

Fronteras bolivianas: entre el corredor y el laberinto

Bianca De Marchi Moyano

Las figuras del corredor y el laberinto permiten aproximarse a las distintas dimensiones de las fronteras bolivianas y captar la heterogeneidad de esos territorios. Mientras que el corredor refleja en gran medida las dinámicas de la frontera con Chile y del tráfico intenso que atraviesa ese límite, la imagen del laberinto sintetiza varios aspectos de la frontera compartida con Brasil, sobre todo las dificultades de circulación y los múltiples pasos en medio de la geografía amazónica.

En las fronteras de Bolivia existe una fuerte heterogeneidad entre grupos socioeconómicos, organizaciones políticas y dinámicas ecológicas. Para sobrevolarlas y conocer algunas de sus particularidades, se propone retomar dos figuras opuestas en muchos sentidos: el corredor y el laberinto. La idea de aplicar estas nociones está inspirada en las experiencias y las percepciones que ofrecen la llegada, el tránsito y la salida del territorio boliviano. En un caso, se trata de un espacio de circulación cuya localización se aprovecha para ir de un extremo al otro del continente; en el otro, se muestra como un enigma complejo, que facilita el paso solo de algunos entendidos, capaces de conocer sus secretos y claves.

Cabe apuntar que Bolivia tiene cerca de 6.900 kilómetros de frontera internacional. Colinda con cinco países: Perú, Chile, Argentina, Paraguay y Brasil. Así, de los nueve departamentos que componen Bolivia, solo uno no tiene vecindad con otros países: Cochabamba. En

Bianca de Marchi Moyano: es investigadora social y becaria posdoctoral en la Unidad Ejecutora en Ciencias Sociales Regionales y Humanidades (UE CISOR), Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (Conicet) de Argentina, con contraparte en el posgrado de Ciencias del Desarrollo de la Universidad Mayor de San Andrés de Bolivia.

Palabras claves: corredor, fronteras, laberinto, Bolivia, Brasil, Chile.

los demás existen 72 municipios fronterizos, vinculados a una veintena de pasos de frontera oficiales y a muchos otros informales¹. En general, se trata de bordes marcados por el carácter continental del país. Esta continentalidad se refiere tanto a la ausencia de salida soberana al océano como a la historia de los principales asentamientos bolivianos, asociados a la explotación minera en las montañas andinas, desde la época colonial, o a la conquista y la extracción de otros recursos naturales en las nacientes de las cuencas amazónica y rioplatense, en el centro de Sudamérica.

En esos límites internacionales han crecido ocho ciudades, al ritmo de los intercambios que supone la dinámica sociocultural y comercial de las fronteras: Desaguadero, ciudad que funciona como un conjunto urbano binacional con Perú; Villazón, Bermejo y Yacuiba en el límite con Argentina, y Puerto Quijarro, San Matías, Guayaramerín y Cobija en el límite con Brasil. Efectivamente, la frontera más extensa de Bolivia es la que comparte con Brasil, que corresponde casi a 50% del total de su límite internacional, por eso parece lógico que en ella se asienten cuatro de las ciudades mencionadas. En contraste, también es interesante subrayar que no existen asentamientos urbanos en las fronteras con Chile ni con Paraguay. La frontera con este último país es la segunda de mayor extensión de Bolivia, con más de 750 kilómetros, pero tiene poca población y se caracteriza por amplias áreas protegidas nacionales a ambos lados del límite internacional. Eso no significa que sea una zona fronteriza inactiva, sino que su dinámica es más bien rural. Si bien en la frontera con Chile también predomina una

lógica rural, sobre ella se localizan pasos de frontera formales e informales que son fundamentales para la economía boliviana.

**Las fronteras
juegan normalmente
un rol de filtro
que impacta de
manera directa en
la circulación de
personas y bienes**

A partir de ese contexto, nos proponemos indagar cómo las figuras señaladas, el corredor y el laberinto, permiten entender los bordes del país y, de forma complementaria, su comportamiento particular ante la pandemia generada por el coronavirus. La expansión del covid-19 ha tenido un impacto específico en las zonas fronterizas, ya que justamente afecta la movilidad y su control. Las fronteras juegan normal-

mente un rol de filtro que impacta de manera directa en la circulación de personas y bienes. Así, en un momento de aparente limitación selectiva del tráfico y de una intensificación del miedo a los contactos sociales, ¿cuánto han cambiado las fronteras bolivianas?

1. Ver Rolando Sánchez: «Ciudades fronterizas de Bolivia: condiciones socioeconómicas y bienestar social» en *Temas Sociales* N° 42, 2018.

Corredor y frontera

Concebir a Bolivia como un corredor, capaz de facilitar y sacar provecho del comercio entre los puertos del Pacífico y el Atlántico, es una idea persistente y analizada en varios estudios². En un país con una deficiente red de carreteras, la única vía troncal terrestre que se ha logrado asfaltar de extremo a extremo es la que atraviesa el territorio boliviano de Oriente a Occidente. La importancia de ese eje se ratifica en el proyecto del trazo ferroviario planteado sobre el mismo tramo: el tren bioceánico. Se trata de un discurso geográfico que implica directamente a las fronteras, ya que las imagina como concentradoras y facilitadoras del tránsito, sobre todo en los pasos fronterizos de su eje principal. Sin embargo, esa retórica dista todavía de tener efectos prácticos. Hasta el presente, es difícil afirmar que los pasos de frontera bolivianos sean sistemas eficientes de control y fluidificación del tráfico.

Aun así, existen lugares que efectivamente se caracterizan por concentrar la movilidad terrestre, tanto de salida de productos claves (soya, minerales y sus derivados, principalmente) como de ingreso de mercancías, sobre todo desde el Pacífico. Tambo Quemado y Pisiga son los puntos más activos para el transporte carretero desde y hacia los puertos chilenos de Arica e Iquique. Esta región fronteriza es heredera de lazos aymaras prehispánicos persistentes, de la lógica colonial portuaria relacionada con el tráfico desde y hacia el interior del continente, y de su reactivación con las independencias republicanas, incluyendo el atractivo de la extracción salitrera del litoral de fines del siglo XIX e inicios del XX. Igualmente, guarda las marcas del conflicto bélico de 1879 entre Chile, Perú y Bolivia, que determinaría la pérdida de la «cualidad marítima» boliviana y que ha supuesto varios tratados para compensar esa pérdida y favorecer ciertos tipos y lugares de tráfico y almacenamiento, sin que esto logre evitar las tensiones en su desarrollo y la congestión en la circulación.

Pese a esas dificultades, para Bolivia la relación con los puertos chilenos y con estos pasos de frontera resulta determinante. Se trata de una vinculación eficaz aunque no necesariamente eficiente, dadas las dificultades aduaneras y portuarias que se reportan con frecuencia. Las exportaciones de minerales son las más importantes y se realizan por carretera, pero también por las pocas líneas férreas que se mantienen en funcionamiento. El caso de la

2. Laetitia Perrier-Bruslé: «La integración continental sudamericana, inscripción espacial y positivo discursivo. Apuntes desde Bolivia, el país de contactos» en *Journal of Latin American Geography* vol. 4 N° 2, 2015; B. De Marchi Moyano, Huascar Ignacio Morales Quintela y María Cristina Machicado Murillo: «Bolivia: estrategias viales hacia un 'país de contactos'» en *Revista de Transporte y Territorio* N° 18, 2018.

salida de estaño, plata y zinc en tren y por los límites occidentales bolivianos materializa con mayor profundidad y constancia histórica la imagen del corredor o incluso de un túnel unidireccional. Se trata de un transporte con mayor capacidad de carga y menor frecuencia que el carretero, más fácil de controlar y que no deja mayores beneficios ni afectaciones en el trayecto.

En contraste, el flujo de diferentes bienes industrializados que ingresan por la frontera con Chile irriga ampliamente el mercado boliviano hasta los extremos limítrofes del oriente del país, incluyendo la región de la Amazonía. Un indicador de esa trayectoria es que en las ciudades localizadas en la frontera con Brasil y Argentina es posible observar automóviles asiáticos de segunda mano (denominados «chutos») y el comercio de ropa usada «americana»³, manzanas chilenas o electrodomésticos chinos, todos introducidos por los puertos del Pacífico. En gran medida, cuando brasileños y argentinos de las zonas fronterizas cruzan el límite para hacer compras en las ferias de las ciudades bolivianas, su objetivo es precisamente aprovechar la oferta de este tipo de productos, ausentes en los mercados locales del otro lado de la frontera. Así, la idea de un corredor parece tener cierta capacidad explicativa también de este fenómeno. Sin embargo, no se trata del corredor transparente de grandes cargas formales, como se ha pretendido subrayar en la retórica oficial. De hecho, la denominada «economía popular»⁴, expresada tanto en los sindicatos y asociaciones de transporte como en redes comerciales nacionales e internacionales, es la que moviliza ese corredor de importación y distribución de bienes. Una parte relevante del origen de esas redes comerciales está en las comunidades aymaras de la frontera con Chile, que han ganado pericia y capacidad logística para gestionar los pasos de frontera, formales e informales, los puertos y las posibilidades de movimiento de cargas entre ambos países. Por ejemplo, las familias de Sabaya, el municipio donde se encuentra el paso de Pisiga, tienen varios circuitos de distribución de mercaderías articulados a ese cruce, pero también a otros próximos e informales. Desde esa zona de origen, donde se construye su cohesión social, se tejen relaciones de comercio y de distribución hasta los principales mercados del país, en vinculación con otras fronteras y actores locales.

Ahora bien, los límites y las poblaciones vecinas a Chile, como puntos de entrada a este corredor boliviano, son espacios que sufren un significativo

3. Alberto Hernández Hernández y Fernanda Loureiro Ferreira: «Ropas americanas: comercio, contrabando y compradores de ropa usada en la frontera de Corumbá, Brasil, y Puerto Quijarro, Bolivia» en *Frontera Norte* vol. 29 Nº 57, 1-6/2017.

4. Juan Arbona, María Elena Canedo, Carmen Medeiros y Nico Tassi: «El sistema económico popular. Consolidación y expansión de la economía popular en Bolivia» en N. Tassi, Alfonso Hinojosa y Richard Canaviri: *La economía popular en Bolivia: tres miradas*, Centro de Investigaciones Sociales, La Paz, 2015.

control estatal. Se trata de acciones intrínsecas a los pasos de frontera formales y, de hecho, evitarlas es lo que justifica el uso de varios otros pasos informales. Así, en los últimos años se ha intensificado la lucha estatal contra el contrabando en la zona. En su última gestión, el gobierno de Evo Morales hizo una bandera de la persecución del tráfico ilegal. Al parecer, la concentración de ingresos ilegales de productos en esta frontera permitió que fuera blanco de un seguimiento más efectivo que en otras. Y es posible que eso explique por qué en las últimas elecciones nacionales (finalmente anuladas) los resultados en el municipio de Sabaya señalaron una contundente ausencia de respaldo al Movimiento al Socialismo (MAS), que contrasta con los resultados del resto del departamento de Oruro.

En su última gestión, el gobierno de Evo Morales hizo una bandera de la persecución del tráfico ilegal

En Pisiga se registraron también los conflictos más intensos por el ingreso de bolivianos desde Chile durante la cuarentena y el cierre de fronteras por la emergencia del covid-19 a fin de marzo e inicios de abril de 2020. El gobierno boliviano (transitorio y con una legitimidad precaria) se vio sobrepasado por el arribo de la población boliviana que retornaba de sus trabajos pendulares y estacionales en Chile, urgida por reinstalarse en el país. En un contexto de polarización política y de dificultades diplomáticas, la primera reacción gubernamental frente a las demandas para ingresar en el país fue denunciar que se trataba de agitadores impulsados por el MAS. Sin embargo, a los pocos días, la situación se solucionó instalando un campamento de cuarentena en Pisiga. En él ingresaron grupos de centenares de bolivianos por 15 días, aunque muchos ya habían sido aislados por semanas en espacios de acogida preparados para ellos en Iquique. Desde Pisiga continuaban su tránsito hacia sus lugares de origen en diferentes puntos del interior de Bolivia. La situación descrita pone de relieve, una vez más, el rol que juega esta región como lugar de paso y parte de un corredor, generalmente usado por los bolivianos que salen del país buscando mejores oportunidades⁵. De hecho, los migrantes extranjeros que ingresan por esa frontera pocas veces escogen Bolivia como destino final. Es un espacio de tránsito, un atajo para llegar a los países vecinos. Así, Pisiga es un punto estratégico, pero poco acogedor y donde casi nadie quiere quedarse.

5. Los datos sobre migración de Bolivia muestran que es un país que recibe menos migrantes que los que salen de su territorio. Un resumen reciente y comparado se puede revisar en *(In)movilidad en las Américas*, <www.inmovilidadamericas.org/bolivia>.

Laberinto y frontera

Bolivia tiene una organización sociocultural y espacial que puede definirse como laberíntica. Desde una dimensión social, es posible sugerir que la capacidad asociativa y de agregación comunitaria, bajo la forma de sindicatos, agrupaciones de pequeños propietarios o socios por tipo de actividad económica, se extiende como modelo social en gran parte del territorio boliviano. Se trata de formas de organización más o menos herméticas y sobrepuestas, consolidadas por lazos de familia ampliada y de compadrazgo, que toman rasgos particulares de acuerdo con la región, sus características culturales y económicas. El flujo de los productos y su comercio por el país hasta las fronteras y a través de ellas se mueven en gran medida siguiendo este tipo de relaciones. Si las familias de Sabaya logran pericia y autoridad sobre la internación y distribución de productos del Pacífico en el noreste amazónico, en la zona de Guayaramerín la capacidad de atravesar el imponente río Mamoré, que marca la frontera con Brasil, requiere a su vez de las habilidades específicas con que cuentan los sindicatos de transporte de pobladores de la zona.

En esa misma frontera, la dinámica hídrica amazónica puede describirse como un laberinto difícil de transitar. Históricamente, ha impedido que Bolivia afianzara su soberanía e incluso su defensa a inicios del siglo xx. El límite internacional actual del departamento de Pando, sobre los ríos Acre y Abuná, se definió a partir de un enfrentamiento en la Amazonía —la «guerra» o «conflicto» del Acre, según la versión boliviana o brasileña—, durante el auge de la explotación cauchera. Para defender los amplios territorios que asumía como propios, la administración boliviana tuvo que usar diferentes rutas, incluso una por el Atlántico, para ingresar en la región en conflicto, tardando meses en ese periplo. Hoy en día, aunque la mayor parte de los asentamientos amazónicos y fronterizos están conectados por caminos transitables, muchos de estos siguen siendo de tierra, y para atravesar los ríos se depende de las barcazas. Estas embarcaciones, que facilitan el paso de los automóviles ante la ausencia de puentes, están gestionadas por propietarios organizados, una vez más, en forma de sindicatos.

Durante el gobierno de Evo Morales (2006-2019), se buscó impulsar la apropiación efectiva de estas fronteras amazónicas mediante tres principales estrategias: el desarrollo de la integración vial, el fomento de su poblamiento mediante la distribución de tierras fiscales a familias campesinas provenientes de la región andina, y la implementación de la Agencia para el Desarrollo de Macrorregiones Fronterizas (Ademaf), encargada de vitalizar estas zonas que se consideraban abandonadas por el Estado y por su centralismo



andino. Ahora bien, esas medidas parecen haber tenido un impacto importante en ciudades como Cobija, cuyo crecimiento intercensal en 2012 alcanzaba el 107% y que cuenta con una zona franca fronteriza activa. Sin embargo, en Guayaramerín, ciudad de frontera articulada a Riberalta –en el departamento del Beni– y a elites locales más fuertes, la presencia y el impulso de las entidades estatales han sido menos significativos. Los pocos personeros de la Aduana, la Policía y la Armada son incapaces de ejercer un control eficaz sobre el tráfico en el puerto, sobre el Mamoré y más aún sobre la red de cruces, muchos de ellos clandestinos, que existen a lo largo del río.

Es común escuchar que los pobladores de esa región, de alguna manera u otra, están relacionados con diferentes tipos de contrabando, tanto para

Es común escuchar que los pobladores de esa región están relacionados con diferentes tipos de contrabando

el ingreso de productos industrializados y material de construcción desde Brasil como para la salida de carburantes (subvencionados y baratos en el lado boliviano) y otros productos más o menos ilegales. Las trabas que el gobierno boliviano enfrenta al momento de regular estos fenómenos también se pueden explicar con la figura del laberinto. La burocracia boliviana, su incremento en los últimos 14 años y su aparente incorporación de leyes para el control de la corrupción no han facilitado su transparencia ni

practicidad. En cambio, se han introducido muchos más pasos, requisitos y posibilidades de trabar y destrabar selectivamente los flujos de información y la capacidad pública. Así, el comportamiento estatal boliviano no deja de ser laberíntico.

Esta característica es, por momentos, coherente con la forma de las organizaciones sindicales y asociativas que caracterizan a la sociedad en su conjunto. De esta manera, la expresión social y material de las regiones de frontera, reticular y esquiva, tiene su contraparte en una capacidad estatal limitada por sus propias trabas burocráticas y administrativas. En ese sentido, las acciones ya señaladas contra el contrabando registradas en la frontera con Chile parecen ser una excepción que se facilita, precisamente, por la tendencia de esta frontera a funcionar más como un corredor que como un laberinto.

Asimismo, las dificultades observadas frente a la detección, el control del contagio del covid-19 y, sobre todo, la atención médica en el oriente del país, se explican en parte por la ineficiencia del laberinto de la burocracia boliviana ante este tipo de emergencia. Durante los cuatro primeros meses de pandemia, Santa Cruz y Beni estuvieron entre los departamentos más afectados por la enfermedad (el primero con más de 30.000 casos confirmados y el segundo con más de 5.000 hasta el 12 de agosto de 2020) y sus municipios capitales

se califican en riesgo alto de acuerdo con los reportes oficiales⁶. Los contagios registrados en las ciudades fronterizas vecinas con Brasil han tendido al aumento y también se clasifican en riesgo alto. Sin embargo, la infraestructura sanitaria y la capacidad de recursos humanos para hacer frente a esta enfermedad (o al dengue), e incluso la posibilidad de mejorar esa oferta en un corto plazo, son más precarias en la frontera.

Esa realidad se intensifica porque el gobierno interino actual tiene menos capacidad que el anterior para descifrar el laberinto burocrático del Estado y articularlo con éxito a las organizaciones sindicales y asociativas del territorio. A partir de junio de 2020, con la declaración de «cuarentena dinámica» (es decir, flexible), una forma de reducir estas dificultades para el Ejecutivo ha sido delegar las medidas de control sanitario en los gobiernos departamentales y municipales del país. Sin embargo, cuando se trata de las fronteras y de aplicar las acciones de cierre e inmovilidad, el gobierno central no puede delegar esas funciones de seguridad. Así, en los pasos de frontera formal, existe un control suficiente para garantizar el ingreso exclusivo de cargas que cubren necesidades básicas o de algunos repatriados, mientras que los otros flujos se han mantenido parcialmente activos en la informalidad y en constante tensión con la contención oficial sobre la movilidad. Particularmente en la Amazonía, donde las fronteras hídricas son esquivas y poco domesticadas, las relaciones sociales y comerciales se parecen más a las de la dinámica biológica que a la retórica del control estatal, con el riesgo que esto conlleva para las poblaciones más vulnerables frente a una pandemia.

Algunas fronteras bolivianas ante la pandemia

El cierre de las fronteras bolivianas se declaró oficialmente el 17 de marzo, mediante el decreto supremo 4229. La norma se dictó como respuesta a los primeros casos de covid-19 reportados el 11 de ese mes y al posterior registro de los contagios locales. El objetivo de la norma era controlar la movilidad interna y externa y ganar tiempo para fortalecer la precaria oferta hospitalaria y médica del país. Su éxito ha sido parcial; por una parte, es evidente la falta de obediencia rigurosa al bloqueo del tránsito interior y fronterizo; por otra, en la actualidad los enfermos han sobrepasado la capacidad de respuesta hospitalaria en las principales ciudades del país.

Cabe subrayar que el decreto dictado implicaba todos los tipos de fronteras internacionales (terrestres, fluviales, lacustres y aéreas), aunque el virus

6. Ministerio de Salud, Gobierno del Estado Plurinacional de Bolivia: *Índice de riesgo municipal covid-19. (Información analizada hasta la semana epidemiológica 31)*, La Paz, 2020.

inicialmente ingresó solo por una de ellas: la aérea; y las primeras restricciones, aplicadas dos días después de los primeros casos, intentaron afectar solo esta vía de ingreso y el tránsito desde los países que se consideraban de mayor riesgo: España, Italia, Estados Unidos y China. Ese tipo de precaución permite recordar que Bolivia es un país que expulsa más población de la que recibe y que los tránsitos terrestres pocas veces están relacionados con los viajes de gran alcance y velocidad, por donde se distribuyó la enfermedad a través del globo. Los primeros casos venían de migrantes que retornaban para visitar sus regiones de origen (en Oruro y Santa Cruz) desde Europa, donde miles de bolivianos residen y trabajan, en general, en el rubro del cuidado y de los servicios domésticos. Así, tiene sentido la advertencia que hacía el Ministerio de Defensa cuando se le pedía cerrar las fronteras ante los primeros contagiados que aparecían en los países vecinos: en caso de cerrar los pasos limítrofes oficiales, controlados por el Estado, se perdería el dominio sobre su tráfico y este terminaría desviándose por los pasos informales. Algo de eso ha sucedido en varias regiones fronterizas de Bolivia.

Sin embargo, la posibilidad de burlar o de atravesar ilegalmente las fronteras terrestres, fluviales y lacustres depende no solo de la capacidad boliviana sino de la de los demás países que comparten esos límites. Así, en la Amazonía, tanto en los límites con Brasil como con Perú, se observa permeabilidad y dispersión del control, lo que ha generado situaciones de crisis sanitaria regional compleja. De esta forma, grupos ya fragilizados, como los pueblos indígenas que se localizan en esas fronteras, se ven bajo seria amenaza⁷. En contraste, en otras regiones como las que Bolivia comparte con Argentina, la situación ha sido distinta.

De las tres ciudades fronterizas bolivianas en ese límite, Villazón, Bermejo y Yacuiba, esta última es la más conectada con Santa Cruz, la de mayor peso poblacional y la que más casos ha registrado. Su municipio, al igual que Bermejo, ha sido clasificado como de riesgo alto. En ese marco, si se observa la reacción de las autoridades argentinas en el asentamiento del otro lado del límite, Salvador Mazza, se verifica un endurecimiento específico y localizado de las medidas de control en la frontera para evitar que el contagio pase. Algo similar sucede entre La Quiaca y Villazón: apenas se reportaron los primeros enfermos en la parte boliviana, Argentina fortificó sus medidas, pese a que el resto del país comenzaba la flexibilización de la cuarentena en la segunda semana de junio.

7. La afectación del virus en el grupo cayubaba es un ejemplo de este riesgo, justo en las regiones próximas a Riberalta y Guayamerín. Ver Centro de Estudios Jurídicos e Investigación Social: «Situación de los pueblos indígenas de tierras bajas de Bolivia frente al covid-19», 6/2020, <www.cejis.org/wp-content/uploads/2020/06/situacion_ppii_covid_090620_f.pdf>.

Lo mostrado en este breve sobrevuelo por las regiones altiplánicas vecinas con Chile, amazónicas vecinas con Brasil y chaqueño-puneñas vecinas con Argentina de la frontera de Bolivia permite observar cómo el laberinto dificulta el control de la enfermedad, mientras el corredor facilita su contención⁸. Cabe anotar que en Pisiga, donde se ha mostrado mejor esta última figura, apenas se registran seis casos confirmados hasta el 12 de agosto. Complementando estas observaciones, es necesario mencionar que las dinámicas fronterizas están profundamente relacionadas con la forma en que han reaccionado los países vecinos y sus gobiernos ante la pandemia, como lo indica el caso contrastante de las ciudades en el límite con Argentina. Así, las situaciones mostradas ratifican muchas de las relaciones previas de las fronteras bolivianas, pero en algunos casos han generado profundas rupturas. En los siguientes meses quedará pendiente el análisis de cómo se recuperan los espacios de encuentro. ☒

8. Aunque no se han detallado aspectos específicos para las zonas de Desaguadero (en el límite con Perú), ni San Matías o Puerto Quijarro (en el límite con Brasil), se puede sugerir que se trata de zonas que mezclan en diferente medida las características del laberinto y del corredor mencionadas.