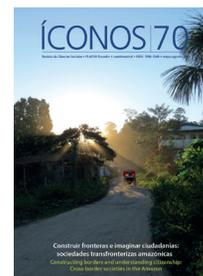


Guayaramerín: una frontera marcada por el río Mamoré y las cachuelas

Guayaramerim: a borderland marked by the Mamore River and its "cachuelas"



 Dra. Bianca De Marchi-Moyano. Becaria postdoctoral, Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET/UE-CISOR) (Argentina). (biancadmm@yahoo.es) (<https://orcid.org/0000-0002-6248-9046>)

 Mgtr. Laura Arraya-Pareja. Investigadora, Universidad Mayor de San Andrés (Bolivia). (lau7014@hotmail.com) (<https://orcid.org/0000-0002-8356-7867>)

Recibido: 28/09/2020 • Revisado: 04/12/2020
Aceptado: 01/03/2021 • Publicado: 01/05/2021

Resumen

En el artículo se abordan las relaciones entre los cursos hídricos y las fronteras, a partir del caso de Guayaramerín, ciudad limítrofe boliviana, en el departamento del Beni. Este asentamiento se localiza sobre el Mamoré, importante río de la cuenca amazónica, y colinda con un centro urbano casi homónimo en Brasil: Guajará-Mirim. Se describe la localización del asentamiento, su permanencia histórica y crecimiento a partir del rol del río y sus cachuelas en la instalación de Guayaramerín y en la frontera entre Bolivia y Brasil. Se prioriza la recolección de información sobre un punto y no sobre una línea, zona o área político-administrativa. Así, en términos metodológicos, se propone concentrar y contrastar lecturas histórico-legislativas y sociológicas sobre el lugar para comprender su creación, desarrollo y estabilidad en un contexto fronterizo. Además, se revisan los antecedentes coloniales, las primeras exploraciones republicanas en la zona y el origen de su toponimia y sus dinámicas poblacionales. También se aborda la formalización diplomática de la frontera en el período cauchero. Finalmente, se desarrollan apuntes de la historia reciente, que identifican los nuevos intercambios comerciales y poblacionales en el lugar, y se subrayan los aportes del estudio a la discusión sobre las fronteras amazónicas.

Descriptores: Bolivia; Brasil; cachuela; frontera; geografía histórica; Guayaramerín.

Abstract

This article uses the case of the Bolivian frontier city of Guayaramerín- located in that country's Beni Department- as a springboard for a discussion of the relationship between water courses and national borderlines. This urban settlement is located on the shores of the important Amazonian Mamoré River and is placed just across an almost homonymous Brazilian city: Guajará-Mirim. The article describes the site where the city was built, its historical permanency, and the role played by the river and its "cachuelas" in encouraging its founding just on the borders between Bolivia and Brazil. Gathering information over a specific locale and not about a line or a political/administrative area is prioritized. Thus, the chosen methodology consists in focusing on, and contrasting historic, legislative and sociological documents dealing with the selected location, in an effort to understand its establishment, development and durability in a border setting. Also, the colonial past is examined, together with early exploration efforts of the region under the republic and the sources of place names and of population dynamics. Additionally, the diplomatic processes which defined the border during the rubber era, are investigated. Finally, a sketch of recent history is provided in an effort to identify new trends in the trade flows and population exchanges that are taking place in situ. The article ends with a discussion of its own potential contributions to current debates about the Amazonian frontier.

Keywords: Bolivia; Brazil; cachuela; frontier; historical geography; Guayaramerín.

1. Introducción

Las fronteras, como convenciones históricas entre los países, tienden a marcarse a través de elementos geográficos. Estos han permitido establecer referentes del límite, de la pertenencia y del control sobre las dinámicas territoriales, tanto para los centros de poder de cada país como para los actores locales. También es común observar lugares donde se concentra la movilidad, relacionando una vía con el límite internacional (Benedetti 2015) y generando un paso de frontera. Las ciudades fronterizas de Bolivia tienen ese origen: se asientan en pasos internacionales donde se condensa la movilidad (Sánchez 2018).

Los lugares con estas características se hacen más atractivos por las posibilidades de intercambio económico y cultural dadas en el contacto asimétrico entre los países, con sus sistemas productivos, comerciales y socioculturales. Pero el transporte, las vías y el comercio no son los únicos elementos que permiten marcar las fronteras. Muchas veces estas tienen una relación con la morfología del espacio. Ríos, lagos, montañas y volcanes, entre otros, han servido como representaciones que materializan los bordes de cada país.

Casi la mitad de los límites internacionales bolivianos pueden considerarse hídricos, como se ha acotado en otros proyectos de investigación sobre el tema (De Marchi, Araya y Ledezma 2019; Araya, en prensa; De Marchi y Morales, en prensa). La relación de límites internacionales con cursos o espejos de agua entre Brasil y Bolivia caracteriza a más del 80% de esa frontera (Gimenez 2015, 43). Sin embargo, esta particularidad no siempre fue considerada relevante. Laetitia Perrier-Burslé incluso sugiere que no existen menciones significativas a las “fronteras naturales” (2005, 149), y menos hídricas, en la literatura diplomática ni geopolítica boliviana.

Este artículo revisa esas relaciones entre cursos hídricos y fronteras. Analiza el ejemplo de Guayaramerín, una ciudad limítrofe de Bolivia, localizada en el paso de frontera sobre un importante curso de agua, que corresponde a un asentamiento casi homónimo brasileño. Esta ciudad del departamento del Beni, en el límite nororiental boliviano, se localiza a orillas del río Mamoré y, en la ribera del frente, coincide con la brasileña Guajará-Mirim.

El análisis histórico sobre la instalación de este asentamiento permite sostener que no solo el río demarcó la frontera en el lugar, sino también el significado otorgado a las llamadas cachuelas, característica específica de los ríos de la región, que obstaculizan su navegación e identifican profundamente el lugar. Se trata de formaciones rocosas que atraviesan los ríos provocando rápidos y cataratas, localizadas en la cuenca del río Madeira, principalmente entre Guayaramerín (Beni-Bolivia) y Porto Velho (Rondonia-Brasil). Las cachuelas fueron la mayor dificultad para la movilidad fluvial que buscaba desembocar en el Atlántico desde el interior de esta región amazónica boliviana. Las representaciones sobre su peligrosidad se encuentran en la mayoría de

los reportes de exploración de la zona, como se observa en el relato de Coímbra, que evoca su participación en una expedición por esa cuenca a mediados del siglo XIX:

se nos presentó el imponente Mamoré; turbulento, ancho, profundo. Sus aguas pesadas y turbias formaban olas voluminosas que estallaban estrepitosamente, coronadas de espuma. Sus remolinos parecían taladrar el abismo. Ese aspecto de braveza conmovía las entrañas y nosotros –impotentes– nos sentíamos presas del delirio, asistiendo así al fin del mundo...

Enormes rocas, palizadas gigantescas, buefos y peces voraces surgían de improviso a nuestro lado, como brazos amenazadores que de pronto desaparecían en la alborotada torrentera (2018, 116).

Las míticas dificultades de navegación fluvial del norte amazónico boliviano, como se muestra en este artículo, fueron clave para el establecimiento de esta ciudad fronteriza. Lo que se plantea es que, como consecuencia de sus desafíos de movilidad, Guayaramerín quedó marcada como un asentamiento fronterizo que persiste hasta la actualidad.

Para describir este proceso histórico, se plantea la siguiente pregunta: ¿qué rol cumplieron el río Mamoré y sus cachuelas en la instalación de Guayaramerín y en la demarcación fronteriza entre Bolivia y Brasil? Esta pregunta es pertinente en el marco del estudio sobre la geografía histórica de las fronteras bolivianas y amazónicas, pero además en la indagación de las relaciones entre su historia social, el agua y la naturaleza. Particularmente, lo hídrico implica representaciones y prácticas centrales para las poblaciones amazónicas (Agra 2015), más en el contexto de riesgos ambientales contemporáneos (Alonso, Ramos de Castro y Garreta 2017).

En el desarrollo de este artículo se revisaron fuentes, principalmente secundarias e historiográficas ya publicadas, pero también primarias y específicas sobre Guayaramerín. A diferencia de otros estudios sobre el oriente del país (García 2001) o sobre la frontera boliviano-brasileña (Perrier-Bruslé 2007; 2012), se prioriza la recolección de información sobre un punto y no una línea, zona, ni área político-administrativa. La metodología analítica aplicada busca concentrar y contrastar las lecturas histórico-legislativas y sociológicas sobre un lugar para comprender su creación, desarrollo y permanencia en un contexto fronterizo. Aun así, en las conclusiones se desarrolla un ejercicio de revisión y contraste con otras lecturas sobre las fronteras amazónicas.

El artículo se divide en cinco secciones. La primera recupera los antecedentes coloniales y las primeras exploraciones republicanas que identificaron las cachuelas como referentes geográficos importantes. Luego se muestra la formalización diplomática de esta frontera, así como la proyección y la construcción del tren que llegó hasta la ribera del Mamoré en 1912. La tercera parte indaga en la constitución de la ciudad, el origen de su toponimia y sus dinámicas poblacionales. El cuarto apartado revisa algunos apuntes de la historia reciente, de los intercambios comerciales y po-

blacionales actuales del lugar. Finalmente, en las conclusiones, se resumen los aspectos principales que responden a la pregunta transversal del estudio y se contrastan sus resultados con los de otras regiones fronterizas amazónicas.

2. Antecedentes de la cachuela como marca

El origen de la frontera boliviano-brasileña se halla en las relaciones entre los imperios coloniales portugués y español, así como en la noción de *utis possidetis* acordada por ambos regímenes. Con ese precedente, es importante anotar que la apropiación territorial en ambos lados del límite había sido muy diferente:

los portugueses, en general, creaban ciudades a partir de diferentes núcleos de población y no obedecían a una línea recta en su configuración, mientras que los españoles buscaban ocupar el país como una extensión orgánica del reino de Castilla, con caminos definidos en línea recta a partir de un centro desde el cual las calles principales y perpendiculares formaban un cruce principal y desde donde surgían las calles secundarias (Gayoso 2013, 109).

18

Así, la región de Moxos, donde actualmente se encuentra la ciudad de Guayamerín, fue parte de la provincia de Charcas bajo la colonia hispana. Era una zona poco conectada con los asentamientos costeros y andinos, cuyo ordenamiento obedecía —como señala la cita— a una perspectiva hispánica centralizada. Al igual que el resto del territorio de Charcas, luego de la independencia en 1825, Moxos pasó al dominio boliviano. Sin embargo, durante las primeras décadas de la vida republicana, el peso demográfico y económico del país se mantuvo en el occidente andino, limitando el conocimiento y control de la zona, así como de otras del oriente boliviano (García 2001).

En 1842, 17 años después de la independencia, “durante el Gobierno del Gral. José Ballivián, Presidente de la República de Bolivia, fue creado el departamento del Beni, como justo reconocimiento y homenaje a la victoria militar alcanzada por el Ejército boliviano, en la Gloriosa Batalla de Ingavi” (Decreto Supremo de 18 de noviembre de 1842).¹ En ese momento, dentro del nuevo departamento existían pocos asentamientos desconectados y la localización de Guayamerín era escasamente conocida. Solo se contaba con algunas noticias sobre las cachuelas del río Mamoré.

En 1846, el presidente José Ballivián propuso registrar sistemáticamente la geografía de toda la República de Bolivia y “envió una comisión de exploradores y científicos al norte del país con dirección a los ríos Mamoré y Madeira” (Cámara de Senadores 2016). Esta intención ratificaba la creación del departamento del Beni

1 Se ha respetado en todo el texto la ortografía original de los documentos del período colonial.

Guayaramerín: una frontera marcada por el río Mamoré y las cachuelas

y otras medidas normativas que otorgarían una identidad político-administrativa a la Amazonía boliviana, de acuerdo con lo dictado por el propio Ballivián en 1842 (Guiteras 2011).

En homenaje al aniversario de la victoria de la batalla de Ingavi, con veteranos de ese enfrentamiento y personas que conocían la región amazónica, una vez más se inició la expedición en

...ejecución de la Ley del 28 de septiembre de 1846, que ordenó una visita de inspección, sobre el estado de los pueblos del Beni. El gobierno transmitió instrucciones al Prefecto de este distrito, Ing. don José Agustín Palacios, para el reconocimiento y exploración de los ríos del Norte y Noroeste de la República. A la primera tentativa de este esforzado patriota, se arribó el Bajo Beni hasta Cachuela Esperanza (Becerra 1984, 10).

El primer artículo de esta ley señalaba: “el Poder Ejecutivo mandará abrir una visita en el Departamento del Beni, a fin de que ella informe sobre el estado de los pueblos de aquel Departamento, en todos los ramos de la administración” (Ley de 28 de septiembre de 1846).

En los primeros días de exploración, Palacios se encontró con el cacique de los chacobo llamado Maba, el cual conocía perfectamente la región y se convirtió en una importante ayuda para la expedición. Como agradecimiento, se le otorgaría un nombramiento de capitán, firmado por el “Vencedor de Ingavi”, junto con algunos rifles y baratijas. Así, el cacique fue comprometido (por medio de un intérprete) para acompañar a la expedición hasta las cachuelas del Mamoré y, además, brindar garantías a los navegantes. El grupo, compuesto por soldados e indígenas, llegó al río Mamoré un mes y medio después de su partida.

Juan Coímbra era parte de la expedición y en su obra titulada *La Siringa* relata: “Oímos claramente un ruido lejano, sordo, insistente y en medio de la espesa batahola, sentimos como hervores de agua, era Guayaramerín, la mentada y enigmática cachuela” (2018, 116). El anuncio del agua agitada indicaba el corte de la navegabilidad del río, en un lugar donde ya se asentaban algunos pobladores. Así, el 14 de octubre de 1846, fundaron un asentamiento en las orillas de la cachuela. Ahí existían tres viviendas: la de don Leonor Castro, la de don Manuel Añez y la de Nemecio Jordán (Arias 2007). Pese a la presencia de estos primeros pobladores, Guayaramerín no era un asentamiento estable y se refundó más adelante, como se describirá luego en este artículo.

Posteriores exploradores y pioneros se internaron en la región para vincular el punto donde se encuentra Guayaramerín con otros centros del interior del país, sobre todo con la capital beniana, Trinidad, y también con Riberalta. Algunos exploradores que se aventuraron fueron el “súbdito alemán de apellido Bursa, en [...] 1846; seguidamente el teniente Gibbon en 1852. Por la región del Alto Beni, se embarcaron

los misioneros franciscanos, en iguales empresas” (Becerra 1984, 37). Todas estas iniciativas buscaban identificar la factibilidad de la navegación. Sin embargo, las dificultades impuestas por las condiciones topográficas y climáticas eran evidentes. Se trataba de un punto desde donde la movilidad fluvial era casi impracticable, sobre todo hacia el norte de la cuenca.

Como resultado de las iniciativas de exploración en la Amazonía y en el resto del territorio, y del trabajo de los coroneles Juan Ondarza y Juan Mariano Mujía, se logró diseñar e imprimir el primer mapa oficial de Bolivia en 1859. Pese a los intentos de navegación y la instalación de asentamientos, en ese mapa “en el Itenez, en el Mamoré y en el Madeira, la frontera aparece sin población notable del lado boliviano” (Roux 1993, 90).

Aunque el río Mamoré persistía como una frontera de origen colonial, el “vasto triángulo conformado por la unión de los ríos Beni y Mamoré” estaba, según la mención proporcionada por el mapa de 1859, constituido por “regiones no exploradas, pobladas de salvajes” (Roux 1993, 107). Resulta interesante que, hacia la segunda mitad del siglo XIX, aunque se había explorado la zona y se conocía la existencia de las cachuelas, todavía se trataba de un espacio descontrolado y aparentemente vacío, desconectado del mundo andino boliviano, de su población y gobierno.

20

3. Construcción de la frontera entre Bolivia y Brasil: por los caminos del caucho

En 1867, el presidente boliviano Melgarejo cedió a Brasil cerca de 250 000 km² por el “Tratado de Amistad, Límites, Navegación, Comercio y Extradición” (García 2001, 181). Esta afirmación se expresaba en el artículo 2 del Decreto Supremo del 22 de septiembre de 1867, de delimitación fronteriza entre la República de Bolivia y el Imperio de Brasil:

partirá del río Paraguay en la latitud de 20° 140’, en donde desagua la Bahía Negra: seguirá por medio de esta hasta el fondo de ella y de ahí en línea recta a la laguna de Cáceres, cortándola por su mitad; irá de aquí a la laguna Mandioré y la cortará por su mitad, como también por las lagunas Gaiba y Uberaba, en tantas rectas cuantas sean necesarias, de modo que queden del lado del Brasil, las tierras altas de las Piedras de Amolar y la Insúa (Decreto Supremo 22 de septiembre de 1867).

Para explicar este suceso, se ha señalado que el Gobierno boliviano carecía “de conocimientos geográficos, mapas y estudios que mereciesen confianza” (Suárez Arana en García y Podgorny 2018, 112). El poco conocimiento evidenciaba la dificultad estatal para mantener dominio sobre esos amplios espacios. Así, “la clave del razonamiento del negociador boliviano, Gutiérrez, era la del realismo pragmático: ‘Se mira

hacia el Oriente como una tierra prometida, pero no se puede tener ni un solo navío a vapor, ni un solo colono” (en Roux 1993, 106). Esa perspectiva no era compartida por buena parte del país, pero tampoco por los brasileños que tenían sus propios reclamos respecto al tratado:

Apenas un año después de la celebración de este Tratado, el Congreso boliviano aprobó la propuesta después de muchas discusiones y con acciones coercitivas contra los insurgentes y descontentos frente a la propuesta, bajo el mando del presidente Melgarejo.

En el contexto brasilero, también hubo descontento por los resultados de la división territorial firmada entre Brasil y Bolivia. Sin embargo, la condición de guerra en la que se encontraba el país obligó al Imperio brasilero a amistar con el lado boliviano para evitar más conflictos armados en la región fronteriza (Gayaso 2013, 114).

Efectivamente, el telón de fondo de la Guerra de la Triple Alianza (entre Paraguay, Brasil, Argentina y Uruguay)² instaba a los brasileños a definir fronteras y acuerdos con sus vecinos, particularmente con aquel que compartía su límite más extenso: Bolivia. Para ventaja de los bolivianos, en el artículo 7 del Tratado de 1867 se establecía que “el uso libre de las aguas de los ríos navegables concretó la vía de salida al Océano Atlántico” (Vargas 2014, 150-151). Además, señalaba: “el Emperador del Brasil permite, como concesión especial, que sean libres para el comercio y navegación mercante de la República de Bolivia, las aguas de los ríos navegables, que corriendo por el territorio brasilero vayan á desembocar en el Océano” (Decreto Supremo 22 de septiembre de 1867). Esta ventaja sería particularmente importante por “la pérdida del litoral boliviano en el océano Pacífico (1879-1883), [cuando] la exploración de los ríos y la comunicación con el Atlántico tomaron otra urgencia” (García y Podgorny 2018, 121).

A partir de 1867, la frontera entre Bolivia y Brasil se modificó respecto al mapa de 1859 en la región del río Paraguay, donde “Bolivia solo conservó el ‘pico de pato’ de Puerto Suárez y cedió también una parte de su Matto Grosso” (Roux 1993, 113). Sin embargo, el límite del Mamoré y del Itenez, al borde del departamento del Beni, persistió con los ríos como referentes de división entre los países. El artículo 7 del decreto señalaba: “De este río para el Oeste seguirá la frontera por una paralela tirada de su márgen izquierda en la latitud sud 10°, 20’, hasta encontrar el río Yávari” (Decreto Supremo 22 de septiembre de 1867).

Después de la firma de ese tratado, varios habitantes de las principales ciudades bolivianas decidieron dirigirse hacia ese territorio bajo el discurso de sentar soberanía

2 “Entre 1864 y 1870 el Paraguay y los tres países signatarios de la Triple Alianza –Argentina, Brasil y Uruguay– protagonizaron un conflicto que sigue siendo único en el escenario latinoamericano por su duración, el número de víctimas y sus consecuencias. La acción de las fuerzas liberadas por esa guerra fue de tal magnitud que todo el tejido económico, social, político y cultural del Paraguay, el país vencido, quedó deshecho” (Brezza 2004,10).

boliviana en la frontera nororiental recién acordada y ratificada. A lo largo de los años, Guayaramerín se convirtió en un lugar de destino, aunque formalmente se mantenía solo como un puesto militar:

Pobladores vecinos, tras tenaces años de trabajo, comienzan a llegar a este puesto y hacen posible fundar en él un pueblo de arrojo y nobleza [...] un 6 de agosto, el señor Aníbal Horacio Ugarteche, siendo jefe del Distrito Naval de Riberalta, trajo a los “bolis” en marcha forzada hasta Guayaramerín; se instala en la Isla Suárez y al alba de esta fecha, hace flamear nuestra enseña patria, que ocasionó reclamos por parte del Brasil y una amonestación de los jefes militares bolivianos, al Patriota Comandante Distrital Naval (Becerra 1981, 40-41).

La memoria de esa toma de la isla en el centro del Mamoré, por parte de Ugarteche, es evocada como demostración de bolivianidad en la frontera, acción que habría sido tomada por los brasileños como un exceso, pero sin mayores consecuencias conflictivas inmediatas. Así, el imaginario de este lugar de frontera se articuló pronto a una vertiente patriótica.

En 1877 se señalaban como pobladores a Antenor Vásquez Seoane, Manuel Ignacio Justiniano, Miguel Fernando Justiniano Oyola y Carmelo López. Durante ese período, llegó James Orton de la Universidad de Filadelfia. “Vino a Bolivia con el propósito de navegar el río Beni, abajo de Reyes. Optó por tomar la ruta del impenetrable Mamoré y en Guayaramerín fracasó el intento” (Becerra 1981, 37). Lo descrito por Becerra ratificó la dificultad de navegación sobre las cachuelas en esa cuenca.

Los riesgos de esas aventuras se justificaban por la idea de encontrar una salida para los productos amazónicos hacia los mercados oceánicos. Cabe subrayar que en las tres décadas finales del siglo XIX se registró el período conocido como *boom* del caucho, con sus múltiples consecuencias en términos poblacionales, económicos e interétnicos en la Amazonía boliviana (Córdoba 2015; Gamarra 2018). A partir del auge de explotación de la goma, tanto bolivianos como brasileños, peruanos, colombianos y extranjeros de todo origen, intentaron avanzar hacia el interior y el exterior de la cuenca amazónica.

En Bolivia se destacó la iniciativa de Nicolás Suárez, quien fundó Cachuela Esperanza a 45 kilómetros de distancia de Guayaramerín, en la orilla del río Madre de Dios (curso con similares dificultades de navegación), donde estableció la sede principal de su empresa cauchera. Carmelo López fue su encargado para explorar el Mamoré, tomando posesión de varios espacios, como la Isla Suárez, frente al puerto de Guayaramerín y al centro del río (Perrier-Bruslé 2015; De Marchi y Morales, en prensa). El lugar se convirtió en un punto de conexión entre Riberalta y Cachuela Esperanza, que ofrecía reposo y provisión antes de enfrentar las precarias sendas hacia Cachuela Esperanza y luego, por los ríos, hacia el Atlántico a través de Brasil (figura 1).

Guayaramerín: una frontera marcada por el río Mamoré y las cachuelas

Para 1890, Nicanor Salvatierra, poblador de Guayaramerín, motivó al gobierno de Aniceto Arce a aprobar la Ley del 28 de octubre y su Decreto Supremo Reglamentario. Esas normas crearon dos delegaciones que buscaban incentivar el conocimiento y el desarrollo regional. La primera se denominó “delegación del Madre de Dios y la otra delegación del río Purús [...], concretándose las atribuciones de cada una de ellas a la formación de planes de exploración, establecimiento de colonias agrícolas, apertura de caminos, fundación de puertos mayores y menores” (Decreto Supremo de 2 de diciembre de 1890).

Los intentos por crear infraestructura vial señalan el interés del gobierno por establecer presencia en la región amazónica, que en el norte estaba lejos de ser explotada por bolivianos. Hasta el siglo XIX, los esfuerzos por desarrollar los asentamientos en la zona habían sido principalmente privados.

El 19 de agosto de 1892, después de un complicado viaje desde Villa Bella por el Mamoré, arribó Manuel Añez a Guayaramerín, quien “luego de efectuar diferentes actividades agropecuarias, deja como responsables a los hermanos José y Eleonor

Figura 1. Plaqueta en honor a Manuel Jesús Añez en la plaza principal de Guayaramerín



Fuente: Fotografía de Bianca De Marchi Moyano (2018).

Castro Gutiérrez, a quienes se consideró fundadores del puerto a orillas del imponente Mamoré” (Cámara de Senadores 2016). En ese momento, ellos nombraron al puerto como Palmira y sería reconocido oficialmente a principios del siglo XX, cuando se le cambió el nombre a Puerto Sucre.

También se atribuye a don Manuel Añez la repartición de tierras entre los primeros vecinos del lugar:

El día 19 de agosto de 1892, llegué a este lugar en una embarcación tripulada por quince hombres y capataz de peones Antonio Fresco [...]. Al mes de esta fecha mandé como empleado de la nueva posesión a José Castro, que ayudado de algunos mozos debían de atender los trabajos y sembrados de maíz, yuca, plátanos y frejol. —Posteriormente fue admitido como inquilino para trabajos agrícolas don Antonio V. Salvatierra, quien no podía atender personalmente sus trabajos, admitió como su socio a un tal Oronó, quien más tarde despojó de sus derechos a Salvatierra, haciendo entonces sociedad con el Dr. Nemesio Jordán, despojando éste también de sus derechos más tarde a Oronó. —Fue así como el Dr. Jordán tuvo participación en los terrenos de Guayaramerín. —En 1895 la Casa J. Añez Hnos., gerentada por el suscrito, celebró contrato social con don Leonor Castro para trabajos y negocios en este lugar, habiendo establecido una casa de comisiones y consignaciones, quedando además a su cargo los chacarismos antes establecidos. —Este contrato social duró cuatro años habiéndose liquidado la sociedad el año 1899. —Es así también como don Leonor Castro, quedó con terrenos en este puerto. —La Casa Añez solo obtuvo en petición de compra ante la Delegación Nacional, entonces a cargo del Dr. Dámaso Sánchez, cincuenta hectáreas de terreno (citado en Becerra 1981, 38).

24

Desde el siglo XX y frente a un primer conflicto armado con los súbditos brasileños que explotaban goma en el Acre, el gobierno intentó fortalecer su control en la economía del caucho con diversas legislaciones enfocadas en la región. El primer año de ese siglo Guayaramerín fue reconocida de forma oficial, a partir de diversos decretos supremos y resoluciones administrativas. Este es el caso de la creación de la provincia Antonio Vaca Díez, que alberga hasta la actualidad a la ciudad. La ley del 19 de enero de 1900, en su segundo artículo, señala que la “sección Villa Bella y los vicecantones Esperanza, Yata y Guayaramerín, tendrá por límites al Norte, Oeste y Este los ríos Beni y Mamoré hasta el límite con el Brasil, al Sud el Camino ‘Vaca Díez’ que la separa de Riberalta” (Ley de 19 de enero de 1900).

Ese mismo año Guayaramerín se constituyó en punto aduanero, a través del “Decreto Supremo del 17 de agosto de 1900, [que fundó] el Resguardo Aduanero y una Receptoría de Correos, a cargo de un Teniente de Puerto” (Becerra 1981, 41). También en 1900, con la resolución administrativa del 9 de abril, el gobierno boliviano le concedió media legua de terreno a empresas estadounidenses, para que explotasen goma en la región acreana. Así, se preveía que Guayaramerín fuese un lugar de con-

trol sobre la explotación de caucho, y la conducción de su tránsito rumbo a Brasil y a los mercados transatlánticos.

Esos intentos tardíos de apropiación del territorio por parte del gobierno boliviano provocaron una intensificación del conflicto acreano. Desde 1899, en el Acre ocurrieron levantamientos de colonos brasileños que fueron sofocados en una primera campaña militar, comandada por el entonces presidente José Manuel Pando.

Sin embargo, los intereses puestos en el caucho y la dificultad de acceso al territorio se convirtieron en problemáticas insalvables para el gobierno boliviano, quien concedió su gestión a empresas privadas, como The Anglo-American Bolivian Syndicate. Esto desembocó en la segunda intensificación del conflicto en 1901 (Garay 2008).

Las presiones diplomáticas de los países vecinos, el desgaste de las fuerzas armadas para evitar nuevos levantamientos y la presión bélica en otras fronteras precipitaron a Bolivia a buscar un acuerdo diplomático con Brasil, llamado Tratado de Petrópolis de 1903. En él, Bolivia cedía los territorios en conflicto a Brasil, pero se asentaba el compromiso de que este país financiara el desarrollo de una vía férrea para superar las cachuelas del Madeira y el Mamoré.

Es importante mencionar que la proyección de vías terrestres, ante las dificultades de navegación en la zona, fue constante en el período cauchero. Uno de los pioneros en el tema fue el estadounidense George E. Church, “fundador de la National Bolivian Company [...] quien defendió la construcción del ferrocarril Madeira-Mamoré, siendo considerado por algunos de sus contemporáneos bolivianos como el ‘gran propagandista de la civilización moderna, el promotor de una nueva era de progreso’” (García 2001, 185). Para 1870, Church obtuvo

la autorización del gobierno brasileño para construir (con un privilegio exclusivo para explotarlo por cincuenta años) un ferrocarril paralelo a las cachuelas del Mamoré y Madera [y luego fue] autorizado por el presidente Melgarejo a negociar en nombre del gobierno boliviano un empréstito de uno o dos millones de libras esterlinas para un tendido que, de construirse, quedaría en territorio brasileño (Lema Garrett en García y Podgorny 2018, 118).

Aunque en ese momento el proyecto no fue concretado, permaneció como una demanda en el imaginario regional. El establecimiento de los cobros aduaneros, e incluso las concesiones a los empresarios, se justificaban para financiar el trazado de los trenes, ya que las ferrovías “eran símbolo de los tiempos modernos para estas administraciones” (Gayoso 2013, 119). Así, el resultado de las negociaciones de Petrópolis parecía justificado dado que permitía concretar la “vía férrea Madeira-Mamoré, que uniría Porto Velho con Guajará-Mirim y facilitaría la libre navegación en la cuenca del Amazonas para sacar productos bolivianos a través del Atlántico” (Gayoso 2013, 120).

Esta fijación pareció mantenerse pese a las dificultades enfrentadas por la construcción de la “Ferrovia del Diablo”, como se la denominó por el sinfín de quiebras económicas, muertes y accidentes que la acompañaron” (Calmotti 2007, 1). La construcción del trazado no logró pasar la frontera del Mamoré (figura 2), y tres décadas después fue renegociado para favorecer otra ferrocarril al sureste boliviano.

Sin embargo, la llegada del tren al río fronterizo marcó de forma significativa el encuentro entre vía y límite internacional (Benedetti 2015). Así, en el lado brasileño, “Guajará-Mirim fue establecida como parte de la implementación del ferrocarril Madeira-Mamoré, en 1912” (Gayoso 2013, 149). Ese mismo año comenzaría a experimentarse “el fin del ciclo de la goma, con el advenimiento de las plantaciones de caucho en el sudeste asiático, [lo que llevó] al descenso económico de los asentamientos fronterizos amazónicos y al desuso de la vía férrea” (Ferraro 2018, 83).

4. Guayaramerín: permanencia y consolidación de la toponimia original

En 1905 se aprobó el Decreto Supremo del 17 de noviembre, bajo la rúbrica del presidente Ismael Montes. En el primer artículo señalaba: “Créase un puerto menor sobre la margen occidental del río Mamoré, en las proximidades de la Cachuela Guayaramerín” (Decreto Supremo de 17 de noviembre de 1905). El artículo tercero mencionaba que el lugar sobre el Mamoré llevaría el nombre de Puerto Sucre. Entonces, el asentamiento se estableció bajo el reconocimiento oficial como puerto menor. Su uso y el de los cursos navegables cercanos fueron normados en 1912, a partir de la aprobación del reglamento de navegación (Becerra 1981, 42).

La urbanización del asentamiento en la zona circundante al puerto se inició en 1913. Estas medidas de organización y modernización correspondían a las expectativas producidas por la llegada del ferrocarril, que entonces alcanzaba el lado brasileño del río. Se esperaba atraer nuevos pobladores y actividades económicas a partir de las posibilidades que se planteaban por la llegada del tren.

El nombre del puerto, Sucre, correspondía a una concepción similar a la aplicada en otros lugares de frontera boliviana. Es el caso de Villazón, al límite con Argentina, donde “la llegada del ferrocarril hasta el río La Quiaca [provocó que una posta se convirtiera en] pueblo y además se desdobló: surgió La Quiaca boliviana en el lado norte de la marca, que al tiempo se renombró como Villazón” (Benedetti 2015, 37). El cambio de nombre del punto fronterizo buscaba distinguir la bolivianidad con alusiones republicanas y sobreponerse a la toponimia original, de etimología indígena y que se mantenía en el lado extranjero.

Existen dos hipótesis del origen toponímico de Guayaramerín. La primera versión se debe al expedicionario José Agustín Palacios, mencionado en la primera parte de

este artículo. Él habría señalado que la palabra Guayaramerín provenía de la lengua tupi-guaraní y significaba “lugar de mujeres sensuales, seductoras, o simplemente lugar de sirenas o sirenitas” (Crespo 2006, 93).

El relato en torno a esta hipótesis sostiene que Palacios castellanizó la mezcla de las denominaciones tupi-guaraníes y portuguesas, con la intención de afianzar la presencia boliviana e hispanoparlante en el lugar, pasando de *cachoeira Guajará-Mirím* a Cachuela Guayaramerín. Otra hipótesis, más común y compartida por otras fuentes,³ sostiene que la toponimia de Guayaramerín era el nombre indígena de la cachuela del río Mamoré: “cuyo significado es Cachuela Chica en lengua tupi-guaraní” (Arias 2007, 92).

Con ese nombre indígena enraizado en su territorio, y con la pérdida de interés por el caucho (por la región y su desarrollo férreo), los esfuerzos regionales se enfocaron en reconocer las posibilidades fluviales hacia el sur, en comunicación con el interior del país. En 1915 se decretó una ley por parte del gobierno de Montes que anulaba el Decreto Supremo del 17 de noviembre de 1905. Luego, el 22 de septiembre se legisló que: “El puerto menor creado por Decreto Supremo de 17 de noviembre de 1905, sobre la margen occidental del río Mamoré con el nombre de ‘Puerto Sucre’, se denominará en lo sucesivo ‘Guayaramerín’”. (Ley del 22 de septiembre de 1915). Así, se convertiría en ciudad homónima a la de la República Federal del Brasil, sin que pareciera relevante establecer otra toponimia que distinguiera el lugar y su pertenencia (figura 2).

Pese al desencanto suscitado por la decadencia de la dinámica cauchera, el asentamiento resistió y tendió a consolidarse como un punto de referencia fronterizo. Entre 1916 y 1917 se dictaron una ley y una orden suprema que establecían la subordinación de las fuerzas militares fronterizas, hasta entonces a cargo de la Delegación Madre de Dios, al poder de la Prefectura del Beni (Becerra 1984). Esto permitió mayor control político regional sobre el lugar.

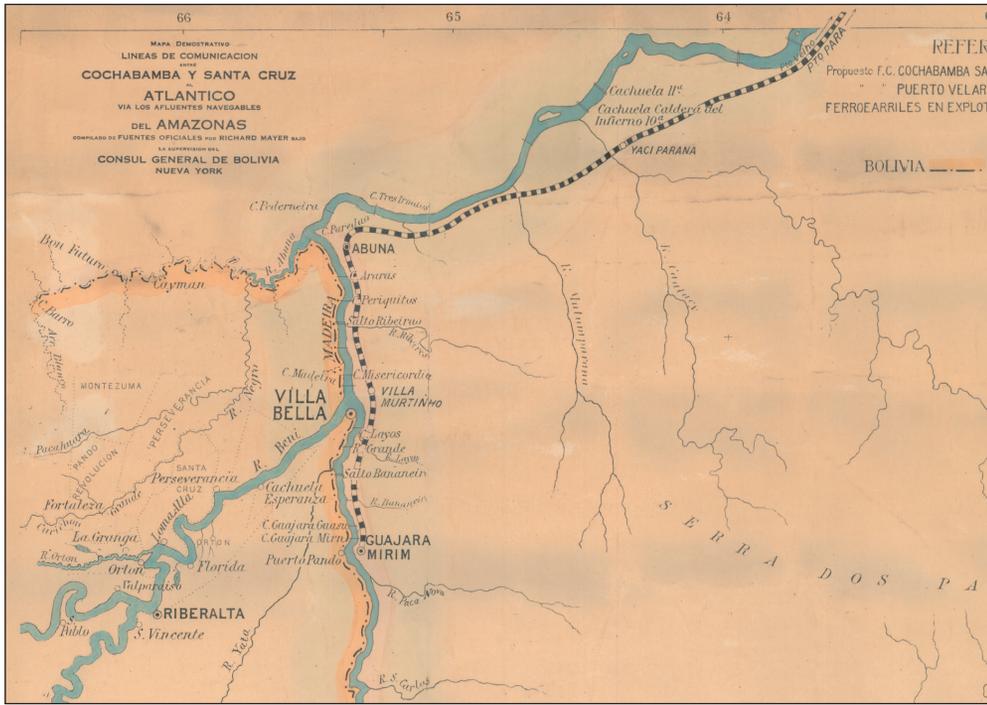
En 1920 se registró la firma de la Resolución Suprema que autorizaba a: “la Madera-Mamoré Trading Company, [para] regentar la Agencia Despachadora ante la Aduana Nacional de este puerto”. Ocho años después, el coronel Federico Román, con un grupo de indígenas baures, abrió el camino Guayaramerín-Cachuela Esperanza, el primer vínculo terrestre sólido desde este asentamiento hacia otras regiones del país. Esta serie de leyes y acontecimientos ratificaron la importancia del lugar. Finalmente, en 1931, mediante la firma del presidente Daniel Salamanca, Guayaramerín ascendió a puerto mayor, dejando de depender del municipio de Villa Bella (Ley de 30 de octubre de 1931).

En la tabla 1 se muestra el crecimiento poblacional registrado en los censos del siglo XX y XXI en Guayaramerín y Cachuela Esperanza. Se trata de datos que permiten

3 Ricardo Medina ratifica que el término Guayaramerín “significa cachuela chica en el lenguaje tupi-guaraní, pero sería Guajará-Mirím (palabra brasilera) la palabra original y a partir de ella se llegó a castellanizar a lo que hoy es Guayaramerín” (Medina 2010, 38).

Bianca De Marchi-Moyano y Laura Arraya-Pareja

Figura 2. Fragmento de mapa de proyectos férreos y vías fluviales a través de Guayaramerín (1915)



Fuente: Richard Mayer, escala 1:1.000.000 (1915).

comparar la cantidad de habitantes por comunidad o localidad (no en tanto municipios ni provincias) y que muestran la evolución de ambos asentamientos. Cachueta Esperanza carece de registros en dos censos, pero en aquellos anotados apenas muestra un leve crecimiento entre 1950 y 2001, que tiende a reducirse hacia 2012.

En cambio, el éxito poblacional de Guayaramerín es sostenido, aunque no es el asentamiento con mayor incremento poblacional en la frontera con Brasil. Esto se explica tanto por la relación de Cachueta Esperanza con la exportación de caucho, como por el estatus político y portuario que logró Guayaramerín. Cachueta Esperanza tendió a perder importancia, junto con la economía del asentamiento,

Tabla 1. Habitantes registrados en Guayaramerín y Cachueta Esperanza en los siglos XX y XXI

Año de registro censal	1900	1950	1976	1992	2001	2012
Población en Guayaramerín	91	1470	12 520	27 706	33 095	35 803
Población en Cachueta Esperanza	195	1073	-	-	1364	982

Fuente: De Marchi, Machicado y Morales (2020).

centrada en la exportación de la goma hacia el Atlántico. Mientras tanto, Guayaramerín ganó relevancia profundizando su vinculación con el interior del país (De Marchi et al. 2018).

En 1978, Guayaramerín experimentó un hito histórico y cultural al convertirse en sede del fondo documental de la Casa Suarez & Hermanos. Vecinos de la ciudad, autoridades regionales y la Universidad Técnica del Beni propiciaron el traslado de los documentos desde Cachuela Esperanza “a dependencias del Palacio de la Cultura, donde se realizó la limpieza de estos con el cuidado correspondiente y colocación por paquetes y folders originales” (Universidad Técnica del Beni 1993, 1). A pesar de que ese traslado se realizó en 1978, no fue hasta 1987 que se le dio legalidad y se atribuyó su resguardo a la Universidad Técnica de Beni.

Uno de los principales artífices de ese rescate documental fue Jorge Cortez Rodríguez, quien descubrió el Archivo Suárez en Cachuela Esperanza y encontró los documentos pertenecientes a Nicolás Suárez (Cirilo 2006). Sin embargo, la Casa Suárez se encontraba descuidada por lo que, con el apoyo de la universidad, se decidió trasladar toda la documentación a Guayaramerín. Así, la centralidad del lugar no solo quedó ratificada por la dinámica económica y poblacional, sino también por la simbólica. Guayaramerín se consolidó como un lugar con capacidad de guardar la memoria y la historia regional.

5. La articulación andina de la frontera

El gobierno federal de Brasil, en la primera mitad del siglo XX, instaló una política intensa de control de sus fronteras. Getúlio Vargas, presidente brasileño entre 1934-1945 y 1951-1954, impulsó la declaración de una *faixa* (franja) “a la cual sería otorgado un estatus especial” (Guevara 2017, 212). En Bolivia, con la Constitución Política del Estado de 2009, se desarrollaría un concepto similar: la zona de frontera de seguridad de 50 kilómetros a partir del límite internacional, donde se prohíbe la propiedad para extranjeros, se otorga un rol fundamental a las Fuerzas Armadas y se favorece el desarrollo integral de los pueblos fronterizos (artículos 262 a 264).

Efectivamente, desde fines del siglo XX e inicios del XXI, varias fronteras bolivianas se poblaron, tanto por el desplazamiento de la población andina, que buscaba nuevas oportunidades económicas, como por una política intencionada de nacionalización e intervención gubernamental (Perrier-Bruslé 2012). Este fenómeno ha sido denominado por Perrier-Bruslé como “bolivianizar” las fronteras, aunque también puede considerarse parte del proceso de apropiación andina de la Amazonía, registrado en otros países de la región (Fontaine 2006).

Como antecedentes, luego de la Reforma Agraria de 1952 se impulsaron procesos de colonización de población andina hacia la región amazónica, primero de

forma planificada y luego espontánea (Fifer 1982). Ese proceso se intensificó a fines de la década de 1980, cuando Guayaramerín recibió una importante inmigración a consecuencia de la relocalización minera que afectaba a la región andina. La mayoría de las familias inmigrantes se articularon a la actividad comercial, formal e informal, muchas veces asociada al contrabando y a otras formas de intercambio ilegal. Esta economía se mantiene vigente, ya sea a través de la venta de carburantes, oro y madera, o del narcotráfico (De Marchi y Morales, en prensa). Se trata de actividades similares a las observadas en otras fronteras amazónicas (Zárate y Aponte 2020).

Ante ese crecimiento demográfico, el 18 de noviembre de 1992 se redactó la Ley 1380, que ascendió a Guayaramerín de población a ciudad (Ley 1380 de 1992). Es en 1995, mediante la ley promulgada por el entonces presidente Gonzalo Sánchez, que Guayaramerín pasó a ser capital de sección municipal “en lugar de la localidad de Villa Bella en la provincia Vaca Diez del departamento del Beni” (Ley 1669 de 1995). Posteriormente en 1997 se consolidó la división distrital del municipio:

Mediante Ordenanza Municipal N.º 111/97 (30-10-97) del Honorable Concejo, el Municipio de Guayaramerín tiene la siguiente división político administrativo: consta de cuatro distritos urbanos los cuales son los siguientes: Distrito N.º 1, conformado por siete Juntas Vecinales, Distrito N.º 2. Conformado por siete Juntas Vecinales: Distrito N.º 3. Conformado por seis Juntas Vecinales: Distrito N.º 4. Conformado por cinco Juntas Vecinales Así mismo, la Ordenanza Municipal N.º 09/98, ha elevado al rango de Cantón a los centros poblados de Cachuela Esperanza, Rosario del Yata y Villa Bella, pero sin establecer la jurisdicción territorial de cada uno de ellos (Salvatierra Moreno 2006, 3).

Así, para la primera década del siglo XXI, se registraba que “los comerciantes, dueños y vendedores de los centros comerciales de origen andino ahora hablan portugués para facilitar las transacciones” (Molina 2014, 46), dando cuenta de la consolidación de una frontera en constante relacionamiento con la sociedad vecina, pero también con la región andina de Bolivia. Es interesante observar que, en algunos estudios contemporáneos realizados desde el lado brasileño, lo que se considera como distintivo boliviano en Guayaramerín parece ser de origen andino. “Costumbres, ropas típicas y danzas folklóricas están más preservadas en Bolivia que en Brasil [...] Cabe resaltar que la cocina boliviana ganó una importante adhesión en la frontera brasilera: las tradicionales salteñas, o el pique macho” (Ferraro 2018, 85).

Una fuente de ingresos central para la población de la zona proviene de las aguas del río Mamoré, que es vadeado por lanchas y botes de remo, principales formas de transporte de mercancías (legales e ilegales) y pasajeros entre sus riberas. La organización del transporte colectivo de personas sobre el río se realiza con cientos de cruces diarios desde el puerto boliviano (figura 3) hacia la ciudad vecina en Brasil. Ambos

Guayaramerín: una frontera marcada por el río Mamoré y las cachuelas

puertos y ciudades tienen un peso poblacional similar y mantienen intereses importantes a través del intercambio que facilita el río, sin perder sus propias particularidades y sentido de pertenencia contemporánea.

Figura 3. Puerto de Guayaramerín en la actualidad



Fuente: Fotografía de Bianca De Marchi Moyano (2018).

En 2013 se planteó una “declaración de hermandad que celebran los gobiernos del departamento autónomo del Beni y del Estado de Rondonia [creando una] mesa permanente de integración regional Beni-Rondonia. Tiene como propósito consolidar las relaciones más fluidas y efectivas” (Acta del 17 de noviembre de 2013, en Molina 2014, 45). Esta mesa de trabajo binacional busca consolidar una apertura comercial y de oportunidades entre ambas naciones a través de Guayaramerín y Guajará-Mirim. Esa intención se mantiene hasta la actualidad.

La voluntad del encuentro y las similitudes entre las dos ciudades no niegan la asimetría entre países con tipos de economía y de ofertas de productos diferentes, movilizados en el tráfico más informal que formal (De Marchi y Morales, en prensa). Como en la mayoría de los sistemas fronterizos internacionales, esta desigualdad territorial también explica el atractivo comercial del lugar. La actual economía de Guayaramerín se asocia en gran medida al transporte de productos ajenos a la producción beniana, que son importados del interior de Bolivia, principalmente de Santa Cruz, Cochabamba y La Paz, o incluso desde las costas del Pacífico, e ingresan (legal o ilegalmente) para ser ofertados a los brasileños.

Al final de la primera década del siglo XXI, la dinámica socioeconómica de Guayaramerín estuvo vinculada con el tráfico fronterizo fluvial hacia Brasil, al otro lado del Mamoré, y con el tráfico terrestre hacia el interior del país. A partir de la política brasileña de control de la frontera en la Amazonía, Brasil cuenta con carreteras asfaltadas paralelas al límite fronterizo, que son utilizadas por los pobladores bolivianos para llegar de un punto a otro en Bolivia (entre Guayaramerín y Cobija, por ejemplo).

El tránsito fluvial complementa una oferta de vías, carreteras y medios de transporte automovilísticos, centros de descanso y aprovisionamiento que dan cierto confort y seguridad a turistas, comerciantes y a los propios pobladores en el lugar (De Marchi et al. 2018). A diferencia de lo que sucedía un siglo atrás, la necesidad de superar las cachuelas para llegar al Atlántico dejó de ser una prioridad y, gracias a las innovaciones del transporte, pasó a la memoria que se conserva en el paisaje y la toponimia.

6. Conclusiones

La exposición de eventos y argumentos que se han presentado permiten comprender el rol que cumplieron el río Mamoré y sus cachuelas en la demarcación fronteriza de Bolivia, con respecto a Brasil y al asentamiento de Guayaramerín. Tanto en las huellas coloniales de la región como en el diseño del primer mapa oficial boliviano, el río Mamoré materializó una frontera que dividía claramente dos dominios. En ese río, desde las primeras exploraciones, se escuchó el rumor de las cachuelas y estas se convirtieron en una referencia clave como el principal obstáculo para la navegación. El tránsito por la región requería del establecimiento de un lugar de reposo antes de enfrentar los desafíos a superar en el río, abrir sendas y circular en la selva. Esta representación del lugar se mantuvo también en su toponimia indígena, conservada pese a los intentos por modificarla. Al mismo tiempo, el relato sobre la traducción de su nombre, de una pronunciación portuguesa a otra hispana, parece ratificar la idea de sentir pertenencia e identidad boliviana en ese puerto.

Los roles del río y las cachuelas en el siglo XIX se modificaron parcialmente a inicios del XX, con la llegada de la ferrovía hasta el margen brasilero del Mamoré. Aunque el trazado del tren reiteró la necesidad de superar las cachuelas para alcanzar los mercados transatlánticos, pronto aportaría otros significados y dinámicas. Por una parte, se intensificaron los intercambios comerciales, pero ya no aquellos asociados a la goma, cuyo ciclo tendió a la decadencia. Por otra parte, se favoreció la organización político-administrativa del asentamiento, como espacio de comunicación boliviano con Brasil.

Estas particularidades permitirían la permanencia de Guayaramerín y, con el tiempo, su atracción de población andina, facilitada por su articulación terrestre y

fluvial hacia el interior del país. Hoy en día, las cachuelas son parte de un paisaje hídrico que mantiene la memoria de las dificultades para alcanzar el Atlántico. En cambio, vadear su curso para el intercambio cotidiano permite mantener la vitalidad de la frontera entre ambos países.

Los elementos recuperados para Guayaramerín en este artículo aportan a la comprensión del cambio de una frontera “violenta” a una “domesticada”, como sugieren Santos y Barclay (2002) para el caso peruano de Loreto, y cuya pertinencia para el resto de la Amazonía ha sido remarcada por López (2006). Pero también refuerzan la idea de la heterogeneidad de ese proceso en las fronteras urbanas amazónicas (Fontaine 2006).

Este texto señala los intentos del Estado por marcar la pertenencia del lugar a través de su organización formal y normativa. Sin embargo, el éxito del asentamiento radica tanto en esas iniciativas gubernamentales como en otras, más bien espontáneas, informales pero efectivas. La experiencia en un lado y otro de la frontera, entre Guajará-Mirim y Guayaramerín, se asocia tanto al control espacial, vial y policial brasileño como a su menor rigor en el territorio boliviano, dando cuenta de una domesticación diversa y asimétrica de la frontera en cada país.

Igualmente, la diversificación tecnológica de la movilidad y su instalación contemporánea permiten desplazamientos que hacen insignificante el desafío de navegar sobre la cachuela, aunque esta sigue limitando los proyectos de transporte fluvial por el Mamoré. Así, el entorno amazónico, expresado en este caso por la cachuela, no deja de ser un recordatorio de la resistencia de la naturaleza a ser domesticada y de su violencia fronteriza aún permanente.

Apoyos

El texto recupera elementos del trabajo de campo realizado para el Centro de Investigaciones Sociales (CIS), Vicepresidencia del Estado Plurinacional de Bolivia. Proyecto “Paisajes hídricos de frontera” (2018-2019).

Referencias

- Agra, Klondy Lúcia. 2015. “Águas da Amazônia: sentidos, percepções e representações”. Tesis doctoral. Universidade Federal do Paraná.
- Alonso, Sara, Edna Ramos de Castro y María Ernestina Garreta Chindoy. 2017. “Interés en torno al agua en la Panamazonia: grandes represas y estrategias empresariales”. *Cuadernos del Cendes* 34 (94): 49-76. Acceso el 31 de agosto de 2020. <https://bit.ly/3rnUtES>
- Arias, Mery. 2007. “Aplicación de un programa de los modos de crianza relacionado con la percepción de la convivencia de hecho de las adolescentes de la ciudad de Guayaramerín del departamento Beni”. Tesis de licenciatura. Universidad Mayor de San Andrés.

- Araya, Laura Helena. En prensa. “Los puentes de Desaguadero: la conformación de la frontera hídrica sobre el flujo del río”. En *Fronteras y agua. Casos de Bolivia y las Américas*, coordinado por Bianca De Marchi, La Paz: CIS.
- Becerra, Rogers. 1981. *Guayaramerín. Síntesis Histórica*. La Paz: Renovación.
- Becerra, Rogers. 1984. *El Imperio del Caucho*. La Paz: Renovación.
- Benedetti, Alejandro. 2015. “El encuentro entre marca, camino y lugar. Hidrografía del espacio fronterizo argentino-boliviano en la conurbación binacional de la Quiaca-Villazón”. En *Líneas, límites y colindancias: mirada a las fronteras desde América Latina*, coordinado por Alberto Hernández y Amalia Campos-Delgado, 27-62. Tijuana: El Colegio de la Frontera Norte/CIESAS.
- Brezzo, Liliana. 2004. “La guerra de la Triple Alianza en los límites de la ortodoxia: mitos y tabúes”. *Revista Universum* 1 (19): 10-27.
<http://dx.doi.org/10.4067/S0718-23762004000100002>
- Calmotti, Franca. 2007. “Breve historia de Guayaramerín”. Acceso el 31 de agosto de 2020.
<https://bit.ly/2ObtWfl>
- Cámara de Senadores. 2016. “Senado se suma a los festejos del 101 aniversario de creación de Guayaramerín”. Acceso el 20 de mayo de 2020. <https://bit.ly/3q7dzh6>
- Cirilo, María Elena. 2016. “El Hallazgo del Archivo de la Casa Suárez hnos en Cachueta Esperanza, ciudad fantástica de la Amazonia Boliviana”. *Fuentes. Revista de la Biblioteca y Archivo Histórico de la Asamblea Legislativa Plurinacional* 10(44): 84-85.
- Coimbra, Juan. 2018. *Siringa. Memorias de un colonizador del Beni*. La Paz: CIS-BBB.
- Córdoba, Lorena. 2015. “Barbarie en plural: percepciones del indígena en el auge cauchero boliviano”. *Journal de la Société des Américanistes* 101(1-2): 173-202.
<https://dx.doi.org/10.4000/jsa.14384>
- Crespo, Juan. 2006. *Decálogo de la Geohistoria Guayaraminense*. La Paz: Plural.
- Da Silva Guevara, Gisela. 2017. “Intervencionismo y medio ambiente: el caso de la Amazonía brasileña”. *Revista de Relaciones Internacionales, Estrategia y Seguridad* 12(1): 209-236.
<https://dx.doi.org/10.18359/ries.2470>
- De Marchi, Bianca, y Huascar Morales. En prensa. “Paisajes de la frontera hídrica entre Bolivia y Brasil”. En *Fronteras y agua. Casos de Bolivia y las Américas*, coordinado por Bianca De Marchi. La Paz: CIS.
- De Marchi, Bianca, Cristina Machicado y Huascar Morales. 2018. “El territorio desde las redes de transporte en la Amazonía Norte de Bolivia”. *Revista de Estudios Bolivianos* 13(2): 13-33.
- De Marchi, Bianca, Laura Helena Araya y Jorge Iván Ledezma. 2019. “Paisaje de las fronteras hídricas bolivianas. Caso de Puerto Quijarro”. En *Fronteras en perspectiva / perspectivas sobre las fronteras*, compilado por Esteban Salizzi y Julieta Baranda, 297-340. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Editorial de la Facultad de Filosofía y Letras-Universidad de Buenos Aires.
- De Marchi, Bianca, Cristina Machicado y Huascar Morales. 2020. *Transportes, pasajeros y vías. Aproximaciones a la historia de la integración boliviana*. La Paz: CIS.
- Ferraro, Vicente. 2018. “A integração nas cidades-gêmeas da fronteira Brasil-Bolívia: elementos de cooperação e conflito”. *Tempo da ciência* 25(50): 79-92.
<https://dx.doi.org/10.48075/rct.v25i50.21196>
- Fifer, Valerie. 1982. “The search of a small successes: Frontier of settlement in Eastern Bolivia”. *Latin American Studies* 14(2): 407-432.

- Fontaine, Guillaume. 2006. "La globalización de la Amazonía: una perspectiva andina". *Íconos. Revista de Ciencias Sociales*, 25: 25-36.
- Gamarra, María. 2018. *Amazonía norte de Bolivia. Economía de la goma (1870-1940). Bases de un poder regional*. La Casa Suárez. La Paz: CIS-BBB.
- García Jordán, Pilar. 2001. *Cruz y arado, fusiles y discursos. La construcción de los Orientales en Perú y Bolivia, 1820-1940*. Lima: IFEA.
- García, Susana, e Irina Podgorny. 2018. "Grandes frustraciones. Proyectistas y rutas fluviales en el oriente boliviano (1870-1880)". *Boletín Americanista* 2(77): 105-124.
<http://dx.doi.org/10.1344/BA2018.77.1006>
- Garay, Cristián. 2008. "El Acre y los 'asuntos del pacífico': Bolivia, Brasil, Chile y Estados Unidos, 1898-1909". *Historia* 2 (41): 341-369.
<http://dx.doi.org/10.4067/S0717-71942008000200002>
- Gayoso, Celso Francisco. 2013. "Espaços latino-americanos: comunicação, interculturalidade e cidades da fronteira Brasil-Bolívia". Tesis doctoral. Universidade Federal do Rio de Janeiro.
- Gimenez, Heloisa. 2015. "Defesa nacional, segurança pública e relações internacionais: uma análise sobre a fronteira Bolívia-Brasil (2005-2014)". Tesis doctoral. Universidade de Brasília.
- Guiteras, Ana. 2011. "Para una historia del Beni. Un estudio socioeconómico, político e ideológico de la Amazonía boliviana, siglos XIX-XX". Tesis doctoral. Universitat de Barcelona.
- López, Víctor. 2006. "Amazonía contemporánea: fronteras y espacio global". *Íconos Revista de Ciencias Sociales*, 26:119-130. <https://dx.doi.org/10.17141/iconos.26.2006.175>
- Mayer, Richard. 1915. *Líneas de comunicación. Santa Cruz – Cochabamba* (Mapa). Nueva York: Consulado de Bolivia.
- Medina, Ricardo. 2010. "Plan de desarrollo turístico en el Municipio de Guayaramerín, provincia Vaca Díez, Departamento Beni". Tesis de licenciatura. Universidad Mayor de San Andrés.
- Molina, Wilder. 2014. *Lejos del estado, cerca de la nación, ser boliviano en el Beni en tiempos del Estado Plurinacional*. La Paz: Fundación PIEB.
- Perrier-Bruslé, Laetitia. 2005. "La dernière frontière. Loin des Andes, trop près du Brésil. La frontière orientale et la construction du territoire en Bolivie". Tesis doctoral. Université de Paris I Panthéon Sorbonne.
- Perrier-Bruslé, Laetitia. 2007. "The front and the line. The paradox of South American frontiers applied to the Bolivian case". *Latin American Geopolitics* 12 (1): 57-77.
<https://dx.doi.org/10.1080/14650040601031156>
- Perrier-Bruslé, Laetitia. 2012. "Frontera Bolivia con Brasil, nuevos esquemas fronterizos en el marco de la integración continental y de la integración nacional: el ejemplo de Pando". *Revista Estudios Fronterizos* 1 (1): 47-68.
- Perrier-Bruslé, Laetitia. 2015. "Bolivia-Brazil: The Suárez Islands/Guajara Mirim". En: *Border Disputes: a global encyclopedia*, editado por Jaily E. Brunet, 458-470. Santa Barbara: ABC Clío.
- Roux, Jean-Claude. 1993. "El mapa de 1859 y sus significados geográficos. Bolivia Geográfica-Histórica y Bolivia Territorial". *Hombre-Sociedad-Espacio*, 2: 77-119.
- Salvatierra Moreno, Adan. 2006. *Plan de Desarrollo Municipal (P.D.M. 2006-2010)*. Guayaramerín: Municipio de Guayaramerín.
- Sánchez, Rolando. 2018. "Ciudades fronterizas de Bolivia: Condiciones socioeconómicas y bienestar social". *Temas Sociales*, 42: 117-145.

- Santos, Fernando, y Fredrica Barclay. 2002. *La frontera domesticada. Historia económica y social de Loreto, 1850-2000*. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Universidad Técnica del Beni. 1993. *Ayuda memoria sobre el Archivo de la Ex-Casa Suárez Hermanos*. La Paz: UMSA.
- Vargas, Stephanie Carola. 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.
- Zárate, Carlos, y Jorge Aponte. 2020. “Las fronteras amazónicas: un mundo desconocido”. *Revista Nueva Sociedad*, 25: 126-137.

Documentos legales

- Decreto Supremo de 18 de noviembre de 1842. Se aprueba la creación del Departamento del Beni. *Gaceta Oficial de Bolivia* N.º GOB-14 de 18 de noviembre de 1842.
- Ley de 28 de septiembre de 1846. Visita en el Departamento del Beni. *Gaceta Oficial de Bolivia* N.º GOB-14 de 28 de septiembre de 1846.
- Decreto Supremo de 22 de septiembre 1867. Se aprueba el Tratado de amistad, límites, navegación, comercio y extradición, celebrado entre la República de Bolivia y el Imperio del Brasil. *Gaceta Oficial de Bolivia* N.º GOB-23 de 28 de diciembre de 1864.
- Decreto Supremo de 2 de diciembre de 1890. Se reglamenta la Ley de 28 de octubre que crea una delegación nacional en el Madre de Dios y otra en el Purús. *Gaceta Oficial de Bolivia* N.º GOB-32 de 15 de agosto de 1888.
- Decreto Supremo de 17 de noviembre de 1905. Se crea un puerto menor en el margen occidental del Río Mamoré. *Gaceta Oficial de Bolivia* N.º GOB-37 de 14 de agosto de 1904.
- Ley de 19 de enero de 1900. Se crea en el Departamento del Beni la provincia de este nombre. *Gaceta Oficial de Bolivia* N.º GOB-36 de 25 de octubre de 1899.
- Ley de 22 de septiembre de 1915. Puerto Sucre se denominará Guayaramerín. *Gaceta Oficial de Bolivia* N.º GOB-39 de 22 de septiembre de 1915.
- Ley de 30 de octubre de 1931. Puerto de Guayaramerín. Queda habilitado como Puerto Mayor. *Gaceta Oficial de Bolivia* N.º 47 de 5 de marzo de 1931.
- Ley N.º 1380, de 18 de noviembre de 1992. Elévese a rango de ciudad a la localidad de Guayaramerín, Depto. Beni. *Gaceta Oficial de Bolivia* N.º 1764 de 18 de diciembre de 1992.
- Ley N.º 1669, de 30 de octubre de 1995. *Gaceta Oficial de Bolivia* N.º 1910 de 31 de octubre de 1995.

Cómo citar este artículo:

De Marchi-Moyano, Bianca y Laura Araya-Pareja. 2021. “Guayaramerín: una frontera marcada por el río Mamoré y las cachuelas”. *Íconos. Revista de Ciencias Sociales* 70: 15-36. <https://doi.org/10.17141/iconos.70.2021.4670>