

PUERTO BUSCH: UN PROYECTO FLUVIAL BOLIVIANO DESDE LOS ACTORES EMPRESARIALES CRUCEÑOS (2017-2022)

PUERTO BUSCH: A BOLIVIAN RIVER PROJECT FROM THE CRUCEÑO BUSINESS STAKEHOLDERS (2017-2022)

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

Resumen

El objetivo de este artículo es comprender los discursos movilizados por actores empresariales de Santa Cruz de la Sierra en torno al proyecto de Puerto Busch, pensado como paisaje fronterizo emplazado en el Pantanal y sobre la ribera boliviana del río Paraguay. Con este fin se aplican las nociones de territorio hidrosocial, de paisaje fronterizo como proyecto y de movilidad comercial, que demarca puntos fronterizos. Desde esta perspectiva, se desarrolla un análisis de las columnas de opinión y editoriales publicadas en el periódico *El Deber*, desde junio de 2017 hasta junio de 2022. Esa información se contrasta con entrevistas a dirigentes de los gremios empresariales y agroindustriales cruceños. Así, se proponen tres abordajes paisajísticos: 1) la frontera desde el regionalismo, 2) la frontera fluvial para la movilidad exportadora y 3) la frontera como intento de domesticar el territorio hidrosocial pantanero. El proyecto de Puerto Busch permite identificar discursos sobre el Pantanal que oscilan entre comprenderlo como un potencial a transformar para la movilidad exportadora o como un entorno indefectiblemente salvaje, resignado a un proyecto de conservación.

Palabras claves: Puerto Busch, Santa Cruz de la Sierra, Actores empresariales, Paisaje fronterizo, Territorio hidrosocial

Abstract

*This article aims to understand the discourses mobilized by business stakeholders in Santa Cruz de la Sierra related to the Puerto Busch project as a borderscape located in the Pantanal and on the Bolivian bank of the Paraguay River. For this purpose, the notions of hydro-social territory, borderscape as a project, and trade mobility that demarcates border points are applied. From this perspective, an analysis of the opinion pieces and editorials in the newspaper *El Deber* from June 2017 to June 2022 is developed. This information is contrasted with interviews with leaders of Santa Cruz business and agro-industrial unions. Thus, three borderscape approaches are proposed: 1) the border from regionalism, 2) the fluvial border for export mobility, and 3) the border that pretends to domesticate the hydro-social territory pantanero. The Puerto Busch project makes it possible to identify discourses that oscillate between understanding the Pantanal as a potential to be transformed for export mobility or as an unfaillingly wild environment that is resigned to a conservation project.*

Keywords: Puerto Busch, Santa Cruz de la Sierra, Business Stakeholders, Bordscapes, Hydrosocial Territory

Fecha de recepción: 19-01-2024 Fecha de aceptación: 27-11-2024

Este artículo se plantea el objetivo de comprender los discursos movilizados por actores empresariales de Santa Cruz de la Sierra, relacionados con el proyecto de Puerto Busch, como paisaje fronterizo emplazado en el Pantanal y sobre la ribera boliviana del río Paraguay. Se trata de una propuesta de infraestructura fluvial articulada con otras intervenciones en el territorio pantanero de Bolivia, entre ellas, la explotación minera del Mutún, la apertura de una vía férrea o carretera hasta el río Paraguay y la expansión agropecuaria acompañada de la implementación de biotecnología. Su localización se muestra en la Figura 1. Al mismo tiempo, se asocia a dinámicas que afectan a toda la región transfronteriza irrigada por la cuenca del Río de la Plata, tal es el caso de la Hidrovía Paraguay-Paraná (Rausch 2022) y su articulación con la producción agroindustrial principalmente sojera. Sin embargo, hasta el momento en que se escribe este artículo, Puerto Busch no ha logrado operar de manera constante ni sostenible. De este modo, se problematiza la forma en que ese proyecto portuario ratifica rasgos centrales de la movilidad agroindustrial en el marco del sistema mundo capitalista (Wallerstein 2005) desde

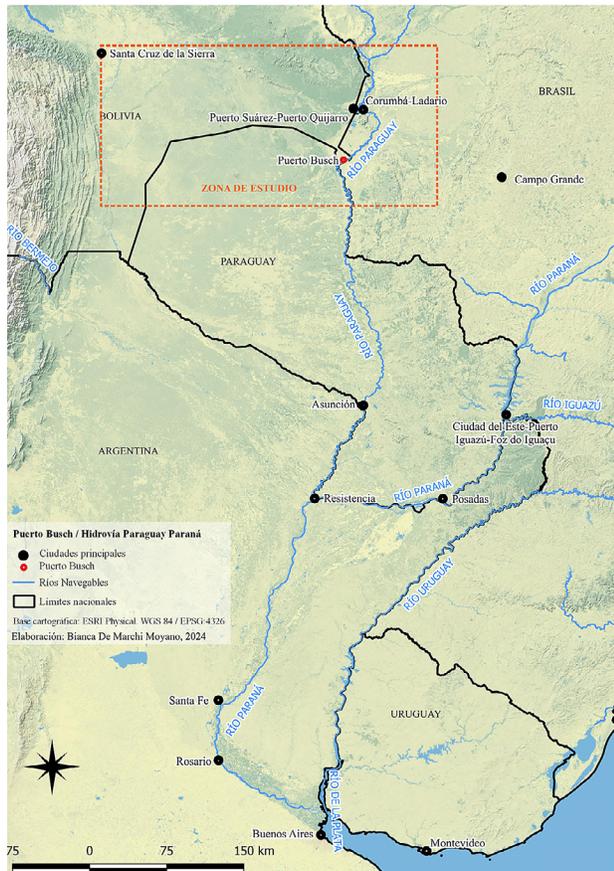
Santa Cruz de la Sierra, pero también muestra las particularidades y tensiones de los discursos regionalistas y nacionalistas sobre la frontera internacional boliviana en el departamento cruceño.

Los actores empresariales cruceños, cuyos discursos se analizan, tienen una relación histórica con la propiedad de la tierra rural, la producción agroindustrial en el oriente del país y la navegación fluvial (Roca 2001; Sandóval et al. 2003; Medeiros 2008; Peña. 2022). Se concentran principalmente en la ciudad capital del departamento de Santa Cruz, espacio que puede considerarse una "agrópolis" donde "la expansión urbana [está] basada en la agroindustrialización, y [...] en la configuración de diversos tipos de encadenamientos y articulaciones territoriales" (Canales y Canales 2013:11), a partir de los procesos productivos y comerciales del sector agropecuario. Es una centralidad urbana cuyo rol territorial también se vincula a la concentración de la movilidad. Articula las vías férreas y carreteras fundamentales del oriente boliviano y las comunica con el aeropuerto internacional más importante del país (De Marchi et al. 2020). A partir de

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

esta localización, los actores empresariales relacionados con las actividades agroindustriales y con su comercialización han ejercido cierto control sobre la región. De este modo, la capacidad de desarrollo agropecuario industrial y de exportación forman parte central de sus discursos.

Figura 1
Localización de Puerto Busch en relación con la Hidrovía Paraguay-Paraná.



Al mismo tiempo, esos discursos se han caracterizado por un enfoque político regionalista, desarrollado históricamente en Bolivia a lo largo del siglo XX (de Gandia 2021[1935]; Sandóval et al. 2003; Plata 2008; Soruco 2008; Pruden 2012; Laguna 2014). Santa Cruz, desde estos actores, se ha posicionado y contrapuesto a la actividad política del gobierno central, cuya sede se mantiene en la ciudad andina de La Paz (Valenzuela-Van Treek y Vaca 2020), localizada en el occidente del país. Este proceso se inscribe en lo que se ha denominado la “pugna de regiones” (Roca 2005, 2017), proceso que habría atravesado la historia geográfica de Bolivia. En ese escenario, los actores cruceños desarrollaron organizaciones e instituciones locales -como la Cámara de Industria, Comercio, Servicios y Turismo de Santa Cruz [CAINCO], el Comité Cívico Pro Santa Cruz, las cooperativas de servicios (electrificación rural y telecomunicaciones), entre otras- a través de las cuales se facilitó la difusión de sus ideas. Una de esas instituciones es

el periódico *El Deber*. Como se observa en las notas opinativas que se estudian en este artículo, este medio de comunicación escrita, entre 2017 y 2022, ha publicado decenas de columnas y editoriales que se han referido a la cuestión de Puerto Busch, como tema secundario o principal. La información obtenida de ese material documental se ha contrastado con entrevistas logradas con la dirigencia de los gremios agroindustriales de Santa Cruz, registradas en 2020, al momento de indagar sus expectativas sobre el desarrollo de infraestructura en la región fronteriza del Pantanal. Con este ejercicio analítico, en este artículo se propone identificar algunos paisajes fronterizos asociados al carácter hídrico del territorio donde se emplaza este proyecto portuario.

Para mostrar el desarrollo de esos elementos, el artículo se organiza en cuatro apartados. El primero recupera los antecedentes investigativos y teórico-metodológicos que fundamentan el estudio. El segundo apartado describe brevemente la historia y la geografía en torno a la localización fronteriza de Puerto Busch. El tercero se concentra en los resultados a partir de tres paisajes hídricos fronterizos: 1) la frontera desde el regionalismo, 2) la frontera fluvial para la movilidad exportadora y 3) la frontera que intenta domesticar el territorio hidrosocial pantanero. Desde estos hallazgos, las conclusiones muestran paisajes hídricos de frontera, vinculados al proyecto de Puerto Busch, que oscilan en comprender el Pantanal como un potencial a domesticar en función de la circulación comercial y exportadora o como un entorno indefectiblemente salvaje, sobre el que sólo es posible un proyecto de conservación.

Antecedentes Investigativos y Teórico-Metodológicos

Las siguientes secciones permiten enmarcar este artículo en dos sentidos. El primero, revisa los antecedentes de investigación sobre los actores empresariales cruceños, y el segundo sentido está dado por las decisiones metodológicas y teóricas que sostienen sus hallazgos.

El empresariado cruceño y las fronteras

Los actores empresariales, exportadores y agropecuarios de Santa Cruz corresponden a un grupo social cuya acción política e histórica ha sido analizada desde diferentes perspectivas y definiciones. Generalmente se les ha denominado élite (Sandóval et al. 2003; Soruco 2008; Espinoza 2016; Just 2022), pero también se han referido a ellos como clase hacendal (Pruden 2012), como burguesía cambia (Laguna 2014) o parte fundamental de la alta burguesía boliviana (Molina 2019). Algunos de los estudios sobre este actor han subrayado su liderazgo en el desarrollo territorial (Roca 2001) e identitario de la región (Peña et al. 2009), pero otros textos han denunciado su carácter -en ciertos momentos- separatista (Plata 2008; Pruden 2012), autoritario (Laguna 2014) e incluso racista (Espinoza 2016; Carrillo 2021). Se trata de un grupo que durante el siglo XX ha sido protagonista central de la historia política y económica boliviana, lo que ha generado interpretaciones muchas veces contradictorias y tensionadas sobre sus acciones en las investigaciones que las han estudiado.

De esas indagaciones, lo que interesa destacar para el presente artículo es que este actor se auto atribuye el desarrollo de un “modelo económico” propio (Traverso-Krejcarek 2022; Peralta 2022) y de una narrativa histórica específica, relativamente distinta a la del resto del país (Sorucu 2008, Oporto 2012). Subrayamos su concepción de control sobre un extenso territorio de influencia: la zona que algún momento se denominó la “media luna” (Plata 2008; Carrillo 2021), espacialidad que tiene una relación específica con las fronteras agrarias (Sandóval et al. 2003; Medeiros 2008; Laguna 2014), internas e internacionales de las tierras bajas bolivianas (Perrier-Bruslé 2005; Guiteras 2018; Peralta 2022). Así, a partir de las investigaciones revisadas, se sugieren tres particularidades discursivas movilizadas por los actores cruceños, asociadas al territorio y a su relación con las fronteras, que se propone retomar en este estudio a partir del proyecto de Puerto Busch.

- 1) Tanto la ciudad de Santa Cruz como su entorno habrían sido históricamente excluidos, en gran medida olvidados o subestimados por el gobierno central boliviano. Así se les habría asignado un rol de confín, de extremo, en contacto con entornos hostiles y salvajes (Peña et al. 2009). Esta perspectiva turneriana de la frontera (Perrier-Bruslé 2007; Salizzi 2020), en gran medida habría justificado el desarrollo de capacidades locales y autónomas de liderazgo en los actores empresariales asociados a la agroindustria.
- 2) Una parte de los territorios de las tierras bajas han sido transitados, históricamente, por la movilidad fluvial, tradicional y -sobre todo- moderna mecanizada (Roca 2001). De hecho, en la frontera internacional del departamento de Santa Cruz se han instalado puertos privados fluviales que conectan las exportaciones cruceñas por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Escobar 2022). Se trataría de una opción portuaria boliviana, que alcanza el Atlántico y que contrasta con los puertos en el Pacífico bajo control de otro país: Chile.
- 3) Esta relación con lo hídrico, además, está asociada a una mirada moderna y vertical sobre la explotación de los recursos naturales, que requieren domesticarse y controlarse para su uso productivo. Así, los cursos de agua, tanto interiores como limítrofes, se subordinan a las necesidades de otra frontera: la agraria, principalmente sojera, de Santa Cruz y de los países vecinos (Salizzi 2020), como lógica dominante que se extiende progresivamente sobre espacios agrestes de las tierras bajas.

Para discutir estas tres dimensiones discursivas a partir del proyecto de Puerto Busch, se aplicó una metodología cualitativa, documental y de análisis de testimonios, según se explica a continuación.

Territorios hydrosociales y paisajes fronterizos hídricos

En 2020 se desarrollaron nueve entrevistas a dirigentes de los gremios y asociaciones de empresarios y productores de Santa Cruz de la Sierra, para conocer sus expectativas respecto a proyectos de infraestructura en el Pantanal¹. En la mayor parte de esas conversaciones se identificaron posiciones y comentarios sobre Puerto Busch. A fin de complementar y contrastar esos testimonios sobre el proyecto portuario, se realizó una indagación en notas opinativas vinculadas al tema, publicadas en el periódico *El Deber*. Este medio de comunicación escrito, fundado en 1953 durante las batallas cívicas cruceñas (*El Deber* 11 de febrero de 2019), se ha caracterizado por publicar columnas y editoriales articuladas a la narrativa de los actores empresariales y a su posición política. Utilizando como clave de búsqueda el topónimo: “Puerto Busch”, se lograron identificar 61 notas de opinión publicadas durante un periodo de cinco años, desde junio de 2017 hasta junio de 2022².

Esta acumulación de posiciones argumentativas y su clasificación temática, permitió construir una cronología sobre las demandas y discusiones asociadas a este proyecto fluvial en cuestión, tanto desde las columnas editoriales del periódico, como desde otros comentaristas vinculados a los intereses empresariales cruceños, para contrastarlos con la información obtenida por las entrevistas. Ahora bien, es importante señalar que no se trata de los únicos actores interesados en Puerto Busch. El gobierno central es el principal motor de este proyecto y las Organizaciones No Gubernamentales ambientalistas se han opuesto frecuentemente a él (y en general al modelo económico cruceño asociado al monocultivo de soja). En ese sentido, se recuperan documentos de estas entidades a lo largo del texto, en la medida que permiten contrastar y esclarecer las posiciones discursivas de los empresarios cruceños sobre el proyecto portuario. Esta metodología, principalmente documental, deja de lado a otros actores de terreno interesados en la cuestión, como los trabajadores o las organizaciones locales. Para acceder a su experiencia y a sus posiciones se requerirán nuevos estudios con abordajes más bien etnográficos, que exceden a las posibilidades de esta investigación.

Para la interpretación del *corpus* de información se han revisado referencias teóricas aplicadas a actores económicos y políticos empresariales en su relación con los territorios y sus sistemas hídricos. La navegación fluvial exportadora, por ejemplo, ha sido comprendida como

un conjunto de prácticas que son a la vez instrumentales (medidas, mecanismos e instrumentos administrativos, normas, leyes, instituciones, procedimientos) y discursivas (vocabularios, modos de hacer, modos de saber). [Así]

1 Estos testimonios se recogieron en el marco de la consultoría: *Proposal for an Economic Study and General Analysis of the Economic and Social Context of the Pantanal and Future Scenarios of Investment in Infrastructure (Brazil, Bolivia and Paraguay)*, ejecutada por un equipo internacional para el World Wildlife Fund (WWF).

2 Dado que las notas de prensa analizadas han sido removidas de su repositorio electrónico oficial del periódico *El Deber*, se facilita una base de datos digital con los archivos impresos en pdf entre julio y agosto de 2023 para este estudio en el siguiente link: <https://doi.org/10.17632/yzcr7hxr3b.1> (Bianca De Marchi Moyano 2023).

constituyen un cierto tipo de espacialidad y de organización social; que en este caso responden a la lógica y prioridades de la expansión del capitalismo (Serje y Ardila 2017:97).

Este análisis territorial, se complementa con el énfasis en la dimensión hidrosocial que permite “contestar el concepto naturalista del ciclo hidrológico [...] para analizar las múltiples correspondencias entre los seres humanos y las aguas en territorios y contextos cambiantes” (Task et al. 2022:1). Así,

[...] pensar los territorios hidrosociales y sus procesos de constitución y (re)configuración requiere ir más allá de las presentaciones dicotomizadoras que separan (o “purifican”, Latour 1993) la naturaleza de la sociedad. En cambio, deben considerarse como híbridos pues encarnan simultáneamente lo natural y lo social; lo biofísico y lo cultural; lo hídrico y lo cultural, lo hidrológico y lo hidráulico; lo material y lo político. (Boelens et al. 2016:3) [traducción propia].

Desde esta concepción de los territorios hidrosociales, los actores vinculados a las lógicas productivas, agropecuarias y exportadoras, suelen aportar a la construcción de paisajes que se proyectan desde el

éxito agroproductivo moderno-capitalista, de capacidad innovadora, de tenacidad productiva, siendo el ejemplo habitual de heroicidad empresarial [donde ganan protagonismo] las particularidades del territorio como frontera, o su aislamiento, la navegabilidad, las propuestas de puerto o el asentamiento de cultivos industriales (González 2022:23).

Tomando en cuenta estos antecedentes, para este artículo también se propone acudir a una noción paisajística particular. Se parte de enfatizar una de las puertas planteadas por Besse para el paisaje: aquella que supone el “atestiguar, por una parte, y proyectar, por otra [; donde] el proyecto inventa un territorio representándolo y describiéndolo” (2005:168). Esta dimensión, centrada en las ideas de futuro y de transformación, atraviesa la experiencia social del territorio, las expectativas de explotarlo y domesticarlo, por lo que es particularmente pertinente para el caso de Puerto Busch, propuesta de infraestructura que hasta la actualidad se presenta como una esperanza, tan persistente como frustrada en su funcionamiento sostenible. De hecho, en Bolivia esa lógica proyectiva ha sido identificada hacia su frontera oriental, concebida como “...la única forma de renovar el país. Donde, para borrar las viejas estructuras territoriales, hay que reorganizar los flujos comerciales hacia un nuevo frente” (Perrier-Bruslé 2005:194) [traducción propia]. Se entiende, entonces, que los discursos sobre este proyecto describen el espacio hidrosocial donde lo imaginan. Pensar el paisaje como devenir es clave en esta red fluvial, que ya ha sufrido modificaciones para favorecer la lógica agroindustrial exportadora, tanto boliviana (y específicamente cruceña) como en los otros países que comparten la misma cuenca (da Silva 2013; Rausch 2021), según ratifican

los antecedentes históricos y geográficos que se analizan en el siguiente apartado.

Se trata de un paisaje proyectado desde la movilidad y que aporta a profundizar la vinculación entre circulación y bordes, dupla clave para los estudios sobre las fronteras (Tapia 2017) y las regiones limítrofes, pues ellos, por un lado, “se caracterizan por la desigualdad de su poblamiento respecto a las regiones vecinas; y, por otro lado, las redes de transporte que las atraviesan adquieren una gran importancia en la escala nacional y continental” (Da Silva 2013:143) [traducción propia]. Este artículo aporta una nueva perspectiva de análisis para esa relación, al abordarla desde las propuestas de intervención en los territorios hidrosociales fronterizos entendidos como paisajes.

Apuntes Históricos y Geográficos Sobre el Proyecto de Puerto Busch

Para comprender la propuesta de Puerto Busch, y su relevancia dentro del discurso de los actores empresariales cruceños, se describen algunos elementos históricos y geográficos clave, vinculados a la región pantanera de Bolivia y a su rol fronterizo.

Algunas referencias históricas para el proyecto

La frontera internacional de Bolivia con Brasil tomó como referencia para su demarcación el límite establecido en 1777, en el Tratado de San Ildefonso, entre los imperios español y portugués. Su primer ajuste y confirmación, luego de la independencia boliviana, se estableció a través del Tratado de Ayacucho (Aua 2013). Algunos autores que revisan la historia boliviana y particularmente la cruceña, asumen que este proceso fue lesivo respecto a las aspiraciones territoriales del país porque, entre otros motivos, no facilitaba una salida directa sobre el río Paraguay. En torno al tema, un autor cruceño sugiere

La frontera boliviana renunciaba a la margen del río Paraguay (que sería posteriormente recuperada) a la zona occidental del Jaurú y a una parte del Mato Grosso [...] La pérdida territorial estimada por la historiografía boliviana tras la firma del Tratado de 1867 es de 300.000 km², un territorio mayor que el de muchos países europeos (Urenda 2022:57-58).

Pese a esto, la firma del convenio se justificó en un momento de tensiones bélicas para los países de la Cuenca del Plata, que atravesaban por la Guerra de la Triple Alianza (De Marchi et al. 2019; Valdivia 2023). En ese marco, logró establecer la posibilidad de la navegación boliviana en las dos principales cuencas dentro del territorio brasilero.

El siguiente reajuste de la frontera, en el norte amazónico boliviano, fue consecuencia de otro enfrentamiento bélico que derivó en la pérdida de los territorios caucheros del Acre, de Bolivia a favor de Brasil, en 1903. Como resultado de ese proceso se firmó el Tratado de Petrópolis. Originalmente, el mismo

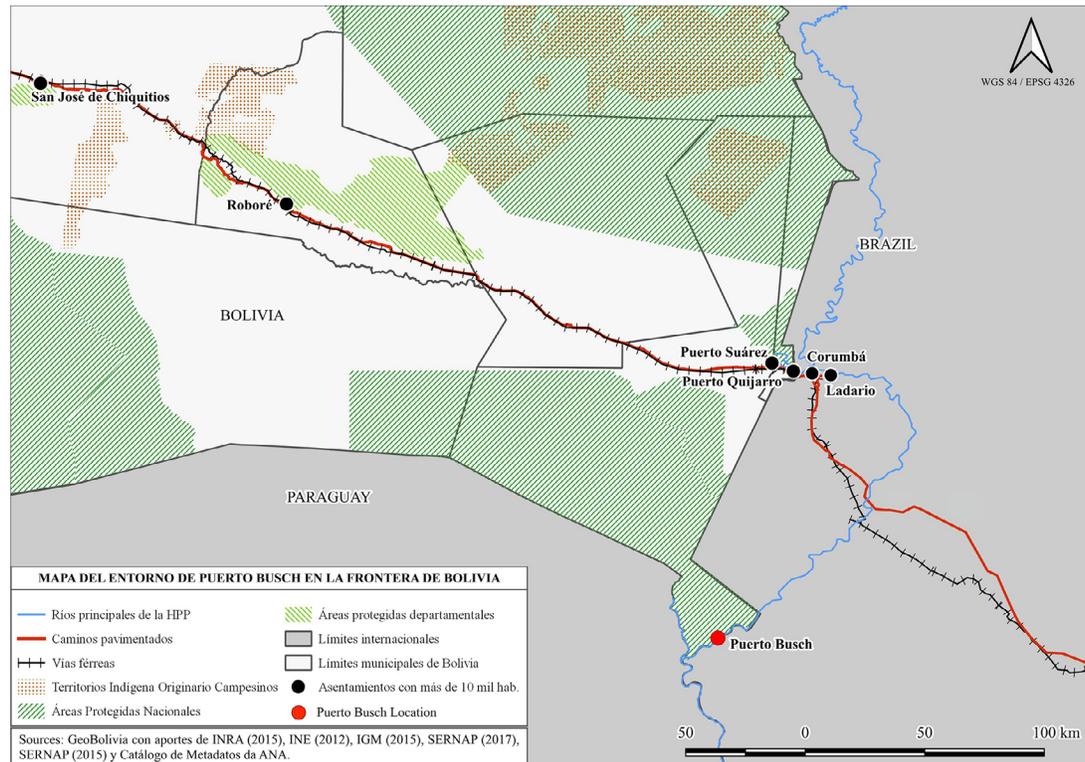
establecía la compensación a Bolivia con la construcción férrea desde Brasil por Guajará-Mirim atravesando el río Mamoré, hasta las zonas caucheras bolivianas; luego en la década de 1930, el trazado se modificó para priorizar la ruta por Corumbá hasta Santa Cruz de la Sierra (Pantoja 2022). Esos referentes de demarcación y vialidad, asociados a enfrentamientos bélicos, no fueron los únicos relevantes para esta zona. Si bien, desde el siglo XX, se mantuvo el acuerdo con Brasil de facilitar la salida boliviana sobre la ribera occidental del río Paraguay, su ratificación recién se consolidó en los acuerdos del Protocolo de Paz, negociados de 1935 a 1938, luego de la Guerra del Chaco, con el Paraguay (Auaud 2020). De hecho, los actores estudiados reivindican la presidencia de Germán Busch en Bolivia (1937 a 1939) con orgullo regionalista. Para ellos, este combatiente del Chaco cuyo nombre lleva el Puerto y la provincia donde éste se localiza, es: "...un gran cruceño, un gran boliviano, y eso es todo. Fue un camba con todo lo bueno y lo malo que tenemos los orientales..." (El Deber 9 de julio de 2017)³.

Cabe anotar que la zona donde se localiza el proyecto de Puerto Busch se denomina Triángulo de Dionisio (ver Figura 2) en honor al diplomático y ministro Dionisio Foianini Bánzer, quien habría defendido la consolidación de la salida boliviana sobre el río Paraguay en esas negociaciones. Es interesante rescatar su testimonio de ese proceso:

[...] los mediadores otrora desafectos a Bolivia hicieron la sugerencia de que el Paraguay ceda una mínima fracción de sector de su propuesta para salir de la angustia de las negociaciones. El ministro [paraguayo] Zubizarreta, cuando sentía más presión de los negociadores y en un descuido de reflejo condicionado expresó "*Jamás daremos Puerto Caballo ni concesión alguna sobre el río Paraguay*". [Pese a eso] La línea que finalmente quedó incorporada en el texto del tratado de paz suscrito el 21 de julio de 1938, hizo que los paraguayos se replegaran [...] hasta lo que hoy es el límite internacional de los países" (Foianini 2002:144-145).

Por lo mencionado, es posible sugerir que hay dos lógicas territoriales clave que caracterizan históricamente la zona donde se localizaría Puerto Busch. La primera es defensiva y de memoria bélica, que marca un antecedente fundamental para el proyecto y para su reivindicación desde los actores cruceños que acá se estudian. La segunda lógica territorial histórica de la zona es la de la movilidad fluvial y de la navegación. Esta concepción se ratifica en los intentos de Antonio Quijarro, ministro con un rol clave en la exploración y en los intentos de demarcación de límites en la zona hacia fines del siglo XIX, o en la creación de Puerto Suárez sobre la laguna Cáceres en 1875 (De Marchi et al. 2019).

Figura 2
Mapa del entorno de Puerto Busch en la frontera de Bolivia.



Fuente: Elaboración propia

3 Es interesante esta afirmación pues una parte de la literatura histórica boliviana señala que el presidente Germán Busch nació en Beni (Brockman 2017), mientras otros alegan que es cruceño (Pinto 2023).

Estos antecedentes históricos e hitos reivindicativos para la región (y el regionalismo), en general, han prescindido de la población indígena que habita la zona, pese a que su presencia en el Pantanal sí se ha registrado desde la arqueología (Bespalez 2015), la etnohistoria (Arruda y Peixoto 2017) y la historia (Plata 2008; Pruden 2012; Bridikhina 2015), de un lado y del otro de la frontera. Una excepción de esto es la evocación del término *camba*, que en su origen se habría atribuido a las poblaciones originarias durante la colonia. Hoy, *camba* aparece como un denominativo con usos políticos e identitarios múltiples (Peña et al. 2009; Pruden 2012; Fabricant y Postero 2013)⁴, incluso a los dos lados de la frontera (Combès 2022; Henrique 2023).

Ahora bien, la presencia de pobladores chiquitanos y ayoreos caracterizaron el norte del Pantanal boliviano (Díez 2017) y sus asentamientos han sido reconocidos como Territorios Indígenas Originarios Campesinos [TIOC], consolidados por el Instituto Nacional de Reforma Agraria, como muestra la Figura 2, a partir de datos de 2015. Sin embargo, es importante destacar que no existen TIOC hacia el sur, donde se emplaza Puerto Busch. Lo que sí existe es el reconocimiento de un área protegida, declarada con categoría II de restricción para los cambios de uso de suelo (Dudley 2008). Esta se denomina Parque Nacional y Área de Manejo Integrado Otuquis, unidad de conservación fue creada en 1997 y luego fue reconocida como sitio RAMSAR⁵ desde 2001 (De Marchi 2020). Como se verá a continuación es una zona que se destaca más por sus características biológicas que demográficas.

Características geográficas actuales

La región pantanera hacia el extremo sureste de Bolivia no cuenta con concentraciones poblacionales, fuera de los asentamientos urbanos fronterizos de Puerto Suárez y Puerto Quijarro (ver Figura 2). De esas ciudades, la primera es la más antigua y su instalación se origina a partir de la puesta en funcionamiento del primer puerto para navegar desde Bolivia hacia lo que hoy se conoce como Hidrovía Paraguay-Paraná [HPP] (Rausch 2021). Desde su fundación en 1875, este asentamiento fluvial facilitó la salida de embarcaciones desde la laguna Cáceres (De Marchi et al. 2019). A fines del siglo XX, disminuyó significativamente su profundidad y, en consecuencia, la posibilidad de navegación con embarcaciones de calado comercial. Esto se debió a una característica clave del Pantanal como ecosistema, de gran fragilidad y movilidad; al tratarse de un humedal de tierras inundables, con un régimen hídrico monzónico compartido entre los tres países, puede verse afectado en su distribución de agua de inundación a partir de la acción de drenaje o filtración en cualquier parte de su superficie (Halloy et al. 2005; Contreras et al. 2020). A mediados del siglo XX, en el lado brasilero de la

frontera pantanera se habrían desarrollado dragados y embalses que afectaron la parte boliviana de la cuenca y, en especial, la laguna Cáceres (Roca 2001, Bazoberry 2004). Así, a fines del siglo XX e inicios del XXI, se instalaron otros tres puertos privados en el canal Tamengo donde se mantuvo y mejoró la capacidad de navegación, cerca de la estación de trenes de Puerto Quijarro (Aguirre 2000; De Marchi et al. 2020). Se trata de esfuerzos empresariales vigentes y que hoy se articulan al principal eje vial pavimentado del país. Los puertos han sido instalados por los actores empresariales cruceños y en asociación con capitales internacionales sudamericanos (Molina 2019) que operan la circulación de productos principalmente de soya hacia el Atlántico. Así, existe una relación efectiva entre Santa Cruz de la Sierra, como referente territorial principal del empresariado cruceño, y esta frontera fluvial exportadora.

Ahora bien, la capacidad portuaria no es el único atractor económico de la región, pues también cuenta con un importante reservorio de hierro, que se encuentra parcialmente explotado por la Empresa Siderúrgica del Mutún⁶. Esta entidad estatal extrae un yacimiento que fue descubierto en 1848, pero que recién intentó explotarse a partir de 1956 (Halloy et al. 2005), a través de la Corporación Minera de Bolivia, en una iniciativa que no fue exitosa. El esfuerzo se retomaría en 1993 y, finalmente, en 2006 cuando por fin lograría asentarse con la empresa estatal actual (Morales 2006). La explotación ha tenido varias dificultades en encontrar socios financieros internacionales para construir una planta siderúrgica y alcanzar los resultados de producción, que hasta hoy no parecen corresponder a las expectativas previstas inicialmente para el proyecto. Una limitación fundamental sería la capacidad de transportar el mineral, según algunas notas de opinión de *El Deber*.

[...] el proyecto generará alrededor de 5.500 empleos directos e indirectos y procesará 400.000 toneladas de hierro, destinándose en principio a cubrir un 30% de la demanda interna. Hasta ahora el Gobierno aseguró la dotación de agua, gas y otros requerimientos. Sin embargo, queda por resolverse un tema logístico fundamental como es el transporte para las exportaciones. En este sentido, se insiste en que Mutún debe ser un proyecto integral que considere sobre todo una salida a ultramar que sería Puerto Busch (2 de febrero de 2018).

Así, una narrativa presente en las notas opinativas establece la asociación entre ambos proyectos, donde su conexión vial o férrea (Halloy et al. 2005) facilitaría su éxito potencial. "Mientras el gigante de acero aún continúa dormido, el otro proyecto que espera entrar en escena es el añorado Puerto Busch que

4 En Santa Cruz, actualmente "se utiliza el término "camba" en los siguientes sentidos: a) como sustantivo para referirse a los nacidos en el oriente, b) como adjetivo gentilicio, c) persiste todavía su uso peyorativo" (Peña et al. 2009:131).

5 Se trata de la nominación otorgada por la Convención sobre los Humedales de Importancia Internacional, especialmente como Hábitat de Aves Acuáticas de 1971, para más referencias ver: <https://www.ramsar.org/es>.

6 Ver: <https://esm.gob.bo/>. Existen otros esfuerzos empresariales y exportadores que se pueden destacar en la zona. Uno es de escala nacional y se desarrolla por el gaseoducto de exportación de carburantes de Bolivia hacia Brasil (da Silva 2013). Otra es la cementera Itacamba, desarrollada con capitales bolivianos y brasileros, cuya planta se localiza en Puerto Suárez (ver: <https://itacamba.com/>) y que se destaca como un atractor de población en la zona pantanera.

constituye la única vía de acceso soberana directa a la Hidrovía Paraguay – Paraná, [pero está] distante a 102 km de San Juan del Mutún” (Rocha 2021). Para el año 2023, al igual que la explotación del Mutún, Puerto Busch estaría operando de forma parcial. En marzo de ese año se anunció que la planta siderúrgica estaría avanzada al 78% y que, en consecuencia, habría logrado mejorar su producción para la exportación (ESM 22 de septiembre de 2023). Asimismo, la Autoridad de Servicios Portuarios de Bolivia, en la fecha de conmemoración por la pérdida del litoral boliviano, anunciaba la: “habilitación de puerto Busch [desde donde se] proyecta mover aproximadamente 500.000 toneladas de carga de exportación” de hierro del Mutún (ASPB 23 de marzo de 2023). En el siguiente apartado, se esclarece cómo la cuestión de la salida boliviana al mar juega un rol central en los argumentos esgrimidos para el desarrollo de este puerto.

Antes, es posible revisar cuál es el avance de la instalación del proyecto portuario en términos de infraestructura operativa. Como

antecedente, es clave el informe de 2005 del Fondo Mundial para la Naturaleza (WWF, por sus siglas en inglés), donde se indicaba la existencia de un pontón flotante de la Naval Boliviana y un camino ripiado desde la carretera asfaltada hasta el Mutún (30 km) y, luego, un camino de tierra en malas condiciones hasta Puerto Busch (más de 130 km). El documento advertía las dificultades de construcción de infraestructura en la zona:

La inundación periódica del paisaje [...] requiere que las obras planificadas en el Triángulo Dionisio Foianini aprovechen los sitios elevados, sean diseñadas para ser elevadas significativamente en los lugares con niveles de aguas altas o puedan resistir estar bajo agua durante períodos largos. El muelle de carga de COMIBOL, construido a la orilla del río en 1970, fue inadecuadamente diseñado en vista de la realidad anteriormente señalada, y, como resultado, quedó inutilizable ya en 1974, cuando una inundación sucedió después de varios años consecutivos de niveles de agua baja (Halloy et al. 2005:92).

Figura 3

Imágenes satelitales de infraestructura en Puerto Busch.



Elaboración propia con base en Google Earth

Sin embargo, el gobierno boliviano ha impulsado y construido recientemente el proyecto. Así existirían: dos cintas transportadoras, una pala cargadora, una volqueta, un muelle flotante y zonas de anclaje, estacionamiento y carguío (ASPB 2024). La revisión de imágenes satelitales permite identificar el crecimiento en las instalaciones construidas en la orilla del río Paraguay en la última década, según se observa en la Figura 3. Incluso se ha publicado que las instalaciones ya contarían con servicios de conexión satelital a internet (ESM 18 de diciembre de 2020). A lo mencionado, se debe sumar el respaldo al proyecto desde la normativa vigente en Bolivia, a través de la Ley de Transporte (2011), que establece la prioridad de la conexión fluvial por la hidrovía Paraguay-Paraná; y del Decreto Supremo que establece el Consejo Estratégico para el Aprovechamiento de Puerto Busch y de esa hidrovía dictado en 2019 (y ajustado en 2022). Con ese amparo normativo, los avances en la infraestructura se han ejecutado por iniciativa del gobierno

central, pese a que frecuentemente se ha evocado la idea de una alianza con el sector privado (Ministerio de Gobierno 2019). De hecho, según lo normado, el Consejo Estratégico para el proyecto estaría formado la “Confederación de Empresarios Privados de Bolivia, quienes delegarán, de acuerdo a su estructura organizativa, tres representantes; [y la] Federación de Empresarios Privados de Santa Cruz, quienes delegarán, de acuerdo a su estructura organizativa, tres (3) representantes”, junto a seis ministros de Estado y bajo el liderazgo ejecutivo del Ministro de Obras Públicas, Servicios y Vivienda (Decretos Supremos 3826 de 2019 y 4674 de 2022). Estos esfuerzos permiten afirmar que, más allá de las medidas de protección ambiental y de conservación del Pantanal que caracterizan el sur de esta zona, entre 2018 y 2023 el Estado ha priorizado un mejoramiento de la infraestructura portuaria y ha modificado el paisaje fronterizo pantanero para favorecer la búsqueda de su navegación y circulación moderna.

Los Paisajes Fronterizos y el Proyecto de Puerto Busch

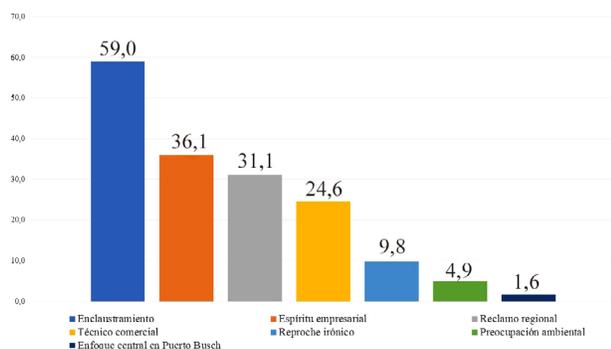
En las siguientes secciones, el artículo plantea tres perspectivas para comprender el pasaje fronterizo a partir de Puerto Busch. Estas propuestas paisajísticas se desarrollan, principalmente, desde las fuentes primarias clave consultadas para este análisis: las entrevistas a la dirigencia empresarial (en 2020) y las columnas y editoriales publicadas de *El Deber* de junio de 2017 a junio de 2022.

Un extremo olvidado del país que se hizo a sí mismo

La Figura 4 presenta una clasificación de los temas principales abordados en las 61 notas opinativas analizadas para este artículo. La temática que concentra más porcentaje de notas es la asociada al “enclaustramiento” marítimo de Bolivia. La relevancia de ese asunto se retoma en el siguiente subtítulo de forma exclusiva. En cambio, acá nos interesa poner en evidencia una frontera asociada a otras temáticas que se analizan de forma encadenada: el espíritu empresarial, su capacidad técnico comercial y el reclamo regional cruceño. Todas ellas son centrales en el carácter discursivo del actor estudiado y en su relación con el gobierno central al mencionar el proyecto portuario:

el régimen solo se ha acordado de Puerto Busch cada 24 de septiembre[. día aniversario de Santa Cruz], con decretos pomposos y anuncios de inminentes inversiones que no llegan a ese estratégico girón deshabitado en media selva. El empresariado privado deberá hacerlo como ya lo hizo el pionero Joaquín Aguirre en el Tamengo (6 de octubre de 2018).

Figura 4
Porcentaje de temas en notas opinativas en *El Deber* (junio 2017 a junio 2022).



Fuente: Elaboración propia

La evocación de un emprendedor valiente, el primero en instalarse sobre Puerto Quijarro a fines del siglo XX (Aguirre 2000), da cuenta de esa concepción desde la iniciativa privada y la capacidad técnica como motor del desarrollo en la zona. Tal retórica sobre un empresariado que se construye a sí mismo, pese al olvido del Estado, tributa a esta idea de frontera donde las instituciones oficiales no llegan y son las iniciativas regionales las que lideran la capacidad modernizadora. Incluso se observa un abordaje irónico (ver Figura 3) respecto a la capacidad del

gobierno central: “Ni qué hablar del puerto en Puerto Busch, según dicen (no le consta a este columnista) que por ahí se está exportando mineral de hierro que están explotando de Mutún, en cantidades ridículamente mínimas y que inviabilizan cualquier operación” (Arias 2022). Esta cita muestra la desconfianza frente a la iniciativa pública que hasta el momento se ha hecho cargo del desarrollo del Mutún y de Puerto Busch, considerada más demagógica que eficaz.

Ahora bien, esta actitud del actor empresarial cruceño ha sido criticada desde otros abordajes; estos sugieren que el desarrollo de la región es producto de una importante y constante inversión estatal, y que corresponde poco al abandono que reclaman (Castro 2013). Pese a esto, la idea fronteriza de lugar olvidado por el gobierno y construido desde el emprendedurismo endógeno se mantiene y el proyecto de Puerto Busch se subordina como parte de un repertorio de reclamos y desafíos hacia la centralidad política andina del país. Efectivamente, este es un proyecto dilatado como tantos otros, como la misma planta del Mutún, la extensión vial (carretera o férrea) hasta el río Paraguay, el impulso a la agropecuaria genéticamente mejorada, al sector forestal o la producción de bioetanol y biodiésel, el acceso a biotecnología para la agroindustria, el freno a los avasallamientos de tierra e, incluso, la construcción de un *hub* aéreo en Viru Viru. En gran parte de los textos publicados en *El Deber*, Puerto Busch no es el tema central, sino que se entrelaza con estos diversos proyectos. Sólo un 1,3% del universo de columnas y editoriales analizadas tratan de forma principal su proyección y su desarrollo (ver Figura 3).

En general la idea del puerto se menciona con otras, como se muestra a continuación:

Veamos el caso del Plan de Desarrollo plurianual [PDES] que mantiene en conflicto al Gobierno central con los gobiernos subnacionales y las universidades públicas. [...] Claramente el plan no responde a la visión del departamento de Santa Cruz y la de varios otros departamentos y municipios del país. No menciona el desarrollo agropecuario a través de la biotecnología, no refiere de manera concreta la necesidad de invertir y ejecutar un plan de limpieza y dragado del Canal Tamengo, tampoco hay un compromiso con la ejecución de Puerto Busch y su conexión ferroviaria-carretera, no se visualiza un plan de desarrollo agropecuario del oriente con seguridad jurídica y promoción de la inversión a gran escala (Rocha 2021).

Así, en el discurso de estos actores, no es tan relevante la pertinencia, la viabilidad ambiental de la localización ni la efectividad técnica del proyecto portuario, sino su potencia como reclamo y como símbolo de frustración de Santa Cruz y de la ineficiencia del gobierno central. El regionalismo aborda a Puerto Busch como indicador de que el departamento sigue siendo la frontera interna que el gobierno andino no quiere ni puede atender de forma adecuada.

Hacia el mar, no al Pacífico sino al Atlántico

El porcentaje más importante de las temáticas vinculadas a Puerto Busch es la referida al “enclaustramiento marítimo” boliviano. Como se puede ver en la Figura 4, ésta se relaciona con el 60% de las notas revisadas. El argumento central para esto es que: “Puerto Busch es la esperanza de que Bolivia acabe con la falta de un acceso soberano al mar” (*El Deber* 2 de noviembre de 2018.). Esta cuestión se arraiga en otro dilema geográfico que atraviesa la historia boliviana antes y, sobre todo, después de la Guerra del Pacífico con Chile (en la que el país perdió su costa sobre el océano): la búsqueda de la navegación fluvial como alternativa para alcanzar el océano, esta vez el Atlántico, por las cuencas amazónica y rioplatense (Vargas 2014; Valdivia 2023). Estas salidas se hallan principalmente en las fronteras de las tierras bajas, que se consideran zona de influencia de los actores empresariales y agroindustriales de Santa Cruz, como bien lo ratifica el discurso que se observa la mayor parte de las notas estudiadas.

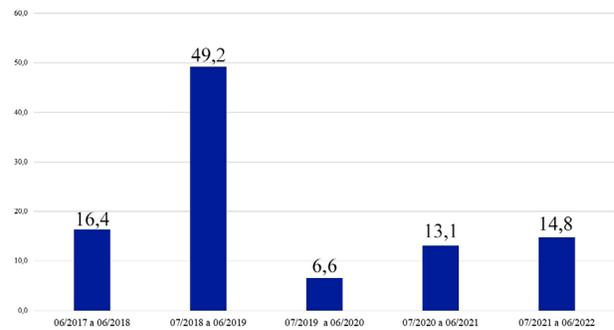
Ahora bien, esta relevancia de la temática se intensificó luego del 1° de octubre de 2018, cuando la Corte Internacional de Justicia de la Haya dictó su fallo por el “que Chile no está obligado a negociar con Bolivia un acceso soberano al mar” (*El Deber* 2 de octubre de 2018). El efecto de este dictamen fue central para las notas que evocan a Puerto Busch en *El Deber*, como se puede ratificar en su organización por periodos en la Figura 5. Entre julio de 2018 y junio de 2019, se observa una etapa que concentra casi la mitad de los documentos analizados. Asimismo, la Tabla 1 presenta los titulares de las columnas y editoriales que aparecen en *El Deber*, entre los años 2018 y 2019. Su lectura permite conocer la relevancia de la cuestión portuaria en general para Bolivia y en particular para Santa Cruz. Se alude a la idea de frontera como punto de salida e ingreso al mercado global de bienes, donde se busca favorecer, aprovechar y controlar la movilidad exportadora. Pero además da cuenta de la tensión entre estas localizaciones fronterizas acuáticas por las que se circulan las cargas comerciales a gran escala y hacia el interior del continente, en el territorio boliviano con sus dificultades de desarrollo de un tráfico acelerado y fluido.

En este contexto, la disputa de las regiones que protagoniza este actor tiene dos dimensiones discursivas. Por una parte, se señala que la mala gestión de la salida hacia el Pacífico e incluso la resolución desfavorable de la Haya son una responsabilidad del gobierno central, ratificando su crítica desde el regionalismo. Por otra parte, se intenta potenciar su protagonismo frente a una problemática fundamental para el país: el enclaustramiento del país (Perrier-Bruslé 2013; Lois 2022), ante la que estos actores se plantean como portadores de una mirada estratégica y empresarial.

[Un] mecanismo neutralizador de La Paz fue evitar la construcción y consolidación de Puerto Busch en el río Paraguay, una salida fluvial al Atlántico, similar a la que tiene Paraguay. En décadas se hizo poco al respecto, salvo

muchos discursos [...] Poco le importa a La Paz que la economía boliviana se haya consolidado en el oriente y en el sur, lejos de las fronteras peruana y chilena que le quedan tan cerca, y que tal posicionamiento sea irreversible desde cualquier análisis geopolítico y económico (*El Deber* 3 de octubre de 2018).

Figura 5
Porcentaje de notas opinativas de *El Deber* en cinco periodos de estudio (junio 2017 a junio 2022).



Fuente: Elaboración propia

Tabla 1
Titulares de notas opinativas publicadas en *El Deber*, de 2018 y 2019

Fecha	Titular
03/02/2018	Ilo: 28 años y nada de puerto
23/07/2018	La lentitud del proyecto Puerto Busch
08/09/2018	El Oriente en el presente y futuro de Bolivia
02/10/2018	Primeras reflexiones tras el fallo en La Haya
02/10/2018	Cara a cara*
03/10/2018	Las puertas que se abren tras el fallo
03/10/2018	Cara a cara
03/10/2018	Derrota geopolítica paceña abre oportunidades
06/10/2018	Ya no más lamentos
07/10/2018	Cara a cara
07/10/2018	Hacia el Atlántico
11/10/2018	Octubre, del mar y de la democracia
15/10/2018	Ilo y Puerto Busch, ya es tiempo
15/10/2018	Cara a cara
02/11/2018	La salida soberana al Atlántico
05/11/2018	Los demonios de la conspiración
12/11/2018	Puertos marítimos, más allá de las noticias
04/01/2019	Puerto Busch, la gran esperanza

Fecha	Titular
13/03/2019	Del lamento a la acción creadora
23/03/2019	Cara a cara
24/03/2019	El fin de una reivindicación abre oportunidades para Bolivia
31/03/2019	Al mar no se lo robaron en vagones de tren
07/04/2019	La Haya: el tercer candado del enclaustramiento
14/04/2019	Las huellas hondas del centauro del Chaco
09/06/2019	La decisión histórica de construir Puerto Busch
22/10/2019	Puerto Busch, el inicio de una nueva era para Santa Cruz

*Cara a Cara es una columna que toca brevemente tres o más temáticas y corresponde a la editorial de El Debe

Ahora bien, esta posición que parece consolidada y compartida para respaldar el proyecto de Puerto Busch frente al poder político andino, tiende a ser menos homogénea cuando se revisan las entrevistas a los empresarios. Las iniciativas portuarias que ya están instaladas en el canal Tamengo no necesariamente son favorables a una nueva propuesta portuaria. Algunos de estos operadores ofrecen una capacidad instalada que, según su testimonio, cubriría los requerimientos de la demanda comercial boliviana. De hecho, parte de las exportaciones de hierro del Mutún se habrían realizado a través de esa infraestructura. En todo caso, el dragado frecuente del canal Tamengo y la coordinación con las instancias gubernamentales para distribuir los controles aduaneros en las tres salidas portuarias⁷ parecen demandas más sentidas para este sector. En contraste, los productores de grano del departamento cruceño sí consideran a Puerto Busch como un proyecto nacional prioritario y estratégico, dado que les facilitaría una salida de grano soya con un precio establecido en el país: “nosotros terminamos pagando la ineficiencia de los puertos y sus peleas con el gobierno”, señaló un entrevistado de este gremio. A eso se suma que los tres puertos, al estar bajo la propiedad de grupos empresariales de la agroindustria, atienden la exportación de sus propios productos semi-manufacturados de soya y subordinan al resto de los productores agrícolas a los precios que ellos manejan para la exportación, en función de sus cadenas productivas, comerciales y de sus beneficios.

En ese entendido, el discurso dominante que reclama la puesta en operación de Puerto Busch tiene varias aristas y contradicciones a partir de las posiciones de los sectores de la agroindustria cruceña y de sus relaciones internas. Los puertos actuales no dejan de jugar un rol de filtro y control fronterizo, que los productores buscan eludir o reducir a partir de la construcción de un puerto público, gestionado principalmente por el gobierno central boliviano, donde se establezca un precio nacional para distribuir la materia prima al mercado, con más ganancia para los agricultores y menos para los intereses industriales portuarios.

Una frontera productiva: la domesticación de lo hídrico

Aunque los tres puertos existentes cuentan con capacidad instalada, enfrentan desafíos específicos por su posición respecto a la cuenca y al Brasil. Por una parte, el canal Tamengo no tiene una profundidad suficiente para permitir mayor calado en las embarcaciones, más cuando se registran sequías intensas en la cuenca que parecen estar asociadas a la deforestación y a los incendios de la última década (Naumann et al. 2022), pero también a la fragilidad del ecosistema pantanero ante los fenómenos del Niño y la Niña (Contreras et al. 2020). Por otra parte, se indica que la navegación frente a los centros urbanos de Corumbá y Ladario supone problemas, por ejemplo, cuando se pasa por debajo de la toma de agua potable construida sobre la vía fluvial en Brasil y que en los momentos de mayor caudal limitaría la altura de la carga transportada. Por eso, se señala que “mientras Puerto Busch no tenga nivel operacional- Brasil tiene la otra llave del Atlántico, vía el Canal Tamengo” (*El Deber* 5 de noviembre de 2018). De hecho, la exportación actual por esta región mueve una cantidad de exportaciones e importaciones significativamente menor a la que se moviliza por los puertos de Pacífico desde Chile hacia Bolivia (Escobar 2022).

Sin embargo, esa relación -a veces problemática- con los asentamientos vecinos de Brasil a su vez permite importantes ventajas para los puertos cruceños y las exportaciones. La capacidad técnica, mecánica e industrial que se tienen al otro lado de la frontera es aprovechada por estos operadores portuarios bolivianos para atender sus requerimientos, como sucede en la mayoría de las fronteras de Bolivia, donde los países vecinos tienen una mejor oferta de servicios y equipamientos (De Marchi 2023). Algunos entrevistados subrayaron esa relación de intercambio con los centros urbanos fronterizos de Brasil como una de las ventajas de la localización de los puertos instalados en el canal Tamengo y que justificaría mantener y mejorar la infraestructura privada existente, en vez de invertir en el proyecto de Puerto Busch. “Está en el mapa pero no existe. Es un proyecto de novecientos o mil millones de dólares, que motiva a muchos interesados contratistas o ingenieros, pero nunca hemos visto un estudio de factibilidad económica y financiera”, comentó uno de los entrevistados. Efectivamente, como muestra la Figura 2, en la región donde se localiza el puerto no sólo no existen poblaciones urbanas bolivianas ni brasileras, sino que ni siquiera hay asentamientos rurales, por lo que su funcionamiento implicaría prever el desarrollo de servicios y equipamientos nuevos. La costa boliviana del río Paraguay todavía se halla deshabitada, a más de una centena de kilómetros del resto de la dinámica urbana y fronteriza. Esta particularidad hace que la zona tenga mucho más potencial para el sostenimiento de un área protegida y menos para un proyecto de infraestructura portuaria eficaz

⁷ En las entrevistas con los gerentes de estos puertos se pudo constatar que no todos cuentan con la misma designación aduanera otorgada por el gobierno central y, por lo tanto, no cuentan con la misma posibilidad de importar y exportar bienes de manera autónoma. Este tema permite evidenciar que los sectores mantienen relaciones asimétricas y posiciones diversas entre ellos y frente al gobierno central, más allá del discurso hegemónico que se observa en las columnas y editoriales analizadas.

en el corto plazo. Aun así, como señalamos en un apartado anterior, el gobierno central está invirtiendo y desarrollando la infraestructura en esta zona.

Finalmente, es importante recalcar que las sequías y los incendios han sido particularmente intensos en el periodo de estudio (Naumann et al. 2022), por lo que afectan tanto la navegación en toda la cuenca como la conservación del humedal. De hecho, la HPP sufrió importantes dificultades de circulación en el periodo, como queda registrado en cierta preocupación ambiental que se manifiesta en sólo tres de las notas de las revisadas en *El Deber*.

Desde fines de junio pasado, en el Puerto de Ladario, sobre el río Paraguay, el más cercano a los puertos bolivianos, el nivel ya alcanzó 1,50 m, que es considerado el límite de las restricciones de navegación por parte de la Armada de Brasil. Actualmente, el río Paraguay se encuentra a solo 1,34 m en Ladario y será el tercer año consecutivo que el Pantanal no presente la crecida habitual, condición en la que el nivel del agua superaba los 4 metros.

En el Puerto de Cáceres, río arriba, según el Boletín de Monitoreo Hidrológico publicado por la SGB, el nivel de agua registrado está alcanzando los valores mínimos más bajos jamás observados para este periodo del año, considerando toda su serie (datos históricos con registros desde 1965), el nivel actualizado está en 78 cm. Dada las escasas previsiones de precipitaciones significativas en el siguiente trimestre, las previsiones de calado en el Canal Tamengo y Ladario son menores a 50 cm para los meses de octubre a noviembre.

[...] En la actualidad son los esfuerzos del sector privado a costa del sacrificio económico de las empresas que han invertido en el Canal Tamengo las que sostienen la escasa navegabilidad en los poco más de 10 km entre la Laguna Cáceres y la Toma de agua de Corumbá. Este esfuerzo es el que ha permitido al país exportar cerca de 1.000 millones de dólares el 2019 y 390 millones de dólares el 2020, año de la pandemia, además de la importación de combustibles por más de 130 millones de dólares el año pasado. Esto no solo es digno de aplaudir y agradecer, sino, es necesario apoyar y estimular, especialmente por parte del Gobierno... (Rocha 18 de agosto de 2021)

Esta situación de amenaza ambiental está afectando todo el Pantanal transfronterizo y se agudiza con los incendios registrados en la región, que atraviesan las fronteras y las áreas protegidas de forma descontrolada (De Marchi 2021). Se destaca, entonces, una sensación de crisis del entorno biofísico, su transformación climática e impredecibilidad hídrica, convirtiéndolo en una amenaza para la movilidad empresarial y exportadora. Sin embargo, eso no implica que se discuta su uso ni su subordinación para la explotación productiva ni la intervención ambiental que requiere. De

hecho, se llama a admirar a aquellos que, pese a su dinámica descontrolada, logran dominar y urbanizar este territorio hidrosocial complejo y cambiante. El Triángulo de Dionisio y la localización fronteriza de Puerto Busch evocan, de esta manera, dos paisajes contrastantes: uno que se sostiene en el proyecto de domesticación del Pantanal para facilitar la circulación fluvial moderna y el otro que lo imagina como un entorno salvaje, descontrolado y con poco potencial productivo. Así, la conservación del sistema hídrico pantanero parece una opción menor o residual, un abandono resignado por la incapacidad del gobierno central, según los discursos identificados entre los actores empresariales cruceños.

Conclusiones

Para responder al objetivo de comprender los discursos movilizados por los actores empresariales de Santa Cruz de la Sierra, relacionados con el proyecto de Puerto Busch, como paisaje fronterizo emplazado en el Pantanal y sobre la ribera boliviana del río Paraguay, este artículo identifica tres enfoques paisajísticos principales. El primero implica un paisaje donde la frontera se centra en el regionalismo cruceño y donde se exponen las tensiones multiescalares relacionadas con la propuesta fronteriza de Puerto Busch, tanto respecto al centro político andino -al que se resiste y cuyo descuido se reprocha- como respecto al centro urbano cruceño, que subordina la dinámica fluvial fronteriza a sus prioridades agroproductivas y exportadoras. El segundo se refiere a un paisaje en el que la frontera fluvial es una alternativa de conexión al mercado global y donde el actor empresarial cruceño reivindica el proyecto portuario como una solución a un drama boliviano central: la superación de su "enclaustramiento" marítimo. El tercero es un paisaje en el cual, por un lado, se intenta domesticar las amenazas hídricas del Triángulo de Dionisio para el desarrollo de Puerto Busch, sobre todo desde la urgencia de ciertos sectores productores de grano; y, por otro lado, se busca abandonar esa zona para la conservación, a partir de la perspectiva de sectores ya asentados en los puertos que funcionan en el canal Tamengo.

Estos paisajes fronterizos se construyen desde los discursos movilizados sobre un proyecto portuario que se emplaza en un territorio hidrosocial específico: el Pantanal boliviano.

En ese marco, las posiciones del empresariado cruceño frente al proyecto de Puerto Busch no son homogéneas, pero tienden a condensarse en una versión común, regionalista y defensiva que se centra en afirmar el control fronterizo de la movilidad fluvial y de la circulación exportadora, opuesta y en tensión frente a la centralidad política andina asociada al Pacífico. Sin embargo, la exploración de las fisuras internas de este actor y de los intereses contrapuestos que convoca permiten aproximar la heterogeneidad de su composición, aspecto pocas veces analizado en la esfera pública y en la reflexión social boliviana. Desde este artículo, al menos se distinguen dos posiciones respecto a Puerto Busch: una

tendiente a imaginar la frontera intervenida y con una actuación gubernamental intensa sobre la ribera boliviana del río Paraguay, mientras otra se resigna a mantenerla como área protegida cuya conservación no implica muchos más compromisos ni esfuerzos ambientales del empresariado. Si se toma en cuenta la acción gubernamental que está interviniendo para desarrollar la infraestructura, es posible sugerir que la primera posición está ganando terreno para concretarse.

No deja de ser paradójico que los problemas de degradación de los sistemas hídricos del Pantanal y las posibilidades de sostener la navegación por la Hidrovía Paraguay-Paraná sean cada vez más ambientales y estén vinculados a la sequía, los incendios y, en última instancia, la deforestación. Así, este territorio hidrosocial parece sufrir una transformación que sobrepasa cualquier planificación de la iniciativa empresarial y que, justamente, podrá relacionarse con la poca preocupación sobre la conservación del entorno en sus actividades agroproductivas.

Referencias Citadas

- Aguirre, J.
2000. *Puerto Aguirre. Una Salida al mar para Bolivia por la Hidrovía Paraguay-Paraná. La Historia de un sueño Imposible*. Los Amigos del Libro, Cochabamba.
- Arruda, A. y Peixoto, J.
2017. Os estudos etnohistóricos no pantanal, Brasil: abordagens, fontes e novas perspectivas. *Revista GeoPantanal* 23:125-143.
- Auad, W.
2013. *Relaciones Brasil Bolivia: la Definición de las Fronteras*. CERES-Plural Editores, La Paz.
- Auad, W.
2020. *Relaciones Brasil Bolivia: La Construcción de Vínculos*. CERES-Plural Editores, La Paz.
- Bazoberry, A.
2004. *Canal fluvial nuevo Puerto Suárez. Única Salida Soberana al Atlántico*. Plural Editores, La Paz.
- Besse, J.
2005. Las cinco puertas del paisaje: ensayo de una cartografía de las problemáticas paisajeras contemporáneas. En: *Paisaje y Pensamiento*, coordinado por S. Marchán y J. Maderuelo, pp. 145-172. Editorial Abada, Madrid.
- Bespalez, E.
2015. Arqueología e historia indígena no Pantanal. *Estudos Avançados* 29:83.
- Boelens, R., Hoogesteger, J., Swyngedouw, E., Vos, J. y Wester, P.
2016. Hydrosocial territories: a political ecology perspective. *Water International* 41:1-14.
- Bridikhina, E.
2015. La frontera boliviano-brasileña en construcción (principios del siglo XX). Los conflictos territoriales, fiscales y legales. La Columna Prestes en el territorio boliviano. *Memorias. Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe Colombiano* 11:26.
- Brockman, R.
2017. *Dos disparos al Amanecer: vida y muerte de Germán Busch*. Plural Editores, La Paz.
- Canales, A. y Canales, M.
2013. De la metropolización a las agrópolis: El nuevo poblamiento urbano en el Chile actual. *Polis* 12:31-56
- Carrillo, A.
2021. Bolivia a la penumbra de la "Media Luna". *Contextualizaciones Latinoamericanas*. 24:49-51.
- Castro, Á.
2013. Santa Cruz. *La mayor Inversión Boliviana (1825-2000)*. CEPAAA, La Paz.
- Combès, I.
2022. Entre la atracción y la repulsión: el ferrocarril y los pueblos indígenas. En: *Al mar por el oriente. El tren y el Progreso en Santa Cruz*, coordinado por P. Peña, pp. 235-247. Plural editores, La Paz.
- Contreras Roqué, J. R., Giacchino, A., Gasparri, B., y Davies, Y. E.
2020. *El Río Paraguay: Natural e Histórico: Aportes para la Biografía de un río*. Universidad Maimónides, Fundación de Historia Natural Félix de Azara, Buenos Aires.
- Da Silva, L.
2013. Redes de transporte de mercadorias e fronteira: a logística nas cidades gêmeas de Corumbá (Brasil) e Porto Suárez (Bolivia). *Revista Transporte y Territorio* 9:141-159.
- De Gandia, E.
2021 [1935]. *Historia de Santa Cruz de la Sierra. Una nueva República en Sud América*. Editorial El País, Santa Cruz de la Sierra.
- De Marchi, B.
2023. Ciudades de frontera. Casos de las tierras bajas bolivianas. En *Lo urbano y la Urbanización en Bolivia: Problemáticas y Desafíos*, compilado por J. Cabrera. IBU-PNUD, La Paz.

- De Marchi, B.
2021. Dinámicas fronterizas de Bolivia y áreas protegidas nacionales. *Diálogo Andino* 66:285-297.
- De Marchi, B.
2020. Áreas protegidas y fronteras internacionales de Bolivia en perspectiva histórica. *Ciencia y Cultura* 44:217-246.
- De Marchi, B., Machicado, C. y Morales, H.
2020. *Transportes, Pasajeros y vías. Aproximaciones a la Historia de la Integración Boliviana*. CIS, La Paz.
- De Marchi, B., Arraya, L. y Ledezma, J.
2019. Paisaje de las fronteras hídricas bolivianas. En *Fronteras en perspectiva / perspectivas sobre las fronteras. Caso de Puerto Quijarro*, compilado por E. Salizzi y J. Baranda. FILO-UBA, Buenos Aires.
- Díez, A.
2017. *Compendio de etnias Indígenas y Ecorregiones de Bolivia. Amazonía, Oriente y Chaco*. CIS-BBB, La Paz.
- Dudley, N. (Ed.)
2008. *Directrices para la Aplicación de las Categorías de gestión de áreas Protegidas*. UICN, Gland.
- Escobar, L.
2022. *La Hidrovía y la Salida por el Atlántico. En Al mar por el oriente. El tren y el progreso en Santa Cruz*, coordinado por P. Peña, pp. 139-187. Plural editores, La Paz.
- Espinoza, F.
2016. El dilema de Bolivia: la élite cruceña. *Revista Direito e Justiça – Reflexões Sociojurídicas* 16:53-76.
- Fabricant, N y Postero, N.
2013. Contested Bodies, Contested States: Performance, Emotions, and New Forms of Regional Governance in Santa Cruz, Bolivia. *The Journal of Latin American and Caribbean Anthropology* 18: 95-119. <https://doi.org/10.1177/1463499618779735>.
- Foianini, D.
2002. *Misión Cumplida*. Fondo Nacional de los Diputados, La Paz.
- González, M.
2022. Una defectuosa hidrología. Ciclo hidrosocial en la Cuenca de la laguna Merín de Uruguay. *Revista Uruguaya de Antropología y Etnografía* 72:1-27.
- Guiteras, A.
2018. Las tierras bajas bolivianas como escenario de representación, siglos XIX-XXI. *Revista Complutense de Historia de América* 44:17-22.
- Halloy, S., Seimon, A., Sandbu, M. y Franco, G.
2005. *Estudio Puerto Busch - Opciones para la Ubicación de un puerto Soberano de Bolivia en el Sistema Paraguay-Paraná*. WWF, EICU & NZICF, Santa Cruz de la Sierra.
- Henrique, R.
2023. A busca por reconhecimento identitário: a trajetória dos Camba na fronteira Brasil-Bolívia. *Boletim do Tempo Presente* 12:03-19.
- Just, M.
2022. *El Estado Fragmentado. Dependencias Externas, Actores Subnacionales y Servicios Públicos Locales en Bolivia*. TrAndeS-Plural Editores, La Paz.
- Laguna, N.
2014. *La burguesía cruceña. Concentración y centralización de capital y organización corporativa empresarial (1988 - 2005)*. Tesis de licenciatura. UMSA, La Paz.
- Lois, M.
2022. "El mar nos une": imaginarios geopolíticos y frontera marítima en el diferendo Bolivia-Chile. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 26:95-117.
- Medeiros, G.
2008. Evolución y características del sector sojero en Bolivia. En *Los barones del Oriente. El poder en Santa Cruz ayer y hoy*, coordinado por X. Soruco. Fundación Tierra, Santa Cruz de la Sierra.
- Ministerio de Gobierno.
2019. Conferencia internacional: Integración de Bolivia al Océano. *Atlántico a través de Puerto Busch y la Hidrovía Paraguay Integración de Bolivia al océano Atlántico a través de puerto busch y la Hidrovía Paraguay – Paraná*. Estado Plurinacional de Bolivia, Santa Cruz de la Sierra.
- Molina, F.
2019. *Modos del Privilegio: alta Burguesía y alta Gerencia en la Bolivia Contemporánea*. CIS, La Paz.
- Morales, R.
2006. El proyecto del Mutún, ¿un sueño inconcluso? *Coloquios Económicos* 5: 1-20.
- Naumann, G., Podestá, G., Marengo, J., Luterbacher, J., Bavera, D., Arias Muñoz, C., Barbosa, P., Cammalleri, C., Chamorro, L., Cuartas, A., de Jager, A., Escobar, C., Hidalgo, C., Leal de Moraes, O., McCormick N., Maetens, W., Magni, D., Masante, D., Mazzeschi, M., Seluchi, M., Skansi, M. M., Spinoni, J. y Toretí, A.
2022. El episodio de sequía extrema de 2019-2021 en la Cuenca del Plata, Luxemburgo: Oficina de Publicaciones de la Unión Europea,
- Oporto, L.
2012. La historiografía orgánica cruceña. *Fuentes* 6:18.
- Pantoja, J.
2022. La construcción del ferrocarril. Corumbá-Santa Cruz de la Sierra, 1938-1955. En *Al mar por el oriente. El tren y el progreso en Santa Cruz*, coordinado por P. Peña, pp.139-187. Plural editores, La Paz.

- Peña, P., Barahona, R., Rivero, L. y Gaya, D.
2009. *La permanente Construcción de lo Cruceño: un Estudio sobre la Identidad en Santa Cruz de la Sierra*. Fundación PIEB, La Paz.
- Peña, P.
2022. *Al mar por el Oriente. El tren y el Progreso en Santa Cruz*. Plural editores, La Paz.
- Peralta, J.
2022. Santa Cruz: el nuevo epicentro de la política en Bolivia 2001-2020, pero no del poder. *Ciencia y cultura* 48:69-94.
- Perrier-Bruslé, L.
2013. La Bolivie, sa mer perdue et la construction nationale. *Annales de Géographie* 1:689.
- Perrier-Bruslé, L.
2007. The Front and the Line: The Paradox of South American Frontiers Applied to the Bolivian Case. *Gopolitics* 101:57-77.
- Perrier-Bruslé, L.
2005. *La Dernière Frontière. Loin des Andes, trop près du Brésil. La Frontière Orientale et la Construction du Territoire en Bolivie*. Tesis doctoral. IG-UPPS, París.
- Pinto, D.
2023. El origen del héroe: Germán Busch y su fundamentado nacimiento en Santa Cruz. *Revista Aportes de la Comunicación y la Cultura* 34:101-116.
- Plata, W.
2008. El discurso autonomista de las élites de Santa Cruz. En *Los barones del Oriente. El poder en Santa Cruz ayer y hoy*, coordinado por X. Soruco. Fundación Tierra, Santa Cruz de la Sierra.
- Pruden, H.
2012. *Cruceños into Cambas: Regionalism and Revolutionary Nationalism in Santa Cruz de la Sierra, Bolivia (1935-1959)*. Tesis doctoral, Doctor of Philosophy in History, Stony Brook University.
- Rausch, G.
2021. Privatización, eficiencia e integración: la "verdad" sobre la Hidrovía Paraguay-Paraná en la Argentina de los 90. *ÍCONOS Revista de Ciencias Sociales* 25:143-162.
- Rausch, G.
2022. Extractivismo y modelo agroexportador en Argentina: El caso de la Hidrovía Paraguay Paraná. *Revista Transporte y Territorio* 26:8-32.
- Roca, J.
2001. *Economía y Sociedad en el Oriente boliviano (siglos XVI-XX)*. COTAS, Santa Cruz.
- Roca, J. L.
2005. Estatalidad: entre la pugna regional y el institucionalismo. *Cuaderno de Futuro* 22:17-273.
- Roca, J. L.
2017. *Fisonomía del Regionalismo Boliviano*. Plural Editores, La Paz.
- Salizzi, E.
2020. Frontera agraria (América Latina, segunda mitad del s.XX - comienzos s.XXI) En *Diccionario del Agro Iberoamericano*, segunda edición, compilado por S. Muzlera y A. Salomón. Teseo Press, Buenos Aires.
- Sandóval, C., Sandóval, A., del Rio, M., Sandóval, F., Mertens, C. y Parada, C.
2003. *Santa Cruz: Economía y poder, 1952-1993*. Fundación PIEB, La Paz.
- Serje, M. y Ardila, C.
2017. El Río como Infraestructura: Paisaje y navegación en el río Meta, Colombia. *Fronteiras: Journal of Social, Technological and Environmental Science*. 6:95-119.
- Soruco, X.
2008. De la goma a la soya: el proyecto histórico de la élite cruceña. En *Los barones del Oriente. El poder en Santa Cruz ayer y hoy*, coordinado por X. Soruco. Fundación Tierra, Santa Cruz de la Sierra.
- Tapia, M.
2017. Las fronteras, la movilidad y lo transfronterizo: Reflexiones para un debate Autores/as. *Estudios Fronterizos* 18:61-80.
- Task, J.; Renfrew, D. y Santos, C.
2022. Aguas, Antropologías y los ciclos hidro-sociales. Introducción. *Revista Uruguay de Antropología y Etnografía* 7:1-6
- Traverso-Krejcarek, A.
2022. Orígenes del modelo de desarrollo cruceño: el Comité de Obras Públicas y la Corporación de Desarrollo de Santa Cruz. *Ciencia y Cultura* 18:11-36.
- Urenda, J. C.
2020. *Las otras Pérdidas. Las Desmembraciones Territoriales del Oriente Boliviano a manos de Negociaciones del Gobierno central*. Plural editores, La Paz.
- Valenzuela-Van Treek, E. y Vaca, C.
2020. Ciudades contrapeso al centralismo unitarista en Sudamérica: Santa Cruz, Guayaquil y Concepción. *ÍCONOS Revista de Ciencias Sociales* 24:171-189
- Vargas, S.
2014. Por el Pacífico o por el Atlántico (Apuntes para la historia fronteriza Bolivia- Brasil en el siglo XIX). *Revista Transporte y Territorio* 10:145-157.

Valdivia, B.

2023. *Proyecto de colonización y navegación. Incorporación del margen occidental del río Paraguay al dominio del Estado boliviano (1825-1871)*. Tesis de maestría de Historia. UASB, Quito.

Wallerstein, I.

2005. *Análisis de sistemas mundos: una introducción*. Siglo XXI, México.

Fuentes primarias

Bolivia.

Estado Plurinacional de Bolivia. (2019). *Decreto Supremo N° 3826 de 19 de noviembre de 2019*. Gaceta Oficial del Estado Plurinacional de Bolivia.

Bolivia.

Estado Plurinacional de Bolivia. (2022). *Decreto Supremo N° 4674 de 23 de diciembre de 2022*. Gaceta Oficial del Estado Plurinacional de Bolivia.

El Deber.

11 de febrero de 2019. *Una historia viva*.

El Deber.

6 de octubre de 2019. *Ya no más lamentos*.

El Deber.

5 de noviembre de 2018. *Los demonios de la conspiración*.

El Deber.

3 de octubre de 2018. *Derrota geopolítica paceña abre oportunidades*.

El Deber.

2 de febrero de 2018. *Mutún, el tercer intento*.

El Deber.

9 de julio de 2017. *Busch, un cruceño ilustre*.

El Deber.

30 de junio de 2021. *Piedra caliza, mineral de hierro y Puerto Busch*, A. Rocha.

El Deber.

18 de agosto de 2021. *A río seco, inviabilidad de más exportaciones*, A. Rocha.

El Deber.

14 de abril de 2022. *Han pasado 16 años*, J. Arias.

ESM.

22 de septiembre de 2023. *Avance del Complejo Siderúrgico del Mutún llega al 78%*. *Empresa Siderúrgica del Mutún*.

ESM.

18 de diciembre de 2020. *Internet satelital Puerto Busch y radio comunicación*.

Administradora de Servicios Portuarios de Bolivia [ASPB].

23 de marzo de 2023. *ASP-B alista habilitación de puerto Busch y proyecta mover aproximadamente 500.000 toneladas de carga de exportación*. Autoridad de Servicios Portuarios de Bolivia, La Paz

Administradora de Servicios Portuarios de Bolivia [ASPB].

2024. *Rendición pública de cuentas inicial. Gestión 2024*. Autoridad de Servicios Portuarios de Bolivia, La Paz.