura 2. Relación entre capitales departamentales y fronteras de estudio



Fuente: elaboración de Huascar Morales para este documento

Características poblacionales de los casos

Se retoman algunas características demográficas a nivel municipal de cada caso y en relación con un municipio vecino clave. Para Puerto Quijarro se toma a Puerto Suárez y para Guayaramerín a Riberalta (véase Tabla 1). La población de Puerto Quijarro es una de las más urbanas de Bolivia. Prácticamente todas las personas del municipio habitan su centro poblado y algo similar sucede en Puerto Suárez, con cifras por encima de la media nacional (de cada 100 habitantes bolivianos aproximadamente 70 son urbanos). Puerto Quijarro presenta una de las tasas de migración positiva más alta del país: prácticamente la mitad de la población de ese municipio nació en otro lugar, una cantidad que es superior a la observada en Puerto Suárez.

Tabla 1. Características socio-demográficas de municipios clave

Municipios	Tasa urbana municipal 2012	Número de habitantes urbanos 2001	Número de habitantes urbanos 2012	Tasa anual de crecimiento intercensal urbana 2001-2012	Porcentaje de población que nació en otro lugar	Tasa de migración interna neta	Número de personas por actividad principal-pesca	Número unidades de producción agropecuarias-pesca	Ecosistema
Puerto Quijarro	98.28	12 537	16 373	2.43	47.66	9.8	0	12	PANTANAL
Puerto Suárez	84.06	11 594	16 643	3.29	26.31	1.1	1	157	
Guayaramerín	85.61	33 095	35 764	0.7	35.45	-2.8	102	1 218	AMAZONÍA
Riberalta	88.48	64 511	78 754	1.81	23.59	-10.9	5	1 475	

Fuente: elaboración propia con base en Instituto Nacional de Estadística (<http://fichacomunidad.ine.gov.bo/>)

El segundo caso presenta características sociodemográficas contrastantes. La Tabla 1 muestra un crecimiento del centro poblado de Guayaramerín considerablemente más lento que el de Riberalta, pese a su relativa proximidad (véase Figura 1). La tasa de crecimiento anual intercensal y la de migración interna neta indican que Guayaramerín (y también Riberalta) es expulsor de población. Una explicación de estas cifras es que los pobladores se mueven estacionalmente hacia el área rural, por el calendario de cosecha de la castaña (la zafra). Algunos reportes sugieren que, al momento de toma del último censo de referencia (2012), los habitantes de estas ciudades estaban replegados en el bosque en esta actividad extractiva (Vos et al., 2018). Igualmente, el carácter expulsor del asentamiento fronterizo puede asociarse a otro fenómeno económico y urbano relevante: el bajo interés comercial de este lugar, que se refleja en el cierre formal de la Zona Franca de Guayaramerín en 2010.⁸ Aun así, la proporción de personas que habitan esta frontera amazónica y que no ha nacido en la región también es alta.

Características ambientales de los casos de estudio

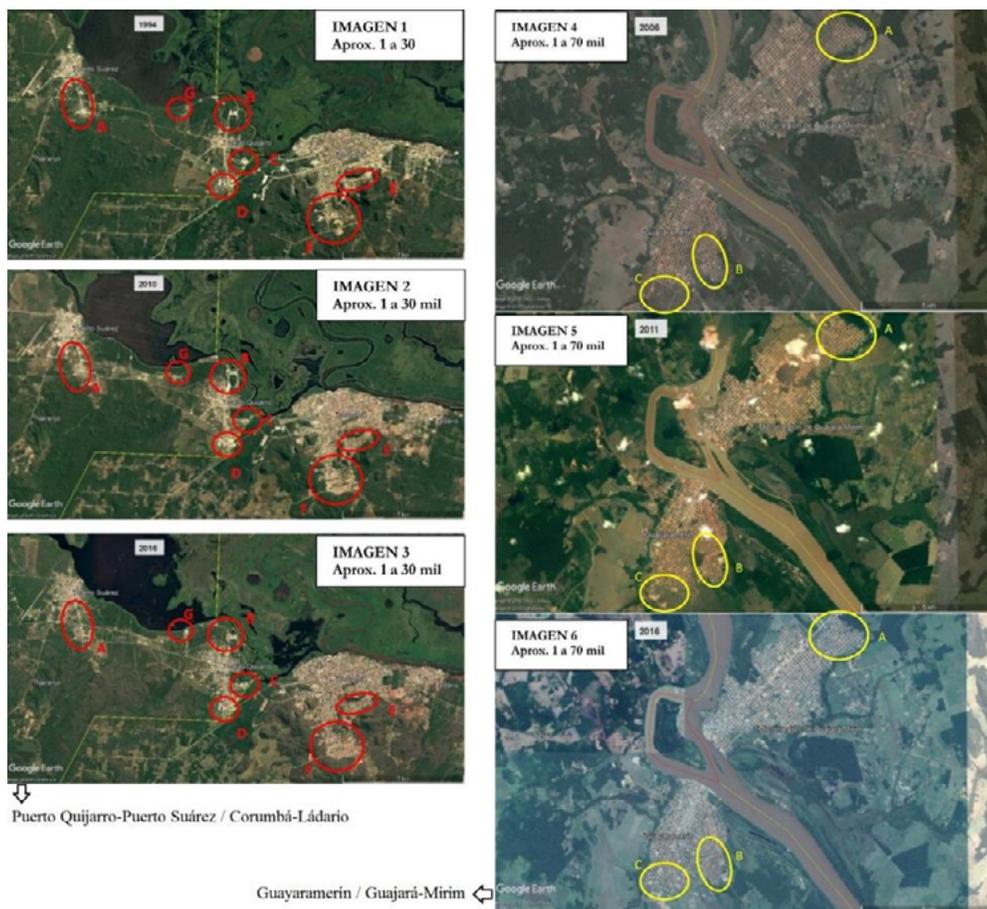
Puerto Quijarro se emplaza en el Pantanal, región subtropical monzónica, caracterizada por su alta riqueza y peculiaridad ecosistémica. Bolivia ha declarado dos áreas protegidas nacionales vinculadas a su conservación y un sitio Ramsar.⁹ Respecto al segundo caso, la ecorregión donde se localiza Guayaramerín tiene características tropicales con alta humedad, de bosque denso siempre verde y del cerrado beniano.

⁸ Según la Resolución Biministerial N° 034, de 18 de octubre de 2010, del Ministerio de Economía y Finanzas Públicas del Estado Plurinacional de Bolivia.

⁹ El Parque Nacional y Área Natural de Manejo Integrado (PN-ANMI) Otuquis y el Área Natural de Manejo Integrado (ANMI) San Matías, al sur y al norte de Puerto Quijarro. El sitio Ramsar del Pantanal Boliviano coincide con esfuerzos similares en Brasil y Paraguay, que han tratado de coordinar la conservación del humedal, que se considera el más grande del mundo (véase <https://www.ramsar.org/fr/node/48235>).

Aunque varios kilómetros al norte se observa un área protegida departamental que protege este tipo de ecosistema,¹⁰ no registra medidas de protección de la biodiversidad colindante al paso fronterizo.

Figura 3. Expansión de las manchas urbanas en el tiempo



Fuente. elaboración de Huascar Morales para este documento, con base en Google Earth

Las imágenes de la izquierda en la Figura 3 muestran la expansión de las aglomeraciones fronterizas de los dos lados de la frontera. En ambos casos, las ciudades bolivianas crecen más que las brasileñas en su superficie construida. Entre los años 1984 y 1990 este fenómeno tomó impulso en Puerto Suárez y luego se trasladó a Puerto Quijarro, donde se evidencia una mayor expansión, principalmente en los puntos B y C correspondientes a los embarcaderos de soya y en el punto D donde está el paso de frontera terrestre sobre un puente que une ambos países por Arroyo Concepción. En Guayaramerín la expansión urbana se da desde la orilla del río Mamoré y sigue en dirección perpendicular a su curso (punto C). Los puertos en la ribera son los puntos centrales de mayor densidad de actividades. También se observan limitaciones

¹⁰ Reserva de Vida Silvestre Bruno Racua, en el departamento de Pando.

biofísicas que parecerían dificultar el crecimiento urbano, el aeropuerto (punto B) y también el cuerpo de agua que recorre de suroeste a noreste.

La información mostrada para ambos casos da cuenta de lugares de frontera con conexiones particulares hacia el interior del país y respecto al lado brasileño, con prácticas económicas y características demográficas contrastantes y relaciones particulares con los cuerpos de agua fronterizos. Mientras los centros urbanos del pantanal en el conjunto Puerto Quijarro-Puerto Suárez crecen poblacionalmente, en la Amazonía entre Riberalta-Guayaramerín se presenta un aparente estancamiento poblacional. Hay que agregar que las conexiones de transporte nacionales e internacionales del Pantanal son mejores, tanto por vía terrestre como fluvial, mientras en la Amazonía, la frontera —al momento del trabajo de campo— no contaba con una conexión asfaltada ni tampoco con un puente que facilite las conexiones entre Bolivia y Brasil sobre el Mamoré. El siguiente apartado propone algunas interpretaciones paisajísticas para esos contextos.

Paisajes hídricos fronterizos en Puerto Quijarro y Guayaramerín

Los casos son contrastantes en su dinámica contemporánea, pero ¿cómo se vinculan esas características a su historia? ¿Cómo se expresa el espesor temporal en su territorio desde la experiencia urbana de sus habitantes? Los paisajes que propuestos desde tres escalas diferentes exploran esas cuestiones.

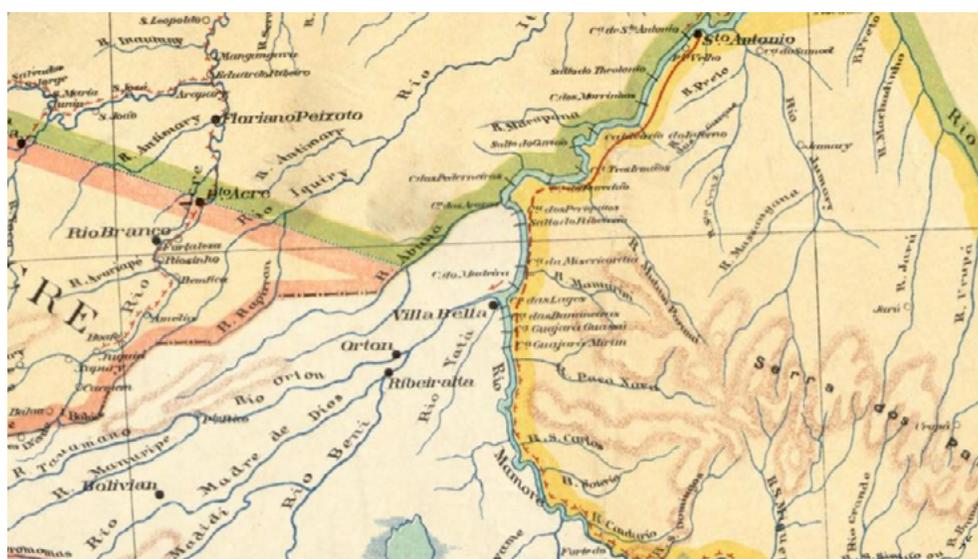
Paisajes históricos de aislamiento y murallas

La idea de aislamiento asociada a la frontera precede a la demarcación del límite boliviano con Brasil. Sus raíces están en las concepciones de “frente conquistador colonial”, indagado por Perrier Bruslé (2007). La inaccesibilidad ha estado asociada a todo el Oriente, pese a que en el siglo XVIII existían rutas abiertas alrededor de Santa Cruz y hacia la red de asentamientos, sobre todo establecidos por las reducciones jesuíticas de la Chiquitania y de Moxos (Orsag Molina, 2021; Roca, 2001). Igualmente, se buscó establecer rutas de comunicación desde los valles cochabambinos y paceños, vinculados al cultivo de coca hacia la zona amazónica, dada su pronta comercialización colonial (Spedding Paller, 2021). Esos avances perseguían objetivos comunes: descubrir tesoros (algunos míticos como El Dorado o el Patití), defender el imperio Español del Portugués, subordinar a los grupos selváticos como mano de obra y explotar recursos tropicales (Van den Berg, 2008). Pese a eso, según establece Van den Berg, la colonia española prefirió evitar la apertura de rutas oficiales y priorizó un rol de muralla defensiva otorgado a la Amazonía. Su impenetrabilidad disuadía el comercio ilícito y el avance del frente de los bandeirantes portugueses.

La figura de la selva amazónica como un muro protector pervivió durante las primeras décadas de la independencia boliviana, hasta que ciertos recursos naturales fueron descubiertos y requeridos por el mercado industrial. Primero se desarrollaron cadenas de extracción y comercialización de quina, por el norte paceño y el Alto Beni; luego vino la explotación de la goma principalmente en el Territorio Nacional de

Colonias, establecido en la segunda mitad del siglo XIX (Álvarez et al., 2002; Gamarra Téllez, 2018). La exploración y explotación de la Amazonía fue inicialmente fluvial. Entre los intereses empresariales, locales y globales, un aspecto relevante del paisaje fue aquel producido por las *cachuelas*. Son estructuras geológicas, compartidas con Brasil, formadas por afloramientos rocosos presentes en las subcuencas del río Madera y que impiden la navegación en temporada seca (De Marchi-Moyano & Araya-Pareja, 2021; López Beltrán, 2001). Como muestran los fragmentos de mapas de la Figura 4 y la Figura 5, para inicios del siglo XX, la cartografía brasileña las identificaba con líneas perpendiculares sobre el curso del río Mamoré. Guayaramerín está precisamente en una de ellas.

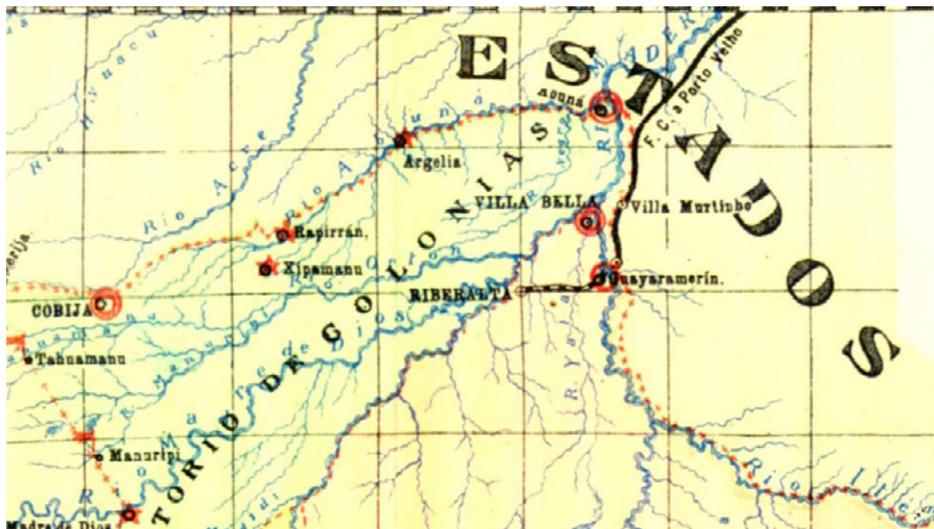
Figura 4. Fragmento de cartografía de Bolivia de inicios del siglo XX alrededor de Guayaramerín



Fuente: *Mappa Geral do Brasil* (Hartmann-Reichenbach, 1911)

Por eso, las negociaciones ocurridas al cese del enfrentamiento del Acre con Brasil, en 1903, se centraron en consolidar la instalación de una vía férrea para sortear esas dificultades (Aued Sotomayor, 2013). Los ríos amazónicos fueron ejes de desplazamiento en la zona y marcaron la instalación de los asentamientos, pero también constituyeron severos obstáculos, aportando a la idea de aislamiento respecto al centro político andino del país y a los centros comerciales mundiales (De Marchi Moyano et al., 2018). Aunque la dinámica gomera también se apoyó en la apertura de sendas y caminos entre los ríos de la zona (López Beltrán, 2001; Orsag Molina, 2021), las dificultades de esa circulación igualmente estaban determinadas por la dinámica hídrica de la región y la complejidad de facilitar el drenaje en las vías. El tránsito terrestre era (y es) un desafío. Aun así, como muestra Orsag Molina (2021), el comercio de goma movilizaba ya a inicio del siglo XX alcanzaba la región del pantanal. En ella se hallaba la segunda aduana que reportaba mayor movimiento de cargas vinculado a la goma: Puerto Suárez.

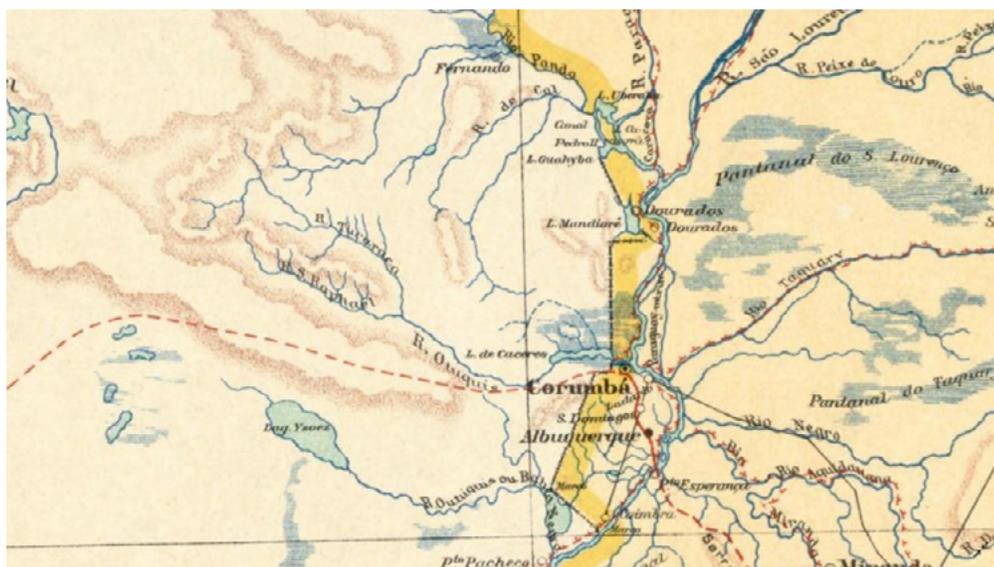
Figura 5. Fragmento de cartografía de Brasil



Fuente: *Mapa aduanero de Bolivia* (Aguirre Achá, 1913)

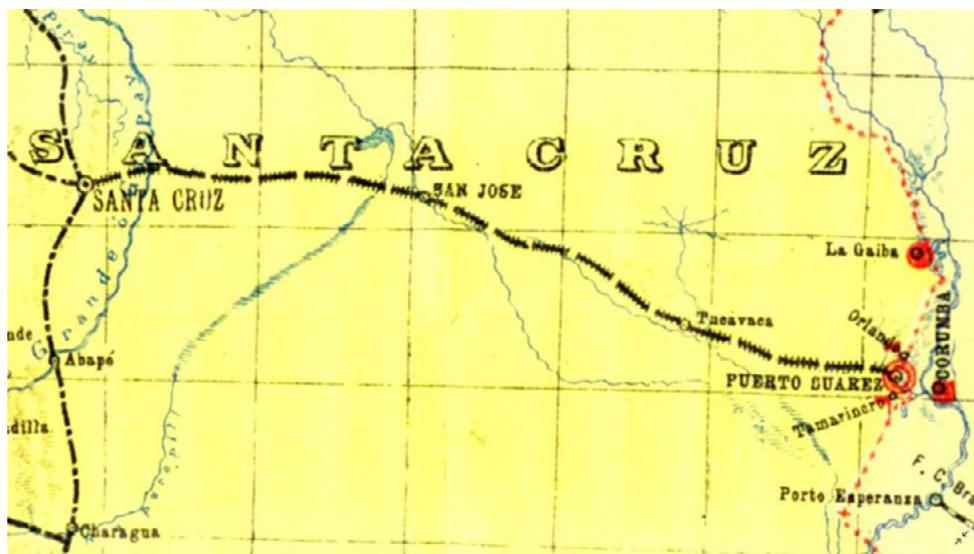
Efectivamente, la fundación de este puerto sobre la laguna Cáceres data de 1874 (De Marchi Moyano et al., 2019), aprovechando los caminos jesuíticos entre San Ignacio y San José de Chiquitos. Los fragmentos de mapas de la Figura 6 y la Figura 7 permiten observar su conexión terrestre desde la laguna Cáceres, hacia el interior del país.

Figura 6. Fragmento de cartografía de Bolivia del siglo xx alrededor de Puerto Suárez (y Puerto Quijarro)



Fuente: *Mappa Geral do Brasil* (Hartmann-Reichenbach, 1911)

Figura 7. Fragmento de cartografía de Brasil de inicios del siglo xx alrededor de Puerto Suárez (y Puerto Quijarro)



Fuente: *Mapa aduanero de Bolivia* (Aguirre Achá, 1913)

Puerto Suárez, como articulador fluvial desde la laguna Cáceres, fue fundado a menos de una década de la firma del Tratado de Ayacucho de 1867. Ya entonces se conectaba con un camino transitable, que permite relativizar la idea del aislamiento para la zona del pantanal boliviano. Este puerto se constituyó en una entrada para la importación de productos desde Buenos Aires con destino a Santa Cruz para luego alcanzar las zonas caucheras del norte. Por lo señalado, la relación histórica entre navegación y aguas fronterizas parece menos problemática que la establecida en la Amazonía. Se puede sostener que los criollos cruceños, empresarios y comerciantes sí la conocían y circulaban con frecuencia, aunque las élites políticas andinas tenían poca comprensión de la geografía oriental en general (Aguirre Lavayén, 2000; Roca, 2001). Este desconocimiento andino parece haberse sostenido, por ejemplo, en la década de 1940 cuando, según Roca:

(...) la laguna Cáceres se quedó sin agua debido al taponamiento mediante diques que en el lado brasileño se hizo del canal Tuyuyú para beneficiar a ganaderos de aquella nacionalidad. Fue un acto ilegal y prepotente ejecutado por ciudadanos del país vecino, y no se conocen gestiones enérgicas y decididas de parte de Bolivia para reparar ese atentado. (Roca, 2001, p. 51)

La denuncia del autor por la falta de un reclamo boliviano frente a los brasileños subraya precisamente el desconocimiento del gobierno central, principalmente andino, sobre los requerimientos empresariales cruceños y sus intereses en la navegación comercial. Así, el paisaje del aislamiento oriental se articula a una lógica regionalista y reivindicativa, ya estudiada por otros autores (Castro Bozo, 2013; Peña Hasbún, 2022; Peña et al., 2003; Sandoval Arenas et al., 2003).

Con esos antecedentes, la fundación de Puerto Quijarro está relacionada tanto con la inauguración de las vías férreas en 1955 (De Marchi Moyano et al., 2019) como

con la necesidad de buscar nuevos lugares de acceso navegables hacia la hidrovía Paraná-Paraguay, esta vez sobre el canal Tamengo. De hecho, Bolivia cuenta con una salida directa sobre el río Paraguay más al sur, en Puerto Bush. Su uso depende del mantenimiento de un camino dificultoso por las particularidades inundables de la zona. Al respecto, Bazoberry registra inundaciones que habrían cubierto el camino casi dos décadas, entre 1970 y 1990, “inutilizando el acceso al pontón Puerto Busch” (Bazoberry Q., 2004, p. 66).

Es posible sostener que en ambos casos se compusieron paisajes hídricos fronterizos más de aislamiento regional que de articulación al resto del país. Esta representación es compartida en ambos lugares, pero los desafíos para la navegación de los ríos amazónicos en torno a Guayaramerín parecen persistir hasta la actualidad en la zona y limitar su accesibilidad hacia el interior boliviano. En contraste, las posibilidades de conexión y de navegabilidad en torno a Puerto Quijarro determinan su crecimiento (más allá de Puerto Suárez) desde mediados del siglo xx y hasta la actualidad. Esos aspectos vinculados a lo hídrico, en una escala espacio-temporal amplia, explican el crecimiento demográfico de Puerto Quijarro y la producción de un paisaje hídrico urbano que se discute a continuación.

El paisaje en el mural de Puerto Quijarro

Al visitar Puerto Quijarro en 2018 no fue posible recorrer la orilla boliviana del canal Tamengo. Su ribera derecha, contigua a la mancha urbana, estaba protegida y controlada. Los portones privados y militares eran los dispositivos que registraban e impedían cualquier actividad de ingreso y salida de personas, carga y vehículos hacia los puertos y sobre el canal. A diferencia del control gubernamental, que está altamente fragmentado y usualmente da señales de poca coordinación,¹¹ el control naval militar y, sobre todo, privado empresarial parecían más eficientes en la regulación, la toma de decisiones y la navegación del canal Tamengo. No se observó ningún tráfico de embarcaciones locales a través de este cuerpo de agua. Durante el trabajo de campo apenas se registraron tres botes que no pertenecían a las empresas portuarias ni a la fuerza naval de la armada boliviana, pero estaban abandonados y no tenían condiciones para navegar. Esta ausencia de movilidad fluvial doméstica y de proximidad, ratificada por la comandancia de la capitania de puerto y otros oficiales navales, coincide con la baja cantidad de pesca registrada en el último censo agropecuario en la zona.¹²

La Figura 8 muestra que el frente acuático del canal accesible a la población local no sobrepasa los 200 metros. De los 11 kilómetros que tiene la ribera del canal, 8.3 son de propiedad de empresas privadas, que controlan cientos de metros cuadrados entre el centro poblado y los puertos a orillas del canal. En ese espacio garantizan la seguridad

¹¹ “Los empresarios no tienen país” declaró en octubre 2018 el responsable del Registro Internacional Boliviano de Buques (RIBB), único funcionario de la dependencia militar naval. Uno de los aspectos que se resaltó es la falta de coordinación entre distintas dependencias estatales para brindar seguridad y control a los puertos privados (registro de migración, aduanero y policial, principalmente) en el Canal Tamengo.

¹² En ese censo desarrollado en 2013, el Instituto Nacional de Estadística (INE) registró las unidades de producción agropecuarias (UPA) relacionadas con la explotación piscícola. En Puerto Suárez existen 157 UPA en nivel municipal que realizan la actividad de pesca, dato que contrasta muy fuertemente con 12 UPA de Puerto Quijarro (véase Tabla 1).

del personal de cada recinto, la integridad de los equipamientos e infraestructura de los puertos. Conversaciones informativas con algunos trabajadores de la central portuaria Aguirre sugieren que el control no es estricto, pero sí existe un único punto de ingreso; es difícil que alguien burle la malla que protege el predio. Indicaron que “nadie entraría por el canal, por ahí no pasa nadie”. Efectivamente la dinámica exportadora relacionada con empresarios, instituciones y capitales internacionales muy variados es exclusiva (y excluyente). Expresa un importante dominio sobre esta zona hídrica fronteriza.

Figura 8. Frente acuático controlado por categoría de actores con presencia en el canal Tamengo



Fuente: elaboración de Huascar Morales para este documento, con base en Google Earth

Las empresas privadas y zonas militares que controlan el canal Tamengo, el frente acuático y la ribera del cuerpo de agua principal imponen la dirección del crecimiento urbano siguiendo un patrón que se dio en Puerto Quijarro durante el auge del ferrocarril. Así, se ratifican dos centralidades, la primera determinada por la vía férrea y su estación, en torno a las cuales se han construido manzanas donde se alojan algunos comercios y la plaza principal; y la segunda centralidad al sur, siguiendo las vías del tren, donde se intersectan los rieles y la carretera; esta última vía se dirige al punto neurálgico de comercio de la ciudad: el paso de frontera sobre el arroyo Concepción.

En la primera centralidad, sobre el frontis de la estación de ferrocarriles de Puerto Quijarro, se observó un mural llamativo para el análisis del paisaje a escala urbana en torno al agua. Cabe recordar que, si bien la fundación del poblado se da en 1940, la del municipio ocurre en 1991, la década de 2000 y posteriores son las más importantes para la expansión urbana y la densificación de actividades económicas para Bolivia y para Puerto Quijarro, por lo que casi 50% de población es inmigrante.

En ese marco, este mural de aproximadamente 60 metros de longitud destacó como intento de construcción de memoria local (véase Figura 9), pero bajo el liderazgo de la lógica empresarial que domina el canal Tamengo y su navegación. Su composición convocaba elementos que pueden ser agrupados en cuatro categorías: 1) transporte e industria, 2) entorno natural, 3) población indígena y 4) personajes históricos.

Sobre transporte e industria, los elementos del mural mostraban tres momentos distintos. En el extremo izquierdo estaba un carretón, unos engranajes “del progreso” y una locomotora antigua. En el centro se mostraban barcazas de contenedores, una embarcación de gran calado (marítima quizá), los silos y almacenes, un avión y una locomotora de ferrocarril más moderna con una larga cola de vagones de carga. En el extremo derecho aparecía un bus de pasajeros, un camión de alto tonelaje y un vagón de ferrobús. Las tres partes parecían ilustrar cronológicamente la llegada de los modos de transporte moderno al sitio de estudio: el ferrocarril (el primero en conectar la zona), luego los navíos y aviones¹³ y, más recientemente, los buses y camiones de gran tonelaje, con la conclusión del asfaltado de la carretera bioceánica en 2013.

Otra categoría presente era la imagen, arquetípica de la naturaleza del oriente boliviano, dispersa en todo el mural. Los colores dominantes eran el verde y el azul en referencia al entorno vegetal y acuático de la frontera de tierras bajas bolivianas. La parte central-derecha del mural destacaba el ambiente hídrico con plantas, aves y un atardecer, similar al observado comúnmente en lugares como la laguna Cáceres, en Puerto Suárez, o que se observa en el puerto de Corumbá, en el lado brasileño, pero poco presentes en el entorno urbano y en la experiencia cotidiana de los pobladores de Puerto Quijarro, donde casi no se puede ver el canal Tamengo. Más a la derecha, el mural se saturaba de especies de animales orientales, incluso se incorporaban algunas más bien amazónicas como monos y parabas de bosque. Quizá, la ausencia más notoria era la de las *capibaras*, especie emblemática de la cuenca rioplatense, pero ausentes en la pintura.

Una tercera categoría refería a la población indígena que en el mural estaba imbricada con la del entorno natural, que se mencionó en el anterior párrafo. Los retratos de indígenas eran predominantemente femeninos. La figura de una de estas mujeres cargaba la pesca sobre su hombro con la ayuda de una vara. Esta era la única referencia en todo el mural hacia una utilización directa del cuerpo de agua por los habitantes locales y, sin embargo, el retrato era poco preciso y casi genérico. Era una mujer con rasgos fenotípicos indígenas en un cuerpo de agua que podría estar en cualquier lugar del oriente boliviano.

La última categoría era de los personajes destacados. Los bustos de tres figuras masculinas se destacaban a la izquierda-centro del mural, justo en medio de los dos primeros momentos del transporte. Su posición entre los transportes evocaba su relación con los logros de conectividad regional. El primer personaje era el teniente coronel Germán Bush, presidente boliviano a quien se le atribuye el inicio de la construcción del ferrocarril en 1938-1939. El segundo personaje parecía ser el exministro boliviano Antonio Quijarro, responsable de negociaciones limítrofes con Brasil y cuyo apellido justifica la toponimia del asentamiento. No se logró reconocer al tercer personaje. En el trabajo de campo se consultó con todas las personas entrevistadas acerca de él y no se obtuvo respuesta alguna. Por el crédito institucional del mural, a cargo del

¹³ Cabe mencionar que en 2018 los vuelos comerciales regulares a la región habían sido suspendidos.

Shopping China que funcionaba en la zona franca habilitada en Puerto Aguirre, podría estar vinculado a ese emprendimiento. Posiblemente es Joaquín Aguirre Lavayén, fundador del primer puerto comercial en la zona, además de diplomático boliviano y escritor (Aguirre Lavayén, 2000). De hecho, la central portuaria Aguirre, fundada en 1988, construyó, en 1991, la primera zona franca comercial del país, antecedente del crecimiento comercial contemporáneo de Puerto Quijarro. Así, se trata de una representación empresarial del Pantanal, cuyo cuerpo de agua está escondido detrás de la infraestructura portuaria y vial exportadora.

Figura 9. Fotografías del mural del frontis de la estación de trenes en Puerto Quijarro



Fuente: fotografías de Huascar Morales, 2018

En síntesis, la composición del mural enfatizaba el rol empresarial regional y, en cierta medida nacionalista, determinante en la construcción del paisaje del asentamiento y en la forma en que se desarrollaba la trama urbana, marcada por los transportes. La memoria de los emprendimientos privados, principalmente cruceños, marcaron la región y modelaron el paisaje, fortaleciendo la importancia de sus logros para articularse con la exportación y sobre el canal. Sin embargo, aunque existían elementos referidos al Pantanal, al agua y a su uso, estos eran ajenos a la cotidianidad urbana observada en Puerto Quijarro. Los pobladores, en general asentados hace poco en la ciudad por sus posibilidades comerciales y laborales, experimentaban una relación indirecta con el entorno acuático pantanero, mientras se vinculaban con mucha más intensidad con el movimiento de cargas y el comercio cotidiano de la frontera.

Esa lógica poco relacionada con el agua fronteriza, como escena ausente de las experiencias urbanas, fue contrastante con lo que se observó en Guayaramerín. Aunque la presencia del comercio era similar en ambos asentamientos, la centralidad del curso de agua en el entorno urbano amazónico es innegable (De Marchi-Moyano & Araya-Pareja, 2021). El siguiente análisis paisajístico profundiza esos aspectos.

Paisaje desde la isla del río

Un empresario boliviano instalado hace más de 30 años en la ciudad brasileña de Guajará-Mirim y entrevistado en terreno, comentó su indignación por el bloqueo y el cierre que sufrió el puerto del otro lado de *la banda*, es decir en la orilla boliviana del río Mamoré. Efectivamente, el 6 de diciembre de 2018 se registró un amplio acatamiento de un paro cívico¹⁴ en la ciudad de Guayaramerín y en su puerto mayor. De las cuatro entidades principales instaladas en ese paso fronterizo boliviano: Migración, Policía, Armada y Aduana, aquel día, solo las dos últimas mantenían sus servicios. En cambio, las instalaciones de Migración y de Policía, asentadas en el mismo edificio de la estación portuaria, no atendían al público. La entrada al edificio se selló con una bandera boliviana sobre las gradas, como se ve en la Figura 10. Se trataba de una señal del acatamiento de la medida por los servicios de transporte boliviano sobre el río, embarcaciones esenciales para el funcionamiento de la frontera.

Varios aspectos relevantes de este bloqueo permiten poner en evidencia la lógica particular paisajística de esta frontera hídrica amazónica. Uno que sobresale es que la efectividad del bloqueo podía atribuirse tanto a la convocatoria de actores cívicos regionales, como al importante y organizado respaldo local, pero que se vinculaba a una demanda nacional. Ese apoyo, arraigado en el territorio fronterizo, se articulaba y organizaba a través de sindicatos y asociaciones de comerciantes y transportistas, cuya conformación social es similar a la que se encuentra en el resto del país (De Marchi Moyano et al., 2020; Tassi & Canedo, 2018). En las fronteras bolivianas este tipo de organizaciones protagoniza la movilidad (legal e ilegal [Rabossi, 2019]) de bienes y personas, incluso en el río limítrofe. Ya sea hasta otras ciudades amazónicas y, en algunos casos, hasta el interior del país, estos actores asociativos en gran medida definen qué se mueve y dónde.

¹⁴ Sobre los motivos de esa movilización social se puede revisar la nota de prensa: "El paro cívico reaviva la polarización en Bolivia", del 6 de diciembre de 2018 del periódico *La Razón*, así como el trabajo periodístico desarrollado en torno a esa fecha en todo el país.

Figura 10. Terminal portuaria y puerto de descarga de Guayaramerín en día de bloqueo



Fuente: fotografías de la autora, 2018

Sindicatos y asociaciones son actores que se diferencian entre sí, se complementan o compiten por los modos de transporte y los tipos de vía que controlan. Por ejemplo, las embarcaciones observadas en 2018 que surcaban el Mamoré, desde el puerto en la orilla boliviana hasta la brasileña, formaban parte de la Asociación de Transportistas Fluviales Nicolás Suárez, creada en 1990. Esta organización, formalizada en su servicio y reconocida por las diferentes instancias de control fronterizo del Estado, se dedicaba a facilitar el paso de pasajeros entre ambos países desde Bolivia. Su servicio distaba respecto del que ofrecían otras organizaciones, también fluviales, pero que navegaban en *peque-peques*¹⁵ y que atracaban en el puerto de cargas, entre la terminal portuaria y el distrito de la Naval de Guayaramerín (véase Figura 10). Estos transportistas coordinaban su trabajo con otros operadores interprovinciales de movilidad terrestre, de motocicletas, camiones y otros modos de transporte, en general abocados al transporte de cargas. Esa relación permite comprender la logística doméstica de circulación de mercancías de baja cuantía (y sin o con poco control aduanero) desde Brasil hacia el interior de la Amazonía y —principalmente— hacia la ciudad de Riberalta, vecina de Guayaramerín.

Fuera del desembarco en torno al puerto oficial, en campo se supo de la existencia de otros puntos donde las embarcaciones atracaban a lo largo del Mamoré, por los que las organizaciones locales desarrollaban movimientos de productos y personas menos formalizados. Esa circulación era una preocupación para el control boliviano aduanero de la frontera, que no contaba con los recursos suficientes para controlarlo. Los testimonios de diferentes actores entrevistados en campo permiten sugerir que la mayoría de las familias que habitaban la zona en 2018 estaban directa o indirectamente vinculadas al contrabando y lo consideraban una forma inevitable y casi necesaria de generación de ingresos, algo similar a lo que sucede en la mayoría de los asentamientos fronterizos de Sudamérica (Dorfman, 2020). En entrevista realizada al personal de la aduana boliviana se subrayó la complejidad del tráfico de carburantes, como uno

¹⁵ Se trata de embarcaciones de madera, con capacidad de cinco personas y que usualmente se utilizan con motor fuera de borda. Se pudo observar el descargado de productos, generalmente están conducidas por el timonel y, en algunos casos, un pasajero que ayuda en el atraque y a bajar la carga.

de los más frecuentes.¹⁶ Este comercio era una actividad económica central para la población guayaramerense. Así, por la ciudad había carteles para comprar *bimbos*, es decir: botellas plásticas desechables de bebidas, que se reutilizaban para transportar y comercializar gasolina en los dos lados de la frontera. En las esquinas también existían puestos de venta de carburante en estas botellas plásticas para las motocicletas que servían como principal modo de transporte en la ciudad. Tanto los vendedores de gasolina en *bimbo* como los mototaxistas estaban, una vez más, organizados en asociaciones o sindicatos.

La relación de esas organizaciones locales con las redes comerciales de origen andino no es simple y requiere de indagaciones etnográficas más profundas. El comercio, que se observó en el mercado y, principalmente, en las tiendas de la avenida Román de Guayaramerín, estaba alimentado por cadenas de aprovisionamiento asociadas a los productos (muchas veces asiáticos) importados por los puertos del Pacífico en Chile y que atravesaban la cordillera para alcanzar la frontera brasileña. Sin embargo, su dinámica y control territorial no parecía suficiente para cruzar el río: “no lograban pasar *a la banda*”, como diría la publicación local. El caudaloso y accidentado río Mamoré y su navegación son una frontera que requiere conocimiento y pericia para atravesarlo. Estas habilidades, desarrolladas con tiempo y experiencia, no necesariamente serían compartidas con los comerciantes andinos llegados hace pocos años. Al mismo tiempo, el río y sus riberas se mostraron como parte fundamental de la vida urbana, con un paseo y un parque infantil en las orillas bolivianas, utilizados y circulados por la población fronteriza.

El empresario cuyo testimonio se cita al inicio del subtítulo, a pesar de tener una familia de origen *colla*,¹⁷ nació en la zona y tenía una amplia experiencia sobre el río. Gestionaba un astillero que prestaba servicios mecánicos a distintas embarcaciones bolivianas, inclusive de la naval. También era dueño de una de las seis empresas brasileñas de barcas para pasajeros sobre el Mamoré desde Brasil hasta Bolivia y, además, era dirigente de la asociación que coordinaba ese servicio. Las embarcaciones brasileñas que llevaban pasajeros, como las de la empresa del entrevistado, cumplían estándares establecidos por la norma de navegación de ese país. A bordo del transporte brasileño los estudiantes no pagaban el viaje; los asientos, ventanas y cubiertas estaban reforzados y el timonel usaba el uniforme de la empresa. El sindicato boliviano que brindaba servicios en el mismo paso de frontera se distinguía claramente por cumplir normas mucho menos estrictas.

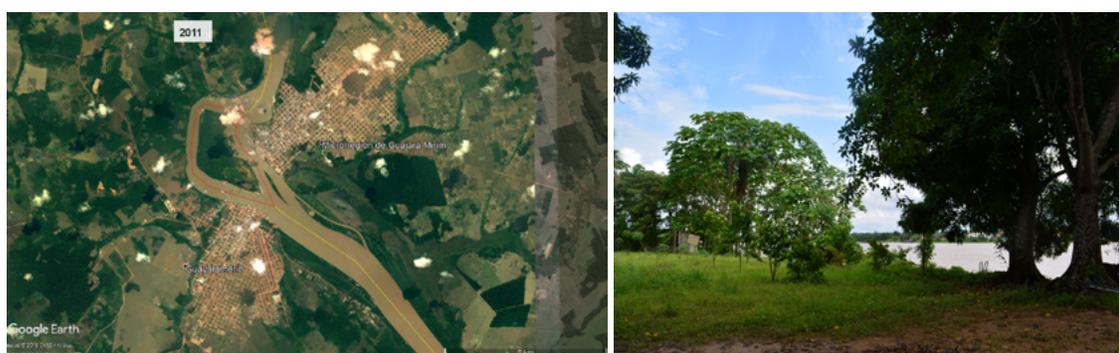
Ahora bien, el vínculo del entrevistado con la frontera hídrica no solo se asociaba al transporte transfronterizo. Desde 1985 compró el derecho de uso de la isla Suárez (o Guajará-Mirim, para Brasil), que está en el Mamoré entre las orillas de los dos países y que cuenta con más de cuatro hectáreas de superficie (véase Figura 11) junto a la cachuela. Según su testimonio, cuando hizo esa compra, preveía realizar

¹⁶ Cabe recordar que Guayaramerín es, desde fines de la década de 1960, el punto que permite la distribución oficial de hidrocarburos en la Amazonía norte boliviana. El transporte de carburantes por carreteras o en barcazas cisterna sobre la hidrovía Ichilo-Mamoré supone una importante subvención del Estado boliviano. Para dar cuenta de la logística estatal que garantiza la distribución de carburantes en la zona, puede revisarse la nota de Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos (YPFB), publicada el 14 de noviembre de 2018, bajo el titular: *YPFB garantiza el abastecimiento de carburantes en el departamento del Beni*.

¹⁷ Se refiere a las personas andinas, en oposición a las de tierras bajas, que se denominan *cambas* en Bolivia. En el caso del entrevistado, su familia es originaria de Cochabamba y habita en la región hace una generación.

inversiones para desarrollar actividades turísticas, pero pronto supo que se trataba de una de las pocas porciones de tierra en litigio entre Bolivia y Brasil. El caso de esta isla ha sido estudiado como referente de las relaciones diplomáticas de Bolivia en la zona (Perrier-Bruslé, 2015). La versión boliviana sobre la posesión de la isla se sostiene en que el último propietario reconocido habría sido Nicolás Suárez, principal empresario cauchero del país. Así, existiría un principio de *utis possidetis* que habría sido reconocido por el tratado de Roboré de 1955 (Mesopotamia Beniana, 2007, p. 43). Aunque la versión brasileña contaba con sus propios argumentos, el conflicto no estaba activo y ambas diplomacias concentraban sus esfuerzos en temas más relevantes. Este lugar, y su paisaje, no es prioridad en ninguna disputa bilateral.

Figura 11. Imagen satelital y fotografías de la orilla boliviana desde la isla Suárez



Fuente: Google Earth y fotografía de la autora, 2018

Ahora bien, en los ingresos a campo, cuando se conoció al “dueño de la isla” por recomendación del personal militar de la naval y de otros entrevistados de Guayaramerín, todos lo reconocían como tal. Según su testimonio, sería el tercero en comprar el derecho de uso de la isla, luego de Suárez; pero, dado el litigio internacional sobre ella, prefería no arriesgarse a hacer mayores inversiones hasta 2018, por lo que la utilizaba para actividades ganaderas menores. Incluso, señaló que permitía que familias bolivianas utilizaran parte del terreno para producir agricultura de subsistencia. La idea de ayudar a bolivianos “menos afortunados” fue recurrente durante la conversación. Desde *la banda* brasileña del Mamoré, él se reconocía como una especie de “cónsul boliviano” en Guajará-Mirim, siempre dispuesto a colaborar con sus conciudadanos. Al mismo tiempo, se lamentaba por la forma en que se veía a los bolivianos y al país desde el lado brasileño de la frontera. Ellos irían “(...) a Guayaramerín a hacer lo que no hacen en su país”, señalaba. Para él, Bolivia era un territorio con normas menos estrictas o muchas veces incumplidas, donde las autoridades eran poco efectivas. Este paisaje fronterizo ratificaba la presencia del río, atravesado con frecuencia ante la ausencia de un puente, con una isla central que heredera de una disputa casi indiferente y que, en el lado boliviano, mantenía una oferta de actividades para el disfrute, la diversión y para el comercio desde sus orillas.

Conclusiones

El estudio identificó ciertas narrativas que permiten sintetizar información clave sobre los casos: aislamiento, muralla, mural e isla, por ejemplo, son metáforas espaciales asociadas a las fronteras hídricas indagadas como paisajes. Son representaciones que se componen a partir de diferentes escalas, es decir, en relaciones interpretativas específicas establecidas con ellos y que dialogan con cada lugar para comprender su vinculación con el agua. Las fronteras con el Brasil, su aislamiento histórico y su superación con modos de transporte modernos se expresó en un mural de la ciudad, de Puerto Quijarro, donde el canal Tamengo se mostraba con una oportunidad de movilidad fluvial casi exclusivamente empresarial. En el caso de Guayaramerín, la muralla de la selva amazónica y en los desafíos de su sistema hídrico se han mantenido parcialmente como obstáculos, lo que se expresa en el protagonismo de su río atravesado frecuente y cotidianamente, pese al litigio latente sobre la isla Suárez.

Los casos expuestos y su comprensión paisajística permiten exponer cómo las relaciones con los recursos hídricos fronterizos son específicas e históricas en cada caso. Puerto Quijarro se articuló espacial y discursivamente mejor con el interior del país, a partir del valor empresarial estratégico del canal Tamengo y de su capacidad exportadora, pero esa articulación efectiva tenía como consecuencia una apropiación urbana excluyente respecto al uso del curso de agua fronterizo en su cotidianidad urbana. Su navegación exclusiva no tenía resistencia en la población de la zona, con poca memoria y apropiación del entorno acuático pantanero. El caso de Guayaramerín, en cambio, mostró un curso de agua fuertemente apropiado y vedado por los actores locales, anclado profundamente en la historia del lugar, pero eso no produjo mayor presencia de esta frontera hídrica en el discurso ni en su articulación con el resto de Bolivia. De hecho, el litigio de la isla Suárez, indiferente para su resolución diplomática, podría comprenderse como un indicador significativo de la poca relevancia para la relación contemporánea con Brasil, en el momento en que se realizó el trabajo de campo.

El análisis desarrollado también permite indagar otras pistas paisajísticas. Es interesante subrayar que, para observar y disfrutar un curso de agua, los habitantes de Puerto Quijarro se trasladaban al embarcadero de la laguna Cáceres en Puerto Suárez o pasaban la frontera hacia Corumbá. En contraste, el puerto boliviano sobre el Mamoré permitía su disfrute en un paseo con un acondicionamiento urbano específico y la navegación local constante. Así, Corumbá, Puerto Suárez y Guayaramerín serían ciudades fronterizas que incorporaban a sus espejos de agua en la experiencia urbana, mientras Puerto Quijarro y Guajará-Mirim crecían de espaldas al agua compartida. Esta particularidad parecería justificar una comunicación que, pese a sus diferencias, implicaría cierta dinámica territorial compartida y una oferta urbana más o menos complementaria en relación con el disfrute del agua.

Ahora, en lo referido a los aspectos socioculturales y económicos, ambos casos permitieron identificar una relación entre organizaciones sociales y empresariado, que hacen a la complejidad de tejido social boliviano fronterizo y a su relación desigual con el agua y su navegación. Sin embargo, sería un error suponer que se trata de actores en oposición: de una lógica privada frente a otra colectiva o, peor aún, de una economía capitalista frente a otra exclusivamente comunitaria. Corresponden más bien a modalidades de actividades socioeconómicas en cierta medida complementarias, pese a sus tensiones, conflictividad y concurrencia, con exclusiones y selectividades

en el uso de los cursos de agua fronterizos, con una heterogeneidad de asimetrías entre y dentro de ellas. Esas formas de articulación llegan hasta la frontera y marcan la particularidad social boliviana, particularmente aquella asociada al transporte y la circulación de bienes.

Finalmente, interesa resaltar que la categoría paisaje hídrico fronterizo (*water and borderscape*), aplicada con las escalas propuestas, permitió construir el análisis de los casos, a través de su historia, su particularidad morfológica urbana y de la experiencia espacial de sus actores. Tomada en cuenta la particularidad hídrica de las fronteras bolivianas y la situación estratégica del país respecto a las aguas transfronterizas, es clave ampliar estas exploraciones. No se trata de estudios exhaustivos y, probablemente, se puedan desarrollar investigaciones con fuentes más actualizadas, que enfatizen la relación con los recursos hídricos compartidos y su dimensión económica. De igual forma, es posible sugerir la profundización etnográfica de las relaciones entre actores empresariales, sindicalizados, transfronterizos y/o de origen andino, regional y local. Así, la idea de paisaje puede incorporarse en esas nuevas indagaciones, enfatizando otras narraciones y descripciones en nuevos encuadres, que permitan comprender mejor estas fronteras.

Referencias

- Aguirre Achá, J. (1913). *Mapa aduanero de Bolivia*. Dirección General de Aduanas.
- Aguirre Lavayén, J. (2000). *Puerto Aguirre: una salida al mar para Bolivia por la hidrovía Paraguay Paraná. La historia de un sueño imposible*. Los Amigos del Libro.
- Álvarez, P., Silva, R., Robison, D. & McKlean, S. (2002). *La historia de la ocupación del espacio y el uso de los recursos en el PNANMI Madidi y su zona de influencia*. Sernap.
- Aparna, K. & Kramsch, O. (2022). Cotidianidad y otredad en las zonas fronterizas entre México/EEUU y Holanda/Alemania [Dossier]. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 26(1), 77-93. <https://doi.org/10.1344/sn2022.26.33941>
- Arraya Pareja, L. (2022, julio-diciembre). Los puentes de Desaguadero: la conformación de la frontera hídrica sobre el flujo del río. *Si Somos Americanos*, 22(2), 35-64. <https://www.sisomosamericanos.cl/index.php/sisomosamericanos/article/view/1061>
- Auad Sotomayor, W. (2013). *Relaciones Brasil Bolivia: la definición de las fronteras*. CERES-Plural Editores.
- Auad Sotomayor, W. (2020). *Relaciones Brasil Bolivia. La construcción de vínculos*. CERES-Plural Editores.
- Barragán R., R. (2009). Hegemonías y “ejemonías”: las relaciones entre el Estado central y las regiones (Bolivia, 1825-1952) [Dossier]. *Iconos. Revista de Ciencias Sociales*, (34), 39-51. <https://doi.org/10.17141/iconos.34.2009.325>
- Bazoberry Q., A. (2004). *Canal fluvial nuevo Puerto Suárez. Única salida soberana al Atlántico*. Plural Editores.
- Benedetti, A. (2018). Algunas marcas de la nación y el nacionalismo en los estudios latinoamericanos sobre fronteras. *Estudios Fronterizos*, 19, Artículo e018. <https://doi.org/10.21670/ref.1818018>

- Benedetti, A. (2021). Frontera, plano urbano y ríos en la formación de las tres conurbaciones binacionales boliviano-argentinas. En T. Porcaro & E. Silva Sandes (Comps.), *Fronteras en construcción*. <https://www.teseopress.com/fronteras-en-construccion/chapter/frontera-plano-urbano-y-rios-en-la-formacion-de-las-tres/>
- Besse, J.-M. (2018). *La nécessité du paysage*. Parenthèses.
- Brambilla, C. & Jones, R. (2020). Rethinking borders, violence, and conflict: from sovereign power to borderscapes as sites of struggles. *Environment and Planning D: Society and Space*, 38(2), 287-305. <https://doi.org/10.1177/0263775819856352>
- Brambilla, C., Laine, J., Scott, J. W. & Bocchi, G. (Eds.). (2017). *Borderscaping: imaginations and practices of border making* (Border regions series). Routledge.
- Carlo Durán, C., Aguilar Jordán, C. J., Ventura Ecuari, L. & Arauz Ruiz, I. S. (2013). *Migrantes, paisanos y comerciantes. Prácticas sociales y económicas en la Zona Franca de Cobija (1998-2011)*. Fundación PIEB/Reino de los Países Bajos.
- Castro Bozo, A. (2013). *Santa Cruz. La mayor inversión boliviana (1825-2000)*. CEPAAA.
- Contreras, M. E. (2022). Visión global del desarrollo ferroviario en Bolivia, 1900-2015. De Los Andes al oriente. En P. Peña Hasbún (Coord.), *Al mar por el oriente. El tren y el progreso en Santa Cruz* (pp. 63-96). Plural Editores. https://www.academia.edu/89267781/Visi%C3%B3n_global_del_desarrollo_ferroviano_en_Bolivia_De_los_Andes_al_Oriente_Paula_Pe%C3%B1a_Hasb%C3%BAn_coordinadora_Biblioteca_del_Museo_de_Historia_de_la_UAGRM_Santa_Cruz_2022
- Da Silva, L. P. B. (2013, julio-diciembre). Redes de transporte de mercaderías e fronteira: a logística nas cidades gêmeas de Corumbá (Brasil) e Porto Suárez (Bolívia). *Revista Transporte y Territorio*, (9), 141-160. <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/308>
- De la Fuente, E. (2015, noviembre). La hidropolítica en la visión moderna de ADEMAF. *Revista Macrorregiones y Fronteras*, (7), 10-17.
- De Marchi Moyano, B. (2023). Ciudades de frontera. Casos de las tierras bajas bolivianas. En Instituto Boliviano de Urbanismo & Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) en Bolivia, *Lo urbano y la urbanización en Bolivia: problemáticas y desafíos* (pp. 161-184). <https://www.undp.org/es/bolivia/publicaciones/lo-urbano-y-la-urbanizacion-en-bolivia-problematicas-y-desafios>
- De Marchi-Moyano, B. & Arraya-Pareja, L. H. (2021). Guayaramerín: una frontera marcada por el río Mamoré y las cachuelas [Dossier]. *Íconos. Revista de Ciencias Sociales*, (70), <https://doi.org/10.17141/iconos.70.2021.4670>
- De Marchi Moyano, B., Arraya Pareja, L. H. & Ledezma Montesinos, J. I. (2019). Paisajes de las fronteras hídricas bolivianas. Caso de Puerto Quijarro. En E. Salizzi & J. Baranda (Comps.), *Fronteras en perspectiva/perspectivas sobre las fronteras* (pp. 297-340). FILO-UBA. http://publicaciones.filo.uba.ar/sites/publicaciones.filo.uba.ar/files/Fronteras%20en%20perspectiva%2C%20perspectivas%20sobre%20las%20fronteras_interactivo.pdf
- De Marchi Moyano, B., Machicado Murillo, M. C. & Morales Quintela, H. I. (2020). *Transportes, pasajeros y vías. Aproximaciones a la historia de la integración boliviana*. CIS.

- De Marchi Moyano, B., Morales Quintela, H. & Machicado Murillo, C. (2018, diciembre). El territorio desde las redes de transporte en la Amazonía norte de Bolivia. *Revista Boliviana de Investigación*, 13(2), 17-38. https://www.academia.edu/38106538/El_territorio_desde_las_redes_de_transporte_en_la_Amazon%C3%ADa_norte_de_Bolivia
- Dorfman, A. (2020). Geografía moral del contrabando: una mirada desde las fronteras meridionales de Brasil. En H. Dilla Alfonso & F. Neira Orjuela (Eds.), *Donde el pedernal choca con el acero. Hacia una teoría crítica de las fronteras latinoamericanas* (pp. 155-174.). Instituto de Estudios Internacionales-Universidad Arturo Prat/RiL Editores.
- Flaminio, S., Rouillé-Kielo, G. & Le Visage, S. (2022). Waterscapes and hydrosocial territories: thinking space in political ecologies of water. *Progress in Environmental Geography*, 1(1-4), 33-57. <https://doi.org/10.1177/27539687221106796>
- Gamarra Téllez, M. P. (2018). *Amazonia del Norte de Bolivia. Economía Gomera 1870-1940*. BBB.
- García Jordán, P. (2000). “De la colonización depende el porvenir de la República”. Una historia de la colonización en Bolivia, 1925-1935. En *Anuario 2000*. Archivo y Biblioteca Nacionales de Bolivia. <https://www.archivoybibliotecanacionales.org.bo/images/contenido/Anuarios/2000.pdf>
- García Jordán, P. (2001). *Cruz y arado, fusiles y discursos. La construcción de los orientes en Perú y Bolivia, 1820-1940*. Institut français d'études andines/Instituto de Estudios Peruanos. <https://books.openedition.org/ifea/3791?lang=es>
- Gimenez, H. M. (2015). *Defesa nacional, segurança pública e relações internacionais: uma análise sobre a fronteira Bolívia-Brasil (2005-2014)* (Tesis doctoral, Universidade de Brasília). Repositorio Institucional da UNB. <http://icts.unb.br/jspui/handle/10482/19054>
- Guiteras Mombiola, A. (2012). *De los llanos de Mojos a las cachuelas del Beni 1842-1938. Conflictos locales, recursos naturales y participación indígena en la Amazonía boliviana*. Archivo y Biblioteca Nacionales de Bolivia/Instituto de Misionología/Editorial Itinerarios.
- Hartmann-Reichenbach. (1911). *Mapa geral do Brasil* (Primeira edição popular do Jornal do Brasil Janeiro de 1911). <https://www.historia-brasil.com/mapas/brasil-1911.htm>
- Instituto Boliviano de Comercio Exterior (IBCE). (2019). Cifras del comercio exterior boliviano 2018. *Comercio exterior. Un mundo de oportunidades*, 27(272). <https://ibce.org.bo/images/publicaciones/ce-272-cifras-comercio-exterior-boliviano-2018.pdf>
- Just Quiles, M. (2022). *El estado fragmentado. Dependencias externas, actores subnacionales y servicios públicos locales en Bolivia*. Plural editores/trAndeS.
- Karpouzoglou, T. & Vij, S. (2017, mayo-junio). Waterscape: a perspective for understanding the contested geography of water. *WIREs Water*, 4, Artículo e1210. <https://doi.org/10.1002/wat2.1210>
- López Beltrán, C. (2001). La exploración y ocupación del Acre (1850-1900) [Dossier]. *Revista de Indias*, 61(223), 573-590. <https://doi.org/10.3989/revindias.2001.i223.573>

- Mesopotamia Beniana. (2007, agosto). *Breve reseña histórica de la Isla Suárez. Mesopotamia Beniana, 4*.
- Muñetón Santa, G. (2016). Una revisión sobre los conceptos lugar y escala. Aporte a la discusión socioespacial. *Documentos de trabajo INER, (7)*. <https://revistas.udea.edu.co/index.php/iner/article/view/27092>
- Muñoz-Pedrerros, A. (2017, enero-marzo). El paisaje visual: un recurso importante y pobremente conservado. *Ambiente & Sociedad, 20(1)*, 167-186. <https://doi.org/10.1590/1809-4422ASOC20150088RIV2012017>
- Newton, J. (2013). Amazon basin. En F. Rocha Loures & A. Rieu-Clarke (Eds.), *The UN Watercourses Convention in force. Strengthening international law for transboundary water management* (pp. 168-179). Routledge.
- Orellana Halkyer, R. (Coord.). (2013). *Conflictos y acuerdos sobre aguas transfronterizas. Marcos jurídicos y prácticas regulatorias internacionales*. Agua Sustentable/ Universidad de la Cordillera Fundación Bolivia. https://www.academia.edu/83148713/Conflictos_y_acuerdos_sobre_aguas_transfronterizas_marcos_jur%C3%ADdicos_y_pr%C3%A1cticas_regulatorias_internacionales
- Orsag Molina, J. O. (2021). *Circuitos económicos durante el auge de la goma en Bolivia (1880-1912)*. Centro de Investigaciones Sociales.
- Peña Hasbún, P. (Coord.). (2022). *Al mar por el oriente. El tren y el progreso en Santa Cruz*. Plural Editores.
- Peña, P., Barahona Lara, R., Rivero Coimbra, L. E. & Gaya Ábrego, D. (2003). *La permanente construcción de lo cruceño. Un estudio sobre la identidad en Santa Cruz de la Sierra*. Universidad Autónoma Gabriel René Moreno/Centro de Estudios para el Desarrollo Urbano y Regional/Programa de Investigación Estratégica en Bolivia. https://www.academia.edu/44470851/La_permanente_construcci%C3%B3n_de_lo_cruce%C3%B1o_un_estudio_sobre_la_identidad_en_Santa_Cruz_de_la_Sierra
- Peña, S. (2021). From territoriality to borderscapes: the conceptualisation of space in border studies. *Geopolitics, 28(2)*, 766-794. <https://doi.org/10.1080/14650045.2021.1973437>
- Perrier Bruslé, L. (2005). *La dernière frontière. Loin des Andes, trop près du Brésil. La frontière orientale et la construction du territoire en Bolivie* (Tesis doctoral, Université de Paris 1). https://www.academia.edu/8563840/2005_La_derni%C3%A8re_fronti%C3%A8re_Loin_des_Andes_trop_pr%C3%A8s_du_Br%C3%A9sil_La_fronti%C3%A8re_orientale_et_la_construction_du_territoire_en_Bolivie_Introduction_and_chapter_1_
- Perrier Bruslé, L. (2007). The front and the line: the paradox of South American frontiers applied to the Bolivian Case. *Geopolitics, 12(1)*, 57-77. <https://doi.org/10.1080/14650040601031156>.
- Perrier Bruslé, L. (2015). Bolivia-Brazil: The Suárez Islands/Guajara Mirim. En E. Brunet-Jailly (Ed.), *Border disputes: a global encyclopedia* (pp. 458-470, v. 2, Positional disputes). ABC Clio.
- Rabossi, F. (2019). De Cachuela Esperanza a Guajará-Mirim: recursos, escalas e transformações. *Dilemas - Revista de Estudos de Conflito e Controle Social*, (especial 3), 199-217. <https://revistas.ufjr.br/index.php/dilemas/article/view/23919>

- Roca, J. L. (2001). *Economía y sociedad en el oriente Boliviano (siglos XVI-XX)*. COTAS.
- Rocha Loures, F. & Rieu-Clarke, A. (Eds.). (2013). *The UN Watercourses Convention in force. Strengthening international law for transboundary water management*. Routledge.
- Ruiz de Oña Plaza, C. (2021). Paisajes de frontera, migración y café en tiempos de cambio climático: narrativas en disputa en el área transfronteriza del volcán Tacaná. En D. Camacho Valázquez (Coord.), *¿Fronteras marginales? Vida cotidiana y problemáticas actuales en la franja fronteriza Chiapas-Guatemala* (pp. 173-214). UNAM. <https://www.cimsur.unam.mx/index.php/publicacion/obra/161>
- Sandoval Arenas, C. D., Sandoval Arenas, A. V., Del Río Rivera, M. A., Sandoval Arenas, F., Mertens Ulrich, C. & Parada Algorañaz, C. (2003). *Santa Cruz: economía y poder, 1952-1993*. Fundación PIEB.
- Silva, L. P. & Ribeiro, W. (2021). Los ríos transfronterizos y la frontera Brasil-Bolivia: la gobernanza hídrica y los usos del agua en el centro del continente sudamericano. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 25(3), 79-102. <https://doi.org/10.1344/sn2021.25.32588>
- Silvestri, G. (2002). La pampa y el río. Una hipótesis de registros y periodizaciones en el paisaje rioplatense. *Matèria. Revista Internacional d'Art*, (2), 75-96. <https://revistes.ub.edu/index.php/materia/article/view/11406>
- Spedding Paller, A. (2021). *Antología sobre la hoja de coca* (t. 1, Estudio introductorio). BBB.
- Tassi, N. & Canedo, M. E. (2018). Autonomía, institucionalidad y país en la economía popular. En Órgano Electoral Plurinacional-Tribunal Supremo Electoral/Ministerio de la Presidencia-Viceministerio de Autonomías/Coordinadora Nacional de Autonomías Indígena Originario Campesinas/Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, *Diversidad institucional. Autonomías indígenas y Estado plurinacional en Bolivia* (pp. 257-280). <https://www.undp.org/es/bolivia/publicaciones/diversidad-institucional-autonomias-indigenas-y-estado-plurinacional-en-bolivia>
- Tassi, N., Medeiros, C., Rodríguez-Carmona, A. & Ferrufino, G. (2013). "Hacer plata sin plata". *El desborde de los comerciantes populares en Bolivia*. Fundación PIEB/Reino de los Países Bajos. https://www.academia.edu/28137183/Hacer_plata_sin_plata_El_desborde_de_los_comerciantes_populares_en_Bolivia_investigaci%C3%B3n_completa_PIEB_2013_
- Valenzuela, C. (2021). Una mirada geográfica a la escala como instrumento de construcción de la realidad. *Tabula Rasa*, (39), 65-81. <https://doi.org/10.25058/20112742.n39.04>
- Van den Berg, H. (2008). *En busca de una senda segura. La comunicación terrestre y fluvial entre Cochabamba y Mojos*. Plural.
- Villar, D. & Combès, I. (2012). Introducción: Una aproximación comparativa a las tierras bajas bolivianas. En D. Villar & I. Combès (Comps.), *Las tierras bajas de Bolivia: miradas históricas y antropológicas*. Editorial El País. https://www.academia.edu/2341565/D_Villar_and_I_Comb%C3%A8s_eds_Las_tierras_bajas_de_Bolivia_miradas_hist%C3%B3ricas_y_antropol%C3%B3gicas
- Vos, V., Moreno, L. & Chamas de los Ríos, A. (2018). *Estudio sobre el sector laboral zafretero de castaña en Bolivia, distribución del valor de la oferta global y las condiciones de los trabajadores asalariados de la castaña* (Borrador de informe final de consultoría). CIPCA/SCZ/FOS/SOMO.

Bianca De Marchi Moyano

Boliviana. Doctorada en urbanismo y planificación territorial por la Université Catholique de Louvain, Bélgica. Investigadora del Instituto de Estudios Internacionales de la Universidad Arturo Prat. Líneas de investigación: movilidad, estudios fronterizos y territoriales en torno a Sudamérica y, principalmente, Bolivia. Publicación reciente: De Marchi Moyano, B. (2023). La protección socioambiental en la frontera boliviano-chilena. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 27(3), 87-116. <https://doi.org/10.1344/sn2023.27.41751>