https://doi.org/10.21670/ref.2501159

Artículos

Comercio, política y cotidianeidades en una región transfronteriza latinoamericana: el caso de Corumbá/Puerto Suárez/Puerto Quijarro (Brasil/Bolivia)

Trade, politics and everyday life in a Latin American cross-border region: the case of Corumbá/Puerto Suárez/Puerto Quijarro (Brazil/Bolivia)

Haroldo Dilla Alfonso[a*] https://orcid.org/0000-0001-7744-8362
Simón Herrera Canales[a] https://orcid.org/0009-0000-0888-4478
Andrea Paola Yanguas Xavier[b] https://orcid.org/0009-0001-2883-5005

[a] Universidad Arturo Prat, Instituto de Estudios Internacionales, Santiago de Chile, Chile, correo electrónico: hdilla@unap.cl, simon.herrera@usach.cl
[b] Investigadora independiente, Corumbá, Brasil, correo electrónico: paolayanguasxavier@gmail.com

Recibido el 7 de marzo de 2024.
Aceptado el 11 de noviembre de 2024.
Publicado el 15 de enero de 2025.

* Autor para correspondencia: Haroldo Dilla Alfonso. Correo electrónico: hdilla@unap.cl

Resumen

Las regiones transfronterizas latinoamericanas son multidimensionales y multiescalares. En ellas inciden factores estructurantes —la economía, la política, las cotidianeidades, las identidades y el medioambiente— que colisionan en sí mismos y entre sí, y generan sobredeterminaciones. El artículo resalta la fuerte incidencia de los factores de la cotidianeidad, en la misma medida en que aquí no existen proyectos políticos postnacionalistas, ni estrategias de acumulación que usen a las fronteras como recursos. Se analiza desde esta óptica una región transfronteriza que enlaza a las dos principales zonas económicas de Brasil y Bolivia y se articula en torno a las ciudades de Corumbá del lado brasileño, y Puerto Quijarro/Puerto Suárez en Bolivia. Se concluye con algunas invitaciones heurísticas relacionadas con las características de los agentes y las perspectivas de nuevas modalidades de gobernanza. Se basa en un estudio de campo, así como en la revisión documental y de la bibliografía existente llevada a cabo de 2023 a 2024.

Palabras clave: América Latina, fronteras, regiones transfronterizas, complejos urbanos transfronterizos.

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

CÓMO CITAR: Dilla Alfonso, H., Herrera Canales, S. & Yanguas Xavier, A. P. (2025). Comercio, política y cotidianeidades en una región transfronteriza latinoamericana: el caso de Corumbá/Puerto Suárez/Puerto Quijarro (Brasil/Bolivia). *Estudios Fronterizos*, *26*, Artículo e159. https://doi.org/10.21670/ref.2501159

Abstract

Latin American cross-border regions are multidimensional and multiscalar. They are influenced by structuring factors —economy, politics, daily life, identities and environment— that collide in themselves and with each other, and generate overdeterminations. The article highlights the strong incidence of everyday factors, to the same extent that there are no post-nationalist projects, nor accumulation strategies that use borders as resources. This article analyzes from this perspective a cross-border region that serves as a hinge between the two main economic zones of Brazil and Bolivia and is articulated around the cities of Corumbá (Brazil), and Puerto Quijarro and Puerto Suárez (Bolivia). The article concludes by proposing a series of heuristic questions related to the characteristics of the actors and the prospects of new governance modalities. The article is based on a fieldwork and the review of existing documents and literature on the subject carried out from 2023 to 2024.

Keywords: Latin America, borders, cross-border regions, cross-borders urban complex.

Introducción

Todo territorio transfronterizo es una suma algebraica de interacciones contradictorias. En la misma medida en que estos territorios se amalgaman desde diferentes "principios estructurantes de las relaciones socioespaciales" —para usar una sugerente propuesta de Jessop y colaboradores (2008, p. 397) en referencia a las construcciones regionales en el capitalismo contemporáneo—, también lo hacen las concertaciones que les sirven de cobertura y sostén. En ellas los factores estructurantes —políticos, económicos, simbólicos, identitarios, ambientales o emanados simplemente de las prácticas sociales de la cotidianeidad— interaccionan, colisionan y eventualmente alguno de ellos ejerce un rol sobredeterminante, imponiendo al resto sus lógicas organizadoras.

Esta sobredeterminación puede dar lugar a sistemas relativamente estabilizados. Por ejemplo, la sobredeterminación económica en la frontera México-Estados Unidos con sus impresionantes plantas industriales maquiladoras, corredores mercantiles y tratados económicos. O el caso de la Unión Europea, donde un proyecto político postnacionalista impone su lógica, no sin sobresaltos, al resto de los factores. Ello no omite que sean, como siempre ocurre en estas regiones transfronterizas, condensaciones sistémicas de flujos y relaciones sustentados en el conflicto. Pero se distinguen por niveles altos de institucionalización que no comparten las regiones transfronterizas (RTF) latinoamericanas.

En nuestro continente son inusuales los proyectos de acumulación que usan a la condición transfronteriza como un recurso espacial de valorización capitalista, como ha sido argumentado en Sohn (2018) y en Dilla y colaboradores (2022), ni políticas que perciban a las fronteras como simples cicatrices de la historia. Aquí las regiones transfronterizas y sus procesos de concertación anidan y se desarrollan desde "las relaciones sociales de reproducción" (Lefebvre, 2013, p. 92).

En cuanto tal, los territorios transfronterizos se convierten en zonas de socialización de valores, normas y "sistemas de uso" que permiten a los "particulares" operar con éxito en los escenarios heterogéneos y jerárquicos en que desarrollan sus vidas.

Pero también implican la superación de esos sistemas de uso y de las socialidades preexistentes (Heller, 1987). Se trata de una sobredeterminación desde las relaciones de la cotidianeidad, menos discernibles a primera vista en la misma medida en que la invisibilidad deviene condición de su propia existencia (Dilla Alfonso & Chávez, 2023).

Este artículo intenta avanzar en la discusión de esta situación en una región transfronteriza latinoamericana —la que se articula en torno a las ciudades brasileñas de Corumbá y Ladário, y bolivianas de Puerto Quijarro y Puerto Suárez— y desde ahí sugerir una serie de propuestas heurísticas que pudieran animar futuros estudios sobre el tema.

El artículo se organiza en varios apartados. El primero de ellos da cuenta del marco teórico que le anima y en particular de la diferencia existente entre la dimensión binacional —encarnada en el corredor comercial que conecta las economías paulista y santacruceña— y la transfronteriza que se ocupa de las relaciones y los flujos que involucran decisivamente a las comunidades y actores locales. Aunque ambos espacios se constituyen desde roles agenciales conectados de actores y comunidades diversos, se presentan y de hecho funcionan como superposiciones de factores estructurantes y territorialidades. Desde esta argumentación, el artículo presenta a continuación una sintética visión de las ciudades que vertebran esta región transfronteriza, sus historias y relacionamientos asimétricos; así como un análisis de los vacíos institucionales formales y la existencia de una suerte de política subrepticia, en que las decisiones públicas se toman desde instancias sociales no estatales sobre la base de "sistemas de usos" (Heller, 1987).

El siguiente apartado, más extenso, trata exactamente sobre las dimensiones comerciales y sus efectos en la región transfronteriza y sus ciudades. En particular aquí se desarrollan algunos análisis sobre los espacios de intercambios y socialización conocidos como las ferias libres de Corumbá, uno de los temas más relevantes del artículo. Y finalmente se desarrollan unas conclusiones donde se enfatiza en una serie de aspectos que pueden constituir motivaciones heurísticas para investigaciones futuras. Entre otros, la naturaleza de la gobernanza que desde aquí se puede generar, el rol específico de mujeres e indígenas y el carácter contencioso de estos procesos.

Para realizar el artículo, se efectuó una investigación cuyo primer momento fue la revisión crítica de los registros académicos focalizados en la zona, así como de la documentación impresa. Probablemente debido a la visibilidad de Corumbá en los estudios fronterizos brasileños —allí tiene lugar un encuentro internacional bienal de estudios especializados de alta concurrencia— esta zona ha despertado el interés académico, y por ello se han producido diversos estudios, entre los cuales se pueden citar a Ferraro (2020), Da Costa (2013, 2020), Oliveira y Esselin (2015), Batista da Silva (2013), Espírito Santo y colaboradores (2017); Hernández Hernández y Loureiro Ferreira (2017), así como numerosas tesis de maestrías producidas por estudiantes del curso de relaciones fronterizas que tiene lugar en la sede de la Universidad Federal de Mato Grosso del Sur en Corumbá, entre ellos los de Guerrero (2020), Loio (2018) y Maicon (2018). Estos trabajos, generalmente enfocados desde la geografía o la antropología, proveyeron una información valiosa para introducirnos en el tema y serán citados convenientemente a lo largo de este artículo.

Para complementar esta información se realizaron varias jornadas de trabajo de campo que incluyeron observaciones a algunas actividades como las ferias comerciales y a algunos lugares de compra que se apoyan en dinámicas transfronterizas, tanto en Puerto Quijarro como en Corumbá. Finalmente, se realizaron entrevistas no

estructuradas a 15 personas relacionadas con estos ámbitos, lo que constituyó la parte más importante de la información colectada. Estas incluyeron a activistas culturales, comerciantes y funcionarios municipales y de oficinas desconcentradas radicadas en Corumbá y en Puerto Suárez. Las entrevistas estuvieron precedidas por consentimientos informados en que los entrevistados podían decidir si serían citados en el artículo y de qué manera.

La sobredeterminación de la cotidianeidad en las regiones transfronterizas latinoamericanas

La estructuración económica de la mayoría de nuestras regiones transfronterizas ocurre en torno a cadenas de valores cortas. Estas se realizan fundamentalmente dentro de un mismo espacio local que resume la "coherencia estructurada de la economía política" (Harvey, 2014, p. 348), con espacios muy acotados para la acumulación, lo que ha sido denominado por otros autores como "regiones autocontenidas" (Dilla et al., 2022). Y cuando una frontera es atravesada por un corredor económico binacional, su diseño opera en la lógica del límite como "no lugar", un estorbo que conviene sobrepasar al menor tiempo posible y con incidencias colaterales muy limitadas sobre las sociedades fronterizas. Justo el tipo de enfoque de "regionalismo abierto" que prevalece en los proyectos integracionistas latinoamericanos, como lo han discutido Iranzo y Caballero (2020).

Al mismo tiempo, los procesos de concertación que viabilizan sus funcionamientos operan por debajo del radar de la política formal cuyo actor por excelencia, el Estado, se ausenta en determinadas áreas o resulta un "invitado de piedra" que legitima lo que no puede normar. Ello no significa que las concertaciones transfronterizas latinoamericanas sean apolíticas. Sobre todo, si se remite a la política al cúmulo de interacciones contradictorias entre grupos sociales por el control y la asignación de recursos y valores que pueden ser canalizadas tanto institucionalmente como a través de un sinnúmero de prácticas sociales que configuran la cotidianeidad (Dilla Alfonso & Contreras Vera, 2021).

Las concertaciones transfronterizas, vistas de esta manera, pueden constituir acciones colectivas, en el sentido apuntado por Tarrow (1997), cuyo contenido contencioso se puede expresar frente a relaciones de poderes sociales diversos, pero sobre todo de cara a los entramados nacionalistas que acotan las relaciones transfronterizas desde las que se realizan. La política, tamizada por la cotidianidad, resulta una interacción de poderes difusos, tal y como los definía Agnew (2018, p. 146): "…un poder no centrado o directamente comandado, pero que resulta de patrones de asociaciones sociales e interacciones en grupos y movimientos". No solo opera como baja política —siguiendo aquí de cerca a Peña (2015)— sino como política subrepticia, que transcurre fuera de la formalidad, en ocasiones transgrediendo sus normas obstructivas y cuyo éxito reside precisamente en su discreción pública y opacidad (Dilla et al., 2024).

Este artículo se propone discutir esta situación desde un estudio de caso en una RTF que comparten Brasil y Bolivia, y articulada en torno a un complejo urbano transfronterizo

que abarca cuatro ciudades: Corumbá y Ladário[1] en Brasil; y Puerto Suárez y Puerto Quijarro en Bolivia.

Esta región contiene el paso comercial más importante entre ambos países, así como un puerto fronterizo de tránsito de las mercancías bolivianas que buscan el Atlántico, o brasileñas en dirección al Pacífico.

De hecho, esta región es la bisagra territorial que conecta a las dos zonas económicas más dinámicas de ambos países: São Paulo en Brasil y Santa Cruz de la Sierra en Bolivia. Estas pueden moverse a lo largo tanto de una red vial terrestre (carreteras y ferrocarriles), como del complejo fluvial en torno al río Paraguay, por lo que la dinámica comercial se acompaña de varios puertos de esta naturaleza. Es lo que se denomina un corredor binacional, tal y como ha sido discutido por Dilla y colaboradores (2022), la modalidad más parca de regionalización transfronteriza con efectos limitados sobre el territorio en que se desarrolla.

Pero al mismo tiempo, y sin relaciones fundamentales con el gran tráfico binacional, en la región se desarrollan acciones económicas de escasa o ninguna acumulación, pero vitales para la reproducción de la vida familiar, así como otras prácticas sociales y lúdico-culturales que animan una región sociológicamente muy dinámica y un cuadro identitario complejo.[2]

Ambos espacios construyen fronteras, pero están referidos a situaciones diferentes. La espacialidad binacional hace alusión a la relación entre dos naciones y controlan —o lo intentan— el comercio, la movilidad humana, etcétera, a partir de instituciones desconcentradas y con involucramientos locales mínimos. Las prácticas sociales, en cambio, involucran de forma distintiva a los actores locales y comunitarios y dan cuenta de las diferentes relaciones que determinan el carácter sistémico de la región transfronteriza.

El nivel binacional se modela desde los flujos de diferentes escalas. El nivel transfronterizo se distingue, ante todo, como creador de lugares, sin los cuales no puede existir. En el campo estrictamente económico, las relaciones binacionales son tramos de una acumulación que se realiza fuera de sus lares, en los centros económicos. Las relaciones transfronterizas, en cambio, usualmente generan lo que Fraser y Jaeggi (2018, p. 24) llamaron "mercados para la distribución" que se realizan en el ámbito local, con menor incidencia económica en sentido estricto, pero de alto impacto social. Pero ambas dimensiones coexisten y se retroalimentan, dando lugar a lo que Haesbaert (2019, p. 254) denomina "territorios aglomerados… mezclas confusas de territorios-zona y de territorios-red, donde se vuelve muy difícil identificar una lógica coherente o una cartografía espacialmente bien definida".

---

[1] Ladário y Corumbá constituyen una unidad conurbada. No hay diferencias socioespaciales entre ellas, ni en relación con los procesos transfronterizos. Por ello, en adelante se hará referencia a Corumbá como una sola mancha urbana que incluye a Ladário.

[2] Esta ubicación estratégica, beneficiada por una vialidad efectiva, hace de esta zona un corredor de tráficos criminales —drogas, armas, personas— así como de contrabando de altos volúmenes mercantiles que tienen connotaciones internacionales. Obviamente, ello afecta de diversas maneras a las sociedades locales, pero es indudable que las sociedades locales poseen una dinámica suficiente y distintiva fuera de estos tráficos, con prácticas comerciales que ciertamente implican ilegalidades legitimadas por el imperativo de la sobrevivencia. Ello es usual en la manera como los pobladores consideran lícitas sus transgresiones normativas, lo que implica una economía política, un relacionamiento social y una ética diferente a la que reina en el mundo criminal. Es esto último lo que interesa y se desarrolla en este artículo.
Para una discusión sobre legalidades y licitudes en la producción de las vidas cotidianas, véase Abrahams y Van Schendel (2005). En relación con los ámbitos fronterizos latinoamericanos se sugiere a Ceballos Medina y Ardila Calderón (2015) y a Renoldi (2013).

Esta realidad sugiere una configuración de tramas de poderes similar a lo que Agnew y Oslander (2010, p. 193) identificaron como situaciones de "territorialidades superpuestas" en que ocurre "… la intersección de fuentes de autoridad territorial, diferentes de la autoridad del Estado-nación, con la de los Estados". En el caso que aquí concierne, se trata de un espacio de flujos que facilita el comercio binacional o el acceso de mercancías de cada parte a la economía global, cuya institucionalidad —no importan ahora sus deficiencias— está respaldada tanto por las legislaciones y acuerdos binacionales, como por las normas dictadas por organismos regionales supranacionales, como es el caso del Mercado Común del Sur (Mercosur), y globales, en particular la Organización Mundial del Comercio (OMC).

Por otro lado, se trata de una miríada de vínculos que desarrollan las comunidades en los márgenes de los precarios espacios de la política formal, y generan lugares donde se reproduce la vida cotidiana. Se trata, finalmente, de una intersección conflictiva, pero no implica separaciones de normas y organizaciones. Las territorialidades disidentes del orden nacionalista y estado-céntrico, en última instancia, funcionan "encapsuladas en un Estado determinado" (Agnew & Oslander, 2010, p. 196) de manera que aun cuando operen con "lógicas sociales diferentes" y colisionan en consecuencia, no se excluyen mutuamente (Blatter, 2003).

La conformación de una región transfronteriza, así como de un peculiar complejo urbano que le sirve de eje, son datos visibles de la sociología local. Ambas partes han anudado relaciones diversas que incluyen vínculos económicos, demográficos y culturales, aunque con una presencia política formal muy discreta que inyecta a todos los procesos transfronterizos de dosis notables de informalidad. Como ya se anotó, este último dato coloca a las relaciones cotidianas como un factor estructurante de primer orden.

Más allá de los posibles acuerdos interestatales o de las estrategias de acumulación que anidan en la región, la territorialidad transfronteriza se organiza desde numerosas prácticas de socialización de valores, normas y "sistemas de uso" que permiten a los "particulares" operar con éxito en los escenarios heterogéneos y jerárquicos en que desarrollan sus vidas (Heller, 1987). No es posible entender esta RTF sin prestar atención a las múltiples "prácticas organizadoras del espacio" (De Certeau, 2008, p. 3) desde la sociedad civil.

Este problema constituye la principal animación de este estudio. Aun cuando sus observaciones pueden trasladarse a diferentes campos —social, cultural, político— y que son tratados aquí de manera muy preliminar, este análisis se centra en el ámbito económico que se origina desde las relaciones transfronterizas tal y como se definió antes, y toma cuerpo en las llamadas *ferias libres* que tienen lugar todos los días en algún punto de la ciudad brasileña de Corumbá con la concurrencia mayoritaria de comerciantes bolivianos. Estas ferias constituyen espacios de socialización y, eventualmente, como se verá, de acciones colectivas, pero también de conflictos que revelan las desigualdades yacentes en esta RTF.

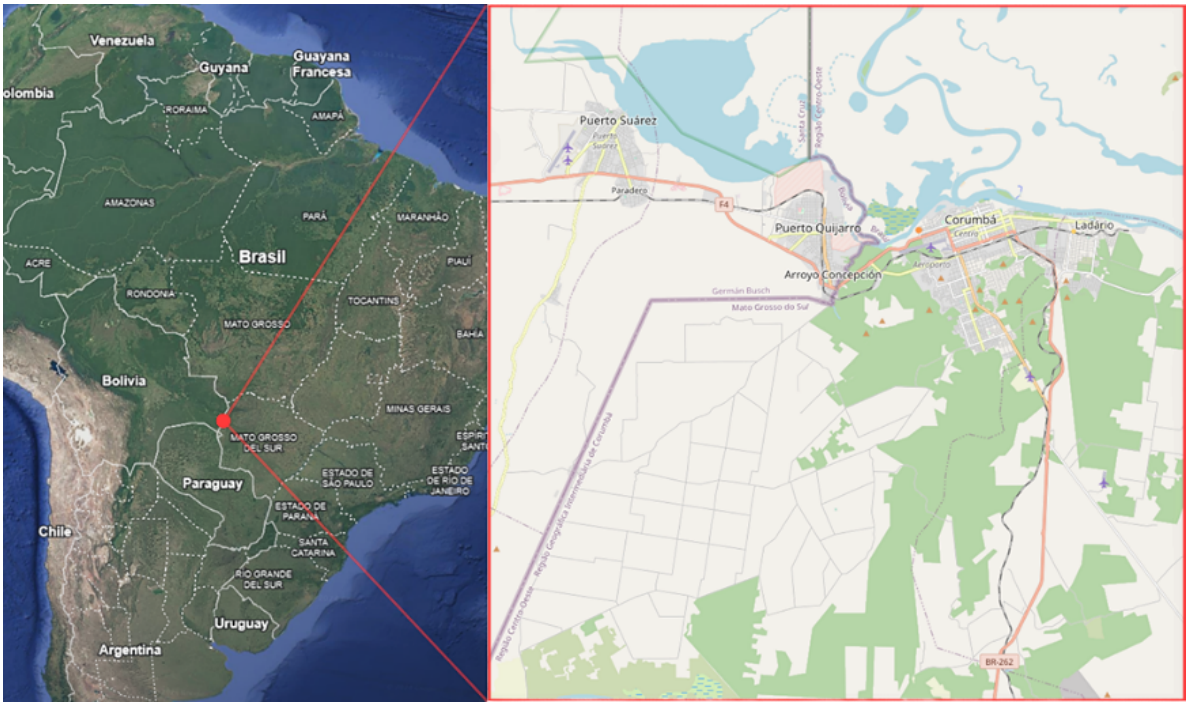
Tres ciudades sobre una frontera

Aunque indígenas y europeos merodearon por el Pantanal —humedal trinacional considerado uno de los ecosistemas más grandes y biodiversos del planeta (Fundo Mundial para a Natureza, 2021)—, durante muchos siglos, el primer poblado históricamente documentado fue la ciudad brasileña de Corumbá. Fue fundada a fines del siglo XVIII como baluarte fronterizo en dos sentidos. Primero como *frontis* "civilizatorio", ganadero y agrícola frente a la inmensidad del Pantanal, cuya población indígena fue ignorada. En segundo lugar, lo que aquí interesa, como afirmación de soberanía portuguesa frente al imperio español (Da Veiga Silva & Tedeschi, 2022).

En este sentido, por cerca de un siglo, Corumbá fue la única población de consideración en la región, hasta fines del XIX, cuando se fundó, al otro lado del borde, el poblado de Puerto Suárez, como primera expresión geopolítica del estado boliviano en la región (Da Costa, 2020; véase Figura 1).

Ambos asentamientos experimentaron crecimientos discretos motivados por la producción agropecuaria y minera en sus entornos regionales y, aunque en la primera mitad del siglo XX sus contactos fueron moderados por la carencia de un sistema vial consistente, desde la década de 1950 devinieron bisagras de un corredor comercial en formación que enlazaba las regiones más ricas de cada país: Santa Cruz de la Sierra en Bolivia y São Paulo en Brasil (Oliveira & Esselin, 2015, pp. 131-132). La historia reciente de esta región y del complejo urbano transfronterizo que lo organiza no puede entenderse sin tomar en cuenta los vaivenes (infraestructurales, económicos, ambientales y políticos) de este corredor.

Figura 1. Mapa Corumba-Ladario (Brasil) y Puerto Suárez-Puerto Quijarro (Bolivia)



Fuente: elaboración propia a partir de imágenes de Google Earth

Un ejemplo de ello es la suerte corrida por la ciudad boliviana de Puerto Suárez. Fue fundada a fines del siglo XIX, prevista como afirmación soberana de Bolivia en la zona, así como una locación para la salida de este país al Río Paraguay a través de la laguna de Cáceres, cuyo nivel de agua permitía la navegación de barcos de calado medio (Alves, 1984). Pero según avanzó el siglo XX la laguna fue afectada por factores adversos hasta hacerle perder su calidad de navegable. Ello selló la suerte de Puerto Suárez, que quedó como un lugar de discreto abolengo histórico, evidenciado en sus plazas y edificios, de modestas facturas, pero con cierto toque de elegancia decorativa que la falta de mantenimiento y pintura no han logrado anular.

Puerto Suárez no se retiró en el vacío. Su lugar como bisagra comercial fue paulatinamente ocupada por un nuevo poblado denominado Puerto Quijarro, que ostentaba una envidiable ubicación junto al mismo borde y colindante con el paso de un ferrocarril que se adentraba en territorio brasileño desde Santa Cruz (Da Costa, 2013; Oliveira & Esselin, 2015). Puerto Quijarro fue reconocido como municipio en la última década del siglo pasado y beneficiado por la migración de cientos de familias del altiplano, lo que lo clasificó como una de las localidades bolivianas con mayor tasa de crecimiento demográfico.

A diferencia de Puerto Suárez, no hay aquí signos de una planeación espacial. El poblado muestra un trazo irregular, carente de plazas u otros espacios públicos, que revela improvisación urbanística. En cambio, alberga una intensa actividad comercial en numerosos pequeños establecimientos que se aglomeran en torno al paso fronterizo, en un barrio denominado Arroyo Concepción y en particular en un llamado Mall Chino —un edificio de una planta, con un área aproximada de una hectárea repleta de pequeñas tiendas— que tiene a los compradores brasileños como sus más frecuentes visitantes.

Oliveira y Esselin han identificado este proceso con el surgimiento de una nueva territorialidad fronteriza, "un proceso de nuevos signos de integración, interacción, rebelión y conflicto" (Oliveira & Esselin, 2015, p. 153) donde la funcionalidad se sobrepone a la formalidad. Estas ciudades han devenido piezas interconectadas en un juego económico e identitario muy complejo, una de cuyas razones principales es sin lugar a dudas la desigualdad entre las partes. Justo lo que Barajas Escamilla ha discutido como situaciones de "interdependencia asimétrica y compleja… determinada por el poder de los actores y sus instituciones" (Barajas Escamilla, 2013, p. 43) y que implican distintos niveles de sensibilidad y vulnerabilidad a los cambios relacionales.

Corumbá es, según los estándares brasileños, un municipio pobre, con más de 40% de su población clasificada en esa condición, lo que resultaba unos diez puntos por encima de la ocurrencia de pobreza a nivel nacional (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatistica, 2022). Pero la situación del lado boliviano era aún más precaria, como puede inferirse de las siempre imprecisas estadísticas nacionales que mencionaban una pobreza ascendente a 60% y cerca de un quinto de la población era considerada indigente (Gobierno Municipal de Puerto Suárez, 2001; Fundación para la Conservación del Boque Chiquitano & Humus, 2001).

Ferraro (2020) ha agregado otros indicadores que denotan la brecha del bienestar dentro de la RTF: mientras que 84% de los hogares brasileños se beneficiaban con un sistema de recogida de basura, solo 31% de Puerto Suárez y 68% de Puerto Quijarro contaban con este servicio sanitario básico. En términos de empleos, mientras que menos de 20% de los brasileños se ubicaban en el cuentapropismo, lo hacían más de 40% de los bolivianos, particularmente en Puerto Quijarro, donde 50% era cuentapropista

y 43% se desempeñaba en los servicios comerciales. En este sentido, no es sorprendente que los bolivianos percibieran a Corumbá como una oportunidad de sobrevivencia, sea residiendo en ella o como trabajadores pendulares.

Esta situación permite explicar la tendencia demográfica que ocurre en el interior de la RTF, y que resulta un comportamiento usual en estas regiones. Corumbá había tenido un crecimiento anual muy discreto desde los años de la década de 1980 (en torno a 1%) y un decrecimiento absoluto en el último decenio. El censo de 2022 reportó unos 123 mil habitantes, incluidos aquí varios millares de extranjeros inmigrantes, básicamente bolivianos.

Puerto Quijarro y Puerto Suárez solo reportaban una población de 36 mil habitantes en 2012 (año del último censo) pero con altas tasas de crecimiento de 3.6% anual (Oliveira & Esselin, 2015). Es decir, que Corumbá, más pobre que la media nacional brasileña, resultaba poco atractiva para su entorno nacional, pero muy atractiva para la población boliviana, y en particular para los empobrecidos habitantes del altiplano que constituyen el grueso del vertiginoso poblamiento del pontón comercial de Puerto Quijarro.

Esta población, sea radicada en Puerto Suárez o en Puerto Quijarro, hace del cruzar la frontera su medio de vida, pero una parte de ella se ubica permanentemente o de forma intermitente en Corumbá, donde habitan en las secciones más depauperadas de los barrios periféricos, como es el caso del sintomáticamente denominado *Nueva Corumbá*. No existe un registro de la magnitud de esta población boliviana radicada en Corumbá.

En conversaciones con académicos y funcionarios existía una opinión generalizada acerca de unos 8 mil inmigrantes bolivianos, pero la propia naturaleza de la movilidad humana en la zona arroja un manto de incertidumbre sobre cualquier cálculo. Y en buena medida es así tanto por la virtual ausencia de restricciones al tránsito de personas en la franja transfronteriza más inmediata,[3] como por la relativa flexibilidad de la reglamentación brasileña que permite un primer momento de regularización presentando algunos documentos de fácil adquisición.[4]

Los bolivianos y bolivianas han devenido partes inseparables del paisaje urbano de Corumbá, en particular en los barrios periféricos emergentes y en el mundo del pequeño comercio. Pero para todos significaba dolorosos itinerarios que algunos no podían soportar. Ellos, y sobre todo ellas, han sido las piezas clave de un sinnúmero de relaciones transfronterizas que se manifiestan en campos diversos de la vida cotidiana de ambas ciudades, en particular en el centro dominante de la relación: Corumbá.

---

[3] La permisividad brasileña solo se refiere a la franja fronteriza más inmediata al límite, tal y como han establecido el acuerdo de Roboré (1954) entre los presidentes Kubitschek y Siles Suazo, y otros acuerdos adoptados en el marco del Mercosur. A solo unos kilómetros de Corumbá, en la carretera que conduce a la ciudad de Campo Grande (capital departamental), los vehículos son revisados cuidadosamente y sus pasajeros sometidos a escrutinio, en particular cuando sus fenotipos sugieren procedencia boliviana. Para continuar el viaje es necesario un visado establecido en el marco de los acuerdos integracionistas en que ambos países se insertan.

[4] También los brasileños cruzan hacia Puerto Quijarro y Puerto Suárez, pero raras veces se radican en Bolivia. Según las entrevistas sostenidas, hay tres razones para cruzar: Una es la compra de mercancías bolivianas, más baratas y variadas, sobre todo en el llamado Mall Chino. La segunda es estudiar en una escuela universitaria privada de medicina, que provee títulos reconocidos en Bolivia, y tras un proceso de acreditación, también en Brasil, mediante pagos relativamente discretos. Finalmente, es también importante la participación de los corumbanenses en fiestas y celebraciones religiosas en Bolivia.

El rompecabezas incompleto de la relación transfronteriza

Los organismos estatales de ambos países establecen vínculos que pueden estar motivados por acuerdos internacionales, en particular binacionales, o por necesidades apremiantes, por ejemplo, en temas de seguridad. Pero aun reconociendo la relevancia de estos vínculos para el gobierno de la frontera, se reitera que ellos no constituyen procesos normativos fundamentales del espacio propiamente transfronterizo, como se dijo, aquel que involucra directamente a las comunidades locales. Incluso, la institución política formal que debiera ser parte de esta normación local, y en consecuencia de la maduración de una gobernanza transfronteriza, los municipios, no intervienen directamente en estos procesos.

En las entrevistas efectuadas a los alcaldes de las ciudades u otros funcionarios municipales existía una coincidencia casi exacta tanto en los temas que consideraban prioritarios en las relaciones regionales, como en las dificultades para promover acuerdos. En el primer sentido, ambas partes consideraban la cooperación en salud e higiene como el tema fundamental, aun cuando los bolivianos remitían el asunto al acceso a los sistemas de salud pública brasileña —lo que solo conseguían en caso de emergencias—, mientras que los brasileños enfatizaban en acciones de saneamiento ambiental y de manejo de enfermedades transmisibles.

De igual manera, ambos coincidían en la necesidad de desarrollar acciones para mejorar los flujos comerciales y las actividades educativas y culturales. Sin embargo, en ambos casos, la mención a las dificultades fue más prolija. De acuerdo con el alcalde de Puerto Suárez, él se había reunido unas dos veces con el prefecto de Corumbá, pero debido a la alta centralización y la carencia de prerrogativas trataron temas protocolares y a cambio nunca había podido invitar al alcalde de Corumbá:

> (…) Lo que sí hay que reconocer, que un poco en la parte de cómo se maneja el Estado boliviano, ahí existe la burocracia, ¿no es cierto? El hecho de nosotros no ser, vamos a decir así, un Estado federal y poder determinar nuestras propias normativas, digamos, en cuanto a relaciones internacionales, como lo hace, me imagino, Mato Grosso del Sur, como lo hacen todos los estados que están en frontera, ¿no es cierto? Un poco por ahí va el tema, donde tenemos que canalizar todo esto… En Bolivia se habla mucho de las autonomías municipales, ¿no es cierto? Y de hecho se ha visto reflejado más en la responsabilidad que tiene el municipio, ¿no?, que en el manejo de los propios recursos. ¿No es cierto? No podemos hablar de autonomía si no manejamos recursos, ¿no es cierto? Si no manejamos ciertas determinaciones, digamos, obviamente cómo se maneja... Se ha tratado varias veces ya, hay varios aspectos por ahí que ellos lo van a poder desglosar. Hay el tema del tratado de Roboré. Sí. Hay el tema de las ciudades gemelas, también, ¿no? Pero ahora mismo, ahora, no hay nada. (M. M, comunicación personal, 26 de septiembre de 2023)

Por su parte, un alto funcionario de la prefectura de Corumbá destacaba que, a pesar de existir un régimen federal en Brasil, no existen prerrogativas municipales para relacionarse con homólogos más allá de la frontera. Aunque reconocía que han existido algunos contactos informales, dados en situaciones de emergencia como sucedió con el cierre de fronteras durante la pandemia del covid, “no existe ningún dialogo permanente o sistemático” (R. J. comunicación personal, 27 de septiembre de 2023). De esta

manera, se puede concluir que los asuntos propiamente transfronterizos son tratados no solo en el contexto de la "baja política", sino también de la "política subrepticia".

Este vacío institucional formal es ocupado por asociaciones civiles y estructuras informales que satisfacen los requerimientos de actividades transfronterizas. Aunque el objetivo de este artículo es el comercio transfronterizo, y en particular las llamadas ferias libres, vale la pena una digresión para ilustrar una forma de comportamiento similar en campos de relaciones de naturalezas diferentes, en este caso en el campo religioso-lúdico-cultural.

Tanto Corumbá como Puerto Quijarro y Puerto Suárez son comunidades de una alta espiritualidad religiosa, por lo que es posible identificar una gran variedad de credos, con sus respectivas conmemoraciones. En estos festejos participan personas de ambas nacionalidades, en unos casos por apego a la fe, y en otros por motivaciones lúdicas. Pero probablemente ninguna festividad de raíz religiosa puede competir con la que los parroquianos dedican en el mes de agosto a la virgen de Urkupiña, una de las figuras más relevantes del panteón religioso boliviano y considerada patrona de la integración nacional de Bolivia.

La expansión de esta festividad ha estado marcada por una transición gradual del espacio privado al público, lo que en esta región se expresa en la compartición festiva. Estas actividades son financiadas por los propios comerciantes bolivianos mediante la aportación de bandas musicales y cuerpos de baile provenientes de Santa Cruz y Cochabamba. Y lo que no es menos relevante, la oferta gratuita de bebidas y comidas a todos los participantes.[5]

A pesar de la relevancia de estas celebraciones, las autoridades municipales solo intervienen periféricamente, aprobando los recorridos y cuidando el orden público. En su lugar, ellas constituyen un escenario desde donde aparecen nuevos líderes. Cada año la congregación elige un "padrino", regularmente comerciantes con dinero suficiente para costear varios días de celebraciones en plazas y clubes, y que en ocasiones supone el blanqueo de imágenes públicas salpicadas de las ilicitudes usuales en cualquier frontera. De acuerdo con algunos activistas entrevistados, la celebración de la virgen de Urkupiña ha permitido a un sector de la población discriminado en Brasil hacer frente a estigmas —"ellos creían que boliviano siempre es mugre" (A. A, comunicación personal, 25 de septiembre de 2023)— logrando así "la confirmación, de la identidad de ellos acá, así, 'yo estoy acá, yo también formo parte de este lado'" (M. L B, comunicación personal, 23 de septiembre de 2023).

El comercio internacional y transfronterizo

El aspecto más visible de la región transfronteriza que conforman estas ciudades y sus *hinterlands* es un dispositivo logístico comercial dinámico (Hoffman, 2000; Rodrigue et al., 2006) por donde pasa, se almacena, se fiscaliza y eventualmente se transborda 90% del comercio entre Brasil y Bolivia, y en particular de las dos zonas económicas más

[5] Una mujer entrevistada describía lo sucedido el último 24 de agosto: "…en la calle había un camión lleno de cerveza Skol, con dos congeladores, y allá se entregaban, 'deme una cerveza' y te daban una cerveza… Solo financiado por los comerciantes de aquí Corumbá, de Bolivia, bolivianos, y la fiesta tiene lugar en la calle" (M. L B, comunicación personal, 23 de septiembre de 2023).

importantes de sus respectivos países: Santa Cruz de la Sierra en Bolivia y São Paulo en Brasil. Al mismo tiempo la región es un lugar de paso de otros tráficos terrestres de ambos países en busca de salidas oceánicas o de los mercados de terceros países. Ello significaba, según Batista da Silva (2013), el paso de 5 581 millones de dólares anuales. Algo menos de la mitad de este total estaba constituido por el gas boliviano (88% del comercio bilateral), y el resto se componía de productos diversos, principalmente *commodities*.

Según los datos colectados en la aduana brasileña, en 2023 transitaban por esa frontera entre 210 y 270 vehículos comerciales diarios, lo que implicaba —sumando las mercancías transportadas por tren— unos 1 500 millones de dólares. A ello habría que sumar otras mercancías que se transportaban por vías fluviales o por gasoductos, que multiplicaba varias veces el valor antes mencionado. Buena parte de esos valores transitaban y se detenían en un puerto seco a cargo de la compañía Agesa, una de las más importantes del sur brasileño y donde laboraban varias decenas de trabajadores lugareños.

Por su naturaleza y sus tratamientos formales, se trataba de un típico corredor binacional. Por lo general, estos corredores cruzan las fronteras sin efectos sociales o culturales, e incluso con incidencias económicas muy limitadas. Este corredor no es excepción. Su paso por esta zona ha generado una infraestructura propia, que además de los viales antes referidos, incluye áreas de puertos secos —donde los grandes camiones del tráfico esperan sus turnos para las inspecciones que les permitirán pasar en una u otra dirección—, talleres automotrices y otras instalaciones que proveen servicios a los choferes. El servicio aduanero, que opera con el sistema de control integrado, funciona ininterrumpidamente para dar paso a los cientos de camiones que cruzan diariamente.

Estos trasiegos proveen a la región de beneficios y de externalidades negativas. En el primer sentido, se generan empleos —formales e informales, directos e indirectos—, se crea una mayor conectividad extrarregional, además de la instalación de tecnologías y personal calificado. En el segundo, es conocido su efecto ambiental negativo en las ciudades y la afectación vial, al generar con frecuencia aglomeraciones de vehículos que los puertos secos no pueden mitigar.

Pero más allá de este cálculo de costos y beneficios, lo que interesa enfatizar es que se trata de un corredor de escala internacional regulado por un dispositivo de control migratorio, aduanero y sanitario; normado por las disposiciones comerciales internacionales, las reglas del Mercosur y los acuerdos económicos bilaterales y, por tanto, cuya existencia es independiente de la calidad de las sociedades locales que le acompañan.

Este corredor —y todo su dispositivo de control y gestión— opera como enclave que se vincula de manera tangencial con las sociedades locales y sus dinámicas transfronterizas. Constituye un estrato de formalidad estatal que busca controlar —aunque solo lo consigue deficitariamente— los flujos binacionales de mercancías para los que la frontera es un "no lugar", un estorbo que conviene sobrepasar en el menor tiempo posible. Justo el tipo de enfoque de "regionalismo abierto" que prevalece en los proyectos integracionistas latinoamericanos (Iranzo & Caballero, 2020).

La contracara de este corredor es la existencia de numerosos vínculos económicos entre los pobladores de ambos lados. Se trata de un comercio de pequeña escala, que se nutre de productos locales —básicamente alimenticios— y de otros importados, y

que ocurre en numerosos pequeños establecimientos comerciales, que se concentra y densifica en las llamadas *ferias libres de Corumbá*.[6]

Las ferias libres constituyen la práctica social de interacción y sociabilidad transfronteriza más potente de esta RTF. Se trata de mercados itinerantes que funcionan en varios puntos de la ciudad cada día de la semana, y los sábados se convierten en un espacio lúdico para los citadinos. Aun cuando los trasiegos que tienen lugar en las ferias no superan unos pocos millones de dólares anuales (Batista da Silva, 2013), tienen un impacto mayor en la vida cotidiana de estas comunidades en el plano económico, tanto por la cantidad de empleos que generan como por el abaratamiento del costo de la vida en la ciudad. Más allá del plano económico, estos "mercados de distribución" constituyen incubadoras de múltiples relaciones que alimentan el complejo entramado de la cotidianeidad transfronteriza.

Estas ferias fueron creadas mediante una ley municipal en 1952, y posteriormente refrendadas tanto en la ley municipal de 1990, como en la ley complementaria de 2017. En esta última se reitera la responsabilidad municipal con ellas, lo que implica la potestad para otorgar las autorizaciones para sus establecimientos, y el ejercicio del control y la planeación de sus funcionamientos.

En su estudio sobre el tema, Guerrero define cinco áreas implícitas en esta responsabilidad —registro de feriantes, garantía de la higiene durante y tras la feria, seguridad, habilitación del espacio y fortalecimiento de la asociación— pero al mismo tiempo afirmaba que todas ellas se realizaban deficitariamente lo que denotaba "la omisión del poder público" (Guerrero, 2020, p. 56).

Un funcionario local entrevistado por Guerrero era preciso en la descripción de una situación que consideraba fuera de toda legalidad:

> El municipio, afirmaba, tiene muy poca actividad (en las ferias). Y no creo que sea bueno interferir demasiado. [...] si se hace bien la legislación, se adapta a la realidad, ya es una buena práctica, porque hoy la feria está totalmente fuera de la ley. Así que la legislación es una y la práctica es otra. (Guerrero, 2020, p. 57)

En la práctica el gobierno municipal se limita a autorizar el establecimiento en una zona urbana específica y cobrar los impuestos por el uso de los espacios, por lo que puede afirmarse que las ferias se autogestionan mediante asociaciones de "feriantes" cuyos líderes son comerciantes exitosos electos en asambleas, pero cuyos mandatos pueden prolongarse por largos periodos. El número de feriantes registrados en el último censo era de 529, pero en un día domingo fueron contados 552. De ellos, 73% llevaba más de cinco años trabajando en las ferias, unos 382 asistían todos los días y 59% eran mujeres. La mayoría de los vendedores ofrecían ropas, productos vegetales o tenían ofertas muy diversas según las oportunidades del mercado (Maicon, 2018).

[6] El comercio local en esta región se compone de múltiples canales que se densifican en las ferias, pero no se limitan a ellas. Implican, por ejemplo, un "mall chino" establecido en Puerto Quijarro y que atrae compradores brasileños de diferentes lugares, así como infinidad de pequeñas tiendas que se nutren de mercancías adquiridas en ofertas en los propios supermercados de Corumbá o de contrabandos. Una condición para todas ellas son los menores precios bolivianos debido al menor costo de la mano de obra, pero también a la menor carga impositiva. No obstante, esta ventaja de precios puede variar coyunturalmente, por ejemplo, por los precios de las monedas o de productos específicos que se incorporan a estos canales mercantiles. La habilidad de los comerciantes bolivianos, casi siempre de origen aimara, para moverse en estos laberintos comerciales es motivo de molestia para los comerciantes brasileños que perciben prácticas comerciales desleales. Al decir de un funcionario local brasileño, ello siembra la imagen de un boliviano capaz de usar más efectivamente a la frontera como recurso.

Las ferias han experimentado una creciente presencia boliviana. Originalmente, esta presencia era segregada y existía una feria específica a la que podían concurrir los vendedores bolivianos, pero con la mayor afluencia de comerciantes de Puerto Quijarro, la segregación terminó en 1990 y fueron permitidas sus concurrencias a cualquier feria con la condición de pertenencia a la asociación. Desde entonces, los comerciantes bolivianos han devenido presencia mayoritaria en estos mercados y un atractivo adicional por ser capaces de ofertar mayor variedad de productos y a menores precios. Lo consiguen por sus accesos a productos más baratos, tanto en Bolivia como en Brasil, lugar este último donde recorren los supermercados locales en busca de ofertas de artículos que luego revenden en las ferias con algún margen de ganancia.

Evidentemente también han conseguido posicionamientos exitosos en los circuitos de lo que técnicamente se considera contrabando (y como tal es reprimido por los agentes de aduana), pero que para los comerciantes transfronterizos es simplemente un tipo de comercio que cruza una frontera desdibujada y permisiva. Ello provoca frecuentes conflictos con los vendedores brasileños que disputan, al decir de un comerciante, "la bolsa de los compradores",[7] pero habría que reconocer que el trabajo boliviano, y en particular de las mujeres bolivianas, es crucial para el abaratamiento de la vida en Corumbá.

Ellos y ellas han logrado una inserción favorable en comparación con las condiciones prevalecientes en el lado boliviano. De acuerdo con las entrevistas realizadas a mujeres feriantes por Loio (2018), ellas podían obtener ingresos oscilantes entre 150 y 300 dólares mensuales, sustancialmente más alto que el ingreso de sus coterráneos en la franja fronteriza, lo que, conjugado con el uso de los servicios sociales brasileños, les ha permitido acceder a movilidades sociales ascendentes que no hubieran tenido en su país originario.

Según un profesor y activista social brasileño, vivir en Corumbá "es un paso adelante en la vida de muchos bolivianos que carecen en su país de las mínimas condiciones de subsistencia" (M. A. M., comunicación personal, 20 de septiembre de 2023). Pero al mismo tiempo, estas comerciantes habían experimentado un itinerario doloroso para conseguir sus inserciones a los entresijos transfronterizos. Ellas eran sobrevivientes de ese itinerario, en cuyo trayecto adquirieron capacidades y conocimientos para hacer negocios y burlar los mecanismos de control de ambos lados.

Cuando vivían del lado boliviano, las mujeres entrevistadas por Loio (2018) y Maicon (2018) comenzaban sus jornadas —regularmente tomaban un solo día de descanso en la semana— desde muy temprano en la mañana y regresaban en la tarde, cuando comenzaban a acopiar nuevas mercancías, haciendo recorridos por su cuenta o atendiendo a proveedores. Una mujer entrevistada por Maicon (2018, p. 86) precisaba que: "Cuando vives en Bolivia, tienes que levantarte muy temprano, sobre las 3:30 o las 4 de la mañana, para cruzar la frontera e ir al lugar donde se almacena la mercancía, cargar los coches e ir a los mercados", para ella ese paso por la frontera era el más difícil, pues los aduaneros confiscaban las mercancías que excedían el valor permitido o que no eran producidas en Bolivia. Para evadir esto, la informante explicaba que

[7] La entrevista, mencionada por Guerrero (2020, p. 43) merece ser citada:

> Aunque se respira camaradería, la feria no deja de ser una operación bélica, el colmo del capitalismo al aire libre y en la pista, ya que la competencia es feroz, del tamaño de la bolsa del comprador. Una vez llena, se va. Y toca al verdulero convencerlo de comprar un tomate en su mostrador y no una piña en otro.

pasaban pequeñas cantidades —"muy poco cada día"— y almacenaban los sobrantes en casas habilitadas en Corumbá, lo que implicaba otros gastos, pero también ingresos para los vecinos de las ferias.

Las ferias, en consecuencia, eran un ejercicio de territorialidad muy complejo, que implicaba la colisión permanente de culturas, pero también de prácticas cotidianas y regulaciones estatales. Al mismo tiempo, resultaba un aprendizaje continuo que —sea para bolivianos o para brasileños— implicaba la transformación de los "sistemas de uso" que les permite "funcionar" en las sociedades formales jerárquicas y de las socialidades preexistentes (Heller, 1987). Y al hacerlo, transforman la naturaleza misma de la relación transfronteriza.

Conclusiones

Sin lugar a dudas, la región vertebrada en torno al complejo urbano transfronterizo de Corumbá-Ladário-Puerto Suárez-Puerto Quijarro constituye un territorio aglomerado (al decir de Haesbaert, 2019), y, lo que es más importante para los fines de este trabajo, un solapamiento de territorialidades (Agnew & Oslander, 2010) en que las normaciones formales nacionales e internacionales conviven con una miríada de prácticas sociales y sistemas de uso (De Certeau, 2008; Heller, 1987) que remiten a la cotidianeidad como principio estructurante de la realidad específicamente transfronteriza. Con toda seguridad, esta no es una situación única de esta RTF. Basta aproximarse a la literatura especializada para encontrar situaciones similares en otros casos, lo cual abre nuevos perfiles de estudios comparados a partir del reconocimiento de lo que Paasi y Prokkolea (2008, p. 16) denominaban el "carácter contextual" de cada proceso transfronterizo atenido tanto al "proceso social más amplio… como a la estructuración y al significado de la vida cotidiana en una frontera concreta".

Desde este juicio es posible adelantar algunas sugerencias heurísticas que pudieran contribuir a perfilar mejor este campo de estudios.

En primer lugar, como las y los lectores podrán observar, estos constructores de fronteras son, en un primer plano, mujeres y, lo que no es menos relevante, integrantes de pueblos originarios. Ello dibuja un paisaje cuyo espacio más visible está ocupado por una mujer de origen aimara, lo que implica multiplicidad de situaciones sociales —clasista, de género, étnica— que generan diversas relaciones de explotación/dominación y de resistencias en contextos de interseccionalidad tal y como plantea Crenshaw (2017). Así como también la existencia de prácticas y conceptos territoriales diferentes de las cosmovisiones territorialistas occidentales.

Un segundo asunto se relaciona con la construcción de espacios de gobernanza, entendida esta como los procesos continuos de construcción institucional para regular los intereses en conflicto en aras del bien común (Milani, 2020), dados en medio de las complejidades de lo que Smith (2011) denominaba "regulación multijurisdiccional". En este sentido, merece más atención la capacidad contenciosa de estas asociaciones que aseguran una precaria gobernanza transfronteriza.

Dicho de otra manera, en qué medida y cómo estas asociaciones tratan con el espacio público y las instituciones formales. Todo indica que por lo general lo hacen mediante negociaciones con las instituciones formales basadas en la buena fe de los negociadores. Pero también pueden ocurrir acciones de mayor presencia pública que

utilizan los mecanismos políticos existentes. Un caso interesante al respecto ocurrió en la RTF estudiada.

Aunque la segregación de los bolivianos en las ferias comunes de Corumbá y sus remisiones a una feria única denominada Bras-Bol fue eliminada desde fines de la década de 1990, el lugar siguió siendo ocupado por los comerciantes bolivianos, para diferentes fines comerciales y lúdicos. La Bras-Bol ganó prestancia local por su dinámica que, según sus opositores involucraba niveles altos de contrabando, y, sus partisanos, mejores precios y mayor variedad de productos.

En consecuencia, contra la opinión de la comunidad boliviana que trató de negociar su permanencia por su valor económico y simbólico, el gobierno municipal la cerró. Ante ello, la comunidad boliviana decidió castigar al prefecto en sus aspiraciones reeleccionistas e hizo una intensa campaña por el candidato opositor. Este resultó victorioso, lo que fue explicado por la capitalización de unos dos mil votos de orígenes bolivianos, justo la diferencia que le dio el triunfo. En respuesta, el prefecto victorioso construyó una plaza dedicada a la virgen de Urkupiña, con un remedo de gruta sagrada en su centro, que hoy es utilizado en las festividades religiosas de los migrantes bolivianos.

En cualquier caso, lo que este estudio sugiere es que las múltiples falencias de la gobernabilidad verticalista y "securitista" del régimen fronterizo vigente abre numerosos agujeros por donde pasan y actúan distintos agentes, de manera que en ocasiones los agujeros son más importantes que el propio muro. Sin embargo, aun cuando se trate de actores sociales constituidos, estas dinámicas no logran generar alternativas democráticas de gobernanza y en su lugar se generan prácticas que Jessop (2023) denominó "auto organización reflexiva", con órdenes heterárquicos e intercambiables, animados por consideraciones axiológicas, solidaridades y lealtades incondicionales, que pueden reforzar los componentes autoritarios.

Finalmente, habría que discernir con mayor detenimiento si estas prácticas cotidianas son el resultado forzado de la marginación de sus agentes o corresponden a preferencias culturales y económicas. Rabossi y Tassi (2021) han sugerido que el predominio de la informalidad en los procesos transfronterizos centroandinos no es una opción sino un resultado del no acceso a los mecanismos formales. Sin lugar a dudas existen muchas evidencias en este sentido, pero es probable que la relación mencionada por Rabossi y Tassi sea menos una relación lineal de causa y efecto que de afinidad electiva. Y en consecuencia la informalidad contenida en la cotidianeidad transfronteriza sea un campo de acción más conocido y expedito que los procesos formales, plagados de irregularidades y corrupción.

Es a lo que se refería Edgard Morin (2000) cuando afirmaba que toda sociedad (*gesellschaft*) contiene una dimensión comunitaria (*gemeinschaft*) de inspiración mitológica. En nuestras fronteras, esa dimensión comunitaria deviene como esencia misma de la realidad.

Agradecimientos

Este artículo fue posible gracias al proyecto ANID/Fondecyt 1230149 "Las concertaciones transfronterizas en América Latina, sus relaciones con los procesos de fronterización y sus implicaciones para Chile (2012-2022)", así como al apoyo de la Vicerrec-

toría de Investigación e Innovación de la Universidad Arturo Prat. De igual manera se agradece el apoyo brindado por la Universidad Federal de Mato Groso del Sur en Corumbá, y en particular al Dr. Edgar da Costa.

Referencias

Abrahams, I. & Van Schendel, W. (2005). Introduction. The making of illicitness. En W. van Schendel & I. Abraham (Eds.), *Illicit flows and criminal things: States, borders, and the other side of globalization* (pp. 1-36). Indiana University Press.

Agnew, J. (2018). *Globalization and sovereignty. Beyond the territorial trap* (2a. ed.). Rowman & Littlefield.

Agnew, J. & Oslander, U. (2010, julio-diciembre). Territorialidades superpuestas, soberanías en disputa: lección empírica desde América Latina. *Tábula Rasa*, (13), 191-213. https://doi.org/10.25058/20112742.409

Alves, G. L. (1984). Mato Grosso e a história: 1870-1929 (Ensaio sobre a transição do domínio econômico da casa comercial para a hegemonia do capital financeiro). *Boletim Paulista de Geografia*, (61), 5-82. https://publicacoes.agb.org.br/boletim-paulista/article/view/995

Barajas Escamilla, M. R. (2013). La interdependencia como perspectiva teórica para entender el desarrollo de la región transfronteriza México-Estados Unidos. En M. R. Barajas Escamilla & L. F. Aguilar (Coords.), *Interdependencia, cooperación y gobernanza en regiones transfronterizas* (pp. 33-75). Colef.

Batista da Silva, L. P. (2013, julio-diciembre). Redes de transporte de mercadorias e fronteira: a logística nas cidades gêmeas de Corumbá (Brasil) e Porto Suárez (Bolívia) [Dossier]. *Revista Transporte y Territorio*, (9), 141-160. http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/308

Blatter, J. K. (2003). Debordering the world of states. Toward a multi-level system in Europe and a multi-polity system in North America? Insights from border regions. En N. Brenner, B. Jessop, M. Jones & G. MacLeod (Eds.), *State/Space: a reader* (pp. 185-206). Wiley-Blackwell Publishing.

Ceballos Medina, M. & Ardila Calderón, G. (2015). The Colombia-Ecuador border region: between informal dynamics and illegal practices. *Journal of Borderlands Studies*, *30*(4), 519-535. https://doi.org/10.1080/08865655.2016.1179208

Crenshaw, K. (2017). *On intersectionality: essential writings* (*Faculty Books*, 255). New Press.

Da Costa, E. A. (2013, julio-diciembre). Mobilidade e fronteira: as territorialidades dos jovens de Corumbá, Brasil. *Revista Transporte y Territorio*, (9), 65-86. http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/304

Da Costa, E. A. (2020). Corumbá en la frontera Brasil-Bolivia: entre aproximaciones y distanciamientos. En A. Hernández Hernández (Coord.), *Puentes que unen y muros que separan: fronterización, securitización y procesos de cambio en las fronteras de México y Brasil* (pp. 303-330). Colef / UFMS.

Da Veiga Silva, V. & Tedeschi, L. A. (2022). A (in) justiça colonial na cidade de corumbá no início do século XX. *Revista Territórios e Fronteiras*, *14*(2), 279-295. https://doi.org/10.22228/rtf.v14i2.1102

De Certeau, M. (2008, julio). Andar en la ciudad. *Bifurcaciones. Revista de Estudios Culturales Urbanos*, (7). http://www.bifurcaciones.cl/007/colerese/bifurcaciones_007_reserva.pdf

Dilla Alfonso, H. & Chávez, M. (2023). La formación de las regiones transfronterizas: la experiencia latinoamericana. *Geopolítica(s). Revista de estudios sobre espacio y poder*, *14*(2), 195-215. https://doi.org/10.5209/geop.85395

Dilla Alfonso, H. & Contreras Vera, C. (2021). Fronterización y concertaciones transfronterizas en América Latina. *Estudios Fronterizos*, *22*, Artículo e069. https://doi.org/10.21670/ref.2106069

Dilla, H., Cabezas, M. F. & Figueroa, M. T. (2022). Notes for a discussion on Latin American cross-border regions. *Journal of Borderlands Studies*, *37*(3), 435-451. https://doi.org/10.1080/08865655.2020.1784033

Dilla, H., Herrera, S. & Dubé, S. (2024). The cross-border regions of Latin America: incomplete or peculiar? *Journal of Borderlands Studies*. https://doi.org/10.1080/08865655.2024.2394039

Espírito Santo, A. L., Da Costa, E. A. & Benedetti, A. G. (2017). Feira livre de Corumbá/MS na fronteira Brasil-Bolívia. *Boletim de Geografia*, *35*(3), 93-108. https://doi.org/10.4025/bolgeogr.v35i3.28099

Ferraro, V. G., Jr. (2020). Desigualdades e relações socioeconômicas nas cidades-gêmeas da fronteira Brasil-Bolivia. *Espaço Aberto*, *10*(1), 117-135. https://doi.org/10.36403/espacoaberto.2020.30068

Fraser, N. & Jaeggi, R. (2018). *Capitalismo. Una conversación desde la teoría crític*a. Morata.

Fundación para la Conservación del Boque Chiquitano & Humus. (2001). *Diagnóstico biofísico socioeconómico municipal Puerto Quijarro* (Anexo C-7). https://fcbc.org.bo/wp-content/uploads/2016/10/Diagn%C3%B3stico-Biof_socioeco_PQ.pdf

Fundo Mundial para a Natureza. (2021, 3 de febrero). *El Pantanal es el humedal más grande del mundo y está amenazado*. https://www.wwf.org.br/?77748/El-Pantanal-es-el-humedal-mas-grande-del-mundo-y-esta-amenazado

Gobierno Municipal de Puerto Suárez. (2001). *Plan de Desarrollo Municipal (2001-2005), tomo 1. Diagnóstico del municipio de Puerto Suarez*. Fundación para la Conservación del Boque Chiquitano / Mancomunidad de Municipios de la Gran Chiquitania. https://www.fcbc.org.bo/project/plan-de-desarrollo-municipal-diagnostico-municipal-tomo-i-puerto-suarez/

Guerrero, T. F. D. S. (2020). *Feiras livres de Corumbá/MS: tuteladas pela municipalidade e vivida pelos feirantes* [Tesis de maestría, Universidade Federal de Mato Grosso do Sul]. https://ppgefcpan.ufms.br/files/2021/08/DISSERTACAO-TAUANY-FELIX.pdf

Haesbaert, R. (2019). *El mito de la desterritorialización. Del "fin de los territorios" a la multiterritorialidad*. Siglo xxi.

Harvey, D. (2014). *Espacios del capital. Hacia una geografía crítica*. Akal.

Heller, A. (1987). *Sociología de la vida cotidiana*. Ediciones Península.

Hernández Hernández, A. & Loureiro Ferreira, F. (2017, enero-junio). Ropas americanas: comercio, contrabando y compradores de ropa usada en la frontera de Corumbá, Brasil, y Puerto Quijarro, Bolivia. *Frontera Norte*, *29*(57), 31-52. https://doi.org/10.17428/rfn.v29i57.911

Hoffman, J. (2000). El potencial de puertos pivotes en la costa del Pacífico sudamericano. *Revista de la Cepal*, (71). https://hdl.handle.net/11362/12214

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatistica. (2022). *Cidades e estados*. https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados

Iranzo, A. & Caballero, S. (2020). The periphery at the centre: an analysis of Latin American regionalism from the borders. *Space and Polity*, *24*(3), 346-361. https://doi.org/10.1080/13562576.2020.1755837

Jessop, B. (2023). Governance and metagovernance failure: exploring their spatial dimensions. En F. Teles (Ed.), *Handbook on local and regional governance* (pp. 13-25). Edward Elgar.

Jessop, B., Brenner, N. & Jones, M. (2008). Theorizing sociospatial relations. *Environment and Planning D: Society and Space, 26*(3), 389-401. https://doi.org/10.1068/d9107

Lefebvre, H. (2013). *La producción del espacio*. Capitán Swing.

Loio, J. A. M. S. (2018). *Dinâmica laboral, pendularidade e situação documental em fronteira na perspectiva da criação e implantação do núcleo cidadania imigrante: mulheres bolivianas nas feiras livres de Corumbá, Ms, Brasil* [Tesis de maestría, Universidade Federal de Mato Grosso do Sul]. https://ppgefcpan.ufms.br/files/2018/11/JOANNA-LOIO.pdf

Maicon, M. (2018). *As territorialidades do cotidiano e do trabalho nas feiras livres de Corumbá-MS* [Tesis de maestría, Universidade Federal de Mato Grosso do Sul]. https://ppgefcpan.ufms.br/files/2018/11/MAICON-MARTTA.pdf

Milani, C. R. (2020). Governance. En D. Berg-Schlosser, B. Badie & L. Morlino (Eds.), *The SAGE handbook of political science* (pp. 118-135). SAGE.

Morin, E. (2000). *Sociología*. Editorial Tecnos.

Oliveira, T. C. M. & Esselin, P. M. (2015). Localizando as condições pretéritas e as relações correntes na complexa fronteira Brasil-Bolívia. *Geosul, 30*(60), 125-163. https://doi.org/10.5007/2177-5230.2015v30n60p125

Paasi, A & Prokola, E.-K. (2008). Territorial dynamics, cross-border work and everyday life in the Finnish-Swedish border area. *Space and Polity, 12*(1), 13-29. https://doi.org/10.1080/13562570801969366

Peña, S. (2015). Espacio, escalas y la cooperación transfronteriza México-Estados Unidos. En M. R. Barajas Escamilla, P. Wong-González & N. Oddone (Coords.), *Fronteras y procesos de integración regional. Estudios comparados entre América y Europa* (pp. 199-216). El Colegio de la Frontera Norte / Centro de Investigación en Alimentación y Desarrollo / Juan Pablos Editor.

Rabossi, F. & Tassi, N. (2021, abril). Fronteras y circuitos económicos populares. En *(Trans)Fronteriza* (núm. 5, Colección Boletines de Grupos de Trabajo, pp. 5-17). Clacso.

Renoldi, B. (2013, julio-diciembre). Fronteras que caminan: relaciones de movilidad en un límite trinacional. *Revista Transporte y Territorio*, (9), 123-140. http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/307

Rodrigue, J. P., Comtois, C. & Slack, B. (2006). *The Geography of Transport Systems*. Routledge.

Smith, A. (2011). Multijurisdictional regulation. En M. Bevir (Ed.), *The SAGE handbook of governance* (pp. 300-312). SAGE.

Sohn, C. (2018). Cross-border regions. En A. Paasi, J. Harrison & M. Jones (Eds.), *Handbook on the geographies of regions and territories* (pp. 290-310). Edward Elgar Publishing.

Tarrow, S. G. (1997). *El poder en movimiento. Los movimientos sociales, la acción colectiva y la política*. Alianza Editorial.

Haroldo Dilla Alfonso
Chileno. Doctorado en ciencias por la École Polytechnique Fédérale de Lausanne. Es profesor titular y director del Instituto de Estudios Internacionales de la Universidad Arturo Prat. Líneas de investigación: estudios territoriales y de fronteras. Publicación reciente: Dilla, H., Herrera, S. & Dubé, S. (2024). The cross- border regions of Latin America: incomplete or peculiar? *Journal of Borderlands Studies*. https://doi.org/10.1080/08865655.2024.2394039

Simón Herrera Canales
Chileno. Magíster en estudios internacionales por el Instituto de Estudios Avanzados, Universidad de Santiago de Chile. Actualmente es asistente técnico del proyecto Fondecyt 1230149 en el Instituto de Estudios Internacionales, Universidad Arturo Prat, de Chile. Líneas de investigación: estudios de frontera, movilidad humana y políticas públicas. Publicación reciente: Dilla Alfonso, H. & Herrera Canales, S. (2023). Una aproximación crítica al itinerario conceptual de las ciudades fronterizas en América Latina. *Si Somos Americanos*, *23*, http://dx.doi.org/10.4067/s0719-09482023000100208

Andrea Paola Yanguas Xavier
Brasileña. Master en estudios fronterizos Universidad Federal de Mato Groso del Sur. Actualmente se desempeña como psicóloga clínica. Líneas de investigación: salud, educación y trabajo, y actualmente desarrolla una tesis sobre atuendos e identidades en las mujeres bolivianas migrantes. Publicación reciente: Xavier, A. P. (En prensa). Bolivianas e as dinâmicas espaciais de trabalho em Corumbá, fronteira Brasil e Bolívia. *Revista Contemporânea Sociologia UFSCar*.