

CUENCAS Y CIUDADES TRANSFRONTERIZAS:
EL SISTEMA URBANO TRANSFRONTERIZO DEL ALTO ACRE

Zaniel I. Novoa Goicochea
<https://orcid.org/0000-0002-4347-5554>
Departamento de Humanidades,
Pontificia Universidad Católica del Perú
znovoa@pucp.edu.pe

Recibido: julio, 2025.
Aceptado: noviembre, 2025.

RESUMEN

El estudio tiene como objetivo analizar e interpretar la organización del conjunto de ciudades ubicadas en la cuenca transfronteriza del Alto Acre, permitiendo con ello establecer una determinada imagen del sistema urbano transfronterizo. Con apoyo del método geográfico, se analizan y describen las características de las ciudades fronterizas de Brasil, Bolivia y Perú ubicadas en el Alto Acre, zona fronteriza que comparten los tres países en este sector de la Amazonía. Se comprueba el proceso de configuración de un sistema urbano resultado de las relaciones e interacciones transfronterizas que establecen y desarrollan el conjunto de ciudades de diferente jerarquía. Se constata también la relativa debilidad del sistema urbano en formación donde coexisten varias unidades con diferente nivel de cohesión. Las ciudades más dinámicas presentan mayor integración con las correspondientes unidades del sistema urbano de Brasil y Bolivia y de Brasil y Perú.

Palabras clave: sistema urbano, red de ciudades, ciudades fronterizas, relaciones transfronterizas.

TRANSBOUNDARY BASINS AND CITIES: THE TRANSBOUNDARY URBAN SYSTEM OF
THE ALTO ACRE

ABSTRACT

The study aims to analyze and interpret the organization of the cities located within the transboundary Alto Acre basin. This, in order to construct a comprehensive depiction of the cross-border urban system. Using a geographical methodological approach, the research examines and describes the characteristics of the border cities of Brazil, Bolivia, and Peru situated in the Alto Acre in the Amazon. The findings confirm the emergence of an urban system shaped by



the cross-border relations and interactions developed among cities. Those relations have different hierarchical level. The study identifies the relative weakness of the emerging urban system, within which multiple units with differing levels of cohesion coexist. The most dynamic cities exhibit a higher degree of integration with their corresponding counterparts in the Brazilian-Bolivian and Brazilian-Peruvian urban systems.

Keywords: Urban System, City Network, Border Cities, Cross-Border Relations.

INTRODUCCIÓN

La Amazonía también es urbana. Las ciudades surgen desde los asentamientos de nativos o de inmigrantes que se consolidaron como centros rurales y, posteriormente, como urbes que se integran al territorio conformando redes o sistemas de ciudades con distintas jerarquías.

El proceso de ocupación de tierras tropicales de Brasil, Bolivia y Perú presenta diferentes evoluciones regionales. Los espacios transfronterizos urbanos en la Amazonía de los tres países y las sociedades que los habitan han jugado un papel fundamental en la configuración de la región durante el período Colonial y Republicano. Las fronteras actuales de estos países, como expresión de un largo proceso histórico de fragmentación iniciado con la presencia europea en el siglo XVI, están conformadas por una red de centros urbanos binacionales y trinacionales que marcan los confines externos y la capacidad estatal de cada nación por ejercer soberanía sobre su territorio, a la vez que constituyen espacios de encuentro de Estados distintos y, por tanto, sitios de creación de sociedades de frontera tan singulares como poco conocidos.

El espacio fronterizo del Alto Acre experimenta el proceso de urbanización y proporciona una muestra variada de “nuevas ciudades” que van desde aglomeraciones mayores de 70.000 habitantes, hasta ciudades menores con más de 2000 habitantes. Este proceso corresponde a la combinación de diversos factores presentes en cada caso. En el Alto Acre, las ciudades se emplazan en terrazas bajas y medias, con suelos residuales limo-arcillosos que alcanzan desniveles promedio de 15 m con respecto al cauce del río. La mayoría de ciudades “ribereñas” nacieron al amparo del agua y su historia es inseparable del río, componente clave para desarrollo de la vida en Cobija, Brasileia, Epiaciolandia, Iberia, Iñapari, San Lorenzo, Bolpebra y otros poblados.

Desde hace varias décadas observamos y tomamos nota sobre este proceso en la trifrontera brasilera-boliviano-peruana y, tanto el material obtenido como el escaso conocimiento de las dinámicas que se dan en este espacio, nos animan a publicar este trabajo en que damos a conocer los factores que lo han creado, así como su potencial para explicar, desde la óptica geográfica y transdisciplinar, sus procesos de diferenciación e integración específicos.

El estudio del Sistema Urbano Transfronterizo del Alto Acre, surge de la inquietud e interés académico y para su culminación ha contado con el apoyo del Departamento de Humanidades de la Pontificia Universidad Católica del Perú. El objetivo es analizar e interpretar la organización de dicho sistema urbano en Alto Acre, de manera que permita establecer una determinada imagen del mismo, a la vez que orientar las políticas de cooperación, integración y desarrollo transfronterizo.

Las líneas de investigación son el proceso político de ocupación y establecimiento de la frontera, la urbanización de las zonas limítrofes amazónicas de Brasil, Bolivia y Perú, y la configuración del sistema urbano transfronterizo. Para el estudio se adecuan marcos teóricos y metodológicos, apoyados con técnicas que priorizan el trabajo en el terreno, la observación, la entrevista a actores locales, la elaboración de cartografía temática y de síntesis. Además, se incorporan en el análisis los conceptos de frontera (línea y zona), estructuras y funciones urbanas, complejos fronterizos y globalización.

MARCO TEÓRICO Y METODOLÓGICO

El punto conceptual y teórico es el espacio fronterizo, a partir del cual se desprenden los conceptos de ciudades de frontera, sistema urbano, relaciones transfronterizas, complejos transfronterizos, y otros, utilizados por la geografía y otras ciencias, que ayudan a comprender la relación entre lo regional y lo urbano transfronterizo, el rol de las ciudades limítrofes y la configuración del sistema urbano transfronterizo.

Son muchos los países donde más de la mitad de la población vive en ciudades, –entre ellos Bolivia, Brasil y Perú– y están comprometidos con el tema y espacio estudiado. Además, las ciudades son centros de actividades socio-económicas de todo tipo donde se generan flujos demográficos, económicos, de información y comportamiento que influyen en el desarrollo, propician las relaciones y organizan el espacio que las rodea.

Las ciudades crecen en número y en tamaño. Esta situación se reproduce en aquellas ubicadas en las zonas de frontera. Una de sus características es ser polos de atracción poblacional. Esta atracción se da principalmente por factores económicos, generados por el crecimiento a partir de las asimetrías complementarias que se originan entre las poblaciones fronterizas. La particularidad de estas urbes puede ser entendida analizando cómo el proceso de constitución de la frontera entre dos o más países influye en la generación de fuerzas conformadoras del espacio urbano en dicho lugar.

En geografía nos interesamos por los sistemas urbanos, estudiamos las ciudades y sus relaciones espaciales. Todo sistema urbano es complejo, pues innumerables y diferentes lazos y flujos se desprenden de las ciudades. Se trata de un sistema urbano que, como afirma Horacio Capel (1983: 79), está formado por un grupo de ciudades jerarquizadas (asentamientos ubicados en un territorio determinado, creados y organizados por la sociedad que los habita, y que mantienen relaciones entre sí), donde las relaciones

funcionales entre asentamientos muestran diferentes niveles de dependencia, lo que permite establecer la jerarquía urbana que rige el funcionamiento del sistema estudiado. En nuestro análisis aplicamos esta perspectiva a un espacio transfronterizo con unidades hidrográficas (cuencas) y administrativas concretas (provincia y municipios), buscando conocer la organización y funcionamiento de dicho sistema urbano.

Definir un conjunto de asentamientos humanos como un sistema urbano es el punto de partida para indagar ciertas regularidades y aspectos funcionales sobre la jerarquía y las interrelaciones que forman la estructura urbana.

El estudio del sistema urbano transfronterizo en el Alto Acre requiere clarificar otros conceptos considerados básicos, como los elementos referidos a los asentamientos que conforman el sistema, los atributos de las ciudades, la especialidad funcional o peso relativo de una actividad económica, el tamaño poblacional, el rango o la importancia relativa del asentamiento dentro del sistema en función con respecto a ciertos indicadores cuantitativos y cualitativos, los flujos o movimientos de personas, bienes, mercancías y servicios entre los diferentes elementos del sistema, las relaciones funcionales o el tipo de intercambios que se establecen entre los propios elementos del sistema o entre los asentamientos y su entorno, el contexto físico o socioeconómico en que se desenvuelve el sistema, el área de influencia que cubren determinados núcleos para la provisión de bienes y servicios, y la red o conjunto de centros urbanos entre los que se establecen relaciones de interacción basadas en la complementariedad y especialización de sus funciones.

Planteamiento metodológico

La investigación ha sido realizada siguiendo los principios y pautas del método geográfico, basado en la identificación-descripción y mapeo del alcance de fenómenos o hechos, es decir, de los rasgos o tendencias que tienen una distribución localizada en la superficie terrestre. En base a la revisión de documentos, el trabajo de campo y el procesamiento de la información, además del apoyo de técnicas para la recolección y procesamiento de datos (instrumento de recolección de información, ficha de centros poblados, imágenes satelitales), la investigación se propuso analizar e interpretar la organización del sistema urbano transfronterizo del Alto Acre, de manera tal que permita establecer una determinada imagen del sistema. Las observaciones y el análisis de datos prestan atención a cuatro aspectos principales: a) la base física-territorial, b) la localización fronteriza, c) la distribución espacial y jerárquica, d) y la tipología de complejos urbanos transfronterizos. Las principales características del sistema urbano se definen a través de una serie de variables: población, centralidad y especialización/diversidad (complementaria a centralidad). Cada variable se ve afectada por la participación

de cada asentamiento en el sistema, pero, además, la composición del mismo, en su conjunto, ofrece importantes contrastes entre un asentamiento a otro.

La hipótesis del estudio plantea que la forma actual de la distribución espacial y jerárquica de las ciudades en el Alto Acre es el producto de fuerzas que se pueden organizar conceptualmente dentro de las teorías que explican el tamaño y la distribución espacial de las localidades,

Los objetos de análisis lo constituyen ocho ciudades, seleccionadas en base a criterios físico-geográficos y político administrativos, las que fueron visitadas durante las últimas tres décadas y, con fines de estudio, entre julio y agosto del año 2024. Estas urbes son, en orden de estudio: Cobija, Brasileia, Epitaciolandia, Assis, Bolpebra, Iñapari, Iberia, y San Lorenzo.

LA BASE FÍSICA-TERRITORIAL DEL SISTEMA

El mundo real lo conforman un mosaico inmenso y complejo de regiones. En geografía tratamos de hallar algún sentido en todo ello planteando sistemas formales de regiones. Las unidades regionales más aceptadas parecen ser aquellas cuyos límites se aproximan al de sistemas ecológicos o socioeconómicos. Elegimos como unidad básica una “región urbana”, entendida como el área que rodea un asentamiento humano y que se vincula a él en términos de su organización espacial. Los vínculos espaciales entre la ciudad y el área que la rodea son movimientos esenciales de personas, mercancías, finanzas, información. La región urbana puede ser una unidad territorial conformada por varias urbes, donde el territorio comparte características naturales, históricas, culturales y productivas.

Las ciudades forman unidades regionales fáciles de identificar y cartografiar. Además, las regiones urbanas posibilitan la comparación con otras y animan la formulación de teorías generales respecto a la organización espacial humana, como la que haremos sobre el sistema urbano transfronterizo en el Alto Acre.

Las regiones urbanas son jerárquicas, y así como sucede con las cuencas hidrográficas, contienen unas dentro de las otras. En tal sentido, consideramos la inclusión de los seres humanos en las unidades ecosistémicas, con la ventaja de que los ecosistemas nos vinculan con nuestro entorno físico incluyéndonos en un marco único. La región urbana estará, como la cuenca, en un estado de equilibrio con las fuerzas que la mantienen y le dan forma. Utilizaremos la región urbana, incluida en la cuenca del Alto Acre, como unidad organizativa básica, una forma de ordenar las complejidades del mundo real.

Ciudades y condiciones naturales

La descripción del medio natural ocupa un lugar importante en el estudio de las ciudades y se le relaciona con la búsqueda de explicaciones del crecimiento y con la elección de actividades. Pierre George (1964: 46) señala que las relaciones geográficas

entre la ciudad y su medio ambiente natural se definen a dos escalas distintas: la regional y la local. El análisis geográfico a escala regional abarca la *posición* o la *situación* de la ciudad, mientras que a escala local, incluye el *emplazamiento* de la ciudad. Se considera que la *posición* es la ubicación de la ciudad en relación con hechos naturales susceptibles de influir en su desarrollo, el cual está a su vez vinculado a su facilidad de irradiación. Se trata de una noción de valor relativo, expresada en función de los factores circunstanciales de desarrollo urbano y urbanización. En el caso del *emplazamiento*, hay que entenderlo como el marco topográfico en el cual la ciudad se ha instalado. Ambas nociones se complementan cuando las ventajas del emplazamiento permiten valorizar la posición como sucede en el Alto Acre.

Para nuestro caso, podemos afirmar que la realidad físico-natural del Alto Acre responde a un territorio de bosque tropical, de amplias tierras onduladas y planas, ubicadas entre los 430 y 170 msnm, sometidas a un clima riguroso, y dedicadas a la extracción forestal de diversas especies, la ganadería a gran escala y la agricultura. Se trata de un lugar que incluye zonas de bosque húmedo (pacales mixtos y otros), colinas medias y bajas, valles o llanuras de inundación, y una variada gama de espacios con condiciones ambientales diversas. El cauce del Alto Acre ha condicionado en gran medida el sistema de asentamientos, los recursos y el carácter de los activos naturales. (fig. 1).

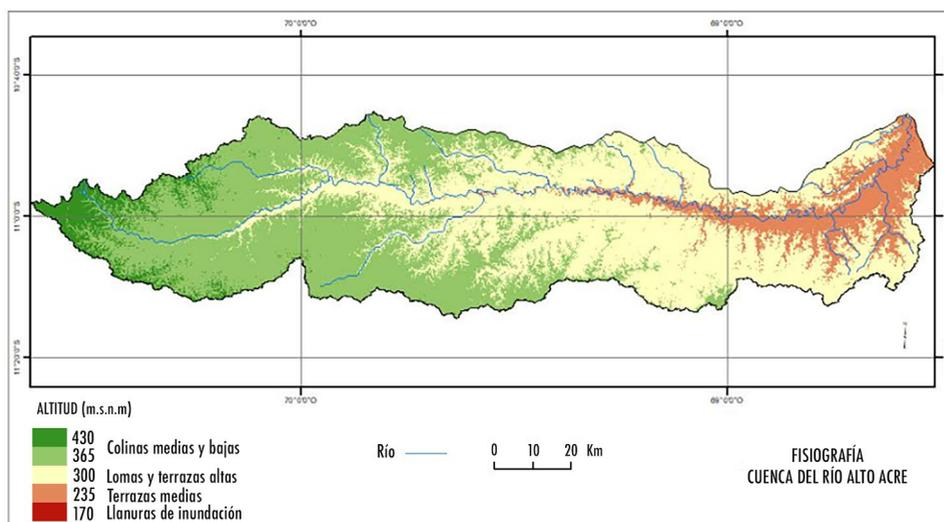


Figura 1. Medio físico soporte del sistema urbano transfronterizo.

Todas las ciudades, cada una con sus propias particularidades, se han prestado a formas peculiares de explotación de las condiciones naturales. Las urbes tienen una

posición ribereña. El río Acre, a través del tiempo ha cumplido roles diferenciados de obstáculo y de paso. Además, le ha correspondido desempeñar el papel de límite internacional, por lo que los establecimientos urbanos, dispuestos frente a frente, se han desenvuelto por buen tiempo de manera individual en función de esa frontera. También le ha correspondido al afluente ser una arteria de tráfico fluvial cuya capacidad de transporte ha ido variando con el tiempo, pero que dejó engendrado un sistema de organización territorial. Posteriormente, la construcción de carreteras y puentes internacionales ha impulsado los itinerarios y determinado puntos de paso naturales (fig. 2).



Figura 2. Puente internacional Río Acre, frontera entre Perú y Brasil (tomada de Mejía 2024: s.p.).

La presencia de recursos naturales forestales y suelos de mediana calidad agrológica ha ayudado al surgimiento de un conjunto de asentamientos de diferente nivel, los que concentran los elementos técnicos y la población necesaria para su aprovechamiento.

Si el emplazamiento de las ciudades ha sido, ante todo, político, los pobladores, productores y mercaderes advirtieron las ventajas que podrían obtener de los llanos aluviales y de la vía natural. La fijación de dicho emplazamiento en el valle y en terrazas medias, y la vocación histórica de las urbes han sido influidas por la accesibilidad de las orillas fluviales. El río Acre, ha conseguido retener núcleos urbanos de diferente jerarquía a lo largo de su curso. Las ciudades han surgido y transformado el paisaje natural donde se asientan, desconociendo sus efectos funcionales y desestimando la pérdida de valores culturales vinculados al entorno natural.

En el Alto Acre, la selva que era virgen hasta hace aproximadamente dos siglos, muestra ahora las formas regulares e irregulares de las áreas deforestadas y de los grandes

y medianos fundos (ganaderos y agrícolas) que le van restando espacio a cualquier vegetación que no sean cultivos y pastizales. Se observa también una delgada línea de árboles o arbustos a lo largo de las riberas del río y las orillas de arroyos y aguajales, como simbólica contribución a la naturaleza y la vida silvestre.

EL ALTO ACRE EN EL CONTEXTO DEL GRAN ESPACIO AMAZÓNICO

Una interpretación del territorio suramericano y amazónico

El actual proceso de construcción de América del Sur trae consigo nuevas formas de interpretar el territorio suramericano y, dentro de él, el amazónico. En el marco de la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR), el organismo de integración suramericano surgido en el 2008 se planteó como objetivo: “Construir una identidad y ciudadanía suramericana y desarrollar un espacio regional integrado” (UNASUR 2011: 1). La UNASUR tiene como foro de diálogo la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), creada en agosto de 2000, cuyo objetivo es la planificación y el desarrollo de proyectos para el mejoramiento de la infraestructura regional de transporte, energía y telecomunicaciones.

En el caso de la Amazonía, el proceso requiere ser analizado desde perspectivas transnacionales, estudiando con una visión global los espacios que presentan características comunes. En este contexto, la Organización del Tratado de Cooperación Amazónica (OTCA) viene promoviendo estudios sobre política regional, ambiental y desarrollo sostenible de la región, planteados en el Informe Perspectivas del Medio Ambiente en la Amazonía-GEO Amazonía (PNUMA 2009).

El espacio amazónico

La Amazonía es extensa, heterogénea y objeto de ocupación humana desde tiempos lejanos. Allí funcionan diversos ecosistemas estrechamente vinculados entre sí (PNUMA 2009: 38). La región es centro de atención para los países amazónicos (Bolivia, Brasil, Colombia, Ecuador, Guyana, Suriname, Perú y Venezuela), y para el mundo, debido a la riqueza natural que alberga y su valor social y cultural. Se trata de un espacio heterogéneo y de compleja delimitación, pudiéndose utilizar diversos criterios para ello. Según la perspectiva política administrativa, la región amazónica ocupa una superficie de 7.413.827 km², representando el 54% de la superficie de los ocho países amazónicos miembros de la OTCA. Brasil abarca el 68% del territorio amazónico, seguido de Perú con 9% y Bolivia con 5,3%.

En términos continentales, la historia de la Amazonía debe tener en cuenta tres aspectos: la diversidad geográfica y ecológica, que influye en los procesos y modos de ocupación humana; la continuidad de la presencia humana en la región, que se

remonta a más de 12.000 años atrás, combinándose con rupturas y discontinuidades de los modos y procesos de ocupación; y la diversidad de los procesos de colonización iniciados por los países europeos en el siglo XVI y continuados por los nuevos Estados independientes surgidos en la primera mitad del siglo XIX (PNUMA 2009: 43).

Estados y fronteras: territorio, región y fronteras

Los Estados latinoamericanos se formaron a lo largo del siglo XIX. La mayoría adoptó la forma republicana, mientras que otros asumieron la forma federal (México, Brasil). El surgimiento del Estado moderno en el continente implicó un desplazamiento de las viejas instituciones y su completa renovación. Se produjo un predominio de las nuevas autoridades de la nación, creando un orden social nuevo (liberal, burgués y capitalista), al eliminarse las viejas formas estamentales del período colonial mediante un triple proceso revolucionario: liberal, burgués e industrial. Para los nuevos Estados-Nación, este resultó un proceso de largo plazo, con avances y retrocesos, que tomó casi todo el siglo XIX dada la complejidad de las estructuras políticas, económicas y sociales que existían.

Los Estados de América del Sur nacieron de la desagregación de los imperios español y portugués. Para la mayoría de los países, la conformación se realizó con conflictos por regiones, los cuales buscaban proteger la forma de desarrollo económico que habían establecido. Luego de su independencia, los países se dieron a la tarea de establecer sus demarcaciones fronterizas, varias de ellas amparadas en el principio del *uti possidetis* (posesión por uso). Así, la formación de los Estados latinoamericanos implicó un proceso de independencia y construcción de fronteras, algunos acompañados de conflictos o disputas territoriales. Son Estados cuyos territorios presentan una geografía compleja y sus sociedades nacionales mantienen estrechos lazos históricos y culturales.

Las fronteras latinoamericanas

Las fronteras políticas tienen origen en una serie de reclamaciones surgidas desde mediados del siglo XIX y se han fijado en el marco de acuerdos, imponiéndose el modelo tecnicista en el trazado de la mayoría de ellas (Novoa 2015: 17). En la Amazonía son escasas las disputas fronterizas entre Estados, no obstante, la mejor manera de atender estos problemas es a través de las relaciones bilaterales. Desde fines de los 90, se han venido realizando acuerdos y creando organizaciones para fortalecer la cooperación entre actores locales, subnacionales, y en temas de legislación y políticas públicas conjuntas, entre otros instrumentos. Estas iniciativas se orientan a reforzar la integración regional.

La integración de las fronteras de Brasil y Perú data desde 1851, con el Convenio fluvial - Convenio Especial de Comercio, Navegación y Límites. En 1866, los comisionados de ambos países resolvieron fijar hitos fronterizos, comenzando por la boca

del Apaporis y siguiendo por el río Putumayo, donde se convinieron algunos cambios de territorios. Posteriormente, las fronteras de Brasil y Perú presentaron cierta conflictividad en la zona denominada Alto Juruá, por eso, en julio de 1904 se realizaron acuerdos entre los dos países. Finalmente, el tratado fue firmado el 8 de septiembre de 1909, entre Barão do Rio Branco y Hernán Velarde. Brasil acordó ceder parte de Acre al Perú (39.000 km²), y este reconoció 403.000 km² a Brasil en territorio amazónico (Porras 1926).

La integración de las fronteras de Perú y Bolivia data del 17 de septiembre de 1909, lograda gracias al tratado Polo-Bustamante de rectificación de fronteras entre ambos países que puso fin al litigio fronterizo entre ellos. Posteriormente, en 1940, se firmaron los acuerdos para la Definición del Régimen Fronterizo, en 1987 para el Programa de Integración Fronteriza Boliviano-Peruana, y en 1998 el Reglamento del Comité de Fronteras, entre otros.

Las fronteras de los países sudamericanos son consideradas generalmente como espacios periféricos o marginales, con bajos índices de desarrollo humano, poblados por comunidades nativas e inmigrantes. Comprenden entidades administrativas escasamente vinculadas entre sí, distantes de los principales ejes de comunicación y de los centros urbanos gravitantes de las regiones y del país. Los espacios fronterizos más críticos corresponden a las regiones tropicales amazónicas.

La idea de las fronteras como “tierras de nadie” y poco pobladas ha ido cambiando con el paso del tiempo, debido a que los países comenzaron a considerarlas como áreas potenciales o estratégicas para el desarrollo interno o para relaciones transfronterizas e integración regional. El fenómeno de frontera es percibido en la medida en que los espacios situados en los confines de un Estado cuenten con una base demográfica.

La estructura administrativa de los Estados

Tanto en Brasil como en Bolivia y Perú, la estructura administrativa de los Estados reconoce la existencia de espacios o regiones dotadas de cierto nivel de autonomía en aspectos importantes de su política interna. En Brasil, la estructura administrativa reconoce la existencia de tres niveles de gobierno: el Federal (la Unión), los Estados, y los Municipios. Por su parte, en Bolivia se consideran cinco niveles: central, departamental, provincial, municipal, y el indígena originario campesino. Mientras que en Perú, tres niveles: nacional, regional y local (provincial y distrital).

La estructura territorial en los países suramericanos se ha articulado tradicionalmente en torno a las relaciones centro-periferia, encontrándose los núcleos más dinámicos en las capitales de los Estados y en las regiones litorales. La ubicación geográfica de las capitales (Brasilia, La Paz, Lima) genera esquemas radiales de comunicación entre estas y las periferias. En tales estructuras, a los espacios fronterizos amazónicos les corresponde

el papel de periferia. Tal es el caso de la región limítrofe de Perú, Brasil y Bolivia que ocupa la superficie del Alto Acre. Su relativa lejanía con los centros capitales nacionales y su extensión territorial han limitado la emergencia de nodos urbanos dinámicos y han situado a esta región en una posición de desventaja comparativa con otros lugares del interior de sus países.

El territorio de la región fronteriza está conformado por la provincia del Tahuamanu (Perú), los municipios de Cobija y Bolpebra (Bolivia), y los municipios de Brasileia y Epitaciolandia de la Microrregión Brasileia (Brasil), en el que se emplaza una armazón urbana medianamente articulada. La estructura territorial se muestra aún condicionada por aspectos como la distancias entre núcleos urbanos, el tamaño de los mismos, y el carácter agropecuario y extractivo forestal de gran parte de su territorio.

Los sistemas de ciudades de Brasil, Bolivia y Perú

El análisis de los sistemas de ciudades de los países que participan en la conformación de la región transfronteriza del Alto Acre, permite identificar la clasificación de los diferentes niveles de las ciudades que lideran el territorio nacional de cada Estado, y conocer así el papel que desempeñan en la articulación territorial de las regiones brasileras, bolivianas y peruanas. La estructura del sistema urbano de cada país es una interpretación de los contenidos de diferentes documentos oficiales de cada país. Brasil aprobó su Estatuto de la Ciudad en 2001, y el Ministerio de Ciudades fue creado en 2003 para coordinar las políticas urbanas y la inversión pública. El país también cuenta con el Consejo Nacional de Ciudades y la Conferencia Nacional de Ciudades que fueron establecidos en 2004. El Consejo de Ciudades (ConCiudades) es el órgano asesor académico permanente del Ministerio de Ciudades de dicha nación.

De acuerdo con el estudio REGIC 2018, realizado por el Instituto Brasileiro de Geografía y Estadística (IBGE), la red urbana brasileña se estructura en dos dimensiones: a) la jerarquía de los centros urbanos, dividida en cinco niveles: Metrópolis (15 principales centros urbanos), Capitales Regionales, Centros subregionales, Centros de Zona y Centros locales; b) las regiones de influencia, identificadas conectando ciudades más pequeñas con las de mayor jerarquía urbana. El enlace final de cada red son las Metrópolis (IBGE 2020).

En el Estado plurinacional de Bolivia, el antecedente más concreto sobre la identificación de un sistema de ciudades, tiene que ver con la propuesta presentada en el “Sistema Nacional de Ciudades y bases para la Política Nacional de Desarrollo Urbano y Asentamientos Humanos” (Ministerio de Desarrollo Económico 2005). Esta iniciativa consideró la identificación y análisis de las ciudades (156 en total) y su jerarquización en cinco categorías:

- a) Región metropolitana (La Paz, Cochabamba y Santa Cruz);
- b) Ciudad mayor, donde se incluyen las capitales departamentales y las ciudades principales de servicio con una población mayor a 50.000 habitantes (siete ciudades);
- c) Ciudades de frontera, donde se categorizan ciudades jóvenes que cumplen funciones de control aduanero, comercio, servicios y localización de pequeñas unidades militares (ocho ciudades). Su tamaño poblacional es variado y oscila entre 3500 y 65.000 habitantes;
- d) Intermedia de servicios, donde existen importantes contingentes de población rural, alejados de las ciudades principales, localizadas en áreas con importante actividad productiva (minera o agropecuaria), tamaño oscila entre 10.000 y 20.000 habitantes;
- e) Ciudad menor de servicios, a la que corresponden urbes con menor rango de población (entre 2000 y 10.000 habitantes).

En Perú, la ley N° 31313 sobre desarrollo urbano sostenible, establece los principios, lineamientos, instrumentos y normas que regulan el acondicionamiento territorial, la planificación urbana, y el uso y gestión del suelo urbano, a efectos de alcanzar el desarrollo urbano sostenible. El Artículo 14 de la ley establece que el Sistema de Ciudades y Centros Poblados (SICCEP) es el mecanismo de organización y clasificación de ciudades y centros poblados y sus ámbitos de influencia, el cual se constituye para fines de acondicionamiento y planificación sostenible del territorio nacional. Las categorías del SICCEP se establecen a partir de la clasificación de los continuos poblados, según su cantidad de población, densidad de viviendas y pertenencia a un conglomerado. Los centros poblados reciben la categoría del continuo poblado al que pertenecen:

- a) Metrópoli Nacional, continuo poblado formado por el área metropolitana Lima-Callao;
- b) Metrópoli Regional, incluye capitales departamentales y puede ser producto de un proceso de conurbación de dos o más ciudades, trascendiendo límites político-administrativos.
- c) Ciudad Mayor (de 100.000 a 500.000 habitantes), incluye capitales departamentales y provinciales.
- d) Ciudad Intermedia (de 20.000 a 100.000 habitantes), incluye capitales provinciales.
- e) Ciudad Menor (de 5000 a 20.000 habitantes), incluye capitales distritales.
- f) Villa (de 2001 a 5000 habitantes), con viviendas agrupadas en forma contigua y continuada con una disposición que conforman calles y una plaza céntrica.
- g) Pueblo (de 1001 a 2000 habitantes), con viviendas ubicadas en forma contigua, que conforman calles y una plaza. Se considera continuo poblado urbano-rural en caso pertenezca a un conglomerado;

h) Caserío (de 50 a 1000 hbttts), presenta viviendas ubicadas en forma continua o parcialmente dispersas.

Según GEO Amazonía, cerca del 80% de las ciudades amazónicas tienen menos de 50.000 habitantes y son consideradas como ciudades pequeñas (PNUMA 2009).

La IIRSA y el Eje de Integración y Desarrollo (EID) Perú-Brasil-Bolivia

Cuando analizamos la morfología del territorio suramericano aparece un espacio complejo y difícil de articular. Numerosas y formidables barreras (cordilleras, selvas, pantanos y caudalosos ríos) generan varios enclaves discontinuos en los que se han concentrado históricamente las actividades productivas y los asentamientos humanos: la plataforma caribeña, la cornisa andina, la plataforma atlántica, el enclave amazónico central y el enclave amazónico del sur. Este último, comprende el territorio delimitado por la cordillera andina por el oeste y el sur, la selva amazónica por el norte y el Pantanal por el este, abarcando varios departamentos de Bolivia y Perú. Suramérica tiene una larga tradición de intercambio comercial y conectividad física dentro de algunos de estos espacios que, sin duda, comenzó mucho antes de la llegada de los conquistadores españoles y portugueses.

La Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) es un mecanismo institucional de coordinación de acciones intergubernamentales de los 12 países suramericanos. Fue creada en el año 2000 con el objetivo de construir una agenda común para impulsar proyectos de integración de infraestructura de transportes, energía y comunicaciones. En el marco de IIRSA, América del Sur ha actuado como una unidad singular e integrada, siendo estos los resultados más significativos de este trabajo:

- El desarrollo y aplicación de la Metodología de Planificación Territorial Indicativa que dio como resultado una cartera de más de 500 proyectos de infraestructura de transporte, energía y comunicaciones, organizada en nueve Ejes de Integración y Desarrollo (EID).
- La conformación de la Agenda de Implementación Consensuada (AIC) 2005-2010 que contiene un conjunto de 31 proyectos con impacto en la integración física del territorio.

El Eje de Integración y Desarrollo Perú-Brasil-Bolivia

Los avances hacia una visión regional de la integración física han favorecido una mejor inserción en los mercados extrarregionales y han permitido ampliar el comercio intrazonal y la integración productiva, fortaleciendo las conectividades y reduciendo los costos de la fricción territorial. Progresivamente, personas, bienes, capital y

conocimiento comienzan a moverse en un espacio de fronteras cada vez más permeables. En consecuencia, la propuesta estratégica se orienta a concentrar los esfuerzos regionales para la construcción de articulaciones más eficientes (económica, social y ambiental) para la integración física, mediante Ejes de Integración y Desarrollo (EID) (IIRSA 2011). Un EID se concibe como una franja multinacional de territorio que incluye una cierta dotación de recursos naturales, asentamientos humanos, áreas productivas y de servicios logísticos. Esta franja es articulada por la infraestructura de transporte, energía y comunicaciones que facilita el flujo de bienes y servicios, personas e información, tanto dentro de su territorio como hacia y desde el resto del mundo.

El EID Perú-Brasil-Bolivia tiene un área de influencia que vincula los nodos localizados en la zona de la triple frontera de estos países (fig. 3). Representa un mercado de más de 10,2 millones de habitantes en un área de influencia extendida de 1,1 millones de km², con un valor agregado de aproximadamente US\$ 20.448,3 millones, donde el aporte desde las áreas de influencia de los países es el más equilibrado entre los nueve EID: un 51,9% desde los siete departamentos peruanos, un 32,6% desde los dos estados brasileños y un 15,5% desde los tres departamentos bolivianos.



Figura 3. EID Perú-Brasil-Bolivia (tomada de IIRSA 2011: 74).

EL SISTEMA URBANO TRANSFRONTERIZO

Como hemos señalado, las ciudades en la Amazonía surgen desde asentamientos indígenas o de migrantes que fueron consolidándose como centros rurales y posteriormente como ciudades que se integran al territorio. Estas fueron conformando un conjunto de sistemas urbanos con distintas jerarquías en función de su condición territorial, por ejemplo, centros rurales, villas, ciudades menores, ciudades intermedias, ciudades de frontera, etc., muchas de ellas incluso con condiciones transnacionales y/o multinacionales.

A medida que la economía se ha ido diversificando las poblaciones han crecido y establecido nodos de distinta importancia en el territorio, generando un sistema jerarquizado que se refleja en las ciudades, donde las intermedias y menores son particularmente importantes como nodos de articulación, prestación de servicios y agendas de desarrollo que consolidan el rol de intermediación que dinamiza el territorio. Los estudios muestran que, aproximadamente el 80% de ciudades amazónicas tienen menos de 50.000 habitantes y son consideradas ciudades intermedias y/o menores. Aunque las ciudades menores poseen una economía frágil, dependen de subsidios de los gobiernos centrales y tienen aún baja capacidad para proporcionar servicios y equipos esenciales como educación, salud y saneamiento, estas juegan un papel importante en la red urbana amazónica, pues representan oportunidades para mejorar la vida de las familias al acceder a servicios urbanos y oportunidades de empleo que son deficientes o incluso inexistentes en las zonas rurales.

La identificación de los tipos de perfiles urbanos, a través de la jerarquización en el territorio, permite a su vez reconocer nodos estratégicos encabezados por las ciudades intermedias, como motores del desarrollo de la región, garantizando una ocupación más sostenible del territorio, equilibrando los usos de suelo entre lo urbano, lo productivo y la selva protegida. Mención especial tienen las ciudades fronterizas, que experimentan los efectos de la economía globalizada con sus relaciones transnacionales y transfronterizas, a la vez que enfrentan las dinámicas migratorias y de contrabando que suelen generarse en sus territorios.

La ruta interoceánica y el eje vial transfronterizo

El Alto Acre ha dado lugar desde hace varias décadas a la existencia de un eje vial que estructura el espacio regional transfronterizo, conformado por la carretera nacional 30A que une en Perú a las localidades de San Lorenzo con Iñapari, distantes 81 km, y la ruta BR317 que une Assis con Brasileia (140 km), en Brasil. En este eje transfronterizo, que forma parte de la ruta conocida como IIRSA Sur o Interoceánica, se sitúan seis de los 12 principales centros poblados de la región con más de 2000 habitantes, entre ellos Cobija (90.000) Brasileia (28.000), Epitaciolandia (20.000), Assis (7534), Iñapari

(2140). Próximos al eje, en el Medio Tahuamanu, se encuentran dos centros poblados capitales distritales Iberia y San Lorenzo. Marginales al eje, en el Medio Tahuamanu boliviano, existen tres poblados pertenecientes al municipio de Bolpebra (fig. 4).

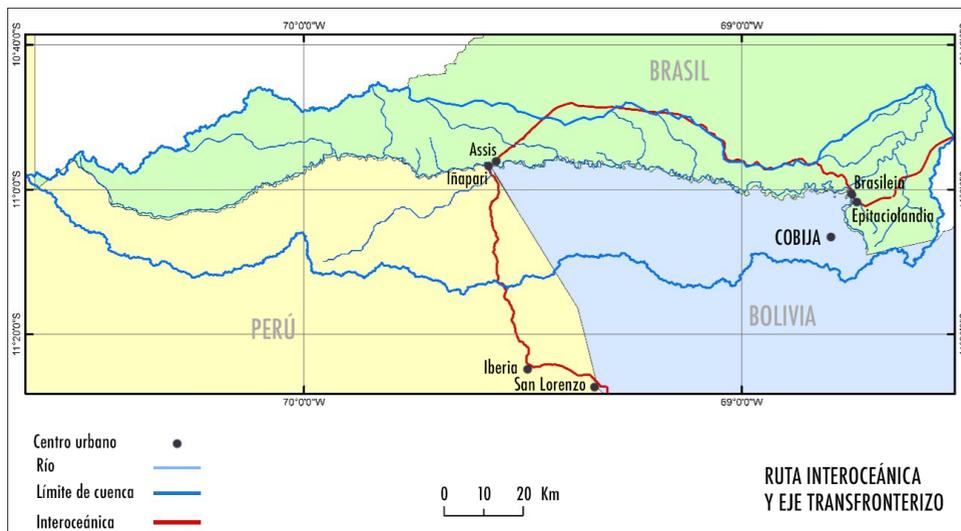


Figura 4. La ruta interoceánica y el eje vial transfronterizo.

En torno a las ciudades ubicadas en la trifrontera peruano-boliviana-brasilera y en el eje del Alto Acre, han tenido lugar dos tipos de ritmo de crecimiento: el de los centros poblados que, por encontrarse sobre el eje vial y estar mejor dotados en cuanto a servicios, han sido regularmente atractivos y han crecido constantemente desde las últimas décadas del siglo XX; y el de los centros poblados que por su situación marginal al eje vial han mantenido una escasa población y un lento crecimiento en las primeras décadas del siglo XXI, a partir de la dotación de servicios básicos.

El conglomerado transfronterizo o la conurbación Cobiya-Brasileia-Epitaciolandia, situada en el extremo oriental del eje vial, presentó un acelerado ritmo de crecimiento en las tres últimas décadas, a partir de los efectos dinamizadores de la construcción o mejora de infraestructura vial, la dotación de energía eléctrica y otros servicios básicos, así como de la actividad agroindustrial y la comercial transfronteriza (fig. 5).



Figura 5. Conurbación Cobija-Brasileia-Epitaciolandia (tomada de *La Región* 2015: s.p.).

En el complejo urbano transfronterizo Iñapari-Assis-Bolpebra, situado en el extremo occidental del eje vial, los poblados de Assis (Brasil) e Iñapari (Perú) muestran una tendencia a crecer poblacionalmente, debido a que son puntos de concentración de servicios básicos y sociales, y también gracias a la presencia del Estado y los efectos dinamizadores de la infraestructura vial y el comercio transfronterizo. Bolpebra (Bolivia) ha sufrido los embates de las inundaciones del Acre, lo que llevó a su reubicación y nuevo poblamiento.

Iberia y San Lorenzo, en el medio Tahuamanu y sobre la ruta del eje Puerto Maldonado-Iñapari (carretera nacional 30A), muestran los efectos dinamizadores de la configuración del sistema vial en el crecimiento de población. El caso de Iberia es de excepción en cuanto a crecimiento por ser un tradicional foco de asentamiento y por su función para-agraria y de servicios del Estado. Extrema y Filadelfia, poblados bolivianos cercanos, son asientos de población dedicada a economías primarias.

De esta manera, durante las últimas cuatro décadas, en el Alto Acre al igual que en otros espacios transfronterizos amazónicos, la población se ha ido concentrando paulatinamente en centros urbanos, en busca de mejores condiciones de bienestar, acceso a servicios básicos, servicios sociales, sistemas de comercialización y nuevas fuentes de ingresos económicos. Esto se expresa en un crecimiento diferenciado y, por consiguiente, en una particular estructuración de la red urbana y configuración del sistema urbano transfronterizo.

El proceso transfronterizo: movilidad y relaciones transfronterizas

El desenvolvimiento de las relaciones transfronterizas en el espacio de la triferontera involucra varios aspectos: mercancías o productos; capital en forma de inversión, y personas en la condición de consumidores y trabajadores. En su praxis, cada uno de estos elementos ha definido diversos procesos interurbanos bi y trinacionales. La libertad con que los elementos se mueven en la frontera ha variado en el tiempo producto de la selectividad y lo acentuado de la relación transfronteriza.

Considerando que cada formación socioeconómica se extiende sobre todo el territorio de cada país, de acuerdo con Alegría (1992: 40), los cambios en las relaciones entre territorios fronterizos suelen ser la expresión y consecuencia de la diferencia entre los países en la manera en que se ha profundizado el modo de producción capitalista dentro de cada territorio nacional, y de la forma particular en que cada nación ha experimentado las etapas de desarrollo capitalista. En la actualidad, la integración se da a través del flujo de mercancías como también del capital productivo y de trabajo.

En el contexto Brasil-Bolivia-Perú, los cambios en la movilidad transfronteriza de los factores se pueden diferenciar en épocas que corresponden a etapas del proceso económico y del crecimiento urbano en fronteras. Estas épocas las esquematizamos mostrando la libre movilidad de los factores económicos o elementos de los procesos en cada período en la triferontera (tabla 1). Estos flujos se determinan por la forma como se han manifestado las diferencias estructurales entre los países en cada etapa, aún cuando, circunstancias singulares hayan modificado los niveles del movimiento.

Movilidad	Período I (1880-1914)	Período II (1915-1960)	Período III (1961-1980)	Período IV (1981-actual)
Factores	Mercancías (materias primas) Personas	Mercancías (materias primas y productos locales) Personas.	Personas Mercancías (productos locales) Dinero Trabajadores.	Personas Mercancías (productos locales y bienes manufacturados) Capital Trabajadores

Tabla 1. Libre movilidad transfronteriza de los factores económicos según períodos (adaptada de Novoa 2015: 24).

Entre finales del siglo XIX e inicios del XX, las relaciones transfronterizas se desenvolvieron influidas por las actividades extractivas de recursos naturales, el “boom del caucho”, amparadas en ideas del capitalismo mercantil e industrial. Desde 1915, luego de los tratados de límites, los Estados mostraron interés por aumentar oferta de materias primas, a la vez que se intercambian productos locales. De 1961 a 1980 países tomaron iniciativas para desarrollar procesos de industrialización y ampliación

del mercado interno, “la primera apertura”, para capital, mercancías y personas. De 1981 a la actualidad, globalización alcanzó a las fronteras, amplia apertura para capitales, se suprimen barreras y se dan facilidades para el tránsito de personas y mercancías, surge mercado de trabajo. En los 90, los países aplicaron la política neoliberal siguiendo orientaciones de organismos internacionales con el objetivo de dinamizar la economía al ingresar a mercados mundiales. Brasil y Bolivia han considerado la implementación de una normatividad especial aduanera (Brasileia y Cobija), y los organismos internacionales (CAF, BID) proponen “ejes de integración y desarrollo” para apoyar zonas aisladas (fronteras).

El sistema de ciudades

Como hemos señalado, la urbanización fronteriza está ligada al establecimiento de la frontera línea o límite de soberanía y de los mercados de cada país, así como a los procesos que ha generado la contigüidad espacial de las diferencias estructurales de las tres formaciones socioeconómicas, los que se pueden verificar tanto en la diferencia del producto bruto interno (PBI) como en los precios y salarios de las tres naciones. En la frontera estas diferencias se hacen territorialmente próximas y, por ende, se multiplican los nexos de complementariedad en forma de procesos de relaciones. Tales procesos se generan básicamente en localidades y le confieren diferente vitalidad a cada una de ellas.

Después de 1915 se delinea la división política internacional y, paralelamente, empiezan a desarrollarse procesos transfronterizos, que luego de varias décadas cobran importancia para la vida urbana en la región. Así, el crecimiento de ciudades adquiere su particularidad, principalmente, del protagonismo del proceso transfronterizo, quedando claro que otros factores exógenos como las políticas de los gobiernos de cada país, también han influido en la dialéctica de la urbanización y la economía.

Dado que cada lado de la frontera no ha presentado iguales contextos económicos, las ciudades constituyen la parte preponderante de dichos contextos, en parte por las tasas de urbanización de la zona y también porque ellas concentran la mayor parte de las actividades más dinámicas. En tal sentido, se hace necesario conocer y entender las diferencias económicas y de población en ambos lados y a lo largo de la frontera para comprender el desigual desenvolvimiento de los procesos que la situación de frontera genera.

Distribución urbana y fronteras

Las ciudades de la frontera peruana-boliviana-brasilera han surgido y crecido de manera dispersa sobre el territorio, concentrando a la población en pocos puntos. Las condiciones físico-geográficas y políticas son las principales razones para ello. Sin embargo, esos factores no explican otras cuestiones básicas de la urbanización, como por qué

ciudades localizadas en similares contextos geográficos han tenido distinto crecimiento; por qué los centros urbanos se han dado en su mayoría en la forma de pares binacionales contiguos; por qué en la mayoría de los pares binacionales, la ciudad brasileña ha crecido más que su contraparte peruana y/o boliviana; por qué las ciudades del lado peruano son más grandes cuando están localizadas en el interior de su región de frontera que las localizadas cerca del límite internacional.

La complejidad de la circunstancia fronteriza exige un mayor interés académico por el estudio del proceso urbano en la frontera para encontrar respuestas a cuestiones.

– Distribución urbana jerárquica y espacial

La forma actual de la distribución jerárquica y espacial de las ciudades fronterizas ha sido realizada por fuerzas que se pueden organizar dentro de las teorías que explican el tamaño y la distribución espacial de las localidades. Nos apoyamos en la teoría del lugar central de Christaller (1966 [1933]), para explicar ambos aspectos en las ciudades fronterizas en el Alto Acre (fig. 6). Esta teoría permite esclarecer la vertical distribución jerárquica de las ciudades y la horizontal distribución espacial de las mismas a partir de la noción de áreas de mercado o de influencia. Cada actividad o función urbana produce un bien o servicio que tiene un área radial de mercado sobre una superficie homogénea en personas y recursos.

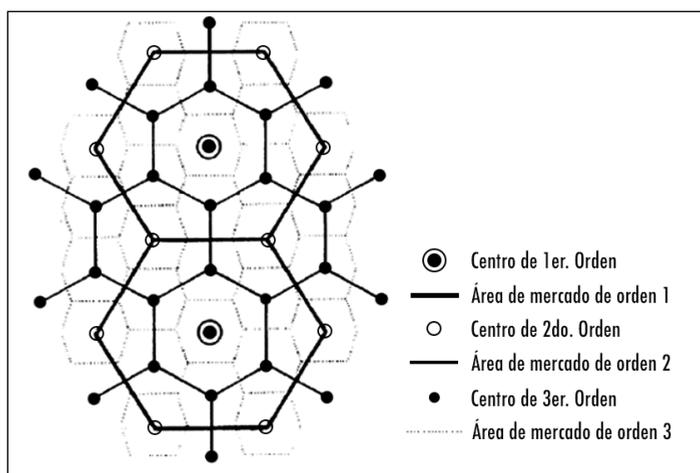


Figura 6. Teoría del lugar central: jerarquía y distribución de lugares centrales (elaboración del autor basado en Christaller 1966).

En el espacio transfronterizo del Alto Acre, hemos experimentado el modelo en su formulación más simple y general, utilizando el concepto de áreas de mercado en tanto ámbitos de influencia cuyos límites se definen de manera aproximada. Las ciudades

han desarrollado vínculos intrarregionales y transfronterizos, conformando particulares subsistemas urbanos binacionales. En la tabla 2, se puede observar la diferencia de población entre los integrantes de cada par binacional de localidades.

Estado-Departamento	Ciudad	Población (habitantes)		
		1992	2012	2017
Pando (Bolivia)	Cobija	-	44.120	90.000*
Acre (Brasil)	Brasileia	-	21.398	30.000*
	Epitaciolandia	-		18.757
Acre (Brasil)	Assis	-	5662	7534*
Madre de Dios (Perú)	Iñapari	791	1500	2140

Tabla 2. Población en los pares binacionales de ciudades de la frontera Brasil-Bolivia-Perú por Estado o Departamento (tomado de INEI 2017; IBGE 2020; INE 2012). Simbología: *=proyección al año 2020.

Se observa que son los lugares más centrales los que concentran actividades y población, necesitando para ello áreas de mercado suficientemente extendidas en el espacio. Las ciudades más concentradoras son las que están en el borde de la frontera, las otras tienen sus principales relaciones con aquellas más concentradoras dentro de cada uno de sus propios subespacios. Este esquema se cumple tanto en los lugares fronterizos brasileños como bolivianos, y no está presente en el peruano, donde las urbes que están en el borde y las otras son más pequeñas en población.

En el contexto fronterizo se ponen en evidencia rasgos de especialización junto con modificaciones del patrón de centralidad subyacente en la organización espacial urbana. Estos rasgos se sintetizan en: a) el selectivo acceso transfronterizo, diferente entre cada par nacional; b) especializaciones de las ciudades en ciertas actividades del sector terciario y secundario, que conforman los procesos transfronterizos; c) especializaciones de las urbes en ciertas funciones regionales y nacionales. Han sido los procesos transfronterizos, antes que los transnacionales, los que han dado vitalidad a las ciudades fronterizas de los tres países y ayudado al crecimiento de los procesos que llamamos nacionales, los que significan una mayor plurifuncionalidad.

La accesibilidad transfronteriza de los mercados (de bienes, de capital y laboral) urbanos, es una característica clave para entender la unión del patrón de centralidad con el de especialización urbana, y con ello el desigual crecimiento de población de cada par binacional de ciudades. Los niveles de esta accesibilidad son determinados por factores económicos (precios, salarios), legales (permisos migratorios y de importación), y espaciales (distancia y espera de cruce).

Las limitaciones que tienen los consumidores para acceder al mercado de la vecina localidad extranacional es desigual en cada lado de la frontera. Tres elementos participan de la desigualdad o asimetría del grado de accesibilidad a dichos mercados:

- i. El hecho de que cualquier poblador brasilero, boliviano o peruano puede pasar a una ciudad vecina sin documento migratorio, su pase es libre. Solo le será exigido el documento migratorio para pasar a una ciudad del interior.
- ii. La diferencia entre ambos lados de la frontera en precios y salarios por sector de actividad que, aunque no disminuyen el área de mercado, pueden reducir el volumen de ventas para los negocios de Bolivia, y aumentarlo para los de Brasil y en menor medida para los de Perú.
- iii. Las diferencias en la cantidad y tipo de producto que las aduanas de los países permiten cruzar, y el costo monetario de hacerlo.

Estos tres elementos hacen que las ciudades brasileras sean las que tienen los negocios con mayores áreas potenciales de mercado transfronterizo. Dichos aspectos son el resultado del efecto combinado de tres condiciones históricamente determinadas: las diferencias estructurales entre los tres países, la adyacencia espacial de ellas en la frontera, y la selectividad del flujo transfronterizo.

La mayor población de las ciudades brasileras, elemento presente en los pares urbanos binacionales, es producida en parte por la combinación de las tres condiciones mencionadas que han especializado más el lado brasilero (industrial y servicios) que el peruano y boliviano en el proceso transfronterizo.

La concentración de la población en las localidades del Alto Acre ha experimentado ligeros cambios a partir de las últimas décadas del siglo pasado, los que, no obstante, no han alterado significativamente la centralidad de cada localidad dentro de la región. Tomando en cuenta las modificaciones en la concentración poblacional y la centralidad, se puede tener una aproximación esquemática al tipo preponderante de organización jerárquica de las ciudades que corresponde al carácter transfronterizo (fig. 7). En este esquema la ciudad fronteriza es más grande que las otras no fronterizas de su misma región, constituyéndose en el centro regional.

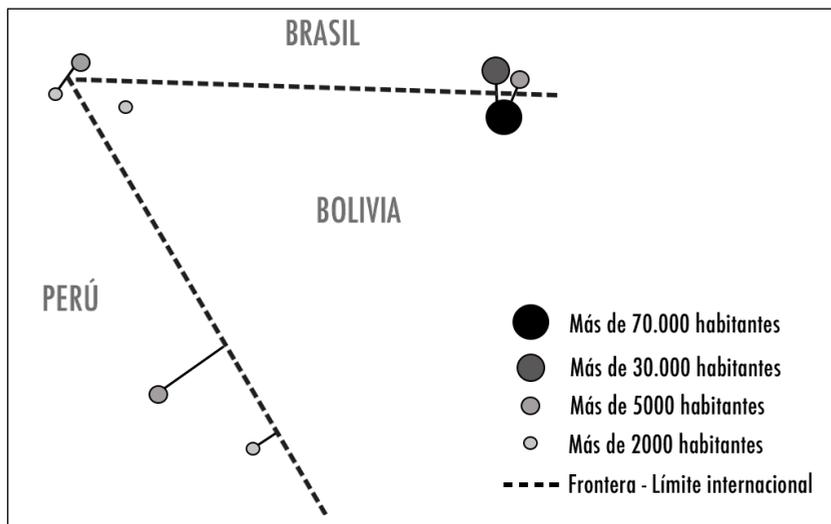


Figura 7. Jerarquía urbana en la frontera.

La actual configuración urbana del sistema transfronterizo se puede sintetizar como concentrada en pocas localidades distribuidas a lo largo del río-límite internacional, las que constituyen centros jerárquicos de sub-espacios en dirección perpendicular a la línea de frontera.

El sistema de ciudades y las áreas funcionales

Un sistema urbano correctamente jerarquizado y bien articulado, con ciudades distribuidas en todos los niveles de la jerarquía y en los diferentes ámbitos geográficos, es un requisito fundamental para lograr una adecuada difusión de los servicios e innovaciones. Se trata de una condición necesaria para difundir los avances del “progreso”, en su acepción amplia, hasta los últimos rincones del territorio.

En el caso de la región fronteriza del Alto Acre, la extensión de su superficie territorial y la escasa población configuran un sistema urbano aún débil y escasamente articulado. A pesar de la buena accesibilidad de algunas zonas del territorio, las distancias entre los distintos núcleos son considerables y algunos no tienen un tamaño funcional suficiente para liderar adecuadamente el territorio al que sirven.

El principal nodo del sistema urbano transfronterizo es Cobija, ciudad capital del departamento boliviano de Pando, de la provincia de Nicolás Suárez y del Municipio de Cobija. La urbe desempeña importantes funciones supramunicipales (regionales y transnacionales). Su tamaño funcional –el mayor en la región–, su localización en el borde de la frontera con Brasil y una posición en el extremo este de la región, la convierten en la primera ciudad de la jerarquía del sistema urbano transfronterizo. Cobija tiene una

población cercana a los 90.000 habitantes (INE 2012) y está generando una incipiente área metropolitana en su entorno. Desde 1983, e beneficia de su condición de Zona Franca Industrial y Comercial, con exención de impuestos creados para toda persona natural o jurídica establecida en su jurisdicción (área urbana de la ciudad).

El siguiente nivel en la jerarquía lo ocupan las capitales municipales de Brasileia y Epiaciolandia, de la Microrregión Brasileia, perteneciente al Estado brasileño del Acre, con niveles de población de 30.000 y 20.000 habitantes respectivamente. Su tamaño funcional, su localización en el borde de la frontera con Bolivia y una posición en el extremo este de la región, las convierten en la segunda y tercera ciudad de la jerarquía del sistema urbano transfronterizo. Ambas urbes pertenecen al cuarto nivel en la jerarquía del sistema urbano brasileño, capital de microrregión y del municipio de Brasileia, en la Mesoregión Valle do Acre. Desde mayo del 2010, Brasileia tiene la condición de Zona de Procesamiento de Exportación (ZPE), destinada a la instalación de empresas orientadas a producción de bienes a ser comercializados exclusivamente con el exterior. Las empresas están allí exentas de algunos impuestos.

El tercer nivel lo ocupan las ciudades capitales municipales de Assis (Brasil) y Bolpebra (Bolivia) y distritales de Iñapari, Iberia y Tahuamanu (Perú), con niveles de población entre 2000 y 10.000 habitantes. Su tamaño funcional, localización en el borde de la frontera (Assis, Iñapari, Bolpebra) y próxima a ella (Iberia y San Lorenzo), posicionadas en el extremo oeste y sur de la región, las convierten en la jerarquía menor del sistema.

El área de influencia de las ciudades –de diferente jerarquía– incorpora al conjunto de poblados rurales localizados dentro de las unidades administrativas de cada país. Los 10 municipios que componen el conjunto regional del Alto Acre pueden agruparse en tres áreas funcionales, lideradas por sus respectivas cabeceras (Cobija, Assis e Iberia). Algunas son tricéfalas, otras bicéfalas, entre las que se incluyen los nodos principales. El carácter de estas cabeceras es heterogéneo, la base económica y el perfil sociodemográfico son diversos y, en consecuencia, el liderazgo que ejercen sobre sus áreas funcionales es también diferente en cada caso (fig. 8).

En un territorio medianamente extenso, con niveles de densidad demográfica bajos y fragmentado en entidades municipales de mediano a pequeño tamaño poblacional, el papel de las cabeceras de las áreas funcionales se considera aún crítico para articular correctamente un sistema urbano débil.

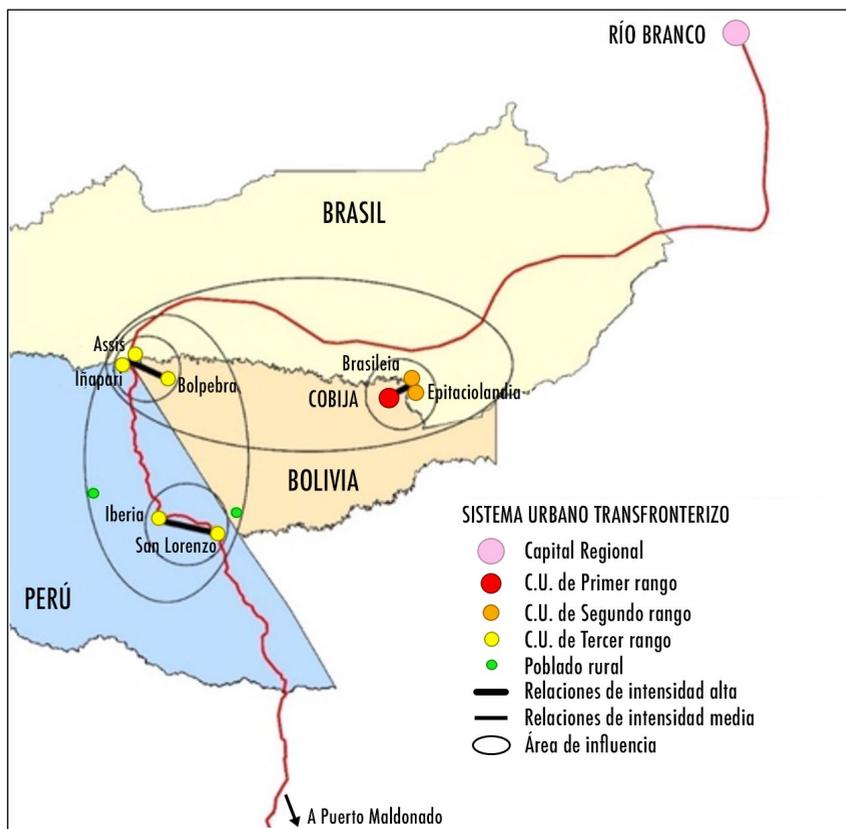


Figura 8. El sistema de ciudades y las áreas funcionales.

Los complejos fronterizos: variada tipología

Tradicionalmente, los límites de la ciudad han estado vinculados a las características funcionales de producción que se asociaban a la urbe. Actualmente, el desarrollo económico y de las tecnologías de la información traen consigo la posibilidad de saltar esos límites, pasando de la segregación del espacio por actividades y personas, a una ciudad en red (Carrión 2014) donde aparecen los flujos, dejando atrás los lugares y provocando la disminución de las distancias. En ese contexto, se da la oportunidad de vincularse a un entorno regional-nacional, con opciones de articulación global a otras ciudades de países vecinos y del mundo. Es el caso de las urbes fronterizas, que por su cercanía geográfica se vinculan de forma directa con sus similares del otro lado del límite internacional.

Como hemos señalado, el tamaño de las ciudades fronterizas en el Alto Acre es heterogéneo. Se trata de urbes intermedias y menores que han visto en la explotación de

recursos naturales (suelo y forestal) y el aprovechamiento de alguna ventaja competitiva la posibilidad de desarrollar un tejido económico importante. Las intermedias, Cobija y Brasileia –nodos principales localizados en el más importante corredor vial–, se han beneficiado de inversiones industriales. Fruto de la globalización, han incrementado sus intercambios comerciales internacionales, siendo para ello de gran importancia las condiciones políticas tributarias y legales (zonas de libre comercio) que han generado en el proceso de competitividad.

En la actualidad, las ciudades solo pueden ser comprendidas en su esencia interurbana. Esto se evidencia en el caso de la región transfronteriza, porque su razón de existencia es el vínculo con la urbe del otro lado, formando un sistema urbano que opera bajo la lógica de “cremallera”. De este modo, las ciudades se despliegan en el territorio adoptando una morfología explícita.

Los complejos urbanos fronterizos más significativos y característicos pueden identificarse a través de la tipología sugerida por Carrión y Lugsha (2017: 416) serían los siguientes:

- *Ciudades limítrofes (nucleares)*: Cobija , Brasileia y Eptaciolandia. Se estructuran a partir de la línea divisoria entre los países (Bolivia y Brasil). Son localidades urbanas que tienen una mancha urbana integrada (continua). Estas ciudades conforman una unidad urbana, aunque separada por la línea de demarcación política administrativa de diferentes Estados Nacionales (Bolivia y Brasil), la que imprime una suerte de fragmentación o segregación urbana supranacional (fig. 9). Se trata de una ciudad que se extiende por dos territorios nacionales y que se presenta en la forma de urbe trinuclear (Cobija-Brasileia-Eptaciolandia), entre los dos países.
- *Ciudades fronterizas (nucleares)*: Assis, Iñapari y Bolpebra. Se trata de urbes que se ubican en espacios de cada país (Brasil, Perú y Bolivia), pero que colindan con las localidades urbanas en zonas de frontera del otro lado y que tienen vínculos reflejos (espejo) a pesar de no tener continuidad territorial entre ellas. Son ciudades que carecen de espacios adyacentes, pero que están integradas por la lógica del funcionamiento de la región fronteriza del Alto Acre (fig. 10.)



Figura 9. Ciudades limítrofes: Cobija, Brasileia, Epitaciolândia (tomada de Google Earth 2024).

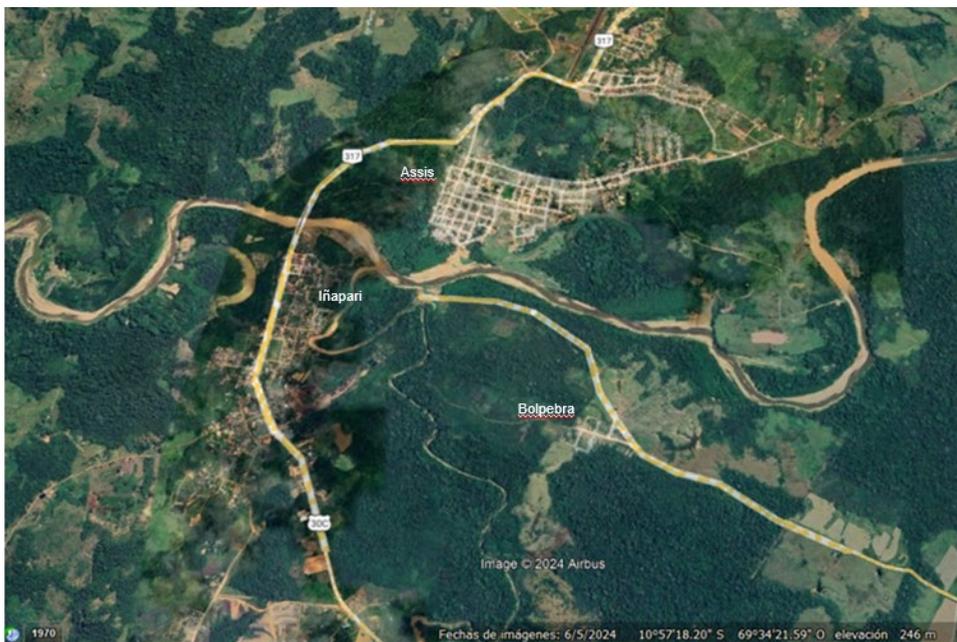


Figura 10. Ciudades fronterizas (nucleares): Assis, Iñapari y Bolpebra (tomada de Google Earth 2024).

- *Ciudades fronterizas (mononucleares)*: Iberia y San Lorenzo. Están ubicadas en espacios o zonas fronterizas de un país (Perú), distantes del límite internacional y, por consiguiente, sin colindancia con localidades urbanas en la zona de frontera del otro lado (Bolivia). Son estructuras mononucleares que también están integradas por la lógica del funcionamiento de la región fronteriza del Alto Acre y Tahuamanu medio (fig.11).

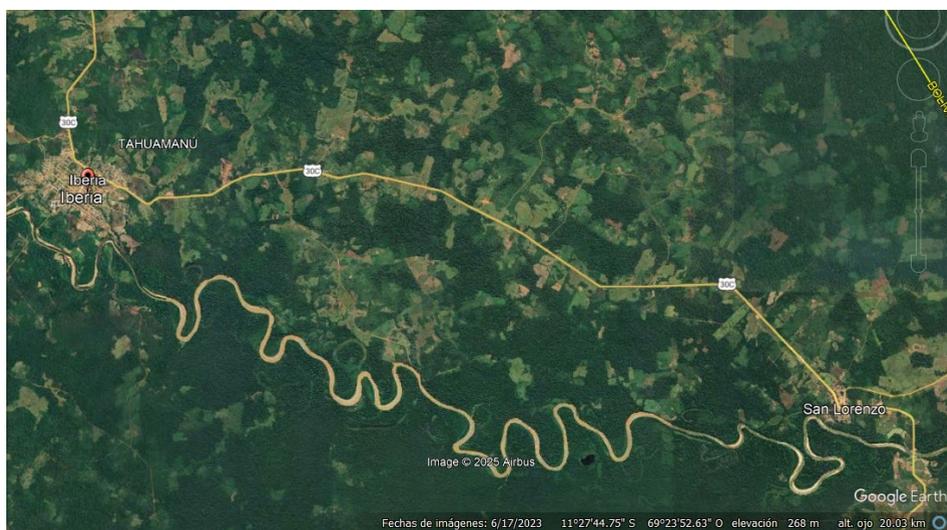


Figura 11. Ciudades fronterizas (mononucleares): Iberia y San Lorenzo (tomada de Google Earth 2024).

Las dinámicas urbanas: factores y agentes

Las ciudades de las fronteras se vienen perfilando como puntos nodales, más o menos atractivos para la localización de una empresa o negocio, sea legal o ilegal. Su posición geográfica bi o trinacional, junto con las comunicaciones viales y aéreas, las políticas impositivas y arancelarias, el capital humano, entre otros factores, hacen de estos centros urbanos sitios de integración y control o libre acceso de los flujos de mercancías y personas. El Estado redefine su clásica función de protección y custodia para ser el garante del mercado, al propiciar ambientes legales, institucionales y regulatorios necesarios para dichas transacciones (Sassen 2007).

Con la redefinición de los procesos de reproducción capitalista y la incorporación de las fronteras a las dinámicas de acumulación multinacional, las ciudades fronterizas se posicionan como “piezas de corredores” (Dilla 2008: 18; Dilla 2015: 26) o “zonas de servicios” (Grimson 2000: 28). Se trata de nodos que, por un lado, facilitan la producción y circulación de bienes y mercancías, y por otro, intensifican los controles

migratorios y de las economías informales de habitantes de fronteras. En ese sentido, las ciudades de frontera comienzan a ser “bisagras de integración” o “pivotes” (Boisier 1987) que otorgan dinamismo económico a las regiones al ofrecer facilidades para la circulación de mercancías.

En la línea de lo señalado, el proceso de urbanización en la zona limítrofe sigue las tendencias que muestran los conjuntos nacionales. Las regiones fronterizas amazónicas responden a algunas condiciones específicas de su dinámica histórica, política y económica. La política de localización de inversiones y la redistribución en los circuitos económicos de recursos financieros procedentes de actividades extractivas (forestal, agropecuaria y minera) incide en la organización del espacio fronterizo. Desde mediados de los 90, la renta de la actividad extractiva y servicios se viene mostrando como agente dinamizador de economía.

Las ciudades de la cuenca transfronteriza del Alto Acre empiezan a mostrarse como lugares donde confluyen procesos globales (expansión de mercados) e internacionales (ideas de desarrollo, acuerdos de integración y otros) con dinámicas nacionales y locales que impactan en el desarrollo del comercio establecido desde las asimetrías complementarias. Por ello, se dan situaciones en las que las ventajas en los precios de un lado de la frontera, convierte a una ciudad en el *shopping* de los del otro lado, como es el caso de Brasileia y Epitaciolandia para Cobija, o de Assis para Iñapari y Bolpebra.

Estos procesos que ocasionan cambios visibles en lo cotidiano y que comienzan a ser abordados desde las ciencias sociales, requieren de la implementación de políticas públicas urbanas y de planificación surgidas desde las demandas de la sociedad civil, con el apoyo y asesoría de la academia dedicada a los estudios de la condición urbana fronteriza. Los nuevos roles de las ciudades del Alto Acre dan cuenta de su posicionamiento como organizadoras de su región y también como actores fundamentales para el fortalecimiento de las integraciones fronterizas.

LAS DINÁMICAS GLOBALES Y EL DESARROLLO SOSTENIBLE

La lógica de articulación territorial está experimentando profundas transformaciones estrechamente asociadas a los procesos de ajuste del sistema capitalista. La progresiva apertura de los mercados y las nuevas tecnologías de la información han propiciado un aumento sin precedentes de flujos materiales e inmateriales y una creciente interdependencia entre territorios a escala mundial. Conceptos como *globalización* se incorporan al discurso habitual como referencias de los procesos en que el sistema económico está inmerso, con interrelaciones con otros ámbitos -social, político, cultural-, generando una dinámica desde la que se condiciona y se modula, cada vez más, la vida de los pueblos. Siguiendo la idea de que el espacio se construye y transforma, asumimos que el sistema de producción capitalista también moldea su

espacio. La globalización como proceso está implícito en la acumulación de capital y en la producción de lugares urbanos.

La globalización tiene variadas manifestaciones en economías y espacios nacionales sudamericanos. Las dinámicas que experimentan los Estados sudamericanos alcanzan a los lugares fronterizos, donde se perfila un panorama nuevo y complejo para el estudio y para la gestión del territorio. Las cuencas transfronterizas en la Amazonía constituyen casos originales en que confluyen y relacionan sistemas diferentes y asimétricos. Ellas experimentan la presencia de diversas actividades económicas y acumulan ciertas ventajas para la implantación de otras siguiendo pautas o recibiendo influencia del proceso de globalización.

El sistema transfronterizo del Alto Acre se ha visto afectado también por el proceso de reestructuración iniciado a fines del siglo pasado: en el inicio, apoyado en la utilización de las vías fluviales y, luego, en las vías terrestres y aéreas, a las que se incorporan las nuevas tecnologías de la información. La dinámica que experimenta su territorio con una malla urbana de ciudades intermedias y menores, llama la atención, al ser un dinamismo que se debe, en buena parte, al desarrollo de actividades productivas locales y a las relaciones e interacciones transfronterizas, lo que le otorga el carácter de ámbito emergente y de interés para el análisis académico.

Los componentes e indicadores de globalización

El Alto Acre constituye un caso original de subespacio en que el proceso de globalización es gradual y evidente, con manifestaciones a nivel económico, político, social y cultural. En esta cuenca transfronteriza se conjugan una serie de procesos relacionados con la globalización en marcha, los que la convierten en un espacio productivo y en potencial para la globalización (Novoa 2018) (fig. 12).

El proceso ha dado lugar a la presencia de nuevos agentes (funcionarios públicos, burócratas internacionales, ONGs, empresas financieras, empresarios) y su paisaje incluye nuevos elementos como el motor fuera de borda, mototaxi, motosierra, aserradero, comunicación satelital, internet, TV por cable, ejes viales y otros. Es un proceso de globalización gradual y evidente, con manifestaciones propias: la integración regional (OTCA) e integración fronteriza, las políticas de conservación de áreas naturales, la política neoliberal e inserción creciente en mercados mundiales de materias primas (madera, minerales), productos agrícolas, servicios (turismo), la doctrina internacional sobre recursos naturales, la idea occidental de desarrollo: dignidad y derechos humanos, el desarrollo sostenible. Pero todo ello también trae consigo otros elementos perversos como las actividades ilegales, el narcocultivos, el contrabando, entre otros) (Novoa 2018).



Figura 12: a) Zona Franca en Cobija (ZOFRACOBIIJA s.f.); b) comercio en Epitaciolandia, avenida Santos Dumont (fotografía de Gleilson Miranda).

Como complemento al estudio, se ha visto conveniente abordar la temática de los indicadores ensayando un análisis cualitativo de los principales aspectos que suelen ser evaluados. Para ello, se ha realizado una adaptación de las dimensiones del Índice de globalización Kearney/FP-GI (A.T. Kearney/Foreign Policy Globalization Index 2004) que permiten medir la globalización en cinco ámbitos: el grado de integración de su economía a la economía mundial, la internacionalización de los contactos personales de sus ciudadanos, el uso de internet, el alcance de su compromiso político internacional, y la globalización en el ámbito ecológico-ambiental. La tabla 3 describe las características de estas dimensiones en cada una de las ciudades del Alto Acre.

La sostenibilidad de las principales ciudades

En septiembre de 2015 Naciones Unidas aprobó los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), los que orientarán la política de desarrollo hacia el 2030. El 65% de los ODS se vinculan con el desarrollo territorial y urbano, razón por la que las agendas o planes de las ciudades del Alto Acre deben apostar a su localización. El objetivo N° 11 se propone conseguir que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles, y es un propósito que compromete al sistema de ciudades del Alto Acre.

Con la finalidad de tener una aproximación a las características de las ciudades del sistema transfronterizo en términos de desarrollo sostenible, se analizan indicadores en dimensiones no relacionadas con las características económicas y la jerarquía urbana, como es el caso de la vida humana, los recursos naturales y el potencial productivo (CEPAL-SUBDERE 2013). La selección y análisis de estos indicadores (tabla 4), sirven de guía para determinar en qué estado se encuentran las sociedades urbanas y, al mismo tiempo, facilita el valorar los principales rasgos de insostenibilidad urbana en la actualidad.

Ciudad	Globalización Económica	Globalización social	Uso de tecnología (internet)	Integración a procesos ambientales
Cobija	-Integración económica regional e internacional (TLC) -Incremento de empleo servicios (comercial y otros)	-Flujo de ideas -Movilidad de personas -Interacción transfronteriza	-Interconexión con apoyo de TIC (internet y telefonía móvil), comunicación a distancia e intercambio de información de personas, empresas e instituciones -Usuarios internet: 30%. -Telefonía móvil: 40%	-Política para mitigar emisión de GEI (derivadas del consumo y de producción de bienes y servicios)
Brasileia	-Integración económica regional e internacional (TLC) -Incremento de empleo industrial y de servicios	-Flujo de ideas -Movilidad de personas -Interacción transfronteriza	-Usuarios de internet: 60% -Telefonía móvil: 60%	-Política para mitigar emisión de GEI -Cooperación para abordar desafíos climáticos globales
Epitaciolandia	-Integración económica regional e internacional (TLC) -Incremento de empleo industrial y de servicios	-Flujo de ideas -Movilidad de personas -Interacción transfronteriza	-Usuarios de internet: 60% Telefonía móvil: 55%	-Política para mitigar emisión de GEI -Cooperación para abordar desafíos climáticos globales
Assis	-Integración económica regional e internacional (TLC) -Incremento de empleo de servicios (comercial y otros)	-Flujo de ideas -Movilidad de personas -Interacción transfronteriza	-Usuarios de internet: 50% -Telefonía móvil: 50%	-Política para mitigar emisión de GEI -Cooperación para abordar desafíos climáticos globales
Bolpebra	-Integración económica regional e internacional (TLC)	-Flujo de ideas -Movilidad de personas -Interacción transfronteriza	-Usuarios de internet: -Telefonía móvil: 35%	-Política para mitigar emisión de GEI
Iñapari	-Integración económica regional e internacional (TLC) -Incremento de empleo de servicios (comercial y otros)	-Flujo de ideas -Movilidad de personas -Interacción transfronteriza	-Usuarios de internet: 45% -Telefonía móvil: 50%	-Política para mitigar emisión de GEI -Cooperación para abordar desafíos climáticos globales
Iberia	-Integración económica regional e internacional (TLC)	-Flujo de ideas -Movilidad de personas -Interacción transfronteriza	-Usuarios de internet: 45% -Telefonía móvil: 50%	-Política para mitigar emisión de GEI
San Lorenzo	-Integración económica regional e internacional (TLC)	-Flujo de ideas -Movilidad de personas -Interacción transfronteriza	-Usuarios de internet: 10% -Telefonía móvil: 45%	-Cooperación para abordar desafíos climáticos globales

Tabla 3. Indicadores de globalización en ciudades del Alto Acre: dimensiones.

Ciudad	Vida humana		Recursos naturales			Potencial productivo		
	Índice de Desarrollo Humano	Pobreza (%)	Consumo de agua potable (m ³ /hab/día)	Consumo mensual de energía eléctrica (kwh/ho)	Tasa de motorización (% hogares)	Dependencia de Fondo Común %	Resultado de aprendizaje 2023, matemáticas	Promedio de ingreso por hogar (US\$)
Cobija	0.724	30,1	0,153	100	20% (auto) 80% (moto)	21,8	-	363
Brasileia	0.614	28,9	0,154	230	30% (auto) 70% (moto)	-	-	600
Epitaciolandia	0.653	28,9	0,154	230	30% (auto) 70% (moto)	-	-	600
Assis	0.588	28,9	0,154	230	15% (auto) 80% (moto)	-	-	600
Bolpebra	0.564	35,0	Sin información	Sin información	20% (moto)	-	-	Sin información
Iñapari	0.6796	2,3	0,150	125,1	10% (auto) 50% (moto)	50	391	450
Iberia	0.6582	7,6	0,150	125,1	10% (auto) 65% (moto)	50	391	450
San Lorenzo	0.5976	3,4	0,120	125,1	5% (auto) 60% (moto)	50	391	450

Tabla 4. Indicadores de sustentabilidad de las ciudades del Alto Acre (INEI 2017; INEI 2019; PNUD 2019; MINEDU 2023; OSINERGMIN 2018; INE 2012; Gobierno Autónomo Municipal de Cobija & ONU-Habitat 2022; PNUD 2021).

Una de las características que signa la etapa actual en el Alto Acre, se relaciona con la urbanización que se evidencia a escala regional. Esta no está siendo acompañada de la necesaria infraestructura, toda vez que en las ciudades se manifiestan crisis que revelan síntomas de insostenibilidad urbana: segregación social y espacial, barrios desfavorecidos, desigualdades en el acceso a equipamientos y servicios, entre otros (Cobija, Brasileia, Epitaciolandia, Bolpebra). La voluntad de las administraciones municipales tiene gran relevancia en cuanto a las acciones que se establecen para contrarrestar tales problemáticas. Algunas, como Cobija, apuestan por “la Agenda Urbana”, alineada al sistema de planificación integral del Estado y la Agenda 2030; otras como Brasileia y Assis apuestan por el derecho a la ciudad como alternativa útil en ese sentido.

De acuerdo con lo señalado en el Marco de la Sostenibilidad Urbana (Plataforma Mundial para las Ciudades Sostenibles, Banco Mundial 2019: 11),

la sostenibilidad urbana es la búsqueda de un desarrollo urbano sostenible que no degrade el entorno y proporcione calidad de vida a los ciudadanos. Sin renunciar al desarrollo económico, debe contribuir a resolver las dos principales complicaciones causadas por la economía actual: la desigualdad social y la degradación ecológica. Como paradigma viable, provee de una visión nueva al urbanismo, pues pretende integrar la protección a los ecosistemas, la participación social y el desarrollo económico equitativo. Ante el desbordado crecimiento de los centros urbanos y la gran demanda de bienes y servicios ambientales que ello genera, es una de las principales vías para asegurar la habitabilidad en las ciudades.

CONCLUSIONES

La investigación ha permitido constatar que la forma actual de la distribución espacial y jerárquica de las ciudades en la cuenca transfronteriza del Alto Acre es producto de fuerzas que se pueden organizar conceptualmente dentro de las teorías que explican el tamaño y la distribución espacial de las localidades, es decir, que las ciudades ubicadas en dicha zona han desarrollado vínculos intrarregionales y transfronterizos, conformando un particular sistema urbano transfronterizo.

Respecto a lo señalado, y en relación con los objetivos del estudio, se ofrece una forma de representación sintética del sistema urbano transfronterizo del Alto Acre, tanto en su estructuración interna como en sus relaciones con el entorno geográfico de las regiones interiores de los países (fig. 13). Dicha representación corresponde a un tipo de análisis geográfico que, con el apoyo de modelos gráficos, ayuda a entender cómo se organiza el espacio transfronterizo estudiado y cuáles son las reglas que dan cuenta de su diferenciación espacial y de su articulación interna. Dicho análisis considera los resultados de una reflexión sobre el papel de los fenómenos políticos, sociales y económicos en la producción del espacio, con el uso de referencias a las reglas o leyes de su organización, las cuales aparecen formalizadas en los modelos de centralidad presentes en la organización del sistema urbano y en el juego de las funciones urbanas y los ámbitos de influencia de las ciudades.

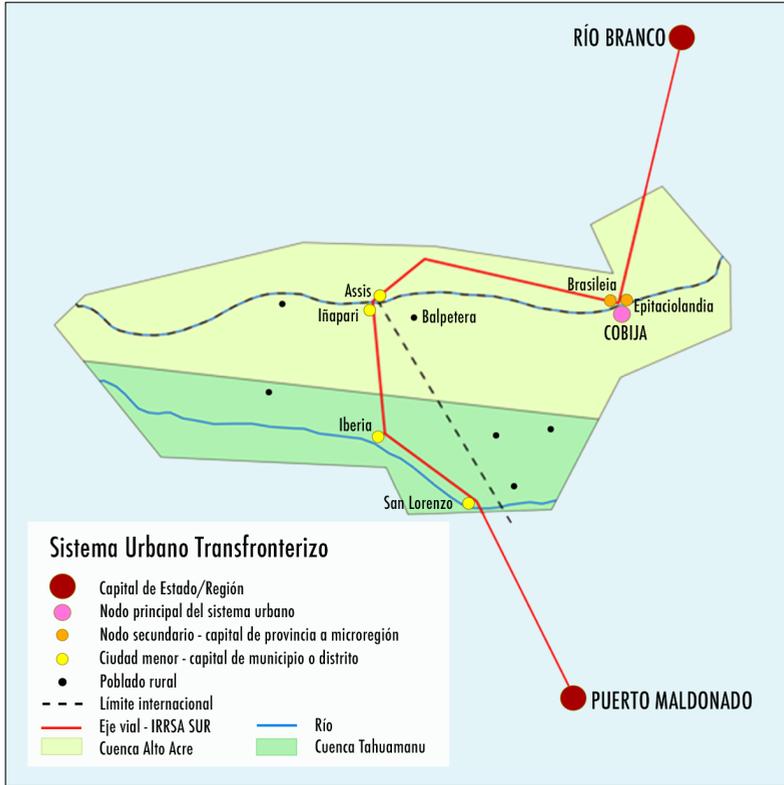


Figura 13. Sistema urbano transfronterizo del Alto Acre.

En lo que concierne a la red de ciudades en la mencionada región limítrofe, hemos subrayado el papel de la frontera línea o límite internacional, del río Acre y de los ejes viales en el origen y evolución de las ciudades y cómo, desde la aparición de ciertas funciones de base y las interacciones transfronterizas, fueron el fermento para el crecimiento de las nuevas ciudades.

En lo que respecta al tamaño de las urbes, hemos dicho que es heterogéneo y se trata de ciudades intermedias y menores. El papel de las cabeceras de las áreas funcionales (Cobija, Assis e Iberia), es aún crítico para articular correctamente un sistema urbano débil. Es preciso fortalecer el establecimiento de equipamientos, dotaciones y servicios de ámbito supramunicipal para conseguir un mejor orden y equilibrio territorial.

En lo que atañe a la globalización, hemos dado cuenta de cómo la cuenca transfronteriza y sus ciudades han respondido a los intereses de los Estados y de los procesos globales de la economía. En la actualidad experimentan la presencia de diferentes actividades económicas y acumulan ventajas para la implantación de otras siguiendo las pautas o recibiendo la influencia del proceso de globalización.

En relación con la sostenibilidad, el análisis de las dimensiones e indicadores no relacionadas con las características económicas y la jerarquía urbana muestra rasgos críticos, síntomas de insostenibilidad urbana: segregación social y espacial, barrios desfavorecidos, desigualdades en el acceso a equipamientos y servicios.

Los resultados de la investigación pueden considerarse como una continuidad y/o complemento de algunos trabajos revisados que abordan la temática urbana transfronteriza. Como aporte, el presente estudio propone dar adaptar y ampliar el marco teórico adoptado para el aparente nuevo campo de estudio –cuencas y ciudades transfronterizas– dada la variedad de casos de regiones y ciudades transfronterizas y debido a la importancia de abordarlos con una nueva mirada de regiones-cuenca transfronterizas y sistemas urbanos transfronterizos

Finalmente, la relativa amplitud del artículo constituye una apertura a futuras investigaciones dado que se requiere cierta contextualización y detalle sobre los procesos histórico-políticos, sociales, económicos y ambientales presentes en los espacios de frontera.

REFERENCIAS

- Alegría, T. 1992. Desarrollo urbano en la frontera México-Estados Unidos: una interpretación y algunos resultados. *Estudios Demográficos y Urbanos* 8 (3): 751-755. <https://doi.org/10.24201/edu.v8i3.896>
- A.T. Kearney/Foreign Policy Globalization Index. 2004. Measuring Globalization: Economic Reversals, Forward Momentum. *Foreign Policy* 141: 54-69. <https://doi.org/10.2307/4147549>
- Boiser, S. 1987. Notas en torno al desarrollo de las regiones fronterizas en América Latina. *Estudios Internacionales* 20 (78): 158-191. <https://doi.org/10.5354/0719-3769.1987.15733>
- Capel, H. 1983. *Estudios sobre el sistema urbano*. Barcelona: Universitat de Barcelona, Edicions i Publicacions.
- Carrión, F. 2014. *La ciudad y su gobierno en América Latina*. Salamanca: Instituto de Iberoamérica, Universidad de Salamanca.
- Carrión, F. & V. Llugsha 2017. Complejos urbanos transfronterizos: la morfología urbana de una estructura global. En *El sistema fronterizo global en América Latina: un estado del arte*, B. Zepeda, F. Carrión & F. Enríquez, eds., pp. 409-433. Quito: Editorial Ecuador.
- CEPAL & SUBDERE 2013. *Guía de análisis del sistema urbano regional para el ordenamiento territorial*. Santiago: CEPAL-SUBDERE. <<https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/555829eb-d938-4012-80fa-2ae6ed9f9170/content>> [consultado: 22-11-2025].
- Christaller, W. 1966. *Central Places in Southern Germany*. Englewood Cliffs: Prentice Hall.

- Dilla, H. 2008. Los complejos urbanos transfronterizos en la frontera dominico-haitiana. En *Ciudades en la frontera: aproximaciones críticas a los complejos urbanos transfronterizos*, H. Dilla, comp., pp. 167-204. Santo Domingo: Grupo de Estudios Multidisciplinarios Ciudades y Fronteras.
- Dilla, H. 2015. Los complejos urbanos transfronterizos en América Latina. *Estudios Fronterizos* 16 (31): 15-38. <https://doi.org/10.21670/ref.2015.31.a01>
- George, P. 1964. *Geografía urbana*. Barcelona: Ediciones Ariel S.A.
- Gobierno Autónomo Municipal de Cobija & ONU-Habitat 2022. *Agenda urbana de Cobija*. La Paz: ONU-Habitat. <<https://www.biblioteca-urbana-bolivia.org/agendas-urbanas-locales.html>> [consultado: 19-11-2025].
- Grimson, A. 2000. ¿Fronteras políticas versus fronteras culturales? En *Fronteras nacionales e identidades: la periferia como centro*, A. Grimson, comp., pp. 9-40. Buenos Aires: Ciccus-La Crujía.
- Iniciativa para la integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA). 2011. *IIRSA 10 años después: sus logros y desafíos*. Buenos Aires: BIN-INTAL.
- Instituto Brasileiro de Geografía e Estatística (IBGE). 2020. *Regiões de Influência das Cidades 2018*. Río de Janeiro: IBGE. <<https://www.ibge.gov.br/geociencias/cartas-e-mapas/redes-geograficas/15798-regioes-de-influencia-das-cidades.html>> [consultado: 19-11-2025].
- Instituto Nacional de Estadística (INE). 2012. *Censo de población y vivienda 2012*. La Paz: INE.
- Instituto Nacional de Estadísticas e Informática (INEI). 2017. *Censos Nacionales 2017: XII de Población, VII de Vivienda y III de Comunidades Nativas*. Lima: INEI. <<https://censo2017.inei.gob.pe/>> [consultado: 22-11-2025].
- Instituto Nacional de Estadísticas e Informática (INEI). 2019. *Encuesta Nacional de Hogares (ENAHO) 2019*. Lima. INEI. <<https://www.datosabiertos.gob.pe/dataset/encuesta-nacional-de-hogares-enaho-2019-instituto-nacional-de-estad%C3%ADstica-e-inform%C3%A1tica-inei>> [consultado: 25-11-2025].
- La Región. 2015. Cobija. *La Región*, 2 de noviembre. <<https://www.laregion.bo/cobija/>> [consultado: 20-11-2025].
- Mejía, M. 2024. Brasil restringirá la entrada de algunos inmigrantes asiáticos para frenar los flujos hacia EE.UU. y Canadá. *Associate Press*, 22 de agosto. <<https://cnnespanol.cnn.com/2024/08/22/brasil-asia-migrantes-estados-unidos-canada-latam/>> [consultado: 20-11-2025].
- MINEDU 2023. *ENLA 2023. Resultados de aprendizaje: Madre de Dios*. Lima: MINEDU. <<https://repositorio.minedu.gob.pe/handle/20.500.12799/10494>> [consultado: 19-11-2025].
- Naciones Unidas 2018. *La Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible: una oportunidad para América Latina y el Caribe*. Santiago: Naciones Unidas. <<https://repositorio.>

- cepal.org/server/api/core/bitstreams/cb30a4de-7d87-4e79-8e7a-ad5279038718/content> [consultado: 19-11-2025].
- Novoa, Z. 2015. Gestión de fronteras: espacios, procesos, políticas y enfoques. En *Gestión de fronteras en América Latina: memorias de la jornada geográfica*, N. Bernex & Z. Novoa, eds., pp. 17-35. Lima: Sociedad Geográfica de Lima.
- Novoa, Z. 2018. Globalización y cuencas transfronterizas de la Amazonía: realidades y desafíos. En *IX Congreso Internacional de Geografía de América Latina*. Toledo: IX Congreso Internacional de Geografía de América Latina. En prensa.
- ONU-Habitat 2021. *Sistema de Ciudades de Bolivia*. La Paz: Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos. <<https://unhabitat.org/sistema-de-ciudades-de-bolivia-bolivian-cities-system>> [consultado: 19-11-2025].
- Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería (OSINERGMIN). 2018. *Encuesta residencial de consumo y usos de energía (ERCUE)*. Lima. OSINERGMIN. <<https://www.gob.pe/institucion/osinergmin/informes-publicaciones/1308366-ercue-de-electricidad-2018>> [consultado: 25-11-2025].
- Plataforma Mundial para las Ciudades Sostenibles, Banco Mundial. 2019. *Marco de sostenibilidad urbana*. Washington D.C.: Banco Mundial. <<https://documents1.worldbank.org/curated/en/665841573789617502/pdf/Urban-Sustainability-Framework-1st-ed.pdf>> [consultado: 25-11-2025].
- Porras, R.1926. *Historia de los Límites del Perú*. Lima: Librería Francesa y Científica-Casa Editorial E. Rosay.
- Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD). 2019. *El reto de la igualdad. Una lectura de las dinámicas territoriales en el Perú*. Lima: PNUD. <<https://www.undp.org/es/peru/publicaciones/el-reto-de-la-igualdad>> [consultado: 25-11-2025].
- Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD). 2021. *Atlas do Desenvolvimento humano no Brasil*. Río de Janeiro. <<https://www.undp.org/pt/brazil/desenvolvimento-humano/atlas-do-desenvolvimento-humano-no-brasil>> [consultado: 26-11-2025].
- Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA). 2009. *Geo Amazonía: perspectivas del medio ambiente en la Amazonía*. Lima: PNUMA-OTCA-CIUP <<https://sinia.minam.gob.pe/documentos/geo-amazonia-perspectivas-medio-ambiente-amazonia>> [consultado: 19-11-2025].
- Sassen, S. 2007. El reposicionamiento de las ciudades y regiones urbanas en una economía global: ampliando las opciones de políticas y gobernanza. *Revista EURE* 33 (100): 9-34.
- Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR). 2011. *Tratado constitutivo de la Unión de Naciones Suramericanas*. <https://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/rp_brasilia08_cumbre_unasur_tratado_constitutivo.pdf> [consultado: 22-11-2025].
- ZOFRACOBIJA. s.f. <<https://encrypted-tbn3.gstatic.com/images?q=tbn:ANd9GcR9mwEcC7457QFRxZ5T-ZYpSgFFOnlVa13Ue6Hty1tiwlwsrdZL>> [consultado: 28-09-2024].