

Los puentes de Desaguadero: la conformación de la frontera hídrica sobre el flujo del río

The bridges of Desaguadero: the formation of the hydric border on the flow of the river

Laura Arraya Pareja*

Universidad Mayor de San Andrés, Bolivia

Resumen

El artículo muestra el resultado de un trabajo de investigación, desarrollado en 2018, sobre la ciudad de Desaguadero, ubicada en la frontera boliviano-peruana. El texto explora los cruces sobre el río de Desaguadero, las formas de atravesarlo y su control, a partir de las relaciones históricas y contemporáneas experimentadas entre Bolivia y Perú, en tanto claves de comprensión de un paisaje fronterizo. Para eso, acude a una metodología histórica y de observación contemporánea, apoyada en testimonios de los actores asociados a la movilidad y el control fronterizo. El estudio permite observar la relación entre el comercio, los puentes, la movilidad y el control estatal, pero también local, en un contexto fronterizo neoliberal.

Palabras clave: Desaguadero, puentes, comercio.

Abstract

This article presents the results of research undertaken in 2018, focused on the city of Desaguadero, located on the Bolivian-Peruvian border. It explores the crossings over the Desaguadero river, the means used to cross it and the forms of control exercised, based on

* Máster en Estudios de la Cultura, Universidad Andina Simón Bolívar, Bolivia. Historiadora, Universidad Mayor de San Andrés, Bolivia. Psicóloga, Universidad Católica Boliviana. Docente e investigadora de la Universidad Mayor de San Andrés. Correo electrónico: lau7014@hotmail.com ORCID: 0000-0002-8356-7867

the historical and contemporary relations experienced between Bolivia and Peru, as keys for understanding such a border landscape. For this purpose, the work employs a historical and contemporary methodology of observation, supported by the testimonies of stakeholders associated with mobility and border control. The study allows us to observe the relationship between trade, bridges, mobility and State and local control in a neoliberal border context.

Keywords: Desaguadero, bridges, trade, border control.

Introducción

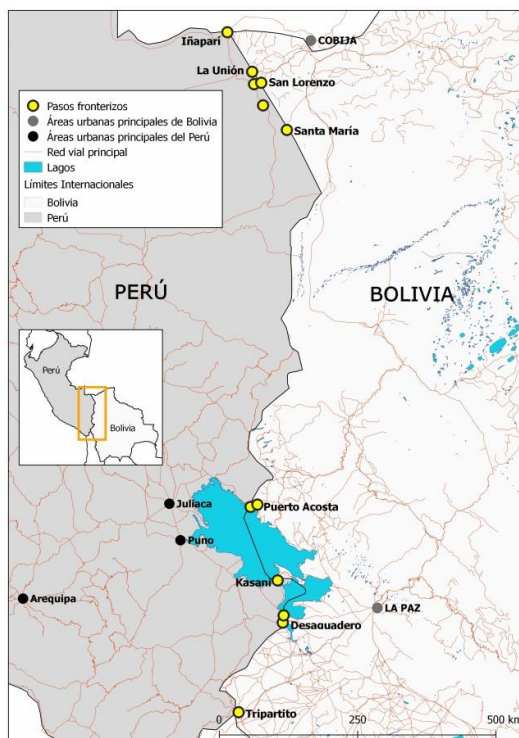
Desaguadero, en cuya naciente se ha erigido la ciudad del mismo nombre, es un curso de agua localizado en el paso de frontera más concurrido entre Bolivia y Perú (ver mapa 1). Su importancia surge tanto para el transporte de cargas (CAN, 2019) legales e ilegales (Blanes, 2017), como para el transporte de personas (OIM, 2011). A través de su historia fue escenario de diferentes momentos históricos y el lugar se consolidó como articulador económico entre dichos países hasta la actualidad. Hoy se caracteriza por contener una conurbación binacional homónima entre Perú y Bolivia. La demarcación entre ambas ciudades es el río Desaguadero, que a su vez alimenta al lago Titicaca. Oficialmente, las dos urbes se encuentran conectadas por tres puentes. El primero, denominado Peatonal, se ubica al extremo de la avenida Panamericana en Bolivia y llega a la plaza Francisco Bolognesi en Perú. El segundo, llamado Binacional, se encuentra próximo a los desembarcaderos de botes de ambos países, está cerrado para la población y es controlado por la Autoridad del Lago Titicaca (ALT). El tercer puente, denominado Internacional, se encuentra alejado de ambas ciudades y une el puesto de control de Carangas en Bolivia con el Centro Binacional de Atención en Frontera (CEBAF) en Perú.

El paisaje comercial de esta frontera se desarrolla a partir de los puentes y en ellos se observa una dinámica relevante para la discusión sobre las articulaciones neoliberales fronterizas, categoría entendida como un espacio complejo de variados intercambios comerciales, legales e ilegales, que implican enlaces con el concepto heurístico de “frontera” (Torre, Sales y Quiroga, 2022), en tanto filtro de la circulación entre dos países (Mezzadra y Neilson, 2016). La distribución específica de la movilidad permite entender el control formal ejercido sobre las mercancías y las personas, pero también otros tipos de control, efectivos y arraigados al territorio local y regional. Este artículo explora los cruces sobre el río Desaguadero, las formas de atravesarlo y su control, tanto desde las relaciones históricas y contemporáneas experimentadas entre Bolivia y Perú, como desde las claves de comprensión de un paisaje fronterizo.

La construcción de los puentes proviene de la necesidad de comunicar las orillas del río, pero también de marcar una frontera entre los países. Una gran extensión del límite andino entre ambos países atraviesa el lago Titicaca (ver mapa 1), lo que imposibilita un tránsito terrestre fácil y continuo. El punto fronterizo más próximo a Desaguadero es Kasani, pero se encuentra

en una zona alejada de los centros urbanos principales: Puno y La Paz.¹ Además, en Desaguadero el cauce y el ancho del río posibilitan que los puentes no sean extensos, ni estén amenazados por inundaciones o derrumbes durante la época de lluvias. Así, se extendieron y extienden sobre el río, como escenario estratégico para los intercambios y redes comerciales en un contexto neoliberal poco visibilizado y discutido en el contexto boliviano. Este escenario ha conducido a percibir en qué consiste la dinámica de la frontera alrededor de los puentes fronterizos y cómo se originan estos dispositivos de comunicación y control.

Mapa 1. Desaguadero y otros pasos de frontera entre Perú y Bolivia



Fuente: elaboración propia.

A fin de explorar este paisaje fronterizo y su contextualización neoliberal, el artículo se propone una división en cinco apartados: el primero muestra una breve aproximación teórico-metodológica para el estudio. El siguiente revisa la historia del lugar, luego se propone un apartado para describir los agentes de control de los puentes en Desaguadero y otro para revisar los actores y sujetos que facilitan el tránsito fronterizo terrestre, para, finalmente, incorporar una explicación de lo que sucede sobre la vía fluvial. El artículo concluye retomando aspectos transversales a esas dinámicas históricas y contemporáneas.

¹ De hecho, para llegar a esta última ciudad se debe cruzar en bote por el estrecho de Tiquina.

1. Apuntes teórico-metodológicos

El texto describe esta frontera en su rol de filtro e integrador de dos economías desiguales, que selecciona qué ingresa y qué sale (Mezzadra y Neilson, 2016), pero no solo por la intervención del Estado y de sus dispositivos oficiales (Ramos y Ovando, 2016), sino también por la participación de organizaciones locales que se apropian del territorio fronterizo y se articulan –precaria y reticularmente– al mercado global (Dorfman, 2020; Haesbaert, 2021). La economía de cada país influye sobre el otro, dando paso a un paisaje fronterizo, también llamado *borderscape*, donde se entiende la frontera como un lugar relacional y móvil y como un “espacio procesal, desterritorializado y disperso” (Peña, 2021).

Los actores también forman parte del paisaje fronterizo como escenario neoliberal, donde las economías populares están caracterizadas por una importante capacidad de autogestión (Tassi y Canedo, 2019) y de articulación parcial, selectiva y/o esquivada respecto a la institucionalidad estatal (Morales, 2020). En ese sentido, se trata de una economía flexible, que se ha denominado extralegal (Müller, 2017) o informal (Morales, 2020). La noción de informalidad, con sus diversas acepciones, se asocia a gran parte de la economía boliviana y, de hecho, se ha incrementado en los últimos 20 años (Morales, 2020; Valencia, 2020). La relación entre informalidad y neoliberalismo se hace evidente en dos aspectos: por una parte, en la precarización de las condiciones de empleo y de protección social (Valencia, 2020); por otra, en el fortalecimiento de una subjetividad empresarial autónoma como motor de ascenso y éxito social (Garrido, 2018; Millones, 2013). Aunque parte de la literatura sobre este tipo de actividades y organizaciones económicas en Bolivia dan cuenta de su carácter cultural comunitario (Tassi y Canedo, 2019), cooperativo y no solo competitivo (Morales, 2020), su vigencia permite contrastar un discurso oficial estatal, que asume la superación del patrón económico y social neoliberal en el país (De la Cruz, 2020). El estudio de las diversas fronteras bolivianas no solo permite visualizar los delitos aduaneros, sino también ratificar que las redes comerciales andinas han distribuido y fomentado el consumo de bienes industrializados en los límites bolivianos y a través de ellos, articulando no solo al país, sino también los mercados vecinos, por vías legales e ilegales (Blanes, 2017).

Para aportar al debate sobre el paisaje fronterizo neoliberal de las fronteras bolivianas, desde la movilidad y el control de las fronteras, este estudio se desarrolló con una metodología que permite el diálogo de la constitución histórica del lugar con sus dinámicas actuales. Para hacer el análisis de la relevancia histórica se ha introducido el método analítico-sintético, para así comprender cómo los procesos históricos han sido la base de la construcción de las diversas dimensiones de la frontera, los actores y entidades que la componen que, en consecuencia, dan forma a una economía invasiva que provoca un desarrollo local y regional.

Los hallazgos corresponden a una investigación realizada con el apoyo del Centro de Investigaciones Sociales de la Vicepresidencia (CIS) sobre las fronteras hídricas de Bolivia (De Marchi, Arraya y Ledezma, 2019). En una primera etapa, se hizo una recopilación del archivo histórico en siete repositorios: el Archivo y Biblioteca de la Vicepresidencia del

Estado Plurinacional de Bolivia, el Archivo de La Paz, la biblioteca de la Universidad Mayor de San Andrés, la biblioteca del Museo de Etnografía y Folklore (MUSEF), la biblioteca de la Fundación Flavio Machicado, la biblioteca de la Universidad Católica San Pablo y la biblioteca de la Fundación Simón I. Patiño. Las fuentes indagadas dan cuenta de que el estudio priorizó la parte boliviana de la frontera. En una segunda etapa se realizó un trabajo de campo en la ciudad de Desaguadero en septiembre de 2018. Así, se desarrolló un contraste entre archivos, observaciones y entrevistas realizadas a actores claves en terreno (ver cuadro 1), cuyo registro se realizó con notas en fichas de observación, de fotografías y datos bibliográficos.

Cuadro 1. Entrevistas y entidades bolivianas contactadas en Desaguadero

<i>Entidad</i>	<i>Temáticas abordadas</i>
Autoridad del Lago Titicaca	Actores de control y memoria histórica
Aduana Nacional	Actores de control
Policía Nacional	Actores de control
Dirección General de Migración	Actores de control
Sindicatos de embarcaciones	Otros actores
Sindicatos de taxistas	Otros actores
Sindicatos de bicicletas	Otros actores
Comerciantes	Otros actores

Fuente: elaboración propia.

El cuadro 1 muestra los tipos de actores considerados para entrevistas sobre la frontera, con quienes se conversó a partir de la presentación con carta oficial del proyecto y sobre una guía de entrevista preestablecida, que buscaba establecer el rol de los actores sobre la movilidad y el control oficial del Estado en torno a los puentes. Se realizó un total de 12 entrevistas, diseñadas a partir de la información que se obtuvo en la primera fase, y la aplicación de estas se realizó con un criterio de exhaustividad, pues se tomó en cuenta a todos los actores posibles dentro de la dinámica existente en Desaguadero. Se entrevistó tanto a los agentes de control estatal, así como a los comerciantes y transportistas que forman parte del escenario fronterizo. Estos contactos se desarrollaron entre el 27 y el 28 de septiembre de 2018 y permitieron confirmar los apuntes desarrollados en la observación: la relevancia limitada del control estatal sobre el comercio en los puentes y los múltiples cruces desarrollados y controlados por las organizaciones locales, muchas veces, fuera de los puentes.

2. Relevancia histórica del puente

El intercambio a través de puentes en Desaguadero tiene una historia larga. Desde el período colonial era un punto de paso entre las ciudades de Lima y Arequipa para transitar hacia La Paz, Potosí y Charcas. Formaba parte de la ruta principal para transportar minerales desde Potosí hasta el Cuzco, los que posteriormente eran enviados al virreinato en Lima (Díaz, 1971b). Sin embargo, la relevancia de esta localidad se subraya con los levantamientos independentistas de principios del siglo XIX. Su posición geoestratégica en relación al lago Titicaca y los asentamientos de Puno y La Paz implicó un paso más accesible para las tropas realistas e independentistas, que venían de norte a sur. Así, durante el movimiento revolucionario de la capital paceña en 1809, las tropas realistas enviadas desde el Cuzco se consideraron una amenaza para los revolucionarios desde el momento en que cruzaron el río Desaguadero (Díaz, 1971b). Esto ocurrió en 1825, cuando los libertadores Simón Bolívar y Antonio José de Sucre cruzaron el río y el pueblo de Desaguadero. Es importante señalar que, en ese momento, existía un puente de totora¹ sobre el río. De acuerdo con información recuperada en la zona (comunicación personal, 27 de septiembre de 2018) y ratificada en archivos, este antiguo puente fue reemplazado por otro de metal, sobre el cual tiene jurisdicción la Autoridad Binacional del Lago Titicaca.

Al inicio de la República, Desaguadero cobró de nuevo relevancia durante la presidencia del mariscal Andrés de Santa Cruz. Según los escritos de la Confederación Peruana-Boliviana,² Andrés de Santa Cruz relató: “a quince de junio de 1835 y accediendo a instancias de Ministros Peruanos, mande a que una división boliviana pase el Desaguadero, para dar apoyo eficaz a la autoridad de la escena pública” (Santa Cruz, 1840, p. 37). Este dato es ratificado por el historiador Julio Díaz Arguedas:

el 16 de junio de 1835 partía de La Paz como vanguardia la primera división a órdenes del general Ramón Herrera. La marcha de la División se efectuó por la ruta Desaguadero – Zepita – Pomata – Juli – Acora y otros puntos hasta llegar a Puno donde se hizo alto en espera del general Santa Cruz y el resto del ejército” (Díaz, 1971a, p. 148).

En este período, la ciudad binacional se consolidó como el nexo de mayor importancia que vinculaba las partes confederadas. Igualmente, cuando la Confederación se disolvió y ambas naciones intentaron consolidar límites, el río Desaguadero fue el primer accidente geográfico en marcar un hito fronterizo.

¹ Especie de junco típico del lago Titicaca que se usa para la construcción y la elaboración de embarcaciones tradicionales. Su nombre científico es *schoenoplectus californicus*.

² La Confederación Peruana-Boliviana se dio entre 1837 y 1839 bajo el mandato del general Andrés de Santa Cruz, quien tenía como precepto establecer una alianza entre Perú y Bolivia, en condiciones igualitarias, que permitiera establecer convenios comerciales, políticos y de defensa entre ambos. Diversos ataques dificultaron su consolidación y, finalmente, se disolvió cuando asumió el poder de Perú el general Agustín Gamarra.

Recién el 14 de agosto de 1839, cuando se retomó el tema de la delimitación al firmarse, en la ciudad del Cusco, la Convención Preliminar de Paz, que no sólo puso término a la Confederación Peruano-Boliviana, sino que además fijó un criterio para la delimitación terrestre en la zona del Collao entre ambos países, que era el guiarse por límites naturales, como el del río Desaguadero, aunque para ello fuera necesario realizar mutuas concesiones. (Novak y Namihás, 2013, p. 31).

Con los acuerdos binacionales se firmó el tratado de agosto de 1839, primer intento de demarcación entre ambas naciones. En el lago Titicaca y dada su extensión, se tomó el río Desaguadero como referencia para esa división. Los primeros seis artículos refieren:

(...) el 14 de agosto de 1839, se puso fin a la Confederación, mediante la Convención Preliminar de Paz celebrada entre el Perú y Bolivia. En virtud de este instrumento, se acordó que habría paz entre ambas repúblicas, comprometiéndose el Gobierno peruano a sepultar en el olvido sus quejas y reclamos de acontecimientos anteriores (artículo I), así como Bolivia se comprometía a satisfacer al Perú por las ofensas hechas a su independencia y libertad (artículo II), dando al Perú una indemnización justa, prudente y posible, cuyo monto y términos serían determinados en el tratado definitivo (artículo III). Asimismo, se obligaron a hacer demarcaciones de límites –fijando por base el Desaguadero como lindero natural (artículo IV)– y a celebrar un tratado de comercio que fuera recíprocamente ventajoso (artículo VI). (Novak y Namihás, 2013, p. 45).

En la observación en terreno no se encontraron referencias directas a la Confederación Peruano-Boliviana en Desaguadero. Solamente, en el lado peruano, se encuentra el parque de la Integración entre Perú y Bolivia, construido en 1995 (fotografía 1), el que de alguna manera recoge el mismo espíritu integrador.

Fotografía 1. Monumentos del Parque de la Integración entre Perú y Bolivia. Desaguadero, Perú³



Fuente: Laura Arraya (2018).

³ No existe información concreta acerca de quiénes son los bustos; sin embargo, se presume que son Avelino Cáceres (izquierda) y Andrés de Santa Cruz (derecha).

Luego de la demarcación de 1839, el río y la localidad volvieron a tener protagonismo en la historia boliviana. En 1840, José Ballivián, político y militar de importancia central para la primera mitad del siglo XIX de Bolivia, se encontraba exiliado en el Perú. En esa situación, decidiría que la posibilidad más factible de dirigir sus acciones políticas era a través de Desaguadero. De hecho, la estrategia diseñada con el entonces ministro Mariano Enrique Calvo contra Santa Cruz se hizo en este lugar: “a raíz de la conferencia celebrada entre Ballivián y Calvo en Desaguadero, quedó descartada por entonces la política del general Santa Cruz” (Aponte, 1911, p. 48). Una vez que Andrés de Santa Cruz abandonó la presidencia, le sucedió José Miguel Velasco quien, al igual que su predecesor, se vio asediado por José Ballivián, desde su exilio en Desaguadero.

Acerca de ello Manuel Aponte escribe: “También por el norte había aparecido Ballivián en el Desaguadero, en el mes de julio del 41 intentando penetrar Bolivia con soldados bolivianos y peruanos siendo rechazado.” (Aponte, 1911, p. 51). La derrota parcial de las tropas bolivianas y peruanas de Ballivián, en julio de 1841, se consiguió a partir de la acción del jefe militar de la frontera y aduana boliviana. Sobre ello escribe Alcides Arguedas:

Ballivián ante la formal iniciativa fue a situarse delante de Desaguadero, desde donde se puso a trabajar el ánimo de las tropas ya ganadas a su causa, pero el jefe militar previniendo sus movimientos hizo cortar el puente de encules, que ligaba las fronteras de ambos países rompiendo así, radicalmente su concepto, todo contacto con su adversario político y acaso sin sospechar que su acción constituía una violación flagrante de tránsito y de relaciones amistosas, entre los países lindantes, como cuerdamente se lo hizo admitir el jefe militar peruano, que en su hoja de comunicación del 25 de junio calificando esta acción de: “ocurrencia notablemente escandalosa y anti política” El hecho de haber cortado la sola vía de comunicación a Bolivia con su país. (Arguedas, 1923, p. 274).

A pesar de los esfuerzos que realizó el jefe militar del gobierno de Velasco, el puente tuvo que ser reconstruido para mantener las relaciones diplomáticas con Perú. Una vez que la infraestructura fue restaurada, Ballivián ingresó a Bolivia el 24 de septiembre de 1841 por esa misma vía. Cuando llegó a la sede de gobierno, derrocó a Velasco y se proclamó mandatario del país.

El mismo año, el general peruano Agustín Gamarra invadió Bolivia ingresando por Desaguadero. En octubre, Bolivia comenzó nuevamente una campaña militar en contra del ejército peruano. El 18 de noviembre de ese año se desarrolló la batalla de Ingavi, en la que murió y fue derrotado Agustín Gamarra. En ese contexto, se cortaron los tensores del puente de totora por segunda vez (Aponte, 1911, p. 153), dato corroborado por Julio Díaz Arguedas quien señala:

San Román a su vez se retiraba al Desaguadero, cuyo puente cortó, para evitar la persecución e impidió el paso del resto de su ejército, que quedó en una verdadera trampa en número de 3200 soldados, 150 oficiales, 24 jefes y un general. (Díaz, 1971b, p. 240).

Estos acontecimientos le dieron protagonismo a Desaguadero y a su puente, marcándolos como lugar de memoria.⁴ A lo largo del período republicano, se consolidó como nexo principal para cruzar el río Desaguadero. Así, el gobierno de Jorge Córdova decidió desvincular la ciudad de la provincia Pacajes y crear la provincia de Ingavi: “por Decreto Supremo de 1856 se la separó y se constituyó como provincia independiente compuesta por los cantones: Viacha la Capital, Laja, Collocollo, Tiahuanacu, Huaqui, Desaguadero, Jesús de Machaca, Nasacara, Caquiaviri y Taraco” (Paredes, 1950, p. 3), lo que le permitió ganar independencia político-administrativa.

A su vez, las llamadas ferias de comerciantes, que se realizan hasta la actualidad, generaron un importante movimiento económico para los habitantes locales. En el transcurso del siglo XIX, el movimiento de personas, mercaderías y animales de una a otra orilla generó la demanda de reemplazar el puente de totora por otro de metal, capaz de sostener mejor el peso de la mercadería transportada. La resolución administrativa del 12 de abril de 1887⁵ decretó la creación de un puente de metal en Desaguadero (Calderón, 1904). Este puente de rieles elevadizas del siglo XIX recién sería suplantado por otro en el siglo XXI. Igualmente, se habilitó uno para el paso de peatones y animales, construido paralelamente al puente metálico.

En el siglo XX, Desaguadero fue escenario de crisis ambientales⁶ y negociaciones políticas. De hecho, los gobiernos boliviano y peruano, recién el 2 de junio de 1925, suscribieron el primer protocolo para el estudio y la demarcación de la frontera. El artículo V estableció que:

(...) la línea de frontera se considerará dividida en tres secciones: la primera, desde el punto en que el arroyo Pachasili confluye con el río Suches hasta la bahía de Cocahui, al Sur de Comina; la segunda, a partir de la bahía de Cocahui, atravesando al lago Titicaca, hasta la boca del Desaguadero; y la tercera, desde la boca del Desaguadero; en el lago Titicaca, hasta la confluencia del río Mauri con el río Ancomarca. (Novak y Namihas, 2013, pp. 126-127).

Al ser el lago Titicaca un espejo de agua de 8.562 km², la delimitación territorial entre ambos países requirió tomar como referencia los accidentes geográficos ya reconocidos como bolivianos. Estos fueron la bahía Cocahui y el río Desaguadero. Por tal motivo, en 19 de diciembre de 1929, la Comisión Mixta Demarcadora suscribió el segundo protocolo, el cual

⁴ Se puede afirmar que esta es una memoria más documental que urbana. En el trabajo de campo en la ciudad no se encontró ningún monumento, placa o mural que hiciera referencia a la estancia de José Ballivián en Desaguadero.

⁵ Veinte años después, se impulsó la creación de un sistema de ferrocarriles, que no incluía a Desaguadero en su ruta.

⁶ A lo largo del siglo XX, Desaguadero sufrió constantes inundaciones: por ejemplo, entre 1986 y 1987 “[e]sta gran inundación anegó 46.000 hectáreas en las riberas del lago Titicaca y ocasionó pérdidas en todo el Sistema TDPS por US\$125 millones” (Ágreda, 2015, p. 5).

definió “con exactitud geográfica la ubicación de los hitos fronterizos desde la bahía de Cochui, pasando por el Lago Titicaca hasta el río Desaguadero” (Novak y Namihás, 2013, p. 127). Este acuerdo fue finalmente ratificado por ambos gobiernos el 3 de noviembre de 1938.

El 28 de julio de 1960 fue suscrito un acuerdo para la construcción del nuevo puente Desaguadero, con la aprobación de los planos y especificaciones técnicas de la obra. Para 1961, el gobierno de Víctor Paz Estensoro reconoció a Desaguadero como un municipio y capital de provincia al dictar la Ley 114 (R. Bolivia, 1961). A partir de ese reconocimiento, se inició la suscripción de una serie de contratos para la construcción de la carretera y del puente que permitieran mejorar la vinculación de Perú con Bolivia. En los puentes se instaló una serie de dispositivos de control que se mantienen hasta la actualidad con la intención de regular el paso de mercancías y personas.

3. Agentes de control sobre los puentes de Desaguadero

A principios del siglo XX, después de varios intentos de construir un nuevo puente que conectase ambos extremos del río Desaguadero, el 2 de junio del 2000 se inició finalmente la construcción de esta esperada infraestructura. La obra “costó 3.971.913 dólares. Fue financiada por la Corporación Andina de Fomento, que concedió un crédito al Gobierno de Bolivia” (La Razón, 28 de enero de 2002, s. p.). La carretera de 97 kilómetros de extensión, que incluye el puente internacional de Desaguadero de extensión de 230 metros, fue ejecutada por la empresa brasileña Quiroz-Galvao. Esta fue inaugurada el 28 de enero de 2002 por los presidentes Jorge Quiroga (Bolivia) y Alejandro Toledo (Perú).

Una hora después, fue inaugurada oficialmente la obra de regulación del lago Titicaca que costó 7,4 millones de dólares, de los que 6,1 millones fueron invertidos en la obra en sí, 900 mil en la supervisión y 400 mil para gastos de administración y otros. (La Razón, 28 de enero de 2002, s. p.).

Este se convirtió en el tercer puente de Desaguadero, por el cual en la actualidad pasa principalmente el transporte motorizado pesado. De esta manera existen tres puentes sobre el río Desaguadero que cumplen funciones diferentes.

Reconocer los agentes de control que se instalan en la ciudad de Desaguadero es importante para comprender la dinámica que existe sobre y en torno a los puentes. Todas estas instituciones participan del paisaje de la frontera y materializan la actividad institucional del lugar en los tres puentes, sin tomar en cuenta la ribera. En Bolivia, conviven cuatro agentes principales de control: la Aduana Nacional, Migración boliviana, la Policía boliviana –que tiene dos divisiones especiales en el lugar: una es la Fuerza Especial de Lucha Contra el Crimen (FELCC) y la otra se denomina Fuerza Especial de Lucha Contra el Narcotráfico (FELCN)– y la Autoridad Binacional del Lago Titicaca. En el trabajo de campo se pudo conversar con representantes de cada una de estas instituciones. Además, se realizó una

observación de sus puestos de control. Estos espacios están ocupados mayoritariamente por pocos agentes (alrededor de cuatro a cinco personas) y por algunas personas interesadas en realizar trámites en estas instituciones. En su mayoría son oficinas poco transitadas, pues estas son las instituciones que regentan el comercio legal, el cual es incipiente en el pueblo de Desaguadero.

Un antecedente de estas actividades históricas de control es el de la aduana:

En el Gobierno del Gral. Pando a tiempo de poner en vigencia el Reglamento General de Aduanas de 21 de enero de 1901 se determina que las principales Tenencias de Aduana eran las de Puerto Pérez, Pelechuco, El Desaguadero y el de Huaycho (Puerto Acosta). (Monroy, 1960, p. 16).

En vista de la cita anterior, se presume que el sistema aduanero en Desaguadero se inició a partir de 1901. Actualmente funciona todos los días de la semana y durante todo año, desde las nueve de la mañana hasta las nueve de la noche, para controlar la mercancía (que mayormente suele ser de comestibles, artículos de limpieza y vestimenta) que ingresa y sale del país.

Existen tres puestos de control ubicados cerca de dos puentes fronterizos. El primero está localizado en territorio boliviano, al extremo del llamado puente peatonal o puente viejo, que es donde se asienta la feria y se da una mayor incidencia del contrabando minorista entre comerciantes de ambas naciones. Este es el único puesto de control que funcionó durante todo el siglo XX en la zona. El segundo puesto se encuentra en un lugar denominado por los lugareños como Carangas,⁷ al inicio del puente Internacional. Recién se instaló en el lugar al momento de la entrega de la nueva infraestructura, en 2002. El tercer lugar de control aduanero está en el Centro Binacional de Atención de Fronteras (CEBAF), en el lado peruano, inaugurado el 22 de mayo de 2018, y donde atienden las entidades de ambos países.

Por lo observado, se evidenció que en algunos casos los puestos de control trabajan un período de 12 horas continuas, particularmente el peatonal y el CEBAF, mientras que en el puesto de Carangas se atiende durante nueve horas discontinuas. Según los datos recuperados en Desaguadero, tienen un personal de “25 personas en todos los lugares: 2 personas en el puente viejo, 3 personas en el puente nuevo, 13 personas en CEBAF y 7 personas en la oficina de administración” (comunicación personal, 27 de septiembre de 2018). Se pudo observar que por el puente peatonal pasan los productos de menor cuantía,⁸ ya que supervisa exclusivamente mercancías que no son transportadas por vehículos motorizados. Existen dos posibilidades para pasar por este punto de control: la primera es que la mercancía sea remolcada por una persona a pie y la segunda es que ingrese en las bicicletas que trasladan tanto personas como mercadería, sin ningún control formal, lo que demuestra una vez más la

⁷ No existe ningún letrero ni placa que haga referencia a este nombre; sin embargo, varios de los lugareños y agentes de migración lo denominan como Carangas.

⁸ Se consideran productos de menor cuantía cuando el precio de los artículos oscila entre los 1000 y los 2000 dólares.

articulación característica de esta frontera, con intensos flujos de intercambios comerciales (ver fotografía 2).

Fotografía 2. Puente peatonal entre Desaguadero Bolivia y Desaguadero Perú



Fuente: Laura Arraya (2018).

Hasta el año 2002, se esperaba que todas las mercancías pasaran por la aduana, que se encuentra en el puesto de control del actual puente peatonal. Sin embargo, ese año se estableció que los productos de mayor cuantía⁹ transitaran por el puesto de control aduanero que se encuentra ubicada al extremo del puente internacional en Carangas o por el CEBAF. La aduana mantiene la potestad de controlar la mercancía que pasa por todos los puentes fronterizos, aunque pocas veces ejerza ese rol de vigilancia sobre el tráfico peatonal. Una parte de la mercancía que ingresa al país debe pagar el impuesto a la importación. Según la información recuperada en campo, los aranceles para el pago de impuestos son los siguientes:

Hasta 1.000 dólares se pasa como franquicia. A partir de los 1.000 a 2.000 dólares se cobra el 14,99% de impuestos, excepto en bebidas alcohólicas y cigarrillos, que el impuesto es gradual y oscila entre el 5 a 25 % de impuestos extra. A partir de los 2000 dólares, el pago depende de la mercancía. Si la mercancía pertenece a algún

⁹ Se entiende como productos de mayor cuantía cuando sobrepasan el valor de 2.000 dólares y generalmente son transportados en autos o camiones.

país fuera de la CAN, el impuesto es del 25 %, si no se mantienen los mismos impuestos. (Comunicación personal, 27 de septiembre de 2018).

A diferencia de la frontera con Chile, por Pisiga-Colchane, donde circulan artefactos electrónicos, televisores, ropa usada o línea blanca para Bolivia, en Desaguadero se intercambia principalmente comestibles, vestimenta y productos de limpieza. Tal como señala Sánchez (2019), “en el lado boliviano se ofertan prendas y artesanías hechas en Bolivia, así como frutas y verduras provenientes del interior del país” (p. 47). Otro ejemplo que se encuentra es la diferencia entre la frontera de Desaguadero y la de Catacora: “son similares en tanto que ambos se encuentran en la región altiplánica y la frontera con la República del Perú y son diferentes porque la dinámica económica es mayor en el primero, que en el segundo” (Sánchez, 2019, p. 45).

Ahora bien, se pudo observar que existe un control constante a los motorizados, mientras que las personas, en el puente peatonal, ya sea a pie o en bicicletas, no son controladas constantemente. Es importante señalar que el control que se hace a los camiones, que llevan mercancía de exportación, dura “cuatro horas y para la importación el trámite puede durar hasta 48 horas, pero todos los camiones ya vienen con sus DUI.¹⁰ La duración de cada trámite depende del sorteo de canales” (Sánchez, 2019, p. 45).¹¹ La confiabilidad también es medida por la tradición de la empresa de transportes o los transportistas, que a lo largo del tiempo han demostrado pasar todos los productos reglamentariamente.

Para las autoridades de estas entidades estatales, una problemática constante en Desaguadero es el contrabando, que abastece los mercados formales e informales, y fluctúa entre ambos países. Los pasos fronterizos toman el pulso y el ritmo cotidiano de la frontera, son los lugares donde se hacen presentes el tiempo cronológico (tiempo medido cuantitativamente) y social (Lefebvre, 2004). Por este motivo, el 22 de mayo de 2013, como medida de control de las fronteras, los gobiernos de Bolivia y Perú suscribieron el

Acta de Controles Aduaneros Integrados, en la localidad fronteriza de Desaguadero (Puno). En virtud de este acuerdo ambas administraciones se comprometieron a operar en el paso de frontera de manera coordinada y conjunta, estableciendo un proceso único para la facilitación y control. (Novak y Namihas, 2013, p. 236).

A pesar de este intento de regulación, los agentes de la aduana refieren que es muy difícil coordinar las legislaciones de ambos países. Como es usual en este tipo de regiones (Navarro y Benedetti, 2020), la prensa subraya el bajo control aduanero, el contrabando de mercancía y estupefacientes, como sugiere el siguiente título de una nota periodística: “Desaguadero no tiene control y es vulnerable al narco y contrabando” (El Deber, 05 de mayo de 2017, s. p.).

¹⁰ Declaración Única de Importación. Este es un formulario que llenan las agencias despachantes a partir del sistema Mira y Sidunea, el cual debe ser completado obligatoriamente por todos los camiones que desean ingresar productos a Bolivia.

¹¹ Verde significa que no se verifica; amarillo es una revisión documental; rojo tienen 48 horas y es revisado totalmente. El sorteo se hace por rangos de confiabilidad.

A pesar de los acuerdos firmados y de las iniciativas, tanto de la policía como de la aduana, el contrabando sigue siendo latente y poco controlable. El control estatal es mínimo y se desarrolla con pocos agentes, los cuales en muchos casos se quedan en los puestos de control, mientras el contrabando transita frente a ellos.

En la aduana nacional de Bolivia se pudo registrar la sensación de precariedad de las instalaciones en sus oficinas, que les impediría desempeñar un trabajo óptimo. Lo expuesto se ejemplifica en el puesto de control del puente peatonal, una casa de ocho habitaciones compartidas con migración y la policía boliviana. Asimismo, el punto de control en Carangas es un galpón de calaminas que no abastece a la gran demanda de camiones que ingresan al país (ver fotografía 3). Otra dificultad registrada fue la falta de dispositivos de control (escáneres, cámaras de seguridad, canes antidroga, etc.) en ambos puestos de control. En el puente peatonal solo hay dos agentes aduaneros que se encargan de recibir los documentos de los comerciantes en ventanillas. Es importante señalar que fuera del puente, en el río, no existe control aduanero. El personal no se encuentra en el embarcadero de botes, ni existe una oficina de aduana en las orillas del río ni patrullajes en el sector, pese a que el flujo de productos es importante en esa vía de día y de noche, como se muestra más adelante. Esto demuestra un escaso dominio estatal, cuya ausencia implica un vacío de control, facilidades para el contrabando alrededor de los puentes y profundización de la llamada economía extralegal, según Müller (2017).

Fotografía 3. Puesto de control en Carangas, Desguadero-Bolivia



Fuente: Laura Arraya (2018).

A pesar de la precariedad de las instalaciones mencionadas, en 2018 se inauguró el Centro Binacional de Atención de Fronteras (CEBAF) en el territorio peruano. El CEBAF es un conjunto amplio de oficinas que comparten ambos países y cuenta con una infraestructura especialmente diseñada para el control migratorio y aduanero (fotografía 4). Este lugar evidentemente cuenta con los dispositivos de control necesarios que los dos puestos mencionados anteriormente carecen. Se pudo observar que existían escáneres para la revisión de camiones, canes antidrogas (manejados por policías peruanos) y cámaras de seguridad instaladas en todo el recinto. Sin embargo, por este paso fronterizo solo cruzan personas que desean migrar legalmente y camiones que realizan el papeleo impuesto tanto por Perú como por Bolivia.

Fotografía 4. Centro Binacional de Atención en Frontera en Desaguadero Perú



Fuente: Laura Arraya (2018).

Sobre la carretera, aproximadamente a 24 kilómetros de la ciudad de Desaguadero, en el Puerto de Guaqui, existe otro punto de control aduanero. Este puesto está instalado cerca de la carretera principal y cuenta con el apoyo de efectivos militares en el camino. Las revisiones se realizan solo los días de feria. Las ferias en Desaguadero son mercados al aire libre que se instalan en las calles de ambas ciudades los días martes y viernes. Estas cortan la circulación vehicular del lugar y ofrecen productos para el hogar, ropa y víveres a precios menores. En el retén de tránsito, las movilidades que llevan pasajeros con destino a Desaguadero solamente deben entregar una lista con los nombres de las personas que están dentro de las mismas y pagar el peaje. Sin embargo, cuando los buses, minibuses o taxis retornan de

Desaguadero con mercadería, son revisados y se demanda los papeles de la Aduana. Por otra parte, los autos particulares solamente deben pagar el peaje y, en el caso de que el auto lleve demasiados productos, debe presentar los documentos respectivos. Los camiones con mercancía presentan los respaldos de permiso para cruzar la frontera y todos los registros que se les demande.

Otro agente de control que se encuentra en la ciudad de Desaguadero es Migración. El sistema de migración boliviana trabaja todos los días de la semana, durante todo el año, incluidos feriados. Los puestos en el puente peatonal y el CEBAF trabajan desde las ocho de la mañana hasta las nueve de la noche. Al igual que la aduana boliviana, cuenta con tres puntos de control situados en los mismos lugares. Del mismo modo, se registró la sensación de carencia de personal suficiente: “Contamos con diez personas: cinco personas en el puente viejo, cuatro personas en CEBAF y una persona en Carangas” (comunicación personal, 28 de septiembre de 2018). El control migratorio del país se realiza especialmente en el extremo boliviano del puente peatonal. Esta unidad cuenta con cinco ventanillas, que cumplen con la función de registrar el ingreso y salida de las personas que transitan entre los países. El encargado señaló: “Su función es solo registrar el ingreso y ver si hay arraigo, y cuando existe arraigo se remite a la policía” (comunicación personal, 28 de septiembre de 2018). Muchas personas que transitan por el puente peatonal no pasan el puesto migratorio en ningún momento, ni tampoco existen señalizaciones específicas que expliciten los requisitos del paso por el puesto de control migratorio. Se conoció que

tanto en Desaguadero Bolivia como en Desaguadero Perú se puede transitar con el DNI y el CI respectivamente; sin embargo, si se va más allá de la ciudad deben pasar por alguno de los tres puestos de control. De no ser así, existe otro punto de control migratorio en Laja. (Comunicación personal, 28 de septiembre de 2018).

Los viajeros que se registran en las oficinas de migración pretenden llegar a ciudades como La Paz, Santa Cruz o Sucre desde otras ciudades en Perú. Se pudo observar que el mayor control migratorio se hace en las oficinas del CEBAF, donde los buses transnacionales están obligados a entrar, registrar sus papeles y llevar a los pasajeros a Migración. Según los testimonios registrados, en el puente internacional pasan “en su mayoría colombianos, ecuatorianos y europeos” (comunicación personal, 28 de septiembre de 2018), que entran al país para hacer turismo. Por otra parte, por el puente peatonal transitan “peruanos y venezolanos”, quienes llegan a la ciudad en buses pequeños, desde ciudades cercanas.¹²

A través de la observación también se constató que existen dificultades para controlar a las personas que cruzan la frontera por los puentes fronterizos. La carencia de buenas instalaciones y la poca presencia de personal se señalan como limitantes para las funciones

¹² A partir de las entrevistas con los diferentes actores de control, se pudo constatar que no existe precisión sobre la cantidad de personas que pasan por los puntos fronterizos cada día. En Aduana, se mencionó que sobrepasan las cien personas por día, en Migraciones se señaló que 1.500 y según la Policía pasan más o menos unas quinientas personas.

de control migratorio (fotografía 5). También se evidenció que Migración cuenta con un galpón pequeño de calaminas en el extremo boliviano del puente Internacional en Carangas, el cual es compartido con Perú. Tampoco cuenta con dispositivos de control en las cercanías de los puentes, ni para los sujetos que se movilizan a través del río. Las oficinas que comparten los países implican un intento de relación intensa entre ambos, que permite evitar una diferenciación en la seguridad del espacio que le corresponde a cada país.

Fotografía 5. Infraestructura de Migración, Policía y Aduana en el puente de Desaguadero Bolivia



Fuente: Laura Arraya (2018).

Dentro de la ciudad existe un puesto de la Policía boliviana, ubicado a una cuadra y media de la plaza principal 9 de noviembre, que fue construido por la Autoridad del Lago Titicaca (ver fotografía 6). El otro puesto policial es compartido con Migración y Aduana en el puente peatonal. Es importante señalar que en el CEBAF “todavía no hay policía nacional” (comunicación personal, 27 de septiembre de 2018), por lo que en el puesto de control del puente internacional solamente se encuentran algunos efectivos policiales que llegan eventualmente en camionetas de la Policía. La mayoría de los policías se encuentran concentrados en el puesto de control del puente peatonal. Sin embargo, testimonios de campo señalaron que trabajan “con 40 personas. Deben hacer el control en diferentes lugares: control de movilidades, también en el puente Binacional y patrullaje” (comunicación personal, 27 de septiembre de 2018).

Además de las funciones mencionadas, algunos oficiales pertenecen a divisiones diferentes, pero comparten oficinas en los puestos mencionados anteriormente. La FELCN, que es responsable de controlar el narcotráfico en la ciudad de Desaguadero, tiene una oficina en el puente peatonal. Constituye el único cuerpo encargado para tratar este tipo de casos, pues tanto la Aduana como Migración solo deben cumplir con informar a dicha división. En el supuesto caso de que la FELCN encuentre narcóticos, aplica las sanciones acordes a la ley 1008, tanto para bolivianos como extranjeros.

Fotografía 6. Placa en el puesto de control de la policía, cerca de la Plaza 9 de noviembre de Desaguadero Bolivia



Fuente: Laura Arraya (2018).

La policía de Desaguadero tampoco realiza patrullajes en las cercanías del río, ni se aproxima a los embarcaderos de botes. Ante la interrogante por la falta de control en ese espacio, se mencionó que “a la policía le está prohibida de controlar, porque vienen del mismo pueblo de Desaguadero” (comunicación personal, 27 de septiembre de 2018). A partir de esta información y de las observaciones de campo, se pudo constatar que el río no es controlado por agentes estatales de ninguno de los países. El único control que se realiza es mediante los vecinos de las ciudades y los dueños de los botes, desde sus organizaciones locales.

La intención de trabajar en conjunto entre la policía boliviana y la peruana pudo observarse en campo; por ejemplo, organizaron el 1° Curso internacional de procedimientos policiales en carretera. Este curso se efectuó en la Alcaldía de Desaguadero Bolivia, pero contaba con el apoyo y la asistencia de varios policías peruanos (ver fotografía 7). A pesar de estos intentos institucionales por realizar un trabajo conjunto, existe una percepción de que no hay apoyo de los peruanos, ya que, según un funcionario, “no existe un trabajo en conjunto con el lado peruano, cada uno lo hace” (comunicación personal, 27 de septiembre de 2018). Esta aseveración denota que en la praxis es complejo coordinar esfuerzos, pero sí se mantiene la intención de concretarlos. No se trata del único ni del primer esfuerzo de integración fronteriza, como se detalla a continuación.

Fotografía 7. Banner del 1° Curso internacional de procedimientos policiales en carretera en Desaguadero Bolivia



Fuente: Laura Arraya (2018).

Durante los Gobiernos de los Presidentes Alan García Pérez y Víctor Paz Estenssoro (su tercer Mandato), los respectivos Cancilleres, por intercambio de Notas efectuado en Puno, acordaron constituir la denominada Subcomisión Mixta para el Desarrollo de la Zona de Integración del Lago Titicaca, comúnmente conocida por el acrónimo Subcomilago (Dictamen de la Comisión de Relaciones Exteriores recaído en el proyecto No. 2905/97-CR, 29 de mayo de 1986).

Igualmente, el 21 de julio de 1988 los gobiernos de ambos países decidieron firmar un acuerdo para reanudar los trabajos de SUBCOMILAGO.

Ese mismo año se iniciaron los estudios para la elaboración del Plan Director Global Binacional de Protección, Prevención de Inundaciones y Aprovechamiento de los Recursos Hídricos del Lago Titicaca – Río Desaguadero – Lago Poopó – Salar de Coipasa, que tendría como propósito aprovechar al máximo este sistema y consolidar las obras de dragado, regulación, prevención de inundaciones, entre otras. (Novak y Namihas, 2013, p. 133).

Esta comisión procuró reconstruir San Pedro de Desaguadero y volver a reestructurar la comunicación de La Paz con la ciudad de Desaguadero en Perú. En 1999, SUBCOMILAGO mediante la ley 1972 y la nota RE No 6/75 se convirtió en la Autoridad Binacional del Lago Titicaca, ratificando así la creación y funcionamiento de la misma. Este ente regulador pertenece a los países de Bolivia y Perú y cuenta con sedes en La Paz y Puno, respectivamente.

Durante el trabajo de campo se pudo observar que existe un tercer puente, que está cerrado y regulado por esta institución (fotografía 8). La función que cumple es facilitar la medición del agua en el lago Titicaca. Esta institución monitorea el lago y coordina con diferentes entidades. “Las entidades bolivianas de las que dependemos son: la Marina, el Ministerio de Aguas y el Senamhi.¹³ Las entidades peruanas son: IMARPE¹⁴ y PELT (Proyecto Especial del Lago Titicaca)” (comunicación personal, 27 de septiembre de 2018). La regulación del río es compleja, pues también provee agua a las comunidades aledañas. Incluso algunos mencionan que “para el consumo de la ciudad (en Bolivia) hay agua natural, Perú es pobre en agua, saca del lago para cocinar” (comunicación personal, 28 de septiembre de 2018).

Fotografía 8. Puente Binacional controlado por la Autoridad Binacional del Lago Titicaca



Fuente: Laura Arraya (2018).

En este lugar “contamos con cuatro personas: un guardia boliviano y tres peruanos, uno es administrativo” (comunicación personal con el encargado de la Autoridad Binacional del Lago Titicaca, 27 de septiembre de 2018). Estas personas encargadas del puente realizan todas las tareas, tanto de la medición como del resguardo del puente durante el día y la noche. A pesar de que la medición del agua en el puente debería estar a cargo de un ingeniero o técnico, se pudo constatar que no cuentan con uno. “Desde hace seis meses que no contamos con algún ingeniero encargado” (comunicación personal, 27 de septiembre de 2018). Se hace seguimiento a la problemática del descenso de los niveles del río, pero también a la contaminación por la basura que se produce en la ciudad. La ALT se encarga de realizar campañas continuamente. Además, existe apoyo de la población para la limpieza del lugar. Sin embargo, se pudo evidenciar una producción cotidiana y descontrolada de desechos, que no parece ser tratada con una gestión permanente, lo que evidencia la necesidad de enfrentar las problemáticas del agua de desecho y la contaminación.

¹³ Servicio Nacional de Meteorología e Hidrología.

¹⁴ Instituto del Mar del Perú.

4. El flujo sobre los puentes

Desaguadero concentró un flujo de personas y mercadería a lo largo de su historia reciente y su centralidad se mantiene hasta la actualidad. En Bolivia, como frontera, la ciudad está determinada por su proximidad respecto a la región metropolitana La Paz-El Alto. En el trabajo de campo, se constató que los dos días de la semana con mayor tránsito de personas y mercancías son los martes y viernes, cuando se realizan las ferias. Como se mencionó, el crecimiento comercial feriante impulsó la construcción de nuevos puentes para el paso de los productos. “Los días de feria entran muchas personas, los martes en menor cantidad que los viernes” (comunicación personal, 27 de septiembre de 2018). La mayor afluencia de gente antes del fin de semana se da porque muchas personas que concurren a la feria no viven en la ciudad de Desaguadero y llegan exclusivamente a comprar o vender sus productos. Alrededor del puente peatonal, la feria atrae a gran cantidad de personas que transitan todo el día el lugar. En este espacio (sobre todo los viernes) se acumulan compradores y vendedores de ambos países, que se movilizan de extremo a extremo. Esto genera un paisaje de frontera distinto, pues los “puentes fronterizos son un gran ejemplo de materialización de los espacios de flujos debido a la cantidad de tráfico y cruces que tienen lugar todos los días” (Peña, 2021, p. 22).

Este tránsito es muy diferente al que se registra en el puente internacional, donde los buses y camiones transnacionales no varían particularmente por los días de la semana. Todo auto que desee cruzar debe pasar obligatoriamente por el CEBAF con los documentos necesarios, además, como lo señala el encargado de dicha entidad “las placas nacionales necesitan llenar el formulario SIBETUR” (comunicación personal, 27 de septiembre de 2018). Las personas que cruzan la frontera por el puente internacional son latinoamericanos, generalmente jóvenes, quienes permanecen unos minutos en el control migratorio de Desaguadero para luego continuar su viaje hacia otras ciudades sin ingresar propiamente a la ciudad. Estos buses no tienen permitido cruzar por el puente peatonal desde el 2002. A partir de 2018, los viajeros que entran y salen de Bolivia deben pasar obligatoriamente por los controles que están en CEBAF en el lado peruano, donde se asientan las migraciones y aduanas de ambos países. Se pudo observar que los buses entran hacia Bolivia por el CEBAF entre las siete y las nueve de la mañana y salen entre las cinco y las siete de la noche.

En contraste, el flujo de personas local y regional en Desaguadero se realiza por varios medios de transporte. Si el tráfico externo a la trama urbana se moviliza en buses y camiones por la carretera y hacia el puente internacional, dentro de la ciudad existen diversos medios de transporte: bicicletas, botes y taxis, principalmente, que movilizan a las personas dentro de la ciudad y permiten la interrelación por la conurbación fronteriza.

El uso de las bicicletas sobre el límite permite trasladar tanto a personas como mercaderías. Estas cuentan con asientos por delante del manubrio y pueden ser embarcadas en cualquier punto de la ciudad, aunque tienen sus paradas cerca de la llegada de buses de La Paz y Puno. Los asientos son móviles y se acomodan verticalmente cuando es necesario trasladar carga

(ver fotografía 9). Las personas que trabajan usando las bicicletas están organizadas por sindicatos, tal como lo señala un conductor de las mismas: “Existen dos sindicatos en Bolivia: uno es 23 de marzo y el otro 1 de mayo. Y cuatro sindicatos en Perú [...]. Cada uno de estos sindicatos cuenta con cientos de trabajadores” (comunicación personal, 28 de septiembre de 2018). Aunque la cifra mencionada parece exagerada, sí existen muchas bicicletas en el lugar. No es fácil distinguir la nacionalidad que tiene cada conductor, ya que llevan una placa binacional que les permite ir de un país al otro (ver fotografía 9). La entidad que les facilita dicha placa es el municipio de cada ciudad. Por lo observado en campo, los conductores de bicicletas pueden salir durante el día y la noche. “Trabajamos acorde a nuestra decisión” (comunicación personal con un conductor, 28 de septiembre de 2018). El precio del servicio depende del tipo de carga que este transporta: “Cobramos diez bolivianos o cinco soles para personas, según la distancia”, pero para transportar mercadería, se menciona que el precio oscila “entre 50 a 60 bolivianos cuando es carga” (comunicación personal con un conductor de bicicletas, 28 de septiembre de 2018).

Fotografía 9. Bicicletas cruzando por el puente peatonal



Fuente: Laura Arraya (2018).

Dentro de la gama de vehículos motorizados que se encuentran en Desaguadero, se puede distinguir a dos grupos: el primero pertenece a los taxis que circulan dentro de la ciudad y el otro grupo de motorizados aglutina a los que no pasan por la ciudad de Desaguadero, cuyas características ya se comentaron para los buses. El grupo de taxis está organizado en un sindicato, llamado 6 de agosto, que opera exclusivamente en Bolivia. Se pudo registrar que

los transportistas viven en Desaguadero y que buena parte va “los jueves y viernes a La Paz” (comunicación personal con la encargada de la Aduana, 28 de septiembre de 2018). La intención es movilizar pasajeros y mercadería de comerciantes minoristas hacia la feria. Esos taxis cobran tres bolivianos por persona a cualquier destino dentro de Desaguadero y llegan hasta el extremo del puente internacional, pero no tienen los documentos requeridos para cruzar la frontera.

Los camiones que son utilizados para transportar todo tipo de mercancía, al igual que cualquier vehículo motorizado, solo pueden cruzar la frontera por el puente internacional. La mercancía que transportan estos camiones generalmente no está destinada a la ciudad de Desaguadero. La mayor parte busca alcanzar distintas regiones de Bolivia y parten desde ciudades de Perú.

Finalmente, cabe señalar a los camiones que no pasan por el centro urbano sino por la carretera. Estos son controlados por Migración y la Aduana en los dos extremos del puente Internacional, es decir, en el CEBAF y en Carangas. Además, deben pasar un control en Guaqui, pues “para los camiones hay un control operativo aduanero” (comunicación personal con la encargada de la Aduana, 28 de septiembre de 2018). Los camiones generalmente vienen con los papeles necesarios que las empresas despachadoras preparan en sus lugares de origen, aunque también existen oficinas que llenan sus formularios en el lugar. A pesar de que varios cuentan con esos documentos en orden, en la carretera se puede observar una larga fila de camiones en espera para cruzar el puente (ver fotografía 10).

Fotografía 10. Fila de camiones antes de cruzar el puente Internacional de Carangas



Fuente: Laura Arraya (2018).

5. La actividad en el río

El río Desaguadero también fue y es atravesado por dos tipos de embarcaciones. Las primeras son lanchas manuales que se utilizan para cruzar personas y mercancías, mientras que otras, con motor fuera de borda, son empleadas para la pesca y el turismo y llegan hasta el lago Titicaca. El registro de las lanchas en el río Desaguadero tiene un antecedente en 1905 (ver fotografía 11), lo que da cuenta de una pronta oferta de este tipo de movilidad sobre el río a lo largo del siglo XX. Por otra parte, las lanchas manuales representan un símbolo comercial para Desaguadero, por la facilidad que supone transportar la mercadería y las personas, sobre todo en los días de feria.

Fotografía 11. Primera embarcación a motor en el río Desaguadero (1905)



Fuente: Archivo y colección privada.¹⁵

Pese a que el flujo y la actividad comercial que se dan sobre el río son constantes, no están reguladas por ningún agente de control, sino que quedan bajo el control de los dueños de las embarcaciones y los vecinos de Desaguadero. El transporte fronterizo fluvial se realiza generalmente utilizando botes a remo. Estos se encuentran atracados en las cercanías del puente Binacional. Los botes bolivianos solamente tienen permiso de atracar en las orillas del país, al igual que los botes peruanos en su territorio (ver fotografía 12), por lo que al llegar a la orilla vecina deben descargar y partir inmediatamente. Las personas que trabajan con los botes están organizadas en sindicatos: “Existen tres sindicatos de Bolivia y tres sindicatos de Perú. Los sindicatos de Bolivia son: Playa Azul, Cooperativa e Ingavi y los sindicatos de Perú son: Miguel Grau, Emilio San Martín y Antonio Ugarte” (comunicación personal con un miembro del sindicato de los botes, 27 de septiembre de 2018). Cada sindicato está conformado por “más o menos 30 personas” (comunicación personal con un

¹⁵ El dueño de la fotografía pide reserva en el nombre, por lo que se omite la fuente exacta de la colección.

miembro del sindicato de los botes, 27 de septiembre de 2018). El precio por persona para cruzar el río es de dos bolivianos y el transporte de productos se cobra según el peso.

Fotografía 12. Botes atracados en la orilla boliviana, cerca del puente Binacional



Fuente: Laura Arraya (2018).

De acuerdo con lo registrado en campo, los botes bolivianos forman parte de la “marina mercante de Bolivia” (comunicación personal con un miembro del sindicato de los botes, 27 de septiembre de 2018), por lo que cada semana debería aproximarse un oficial de la Naval a controlar las embarcaciones. Sin embargo, según los informantes de campo, los agentes de la Naval “solo llegan a cobrar los impuestos”. Los dueños de los botes deben pagar tres impuestos a distintas entidades. “La inspección que es anual, la matrícula también es anual y el cabotaje que es semanal, dependiente de la capitania de Guaqui” (comunicación personal con un miembro del sindicato de los botes, 27 de septiembre de 2018). Los dos primeros impuestos son pagados a la municipalidad de Desaguadero en el mes de enero. El cumplimiento de estos impuestos les da la potestad a los dueños de los botes para trabajar las horas que ellos decidan.

Aunque formalmente los sindicatos indican trabajar de seis de la mañana a siete de la tarde, también se observó embarcaciones que navegan durante toda la noche, sobre todo a partir de las dos de la mañana. Lo mencionado se pudo confirmar con la entrevista a un policía: “Pasan la mercancía durante la noche y la madrugada” (comunicación personal, 27 de septiembre de 2018). La mayor cantidad de mercancía se transporta los jueves y viernes en la madrugada sin mayor control sobre la misma por parte de las entidades estatales. De hecho, la observación de esta actividad fue compleja, pues cuando se quiso tomar fotografías del transporte de mercadería por la noche, los dueños de botes y comerciantes lo impidieron.

Todos estos elementos dan cuenta de que existe un control exclusivo de los dueños de los botes y sus sindicatos sobre esa dinámica comercial, y son ellos quienes asumen el rol de ser parte de la marina mercante de Bolivia. A pesar de que la fuerza naval boliviana es la encargada de controlar todos los afluentes del país, en la ciudad de Desaguadero no existe ningún puesto ni monitoreo permanente del río. Evidentemente hay un punto de control en el puerto de Guaqui, a poco más de 20 kilómetros, pero tampoco se encontraron efectivos navales en sus oficinas. Asimismo, los testimonios de los barqueros indican que cualquier

día de la semana puede llegar algún encargado de la Naval únicamente para cobrar los impuestos, pero no realizan ningún patrullaje ni vienen a limpiar el río. Así, la ausencia del control estatal sobre el río es evidente y el límite fluvial es apropiado exclusivamente por los dueños de los botes sindicalizados y suscritos a la marina mercante, lo que permite entender el control que ejerce la organización social. Este punto es importante en tanto se denota la importancia que tiene el control local para la organización de la frontera y cómo la misma llega a ser confundida y a suplantar el escaso control estatal.

Conclusiones

Desaguadero constituye un paso de frontera clave para la historia de Bolivia y es además el escenario de diferentes episodios significativos para la historia independentista y republicana. Su ubicación, geoestratégica hasta la actualidad, le permite ser punto de referencia limítrofe y paso de frontera central: el más concurrido entre Perú y Bolivia. Esto se expresa desde el período colonial, cuando se constituye como un lugar de conexión fundamental entre La Paz y Puno para pasar hacia Cusco y Lima, desde Potosí y Charcas, principalmente, motivo por el cual tuvo una importante relevancia histórica. La posición de Desaguadero le permitió crear un paisaje hídrico donde se divisa el río como el límite fronterizo de ambos países, formando un paisaje distinto al de la frontera terrestre y continua. Se convierte en un espacio compartido, en el que la frontera se transforma en un *borderscape* de flujos acuáticos y de puentes; es decir, un “espacio relacional móvil” (Peña, 2021, p. 9), que cumple tanto la función de filtro como de integración entre ambos países.

Las formas de cruce implican dispositivos de vigilancia sobre el comercio intercambiado. Así, los puentes son utilizados y regentados por instancias de control estatal sobre el tráfico de bienes y personas, pero también por la actividad coordinada de la Autoridad Binacional del Lago Titicaca y de las diversas organizaciones sindicales de transporte. Estas lógicas, principalmente informales, que parecen diferir poco de un lado y otro de la frontera, facilitan atravesarla. Lo anterior conforma un paisaje fronterizo donde el puente se convierte en un espacio de cooperación transfronteriza, pero también de control que capta diversas prácticas fronterizas en las que conviven la legalidad, ilegalidad y/o extralegalidad, sin ser estas mayormente cuestionadas.

Es importante señalar que este puente permitió la construcción de la región fronteriza boliviano-peruana, configurando de este modo el encuentro de visiones diferentes y desiguales que se articulan mediante el constante flujo comercial, el que se mantiene entre las ciudades y ambos países desde el siglo XIX. Los intercambios se dieron alrededor del puente peatonal, cuya construcción pasó de la totora al fierro y finalmente al hormigón armado. En el siglo XXI, las llamadas ferias son un ícono de ambas ciudades de Desaguadero, ciudad que se revitaliza dos veces por semana. El comercio que existe en el lugar también se expresa en el contrabando, asociado a la informalidad y a un contexto fronterizo neoliberal, a pesar de los intentos de regulación de fronteras y del contrabando, que da cuenta del bajo

control aduanero que existe en esa zona. Entonces se puede concluir que el control de la aduana y de la policía se limita a los camiones y buses¹⁶ que pasan por el puente internacional y a la supervisión del llenado correcto de algunos formularios de mercancía que transitan por el puente peatonal. Empero, no existe ningún ente de control estatal constante sobre el río: este espacio queda bajo el dominio casi exclusivo de los comerciantes y los sindicatos de bicicletas y embarcaciones locales. Por consiguiente, pese a que el Estado boliviano tiene un discurso de superación del neoliberalismo, su debilidad y permisividad respecto a otros actores comerciales, locales y empresariales, es evidente. Es así que en este espacio el libre mercado integra mientras que la ley separa (Mezzadra y Neilson, 2016). De allí que la frontera sea un escudo protector para el contrabandista, que se convierte en un agente del mercado global (Haesbaert, 2021).

Por otra parte, la regulación hídrica del río Desaguadero fue una de las problemáticas de mayor interés, la que se ha mantenido desde el siglo XX hasta la actualidad. Se ha invertido en el dragado del río por parte de ambas naciones, pero al ser un paso fronterizo, la contaminación del curso y, por ende, del lago Titicaca, se ha vuelto una constante. La basura se encuentra en ambas de sus riberas y flota sobre el curso, lo que evidencia la contaminación del agua y el perjuicio permanente a la fauna y flora del lugar. De hecho, la pesca dentro del lago Titicaca también se encuentra afectada por la cantidad de basura próxima al lugar. Asimismo, la cantidad del agua que es supervisada por la Autoridad Binacional del Lago Titicaca cada vez disminuye y las campañas de concientización de la basura no han logrado los efectos esperados.

Es relevante señalar que, por lo mostrado hasta aquí, la vitalidad de Desaguadero se debe tanto a su localización estratégica como a los puentes que permiten el tránsito del comercio, pero también a la ineficacia del control estatal sobre él y, en consecuencia, al flujo comercial especialmente ilegal, impulsado por actores que suelen desenvolverse entre lo formal e informal. En lo cotidiano, ellos son componentes importantes de las dinámicas fronterizas entre las ciudades homónimas de Desaguadero (peruana y boliviana).

De esta manera, para intentar responder a la pregunta de investigación, se analizó primero la relevancia histórica del puente, los agentes de control sobre los puentes de Desaguadero y el flujo sobre estos, por lo que se puede concluir que los puentes, su cambio y su historia, son testigos de la vitalidad en las relaciones entre Perú y Bolivia y, sobre todo, entre las ciudades andinas. Sin embargo, es igual de interesante que muchos flujos pasen lejos de la infraestructura oficial y del control oficial, ratificando la articulación del lugar con el mercado desde sus organizaciones locales.

¹⁶ Solo se controla a los camiones y buses que son nuevos en el rubro, porque acorde a lo señalado por la Aduana a varias empresas, ya se las “conoce” y pasan sin supervisión de la mercancía.

Referencias bibliográficas

- Ágreda, E. (2015). *Análisis de la situación de la gestión integrada de recursos hídricos en el sistema Titicaca-Desaguadero-Poopó-Salar de Coipasa (TDPS)*. La Paz: PNUD.
- Aponte, J. (1911). *La batalla de Ingavi*. La Paz: Escuela Tipográfica Salesiana.
- Arguedas, A. (1923). *Los caudillos bárbaros*. Barcelona: López Roberto.
- Blanes, J. (2017). Bolivia: tensiones, retos y perspectivas del subsistema fronterizo. En B. Zepeda, F. Carrión y F. Enríquez, *El sistema fronterizo global en América Latina: un estado del arte* (pp. 109-144). Quito: FLACSO, Sedes Guatemala y Ecuador, IDRC-CDRI.
- Bolivia, R. (1961). Ley N° 114, 9 de noviembre.
- Calderón, A. (1904). *Índice sinóptico de leyes, decretos, resoluciones y órdenes administrativas*. La Paz: Imprenta del Estado.
- CAN. (2019). *Informe anual: Movimiento de carga internacional por carretera de Bolivia con países de la Comunidad andina, 2018*. Comunidad Andina. Secretaría General (CAN).
- De la Cruz, F. (2020). ¿Cambio estructural en la Bolivia posneoliberal? Entre la industrialización y el boom de los commodities. *América Latina Hoy*, 86, 103-121.
- De Marchi, B., Arraya, L. y Ledezma, J. (2019). Paisaje de las fronteras hídricas bolivianas. Caso de Puerto Quijarro. En E. Salizzi y J. Baranda (comps.), *Fronteras en perspectiva, perspectivas sobre las fronteras* (pp. 297-340). Buenos Aires: FILO-UBS.
- Díaz, J. (1971a). *Fastos Militares de Bolivia*. La Paz: Don Bosco.
- Díaz, J. (1971b). *Exploradores y expedicionarios del suelo boliviano*. La Paz: Camarlinghi.
- Dorfman, A. (2020). Geografía moral del contrabando: una mirada desde las fronteras meridionales de Brasil. En H. Dilla y F. Neira (eds.), *Donde el pedernal choca con el acero. Hacia una teoría de las fronteras latinoamericanas* (pp. 155-174). Santiago: RIL editores.
- El Deber (5 de mayo de 2017). Desaguadero no tiene control y es vulnerable al narco y contrabando. *El Deber*, Santa Cruz. [En línea]. Recuperado de <https://datos-bo.com/nacion/desaguadero-no-tiene-control-y-es-vulnerable-al-narco-y-contrabando/>
- Garrido, A. (2018). Desembridado y posfordismo. Notas sobre la subjetividad neoliberal. *Astrolabio. Revista internacional de filosofía*, (22), 36-48.

- Haesbaert, R. (2021). *Vivir en el límite. Territorio y multi/transterritorialidad en tiempo de inseguridad y contención*. México: Siglo XXI.
- La Razón (28 de enero de 2002). Quiroga y Toledo inauguran un puente sobre el Desaguadero. *La Razón*, La Paz. [En línea]. Recuperado de <https://www.bolivia.com/noticias/autonoticias/DetalleNoticia3761.asp>
- Lefebvre, H. (2004). *Rhythmanalysis: Space, Time, and Everyday Life*. Nueva York: Bloomsbury Academic.
- Mezzadra, S. y Neilson, B. (2016). *La frontera como método. O la multiplicación del trabajo*. Buenos Aires: Tinta Limón.
- Millones, M. (2013). Neoliberalismo en América Latina: una interpretación desde la ideología en Žižek. *Sociológica*, 28(79), 51-78.
- Monroy, A. (1960). *Historia del servicio de vigilancia fronteriza y normas legales de la Policía Aduanera de Bolivia*. La Paz: Nueva Bolivia.
- Morales, J. (2020). ¿Por qué optamos por la informalidad? En G. Dufner e I. Velásquez (coords.), *Economía informal e informalidad en una sociedad multiétnica* (pp. 353-368). La Paz: KAS.
- Müller, J. (2017). La regulación del comercio en Bolivia: de la economía informal al mercado extralegal. *Revista Latinoamericana de Desarrollo Económico*, (28), 119-134.
- Novak, F. y Namihas, S. (2013). *Las relaciones entre el Perú y Bolivia (1826-2013)*. Lima: Konrad Adenauer Stiftung.
- OIM. (2011). *Perfil migratorio de Bolivia*. Buenos Aires: OIM. Oficina Regional para América del Sur.
- Paredes, R. (1950). *Tiwanacu y la provincia Ingavi*. La Paz: Ediciones Isla.
- Peña, S. (2021). From territoriality to borderscapes: The conceptualisation of space in border studies. *Geopolitics*, 1-29. DOI: 10.1080/14650045.2021.1973437
- Ramos, R. y Ovando, C. (2016). La región de Tarapacá: seguridad fronteriza y múltiples apropiaciones de su espacio. *Polis, Revista Latinoamericana*, 15(44), 57-81.
- Sánchez, R. (2019). *Territorios transfronterizos. Los municipios de Desaguadero y Catacora en la frontera con Perú*. La Paz: Plural.
- Santa Cruz, A. (1840). El general Santa Cruz explica su conducta pública y los móviles de su política en la presidencia de Bolivia y en el protectorado de la Confederación Perú-Boliviana. Quito: Imprenta de Alvarado.

- Tassi, N. y Canedo, M. (2019). Autonomía, institucionalidad y país en la economía popular. *Diversidad Institucional. Autonomías indígenas y Estado Plurinacional en Bolivia*. La Paz: PNUD.
- Torre, J., Sales, R. y Quiroga Ríos, J. (comps.) (2022). *Las fronteras en la vida cotidiana de las ciudades neoliberales. El caso del Área Metropolitana de Mendoza*. Buenos Aires: Universidad Nacional de Cuyo-IDEHESI.
- Valencia, H. (2020). Empleo e informalidad en Bolivia: 20 años no es nada Análisis empírico de la evolución de la informalidad (1999 a 2018). En G. Dufner e I. Velásquez (coords.), *Economía informal e informalidad en una sociedad multiétnica* (pp. 61-97). La Paz: KAS.