

INTRODUCCIÓN DOSSIER

MOVILIDAD EN BOLIVIA: ALGUNOS APUNTES INTRODUCTORIOS

Laura Helena Arraya Pareja* <https://orcid.org/0000-0002-8356-7867>

Bianca De Marchi Moyano** <https://orcid.org/0000-0002-6248-9046>

Bolivia es un país donde la gente viaja mucho. Los estudios en torno a la multilocalidad (Cielo y Antequera 2011; Calle Quispe y Bascopé Guzmán 2024), a las migraciones temporales o permanentes hacia otros países (Hinojosa 2023, Maggi 2021) y a la circulación de bienes (Jiménez 2021; Müller 2021; Garcés y Moraga 2023; Moser 2024) son parte central de la forma en que sus habitantes construyen este territorio hoy en día. Sin embargo, se trata de un territorio donde no ha sido fácil desarrollar una infraestructura moderna para la movilidad: la continentalidad de sus asentamientos principales -distantes de las costas-, las pendientes pronunciadas de la cordillera andina, la complejidad hídrica de sus tierras inundables y el calor extremo, húmedo o seco, de sus bosques han sido complicados obstáculos enfrentados -muchas veces- con pocos recursos económicos y técnicos (De Marchi et al. 2020). En la actualidad algunas de estas dificultades lograron superarse, mientras que otras persisten como dilemas de conectividad y accesibilidad.

Ahora bien, la forma en que se ha desarrollado la movilidad en Bolivia ha estado protagonizada por varios actores. Uno central ha sido el Estado que, con contradicciones y aciertos, ha invertido, logrado préstamos y concesionado el desarrollo infraestructural vial y de la operación del transporte en diferentes momentos de la historia. Pero también se trata de un campo donde los actores privados y locales fueron fundamentales: desde los empresarios mineros y agroindustriales, pasando por las asociaciones de transporte y los usuarios de diferente tipo: existe una pléyade compleja que combina muchas escalas para que los bienes y servicios se distribuyan (no de forma equitativa, sino desigual) sobre el espacio boliviano. El dossier que presentamos da cuenta, justamente, de esta diversidad y se inscribe en la concepción de pensar los territorios desde la movilidad (Kaufmann 2016; Zunino et al. 2023), como base de su caracterización y proyección social.

Los artículos presentados permiten pistas y recuperan formas de viaje y modos de transporte que no agotan la riqueza de los fenómenos de movilidad en Bolivia. Existen estudios que permiten entender su particularidad urbana en distintas ciudades del país (Aleman 2009; Saldías 2014, Cabrera y De Marchi 2022), también hay investigaciones sobre su particularidad fluvial

(Villar 2020) y lacustre (Arraya 2022), sobre el desarrollo férreo de las redes occidentales y orientales (Contreras 2024), así como sobre las relaciones de estos modos de transporte con el desarrollo aéreo (De Marchi et al. 2018; Contreras 2022). Así, se cuenta con una base de conocimiento que permite entender la topología y la topografía que hacen a su territorio. Pero, pese a estos avances, se trata de un campo con vacíos importantes, tanto geográficos como historiográficos. Existen ciudades, modos de transporte y lógicas de articulación históricas y contemporáneas que han sido poco indagados, pese a su relevancia para la territorialidad boliviana, tal es el caso de los tránsitos fluviales internos, el transporte interprovincial y urbano en ciudades intermedias o la tracción animal.

En este dossier se presentan estudios centrados en dos regiones fronterizas por las que atraviesan personas y bienes clave. La relación entre movilidad y frontera ha sido una constante para los estudiosos de ambos campos (Benedetti 2015, Tapia 2022), pero además se constituye de forma específica para países con la conformación social y geográfica continental de Bolivia. Por un lado, se presentan textos sobre la zona fronteriza y de circulación con Chile. En ella se observa la relación compleja y asimétrica respecto al acceso al Pacífico y a las posibilidades laborales relacionadas con las migraciones hacia ese país. Por otro lado, se observa la región sudoeste, que permite la articulación del país con las costas del Atlántico, a través de la navegación fluvial de la cuenca del Plata. Se trata de un proyecto que ha enfrentado muchas dificultades para concretarse, como se pone en evidencia en los dos textos que componen este dossier.

La migración y la movilidad muchas veces nos llevan a pensar en el movimiento humano unidireccional, en el que los cuerpos movilizados dejan una región para adentrarse en otra. Sin embargo el primer artículo del dossier desafía esta visión al abordar la migración circular entre Bolivia y Chile, un fenómeno que expone profundas desigualdades. En este artículo Carolina Garcés expone cómo la migración de mujeres bolivianas que atraviesan la frontera, para trabajar en el cuidado de personas mayores, revela la precariedad existente en la circulación entre los dos países. La autora no sólo analiza los flujos migratorios,

* Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, Flacso Ecuador. Correo electrónico: lau7014@gmail.com

** Instituto de Estudios Internacionales, Universidad Arturo Prat. Correo electrónico: bdemarchi@unap.cl

sino que también expone un sistema transnacional donde las mujeres migrantes asumen una doble carga: el cuidado de sus familias en Bolivia, y la atención a personas de la tercera edad en Chile. Este movimiento constante, que se sostiene en permisos de turismo y estancias de corta duración evidencia, además de la precarización laboral extrema, un sistema que las racializa y subordina como elementos indispensables, pero invisibilizados.

La migración circular entre Bolivia y Chile no es solamente una estrategia de subsistencia, es una manifestación de jerarquías económicas, de género y raciales que atraviesan fronteras. Las mujeres migrantes no sólo enfrentan la ausencia de protección estatal de ambos países, sino que construyen, desde la precariedad, los cuidados necesarios para los sectores envejecidos de Chile. Garcés nos lleva a reflexionar sobre el costo humano de esta dependencia estructural, donde las políticas migratorias y laborales reproducen desigualdades históricas. Con esta mirada, el artículo cuestiona los límites éticos de los Estados y nuestras propias concepciones sobre el cuidado, la vejez y quiénes lo hacen posible.

Otra forma de comprender el proceso de movilidad entre fronteras es a partir de la circulación de mercancías y de todos los actores y espacios involucrados en ella. El artículo de José Muñoz nos presenta un interesante análisis acerca de las economías de contrabando dentro de la circulación fronteriza entre Tacna y Lípez. En esta interacción se evidencian procesos de “contaminación” múltiples, modos productivos dispares y relaciones laborales incompatibles entre ambos países dentro de economías populares marcadas por la pobreza, la marginalidad y la intertextualidad contemporánea. Además, Muñoz resalta cómo el “contrabando”, en muchos casos, se entrelaza con dinámicas más amplias como el narcotráfico y la trata de personas, configurando un entramado en el que migración y comercio ilegal se encuentran estrechamente vinculados.

El autor también señala que los espacios fronterizos del Sur Global están habitados, en gran medida, por comunidades indígenas con baja calificación educativa que desarrollan modos productivos emergentes en respuesta a la desestructuración del empleo tradicional. En estos contextos, se crean mercados urbanos pequeños, medianos y familiares, que operan en la intersección entre lo formal y lo informal. En estos mercados se establecen complejas relaciones financieras entre dinero y deuda, generando un tejido económico que desafía las categorizaciones convencionales. Muñoz propone una interesante aproximación al neoliberalismo, entendiéndolo como una forma de regulación estatal y tecnología de gubernamentalidad que logra articular grupos sociales y economías previamente incompatibles. Este marco permite comprender cómo las economías populares del Sur Global, aunque caracterizadas por la informalidad y la sobrevivencia, negocian simultáneamente con el capitalismo global y las estructuras democráticas, desafiando las narrativas de exclusión y marginación.

El surgimiento de mercados incentiva la creación de nuevas rutas de transportes, a la vez que crean nuevas dinámicas espaciales en la región de frontera y relaciones de poder entre los actores involucrados en las nuevas vías. El tercer artículo, de Alejandro Garcés y Marcelo Maureira, reconstruye históricamente la dinámica del transporte en la frontera entre Chile y Bolivia desde la década de 1950, a través de un ejercicio etnográfico. Este artículo demuestra cómo la inserción de nuevas formas de movilidad transforman los espacios y las relaciones sociales en cuanto velocidad, lugares y relaciones sociales y políticas entre los sujetos. A medida que las dinámicas de desplazamiento cambian las relaciones en torno al mismo, se complejizan hasta formar un conocimiento profundo de los territorios fronterizos, que está mediado por el uso de diferentes estrategias de transporte.

Mediante una metodología novedosa se rastrea las etapas del transporte en la frontera. Estas transformaciones crean nuevo conocimiento territorial a través de la reorganización de las dinámicas políticas que implican los nuevos mercados. La jerarquización de caminos a través de nuevas rutas como las de la Zona Franca de Iquique, se muestra cómo distintas esferas conviven entre sí, esta es una de las características primordiales de las nuevas dinámicas del transporte, en comparación a las primeras etapas. Las nuevas dinámicas de los territorios fronterizos se caracterizan por estos movimientos.

La movilidad en Bolivia también se ha caracterizado por la búsqueda de nuevas alternativas para superar el “enclaustramiento marítimo” y la necesidad de encontrar alternativas que permitan la exportación a otros continentes. Los dos últimos artículos del dossier nos muestran estas alternativas a través de la frontera sudeste del país. En el cuarto artículo, Bianca De Marchi Moyano expone el proyecto de Puerto Busch como un intento de conectar Bolivia con mercados globales y como un espacio de tensiones políticas, económicas y ambientales, que redefinen las fronteras entre lo productivo y lo salvaje. La autora propone ir más allá de la infraestructura fluvial y explorar los discursos que rodean el paisaje fronterizo. En el discurso de los empresarios cruceños, el Pantanal es una promesa de movilidad exportadora y un territorio que debe ser tomado en nombre del progreso agroindustrial. Desde esta perspectiva, el paisaje no solo se analiza como un entorno físico, sino como un híbrido en constante construcción entre lo natural y lo social, lo biofísico y lo político.

En Puerto Busch se concentran múltiples tensiones. Por una parte, se presenta como la respuesta al “enclaustramiento marítimo” boliviano, pero también como un campo de frustraciones regionales hacia un gobierno central que, según los empresarios, ha descuidado este extremo del país. A través de un análisis de columnas de periódico y entrevistas a líderes empresariales, De Marchi expone tres paisajes fronterizos: la frontera desde el regionalismo cruceño, la frontera fluvial como puente hacia mercados globales y el Pantanal como un territorio que oscila entre la explotación económica y conservación ambiental. Es así

que, Puerto Busch no es solo una infraestructura; es un espacio de disputa que redefine las fronteras entre progreso, poder y sostenibilidad.

La importancia de los ríos para conectar espacios y crear el proyecto de nación lo desarrolla Bruno Valdivia, su tesis se centra en la idea de colonización de espacios fronterizos, lo que crea una complejidad en torno a la hidrografía. Los proyectos sobre el acceso a ríos han sido fundamentales en la historia de Bolivia, los ríos buscan integrar nuevos espacios. En este sentido la navegación se convirtió en una representación del control territorial, el cual se puede plasmar en diarios de viajes y planos durante el siglo XIX.

En su trabajo, Valdivia demuestra que no solo factores económicos incentivaron circulación por los cuerpos de agua, los proyectos se interesaban en consolidar el papel del gobierno y colonizar

nuevos espacios, los cuales a su vez permitían un mejor manejo del territorio en la zona de frontera. Estos lugares eran descritos, analizados y propuestos, para el desarrollo económico y generar conexiones. El Estado al insertarse en los márgenes de los ríos no solo intentaba conectar el transporte de mercancías, su objetivo era crear símbolos de control gubernamental y generar procesos migratorios con el fin de ocupar nuevas zonas. Este nodo permite comprender que la construcción de país no solo se edificó de acuerdo a las lógicas andinas, si no que las cuencas hidrográficas en dirección al Atlántico sirvieron como un nuevo espacio nacional a integrar.

El dossier, desde sus autores y autoras, convoca una diversidad de cuestiones centrales para la movilidad boliviana, pero quedan muchas más por indagar. Esperamos que otros esfuerzos permitan dialogar, debatir y desarrollar los aportes que acá se presentan.

Referencias Citadas

Alemán, L.

2009. Empresarios al volante. La producción del servicio de transporte público en la ciudad de la paz—Bolivia, el caso del grupo “Hito 45” del sindicato mixto de transportes “Litoral”. *Revista Transporte y Territorio* 1:144–170.

Arraya Pareja, L.

2022. Los puentes de Desaguadero: La conformación de la frontera hídrica sobre el flujo del río. *Si Somos Americanos* 22:35–64.

Benedetti, A.

2015. El encuentro entre marca, camino y lugar. Hidrografía del espacio fronterizo argentino-boliviano en la conurbación binacional de La Quiaca-Villazón. En *Campos, líneas, Límites y Colindancias. Moradas a las Fronteras desde América Latina*, editado por A. Hernández y A. Tijuana. Colegio de la Frontera Norte - Centro de Investigaciones y Estudios Superiores.

Cabrera, J. E., y De Marchi, B.

2022. Paratransito y expansión urbana: El transporte informal como dispositivo de urbanización. *Urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana* 14:1-20.

Calle Quispe, V. S., y Bascopé Guzmán, H.

2024. Dimensión psicosocial líquida en los flujos rurales urbanos: Miradas desde la adolescencia en Viacha - Bolivia. *Revista de Estudios Regionales Nueva Época* 1:146–161.

Cielo, C., y Antequera Durán, N.

2011. Ciudad sin frontera. La multilocalidad urbano-rural en Bolivia. *Eutopía - Revista de Desarrollo Económico Territorial* 3:11-29.

Contreras, M.

2022. Lloyd Aéreo Boliviano (LAB): Pioneros de la aviación comercial en América Latina, 1925-1964. En *Historia de la Aviación Comercial en América Latina, 1919-2019*, editado por M. Piglia y J. Vidal, pp. 215–260. Universidad del Magdalena.

Contreras, M. E.

2024. Tracks of change: The rise and fall of Bolivia's National Railway Company (ENFE): 1965–1995. *The Journal of Transport History*

De Marchi, B., Machicado, C., y Morales, H. I.

2020. *Transportes, Pasajeros y vías: Aproximaciones a la Historia de la Integración Boliviana*. Centro de Investigaciones Sociales. La Paz.

De Marchi, B., Machicado, M. N. y Morales, H. I.

2018. El territorio desde las redes de transporte en la Amazonía norte de Bolivia. *Revista Boliviana de Investigación* 13:17–37.

Garcés, A., y Moraga, J. R.

2023. Paving a route: Transportation and Aymara politics between Bolivia and Chile. *EchoGéo* 65:1-14.

Hinojosa Gordonava, A.

2023. Entre la migración circular y la migración en tránsito: Nuevas moviidades en la frontera Pisiga (Bolivia)– Colchane (Chile). *Maloca - Revista de Estudios Indígenas* 6:1–23.

Jiménez Cala, T. E.

2021. La ruta de los chutos Red transnacional de distribución de autos usados a Bolivia. *(Trans)Fronteriza: Fronteras y Circuitos Económicos Populares* 5:60–68.

- Kaufmann, V.
2016. *Re-thinking Mobility: Contemporary Sociology*. New York: Routledge.
- Maggi, M. F.
2021. 'Idas y venidas' entre Bolivia y Argentina. Retornos cíclicos en las moviidades bolivianas contemporáneas. *Anuario del Instituto de Historia Argentina* 21:2 e149.
- Moser, M.
2024. Interactuar con no-humanos para vivir bien. El caso de camioneros del Occidente boliviano. En *Vivir Bien. Diálogos Transculturales e Interdisciplinarios entre Latinoamérica y Europa*, editado por M. Moser, F. Galindo, y W. González. Iberoamericana – Vervuert, Madrid-Frankfurt.
- Müller, J.
2021. Encuentros y espectáculos fronterizos: Disputas por la legitimidad de la frontera y la riqueza en el occidente de Oruro, Bolivia. *Diálogo Andino* 66:299–311.
- Saldías, E. U.
2014. El transporte público en Santa Cruz, una deuda con la ciudad. *T'inkazos* 36:33–44.
- Tapia Ladino, M.
2022. *Los límites de las migraciones. Las Fronteras y las Prácticas Sociales Transfronterizas en el norte de Chile*. RIL Editores, Santiago.
- Villar, D.
2020. *Bolivia a vapor: Antropología Histórica del barco Cauchero (1880-1920)*. Editorial El País, Santa Cruz de la Sierra.
- Zunino, D.; Jirón, P. y Giucci, G.
2023. *Nuevos Términos clave para los Estudios de Movilidad en América Latina*. Teseo Press, Buenos Aires.