



Trailers, comercio y picotereros. Aproximaciones al espacio del contrabando en la espacialidad fronteriza Atacama-Lípez

Trailers, commerce and picotereros. Approaches to the contraband space in the border spatiality Atacama-Lípez

José Muñoz Valenzuela

Instituto de Arqueología y Antropología, Universidad Católica del Norte (San Pedro de Atacama, Chile)
jose.munozva@gmail.com

Resumen

A partir del empleo de la etnografía con grupos de comerciantes y *picotereros* (contrabandistas), el texto se aproxima a cómo se articulan y enlazan la construcción e instalación del habitar propio del contrabando con las formas y procesos de transformación de las estructuras espaciales y estrategias económico-culturales relativas al comercio de artefactos electrónicos provenientes del sudeste asiático, en la espacialidad fronteriza Atacama-Lípez (EFAL), en Chile y Bolivia respectivamente. Se analiza que el difuso carácter asignado comúnmente al comercio que tensiona la “fiscalidad” y la “aduana” no es sino el resultado de la dificultad de sancionar, por parte del Estado y del capitalismo, de un espacio no-irruptivo a esta práctica comercial; y que dicha dificultad no solo invisibiliza la fricción cotidiana propia de las fronteras, sino, por sobre todo, el papel histórico, asociativo y performativo que este fenómeno tiene en dicho espacio, sus transformaciones y sus modos de vivir.

Palabras clave: contrabando, espacio, frontera, piratería, estructura.

Abstract

Using ethnography with groups of merchants and *picotereros* (smugglers), this text addresses the articulation and links between the construction and installation of a contraband lifeway with the forms and processes of transformation of spatial structures and cultural-economic strategies, related to the trade of electronic devices imported from southeast Asia in the Atacama-Lípez border (EFAL) between Chile and Bolivia. In this analysis, it is noted that the diffuse character commonly assigned to trade which tensions ‘taxation’ and ‘customs’ is nothing but the result of the difficulty for the states and capitalism of sanctioning a non-disruptive space of this commercial practice. Such difficulty does not only obscure the characteristic quotidian frictions of borders, but, above all, the historical, associative and performative role that this phenomenon plays in this space, its transformations and ways of living.

Key words: contraband, border, piracy, spacer, structure.

INTRODUCCIÓN

Una de las cuestiones mayormente desarrolladas en el siglo XX por la antropología fue el estudio de sistemas económicos que no se rigen por las lógicas propias del capitalismo (Evans-Pritchard 1997; Malinowski 1975; Mintz 1998; Nash 2008). Tales estudios demostraron que las relaciones socioculturales y políticoeconómicas en las que se hallan inmersos diversos tipos de grupos humanos de una sociedad



poseen una impronta ambigua y de lealtades aparentemente contradictorias, aunque simultáneamente adscritas a formas y mecanismos de cooperación temporal y circunstancial (Aguiar 2015: 542-543).

En las últimas décadas, en el marco de la contracción de iniciativas macroregionales de integración económica -como el Pacto Andino- y estimulado por los tratados de libre comercio de corte neoliberal de fines del siglo XX, en Suramérica se han producido fenómenos de movilidad social únicos a partir de las crisis de las economías locales y nacionales. Estas movilidades, entre varias otras cuestiones, han diversificado notoriamente los rubros comerciales, mercancías e itinerarios laborales en los países donde se observa (Larson *et al.* 1995), cristalizándose de manera ejemplar en los espacios fronterizos (EF) debido a su temprana articulación como polos de desarrollo basados casi exclusivamente en los diferenciales económicos presentes a uno y otro lado del límite internacional (Carrion 2011). Lo anterior permite caracterizar una transformación radical en los mercados de consumo locales, lo que ha implicado una evolución y expansión radical tanto de las estructuras materiales como espaciales relativas a éstos, así como de las prácticas y estrategias para con su acceso.

Este escenario, y en el caso específico de la espacialidad fronteriza de Atacama-Lípez (EFAL) así como en buena parte de las EF de la región, ha devenido en un aumento exponencial de los mercados y ferias populares (y sus colas¹) en el espacio público, lo que desde el Estado ha originado complejos procesos de lucha contra la “informalidad” de estas economías -por medio de políticas fiscales nacionales y de la fuerza policial-, en un intento de formalización de las ampliamente estudiadas “economías populares” (Tassi *et al.* 2013). Igualmente, y además de la lucha contra la exención tributaria y de la forma de acceder al espacio público propias de estas iniciativas comerciales, este comercio “informal” se ha vinculado recientemente con otro tipo de “crímenes”, como lo son la venta de mercancías que atentan contra los derechos de propiedad intelectual internacionalmente protegidos, o mercancías-parodia o “piratería” (Han 2016), acción que atenta contra una serie de tratados suscritos por buena parte de los países de la región. Este proceso ha permeado aún más en países -o áreas específicas de éstos, como lo es el caso del sur de Bolivia- que no poseen empresas transnacionales de *retail* y donde la venta al detalle se diversifica en pequeños comercios o talleres familiares.

De esta manera, un tipo de comercio que se enfrenta hasta el día de hoy con agencias tributarias y policiales por el uso del espacio público; que en este proceso ha adquirido un valor local elemental, fundamentalmente por ser el proveedor de artículos electrónicos de confianza y a bajos precios, como luego veremos; y que simultáneamente ha sido capaz de transformar y aumentar los espacios comerciales en los que se ha venido desarrollando y, así, incorporar a importantes sectores de la población desempleados en estos EF, no puede ser analizado sin una vinculación adecuada con los flujos de cosas provenientes del trabajo de contrabandistas y *picoteros*²: comerciantes especializados en la movilidad de mercancías o artefactos electrónicos de medianas y pequeñas dimensiones en la EFAL.

Este artículo tiene por objetivo la aproximación en torno a cómo se articulan y enlazan la construcción e instalación del habitar propio del contrabando con las formas y procesos de transformación de las estructuras espaciales y estrategias económico-culturales relativas al comercio de artefactos electrónicos

¹ Nombre con el que son reconocidos en Chile las y los comerciantes que aprovechan los espacios comerciales de ferias y mercados para vender productos fuera de tributación ordinaria, por lo general, en el espacio que queda una vez los puestos “formales” terminan.

² Para todos los casos, es decir, comerciantes, contrabandistas y *picoteros*, se utilizará el genérico masculino no obstante muchas de sus protagonistas sean mujeres.



provenientes del sudeste asiático en la EFAL. Estos procesos vinculan a agentes comerciales presentes y no presentes en tal espacialidad, provenientes tanto de países y regiones diferenciadas, así como de sectores económicos “formales” e “informales”, categorías que luego discutiremos y que, por ahora, emplearemos de forma ilustrativa. Estas articulaciones, en fricción permanente tanto por las características propias del comercio como también por las políticas de control fronterizo a uno y otro lado del límite internacional, suponen complejos equilibrios y cambios sistemáticos en las estrategias empleadas con el comercio de estos artefactos, modificaciones que incluso afectan a otro tipo de instituciones sociales y sus redes, como lo son el caso del parentesco, las redes familiares y laborales y la contigüidad y relación con otros espacios.

La información que aquí se presenta, obtenida a partir del empleo de la etnografía, es parte de un trabajo de campo actualmente en curso, iniciado a fines del año 2016, realizado fundamentalmente con comerciantes y contrabandistas bolivianos y chilenos que emplean la EFAL para trabajar, y cuyo impacto puede apreciarse más notoriamente en la ciudad de Uyuni, Bolivia. El contexto de levantamiento estuvo marcado por un nuevo y conflictivo episodio en la historia de la fronterización de los estados chileno y boliviano y, sin duda, por la tensión diplomática entre sus gobiernos debido la disputa de las aguas relativas al sistema hídrico andino del Silala (situación que actualmente se sanciona en la Corte Internacional de Justicia de La Haya) y por la detención de nueve miembros de la policía y aduana bolivianas durante el mes de marzo de 2017, los que estuvieron detenidos en una cárcel chilena por casi 100 días, acusados, entre otras cosas, de transgresión de frontera, resistencia a la autoridad local e intento de fuga, contrabando y portación de armas cortas y largas.

Estos instantes y espacios materializan, por tanto, diversas formas y procesos de lo que he entendido como la “gravedad” propia de las EF (Muñoz 2016), es decir, del movimiento intensivo, contradictorio y múltiple de personas, cosas e información, entre fronteras, espacios y economías, y de los agenciamientos propios del trabajo del contrabando. Y nótese que el empleo del término gravedad no es casual, pues este espacio es un recurso en disputa que ejerce una fuerza de atracción sobre personas, cosas e información, que afecta movimientos, agenciamientos, relaciones, moralidades y asociatividades, incluso a varios cientos de kilómetros de esta espacialidad.

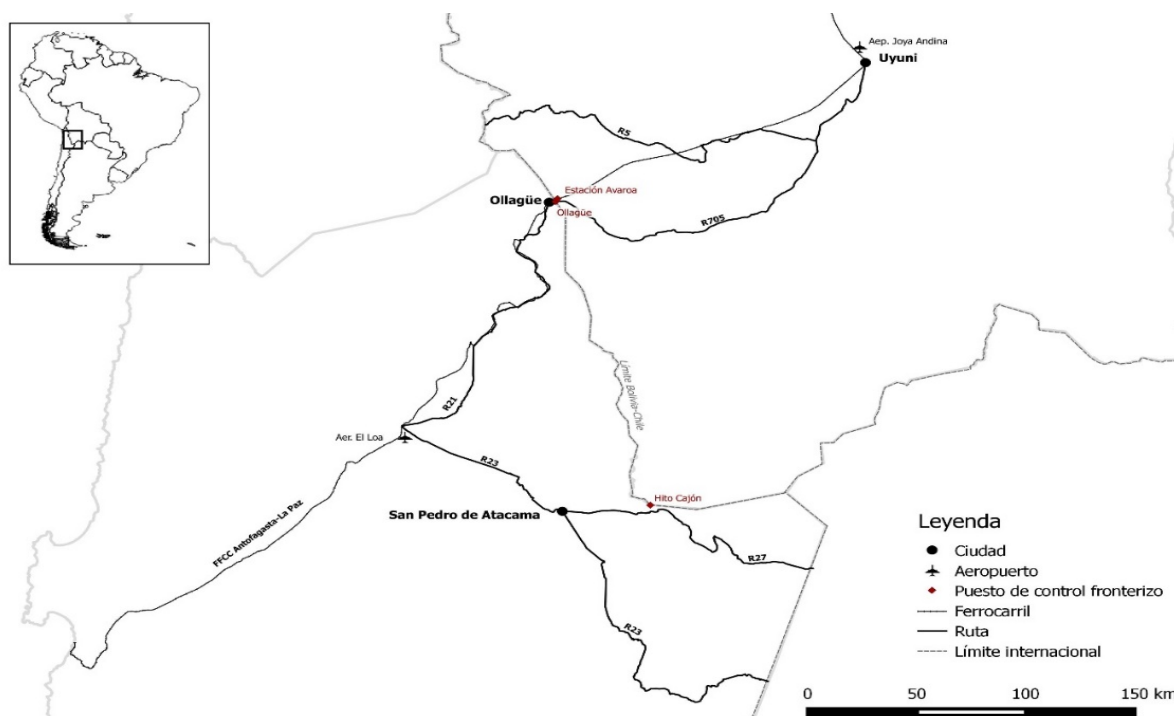
Afectada por diversas tensiones históricas, geográficas, económicas, sociales, culturales, identitarias y políticas, la EFAL posee una rugosidad condicionada y determinada por las movilidades espaciales contemporáneas y sus cortes y flujos, tanto de personas como de los *stocks* que por ahí se movilizan (Deleuze 2005).

RENOVACIÓN, TURISMO Y PATRIMONIO. LA EFAL HOY

La EFAL (Figura 1) se circunscribe, contemporáneamente hablando, en el lado boliviano, al Departamento de Potosí, compuesto por 16 provincias de las cuales solo tres poseen una situación fronteriza con Chile: Daniel Campos, Nor Lípez y Sud Lípez (aunque solo las dos últimas la tienen con la región chilena de Antofagasta). Por el lado chileno, la EFAL es contenida por la provincia de El Loa -de la Región de Antofagasta-, la única de la región que posee una situación fronteriza con Bolivia.



Figura 1. Mapa de EFAL. Elaborado por Tania Porcaro (2017).
Figure 1. Map of EFAL. Made by Tania Porcaro (2017).



La administración de los cuatro complejos fronterizos presentes en la EFAL (Tabla 1) es mixta, es decir, cada país, a una distancia diferida uno del otro (de unos dos a tres kilómetros), se encarga de sancionar y controlar a personas, cosas e información, tanto en términos migratorios y policiales como fiscales-aduaneros y fitozoosanitarios. Los controles funcionan en horarios diferidos, pues en Chile lo hacen entre 08:00 y 20:00 horas y en Bolivia lo hacen entre 09:00 y 19:00 horas³. Para ambos casos, la red vial tiene características diversas, pues si en el territorio chileno los caminos (Rutas 21 y 23) son asfaltados y/o mejorados con *bichosfita*⁴ hasta prácticamente los hitos limítrofes, en el caso boliviano lo son de tierra y arcilla (Ruta 701 y aledañas).

Es común oír de parte de habitantes de los poblados de la EFAL, y ante el “cruce” de la frontera, ideas relativas a aprovechar el viaje “para hacer negocio”. Así, decían, se debe emplear el viaje para traer quínoa, cereales, *pululos*⁵, hojas de coca o ropa usada, “siempre en cantidades pequeñas... ahí usted dice que es para consumo suyo, personal”; o bien “películas, discos, pendrives, de esos que vienen de la Zona Franca de Iquique [ZOFRI] o de Paraguay... de todo puede pasar... Solo diga que es para usted, que es para uso personal, ahí se ahorra los problemas con los aduaneros”. Además de las mercancías antes especificadas, también se hablaba de tejidos bolivianos que “bien podrían ser vendidos a los extranjeros,

³ Considerando un “Tiempo Universal Coordinado” (UTC/GMT) de -4 Horas. Es común que en temporadas de invierno altiplánico, y por la calidad vial de las rutas bolivianas, los horarios se flexibilicen aún más por la imposibilidad de que algunos agentes de control se presentes en el control.

⁴ Sal de magnesio empleada como supresora del polvo y estabilizadora de caminos.

⁵ Cereal o grano inflado con azúcar de manera artesanal, por lo general a través de un proceso de cocimiento a altas temperaturas. Es común ver pululos de quínoa, trigo, arroz e, incluso, de fideos de sémola de trigos.



a los turistas de acá, por el doble o el triple”, como puede apreciarse en buena parte de las *boutiques* de hostales y hoteles existentes en San Pedro de Atacama.

Tabla 1. Organigrama de las instituciones presentes en complejos fronterizos y su dependencia en Chile y Bolivia. Fuente: elaboración propia.

Table 1. Organization chart of the institutions present in border complexes and their dependence in Chile and Bolivia. Own source

Complejos fronterizos presentes en la EF	Control			
	Policial	Migratorio	Fitozoosanitario	Fiscal y tributario
Portezuelo o Hito Cajón y Comandante Avaroa (Bolivia)	Policía Nacional de Bolivia (PNB), dependiente del Ministerio del Interior del Estado Plurinacional de Bolivia (EPB)	Dirección General de Migraciones (DIGEMIG), dependiente del Ministerio de Gobierno del EPB	Servicio Nacional de Sanidad Agropecuaria e Inocuidad Alimentaria (SENASAG), dependiente del Ministerio de Desarrollo Rural y Tierras del EPB	Aduana Nacional de Bolivia (ANB), dependiente del Ministerio de Economía y Finanzas Públicas del EPB
San Pedro de Atacama y Ollagüe (Chile)	Policía de Investigaciones (PDI), dependiente del Ministerio del Interior y Seguridad Pública del Estado de Chile (EC)	Departamento de Extranjería y Policía Internacional de la Policía de Investigaciones (PDI), dependiente del Ministerio del Interior y Seguridad Pública del EC	Servicio Agrícola y Ganadero (SAG), dependiente del Ministerio de Agricultura del EC	Servicio Nacional de Aduanas (SNA), dependiente del Ministerio de Hacienda del EC

A partir de lo anterior, llama la atención el alto conocimiento que se tiene tanto de las “cosas” que permiten obtener diferenciales económicos a uno y otro lado del límite internacional, así como de las estrategias -muy generalizadas, por cierto- en torno a cómo ingresar más mercancías de las que reglamenta el régimen tradicional de equipaje, evitándose problemas con los agentes de control fronterizo.

Ollagüe (Figura 2) es un poblado ubicado 100 kilómetros al norte de San Pedro de Atacama. Siendo parte de la provincia de El Loa -al igual que Calama y San Pedro-, es la comuna más pequeña de éstas en cuanto a superficie y población (318 habitantes), aunque la más alta con 3.660 msnm. La ruta que conecta Ollagüe con Calama posee tramos de casi 4.000 msnm y es acompañada por la línea férrea de la compañía FCAB, que conecta actualmente el puerto de Antofagasta, Chile, con explotaciones mineras del Departamento de Potosí, en Bolivia.

A 200 kilómetros al oriente se alza la ciudad boliviana de Uyuni. Al igual que San Pedro de Atacama, del lado chileno, Uyuni ha experimentado una serie de transformaciones urbanas y comerciales importantes, marcadas por la cada vez más frecuente construcción de galerías comerciales horizontales y verticales, así como por el crecimiento hotelero en el centro de la ciudad, estimulado fuertemente por el turismo local. Sin embargo, el espacio céntrico uyunense en el que pueden observarse en buena medida estas transformaciones contrasta fuertemente con las periferias de la ciudad, las que se encuentran atestadas de microbasurales y de una pobreza no menor, observada en tanto existe una carencia infraestructural de espacios públicos en la ciudad, en la distribución de la riqueza y en la segregación socioespacial del mundo indígena (Galaz-Mandakovic 2014). Es común que en estos espacios se hayan instalado talleres de desarme constante de viejos automóviles o de almacenaje de metales, los que luego son empleados para refaccionar o confeccionar artículos de uso doméstico, o bien vendidos en tiendas de reciclaje.



Figura 2. Vista del Volcán Ollagüe desde el poblado. Fuente propia (2017)
Figura 2. View of the Ollague Volcano from the town. Own source (2017)



De poco más de 20 mil habitantes, Uyuni ha explotado en términos demográficos de manera importante, sobre todo en lo que refiere a la población flotante, la que triplica a la población local: 75.000 en temporadas altas. En la impronta patrimonial, los elementos “ferrocéntricos y salarcéntricos” (Galaz-Mandakovic 2014) son sustantivos para entender cómo ha evolucionado el sector comercial de este poblado, el que igualmente se vincula con otro tipo de narrativas más situacionales, como lo fue el primer rally Dakar que cruzó territorio boliviano en 2014. Así, y como estrategia local de desarrollo, “el turismo ha contribuido a construir una etnicidad estática, y a la martirización y glorificación de la historia en cuanto relato elaborado a partir de los moldeamientos que induce el turismo” (Galaz-Mandakovic 2014: 147).

Movilizada por el turismo y su “manto blanco” como nueva agencia económica, Uyuni (Figura 3) ha podido levantarse de la compleja crisis económica de fines del siglo XX como consecuencia del impacto del neoliberalismo, el que desmanteló la estructura económica que por años había servido como articuladora de la población y economías “formales” e “informales” andinas: los trenes. De ahí en adelante, y tal como han observado Mesa *et al.* (2007), los uyunenses han migrado fuertemente hacia la costa chilena y Atacama, lógica de movilidad que se arrastra hace varias décadas (González 2011) y que permite, por ejemplo, que los migrantes ocupen buena parte del sector de servicios en San Pedro de Atacama.

Según cifras municipales locales, la ocupación laboral de la población de Uyuni está abultada en el sector de servicios. Luego, la minería departamental de San Cristóbal y Tierra. Así, casi un 50% de la población económicamente activa (PEA) está ocupada en el comercio, sea “formal” o “informal”⁶, sobre todo del

⁶ Según cifras de la Encuesta de Empleo (EE) para el periodo 2009-2010 del Instituto Nacional de Estadísticas [INE Bolivia] (2017), tres de cada diez trabajadores de Bolivia tienen un empleo formal y casi un 50% de la PEA posee trabajos temporales.



tipo minorista y al detalle, en el que tanto la feria semanal como los mercados locales ocupan un rol protagónico.

Figura 3. Futura galería comercial en el centro de la ciudad de Uyuni. Fuente propia (2017)

Figure 3. Future commercial gallery in the center of the city of Uyuni. Own source (2017)



No obstante, el incipiente sector vinculado a la venta de electrodomésticos nuevos y de segunda mano, al cabo de cuatro años, ha crecido de manera importante en la ciudad, ocupando y financiando nuevos espacios comerciales y emplazándose dentro de galerías y ferias (segregando al comercio tradicional) y copando cuadras completas del centro cívico o de los mercados locales. Lo anterior, a pesar de las tensiones producidas por los nuevos regímenes aduaneros y tributarios hacia la importación de pequeños volúmenes de mercaderías, implementados por el gobierno masista a través de la ANB, específicamente el de “menor cuantía”⁷.

⁷ Menor o Mínima Cuantía es un régimen de importación de bienes en vigencia desde fines de 2016. Promovido por la ANB, pretende intervenir en el tráfico internacional de mercancías permitiendo que los ciudadanos naturales de Bolivia, no inscritos como Operadores de Comercio Habilitados, puedan ingresar al país mercancías por un valor no superior a los USD 2.000 y no pagar los costos de nacionalización, cada 90 días como plazo mínimo. Si superan ese valor o lo hacen fuera de esos rangos temporales, la ANB está facultada para cobrar un 21% del valor de la mercancía y una amonestación de hasta el 50% del valor bruto de ésta.



UN ESPACIO CRUZADO POR EL TRÁNSITO Y LA MOVILIDAD COMERCIAL

A diferencia de otros procesos de fronterización acontecidos en la región y ampliamente revisados en otros lugares (González 2004 y 2008; Muñoz 2016), la EFAL corrió una suerte distinta. Tal y como sostiene Donoso (2015), gran parte de los estudios historiográficos recientes sobre los procesos de formación de los estados nacionales en la región dan cuenta de una paradoja muy compleja en lo que refiere la construcción de la identidad nacional, promovidas por políticas de corte republicano y patriótico: por una parte, en torno a los procesos de blanqueamiento “de su herencia cultural y [...] la occidentalización de sus costumbres” (Donoso 2015: 107) promovidas por las élites locales; y por otra, del rol que ciertos actores de las clases populares, convertidos en mitologías nacionales a sangre y a fuego, habrían tenido en la gesta del supuesto “carácter nacional”. Gundermann (1998) ha resaltado de igual manera a las mitologías populares que sancionaron la otredad propia de los vecinos fronterizos en términos generales, aunque en específico para el caso de peruanos y bolivianos a través de las etiquetas de *cholo* e *indio* como sinónimos de *barbarie* (Gundermann 1998: 176).

Este proceso también impactó a la EFAL, espacio que hasta 1884 era parte del territorio boliviano, específicamente de la Provincia de Atacama, Departamento del Litoral. Como parte de la campaña de chilenización de estos nuevos territorios, la que estuvo acompañada de un complejo escenario expansivo e intensivo de formación y consolidación de instituciones estratégicas para con su nueva fronterización (ahora chilena), el proceso de ocupación cívico y militar fue menor en comparación a lo acontecido en Tarapacá (Bustos 2006; González 2004 y 2008; González Pizarro 2012). Buena parte del éxito de esta campaña de ocupación y fronterización chilenas se montó sobre la capacidad articuladora que han tenido las economías mineras -argentíferas, del nitrato y cupríferas- en este espacio, las que permitieron una alta y compleja circulación de personas y cosas desde varias décadas antes de la Guerra del Pacífico. Ejemplo de ello es el censo boliviano aplicado el año 1875 en la ciudad de Antofagasta, cuyos resultados arrojaron que, de un total de 5.384 habitantes, 84% tenían nacionalidad chilena (González Pizarro 2012: 57).

Esta capacidad articuladora propia de las economías mineras se monta sobre una historicidad de conexiones y relaciones no menor y que bien podríamos inscribir en lo que Salas (2011) denomina como “redes de procesos”, dinámicas que presentan simultáneamente características humanas y naturales, reales y ficticias, mecánicas y orgánicas (Salas 2011: 12). Tal idea puede ser empleada útilmente para observar la trama de conexiones y relaciones, de diversa índole y escala, que ha cogestado históricamente la EF en cuestión.

En efecto, la temprana articulación espacial, sociocultural y económica de la cuenca del Loa, el altiplano de Lípez, las intermediaciones del salar de Uyuni y parte de lo que actualmente se conoce como Noroeste Argentino, fueron un complejo escenario donde se ensayaron, desde el 5000 a.c., formas de circulación y ocupación humanas trascendentales en la relación costa-altiplano (Núñez y Dillehay 1988). Tal cuestión permite observar a las ciudades o pueblos fronterizos de Ollagüe y San Pedro de Atacama, así como a Uyuni y Alota, en Bolivia, como EF de intercambio y comunicación múltiples y complejas -bidireccionales, según Ayala (2000) y Schiappacasse y Niemeyer (1989)- y como “zonas de tránsito y complementariedad económica y cultural” (Consejo Regional de Antofagasta [CORE Antofagasta] 2012: 11).

No es casual que Nielsen (2004) haya observado en este espacio tanto prácticas como empleos que, históricamente, pueden asociarse a un sistema de ocupaciones estivales recurrentes en la zona, propicio para la circulación de bienes entre ambos lados de la cordillera desde fines del Arcaico Tardío. Los



diferentes grupos que ahí transitaban lo hacían permanentemente en redes de tráfico, llevando consigo material lítico, cerámicas y minerales metálicos que luego se intercambiaban. En efecto, la emergencia y frecuencia de rastros arqueológicos vinculados al tráfico de larga distancia (*jaranas*, sitios en pasos montañosos o *tampus*) en el período de Desarrollos Regionales-Inka anuncia, según Nielsen (2004), importantes cambios en los mecanismos de traslado de bienes.

Iniciadas las etapas colonial y republicana, así como los ciclos mineros que acompañaron cada uno de estos momentos, se puede observar una configuración que constituye no solo un “espacio minero transfronterizo y transandino” (González y Leiva 2016) relativo a la economía de la plata, del salitre y, ahora, del cobre, sino, además, un espacio que se constituyó como lugar capaz de hacerse cargo de la aguda circulación de personas, cosas e información requeridas en cada momento y en torno a cada ciclo económico acontecido en la zona. Rosenblitt (2013) ha insistido en la existencia de complejas rutas que articularon buena parte de esta región con la costa del Pacífico desde el siglo XVI, montadas sobre sus antecesoras (González Pizarro 2008).

González y Leiva (2016) ha analizado que, como resultado de esta compleja red de procesos, la existencia de redes de tráfico de hoja de coca habría sido ampliamente utilizada en variados cantones salitreros presentes en la EFAL desde finales del siglo XIX. Esta articulación se complejizó y dinamizó aún más debido a la construcción del tren de Antofagasta-Bolivia (FCAB), el que fue emplazado sobre la huella que por siglos araron las rutas caravaneras desde el mineral de Potosí o Pulacayo hasta los puertos del litoral (Galaz-Mandakovic 2016; Rosenblitt 2013). Así, y con el objetivo de ampliar sus “zonas de influencia transfronterizas en pos de lograr una economía regional autosuficiente y espacialmente integrada” (González y Leiva 2016: 24), las economías mineras guardaron una suerte de autonomía que aún perdura (Platt 1987).

La figura de un Estado chileno ausente en medio de la intensa explotación salitrera en el periodo que va entre 1883 y 1919 (González 2014), generó un control de la frontera funcional a la minería, lo que implicó que las ciudades bolivianas de Uyuni, Oruro, Potosí y Chuquisaca (Cruz 2009) se integraran y articularan tempranamente con el mercado minero del nuevo norte chileno. Este proceso, que ha sido observado por González y Leiva (2016) como la generación de un “espacio transfronterizo”, entiende entonces en el ferrocarril no solo un medio de transporte, sino, más bien, un medio de significación y de expansión de los procesos económicos experimentados en la EFAL, pues “esta circulación de bienes y personas integró un espacio transfronterizo y generó un mercado eficiente para las diversas actividades mineras del Norte Grande de Chile, especialmente para la industria del nitrato” (González y Leiva 2016: 19-20). Estos procesos de industrialización minera y urbanización extensiva, acontecidos entre los siglos XIX y XX, tuvieron implicancias mucho mayores toda vez que la línea y trazado del tren no solo fue capaz de fundar ciudades al alero de explotaciones mineras (como lo es el caso de Uyuni en Bolivia), sino de componer complejos cuadros organizacionales gravitantes para los procesos de movilidad humana experimentados actualmente (Galaz-Mandakovic 2016). Asimismo, la explotación de azufre y llareta permitió el enganche de decenas y decenas de trabajadores bolivianos de pueblos fronterizos, tales como Calcha, Copacabana, San Agustín y Alota, denominados como *forasteros* (Gil y Nielsen 2010: 437).

Luego de la debacle salitrera, no es hasta mediados del siglo XX cuando el Estado chileno comienza a prestar atención a las ciudades que se habían formado al alero de las explotaciones mineras (Díaz *et al.* 2010), y que se hallaban en un espacio que se pensó desde la diplomacia y paradiplomacia local como “momentáneo” y de fácil “pérdida” para los intereses nacionales-céntricos, o bien como una “frontera en



transición” (González y Leiva 2016). No es casual que en 1927 se instale el primer control fronterizo en la EFAL, lo que da prueba del “mayor control fronterizo del ‘contrabando’ de bienes que habían circulado sin restricciones, y un aumento de las rondas policiales” (González y Leiva 2016: 25).

En resumen, lo que acabamos de tratar permite observar cómo el espacio y la “frontera va adquiriendo diversos significados y va respondiendo a las necesidades de los grupos en un tiempo y espacio” (Ferrari 2014: 8, traducción propia). En la actualidad, la EFAL es un polo de circulación co-construido por muchos comerciantes bolivianos y chilenos, quienes movilizan diversas mercancías en momentos en que los ciclos económicos mineros tradicionales se encuentran en crisis y el turismo ha devenido en el motor de transformaciones socioespaciales locales (Galaz-Mandakovic 2014).

En este sentido, la EFAL, ahora fronteriza desde el punto de vista interestatal, presenta formas y procesos de articulación y desarticulación, así como de integración y desintegración específicos, tal y como lo hemos visto en relación con los ciclos mineros y, ahora, del comercio de artículos electrónicos, motivado en buena medida por la existencia de las Zonas Francas de Iquique [ZOFRI], Ciudad del Este y Tacna, en Chile, Paraguay y Perú respectivamente. Tales dinámicas macroeconómicas contemporáneas, sobre todo en lo relativo a la articulación de las megaeconomías del sureste asiático con núcleos de desarrollo vinculados a franquicias impositivas en la costa del pacífico de Suramérica (de Miranda y Peláez 2016), imprimen nuevas rugosidades a los ya existentes flujos de personas, cosas e información del área (Müller 2015). Muestra de ello son las transformaciones no solo del habitar propio de las movilidades espaciales vinculadas al contrabando (en algunos casos, sindicalización o regímenes especiales de ingreso/entrada a un país), sino, también, de modificaciones sustantivas en las EF.

En la última década, por ejemplo, novedosas formas de urbanización tendientes a servir como soporte reproductivo y expansivo del comercio se han venido constituyendo, como los barrios habitacionales colindantes a terminales terrestres de buses y taxis colectivos ahora convertidos en bodegas y hostales, para el caso de Arica-Tacna, en Chile y Perú respectivamente (Muñoz 2016); o la proliferación de galerías comerciales en vertical y horizontal en La Paz, Bolivia (Müller 2015: 14-15).

Así, cuando nos referimos a la EFAL hablando desde la actualidad, aludimos a un espacio que lleva en sí las marcas de formas y procesos ensayados por las élites locales (coloniales y republicanas) de organizar el espacio durante siglos, los que consideraron los ya existentes en los periodos previos a modo de *intelligentsia*. Es decir, se trata de poner la atención en torno a “los modos en que las relaciones sociales de producción, plasmadas en cada área y en cada época, afectan a lugares concretos y, a su vez, se ven afectadas por las características propias de esos lugares” (García 2006: 42).

CIERRES Y ABERTURAS DE FRONTERAS. COMERCIO Y CONTRABANDO EN LA EFAL

Un primer elemento que observar en la EFAL es el hecho de que, ante la fricción y cierre experimentados por comerciantes bolivianos en las fronteras chilenas y bolivianas, en buena medida motivados por los conflictos diplomáticos, sus redes de aprovisionamiento, las que muchas veces se gestan a partir de algún comerciante o contrabandista chileno o boliviano con *carnet*⁸ chileno en territorio chileno, han tenido que cambiar tanto los itinerarios como el tipo de mercancía que se moviliza. En este sentido, el sector de servicios de transporte de personas y cosas (íntimamente ligado al comercial) se ha ido rearticulando de

⁸ Cédula de Identidad, similar al DNI de otros países.



manera solidaria, vinculándose con nuevas EF de la región, como lo es el caso de Puno (Perú) o Corumbá (Brasil). Las distintas percepciones vinculadas con la calidad de los productos que se ofertan por los comerciantes en los diversos consumidores muestran cómo se han ido acomodando cognitivamente las expectativas en la población local, toda vez que la llegada de nuevas marcas y productos no-chilenos ha generado tensiones las que se han venido sufriendo con nuevas modalidades en las compras/ventas, como lo son las garantías de los productos, las que antes no existían por el hecho de ser productos de segunda mano o por haber sido comprados en Chile.

Este acomodamiento nos habla de los niveles organizacional e institucional, toda vez que la población y las agencias han venido dando lugar a instituciones y agenciamientos cada vez más flexibles y múltiples, así como a nuevas experiencias en torno a las formas y procesos de percibir los productos y su calidad; y, para el caso de los comerciantes, de los viajes y el cruce de fronteras, o las propias del trabajo, por ejemplo.

María, mujer boliviana de 34 años y trabajadora de una empresa de transportes de Calama, sostiene que: “Los primeros años, se veía mucho el transporte de cosas eléctricas, lácteos, había mayor frecuencia de cosas. Pero este año, del 100% ha bajado un 80%... Yo le digo, porque antes más que pasajeros había mercaderías. Pero en este tiempo ya no se puede: del lado chileno, todo es con factura, entonces no puedes traer tres lavadoras, o cuatro lavadoras... Ya nada en cantidad, solo uno, y con factura. Y tienes que esperar tres meses para volver a traer uno [...] Antes esto generaba dinero para todos, chilenos y bolivianos... Imagínese usted que antes veinte comerciantes bolivianos de Uyuni venían a *Falabella* o *ABCDin*, y compraban ropa, traían cosas eléctricas... Pero ya no se puede, entonces ha disminuido también la cantidad de comerciantes [...] En la actualidad, entonces, para ellos [los comerciantes] es más fácil traer del Brasil, del Perú... Y porque desde allá es más fácil y simple pagar... no es tan estricto como en Chile”.

Igualmente, una comerciante de artículos electrónicos de la Avenida Colón, Uyuni, sostiene: “Hemos querido abrir nuevas rutas a Perú y a Argentina, y por lo mismo que ya te decía: no hay tantas restricciones [como en Chile]. Entonces, diez, veinte o más veces, viene gente a reclamar por servicios para allá: que es urgente, que necesitan hacerse el dinero para vivir... Y claro, las marcas son diferentes, pero mucho, mucho más económicas [...] Ya no son *Somela*, sino *Dako*; ya no son *Mabe*, sino [*General*] *UX*... La calidad no es la misma, es cierto. En Chile, por ejemplo, la calidad es mejor, entonces la gente de Uyuni es exigente con eso, porque antes se podía apretar para tener algo mejor... pero eso ya no es posible, entonces debe elegir entre calidad y precio”.

En efecto, y como sostiene Sergio, otro comerciante boliviano uyunense de 33 años (el que se distingue de sus compañeros de rubro por el hecho de ofrecer “solo electrodomésticos nuevos”): “Todas las fronteras chilenas, como hemos tenido malas relaciones con ustedes, se han puesto duras... Antes en Ollagüe, nada; en Pisiga, era libre se podría decir... Y de ahí traía todos mis productos. Pero ya hay restricción... Lo mismo en Tambo Quemado... Y claro, como países latinoamericanos que somos, deberíamos compartir todo... no me parece que nos restrinjamos entre países”.

DEL PRESTIGIO DE LA RUTA AL ENTRELAZAMIENTO EN LA CIUDAD

Sentado en la butaca del conductor, Marco, un renovado comerciante dedicado en la actualidad a prestar servicios de transporte a mineras y, como actividad secundaria, a mover mercancías “con” facturas desde la frontera Avaroa, conversa fieramente con uno de sus empleados. Y es que lo que acaba de suceder es



grave: han requisado 12 cocinas y una cantidad similar de *freezers* por haber superado el límite de la “menor cuantía”. Ahora, para recuperar estas mercancías, solo queda pagar una internación ya amonestada por la Aduana Nacional Boliviana, agencia que comprobará que no se trata de un delito de contrabando. De ser así, los bienes no podrán ser recuperados.

El pedido sancionado es esperado hace días por una comerciante uyunense, la que solo vende productos chilenos, quien debe despacharlo a sus compradores que accedieron a ellos pagando por adelantado en su tienda ubicada en la Avenida Potosí. Su contraparte en Chile, su ex esposo, quien hoy se dedica al rubro de transportes en la minería y que posee nacionalidad chilena, espera su parte del pago, pues los electrodomésticos han sido comprados en tres cuotas en una famosa casa del retail de Calama.

Los aires renovados de Marco se pueden observar en la Toyota *Hilux* del año que maneja. “El negocio ha estado bueno”, insiste en repetir cada vez que lo veo, por lo general bebiendo alguna bebida gaseosa. De color blanco, el tono de su vehículo se ve algo opacado por el barro de las rutas locales, el que adorna sus costados y pared trasera, contrastando fielmente con el matiz de sus grandes neumáticos *pateros*⁹ negros.

Hace menos de cinco años, Marco decidió apostar por el traslado de los trabajadores que requieren las faenas de la Minera San Cristóbal, poniendo a disposición de su gerencia la flota de tres buses y una serie de horarios que le acomodaban a los trabajadores que ingresaban o salían de sus labores. De ahí en adelante logró consolidarse como el transporte oficial de la minera, para luego comenzar a tejer redes con otros comerciantes, de origen chileno y boliviano, y enlazarse hacia la costa antofagastina. Sin sus primos (políticos y no consanguíneos), con los que no tenía contacto desde que salió de La Paz durante la década de los 80, este proceso no hubiera sido tan exitoso. Uno de ellos, por ejemplo, vivió por dos años en la ciudad de *Guangzhou*, China, para facilitar el negocio, traer productos de mejor calidad y, así, saltarse la ZOFRI.

Hace poco más de una década, Marco se dedicaba a *picotear*, es decir, a contrabandear por rutas no habilitadas e ilegales diversos productos electrónicos, fundamentalmente electrodomésticos desde Calama. Para ser *picotero*, solo se necesitaba tener una camioneta (aunque mejor era tener un *tráiler*), “perder” miedo y familia y amigos. Ahí movía decenas de lavadoras y microondas; también *freezers*.

Sin embargo, actualmente Marco tributa. Su opinión, generalizada entre comerciantes que poseen régimen simplificado o general, se acompaña de un discurso a favor del gobierno *masista* de Evo Morales, tendiendo a subrayar el hecho de que el país necesita de recursos fiscales para implementar cambios y políticas públicas, los que por otra vía serían muy difíciles de obtener.

Este imaginario tributario es parte de dos momentos: uno, en el que la política fiscal de los Estados chileno y boliviano no logra consolidarse hegemónicamente en las ciudades y poblados fronterizos de esta espacialidad; otro, en el que otros recursos o elementos, como lo son las redes étnicas o comerciales fronterizas, asumen un protagonismo antes inexistente, siempre fortalecido por las improntas patrimonialistas y residuales del pasado glorioso relativo a la articulación puna-costa.

⁹ Término empleado para aludir a neumáticos que poseen *calugas* o marcas mucho más amplias y grandes que las de un neumático convencional.



MIGRAR PARA VIVIR

Vlado y Freda son un matrimonio dedicado exclusivamente a la venta de electrodomésticos y vehículos menores, nuevos y de segunda mano en Uyuni. Con un pasado vinculado al trabajo agrícola en las inmediaciones de Challapata, ambos esperan atentamente en su pequeña tienda, cerca de la Terminal de Buses, la detención de algún cliente. Una parte de esta pequeña tienda es empleada como bodega de mercancías que están de paso y que van a otras ciudades bolivianas, como Tupiza y Villazón, práctica común en el rubro.

Figura 4. Artículos electrónicos genéricos y piratas ofertados en el centro de la ciudad de Uyuni. Fuente propia (2017)

Figure 4. Generic and pirated electronic items offered in the center of the city of Uyuni. Own source (2017)



Entre las Avenidas Potosí y Cabrera se emplazan múltiples tiendas orientadas a satisfacer la creciente demanda de electrodomésticos local. Hace algunos años, muchas de estas tiendas eran utilizadas como carnicerías o abarroterías, rubro que se ha ido desplazando hacia las periferias con el pasar de los años. Asimismo, viejas y largas casonas de adobe han sido refaccionadas para ser empleadas como galerías comerciales, algunas de varias tiendas; y las menos, aunque importantes -sobre todo en el centro de la ciudad-, han edificado pequeños edificios, de no más de seis pisos de altura, estilo *cholet* (Figura 5), donde se han montado galerías en vertical, además de las típicamente horizontales, en las que también conviven hostales.



Figura 5. Galería comercial y hostel en construcción en la ciudad de Uyuni. Fuente propia (2017)
Figure 5. Commercial gallery and hostel under construction in the city of Uyuni. Own source (2017)



Los comerciantes de Uyuni no se diferencian en función del tipo de productos que venden. Esto permite que su asociación, la que creció y se nutrió durante varias décadas con el desarrollo de la minería y del ferrocarril en la zona, siga existiendo. Sin embargo, los procesos de diferenciación al interior del grupo sí existen. Durante inicios del siglo XX, las personas vinculadas a los productos alimenticios y de talabartería fueron el grupo con más poder y dinero de ese entonces, financiando obras de importante impacto urbanístico en la ciudad, tales como plazas públicas, mercados e incluso escuelas. Actualmente son los comerciantes vinculados a la venta de productos electrónicos, en su amplia gama de variedades, los que están financiando obras en la ciudad, aunque ya no de uso público, sino la renovación y reedificación de viejos inmuebles patrimoniales de ésta, siempre en función de acrecentar su presencia en la ciudad por medio de implementar y poner en venta y distribución, ya sea a través del comercio minorista o al por mayor, de franquicias locales de grandes marcas del sureste asiático, artículos electrónicos de las marcas Huawei, Lenovo, Samsung o ZTE.

Lo anterior posee un impacto local no menor, tanto desde el punto de vista de la forma en que la población ingresa a los mercados de trabajo formales y su experiencia en éstos¹⁰; de los íntimos vínculos de este sector con el de transportes y servicios afines; de sus vínculos con el turismo; o de la transformación de

¹⁰ El porcentaje del trabajo informal en Bolivia, según la OIT (2016), supera el 70% en la población en edad de realizar actividades remuneradas.



los paisajes arquitectónicos locales, aunque siempre en función de las improntas patrimonialistas que ya han sancionado un cierto tipo de estética en éstos, como lo son los *cholet*.

REFLEXIONES FINALES

El estudio de las dinámicas a través de las cuales se enlazan o articulan economías de diverso tipo, aunque todas signadas por el rótulo de popular, posee varias décadas de desarrollo en nuestra región. Para el caso andino, los trabajos de Quijano (1998) y Tassi *et al.* (2013), aunque igualmente las investigaciones de Conti (2003) y González y Leiva (2016), observan que la cada vez más intensa y frecuente incorporación de amplios sectores de las economías locales y nacionales a los flujos globales, tanto desde el punto de vista macro como microeconómico, coincide -tal y como señala Müller (2015)- con nuevas formas de ascenso e incorporación económica y cultural de grupos históricamente marginados por las élites nacionales-criollas, así como por la propia matriz colonial del capitalismo.

En esta escena, la expansión o “desborde” del comercio (Tassi *et al.* 2013) hacia la sociedad no ha sido homogénea. Amplios sectores desatendidos por el denominado “comercio formal” durante las últimas décadas del siglo XX fueron entroncándose en mercados de bienes y productos que provenían de cadenas de aprovisionamiento relativas al contrabando y la piratería (Han 2016; Rabossi 2008) (ver Figura 3). La existencia del contrabando o de redes comerciales no formales en áreas cogestionadas por las economías mineras ha sido estudiado en la región suramericana (Muñoz 2016; Langer 2009), permitiendo observar el carácter histórico y situacional de este tipo de prácticas, que acompaña la incorporación de las llamadas economías locales a los cuadros organizacionales globales. Tal y como observa Müller (2015), este proceso igualmente ha coincidido, y de manera histórica, “con el ascenso económico y cultural de los comerciantes populares” (Müller 2015: 17).

El contrabando, según Heyman y Smart (1999), debe ser entendido como un “sistema” económico que no se rige, necesariamente, por las lógicas del capitalismo, sin embargo, y al igual que otros fenómenos marginales o liminales, “no existen separados del Estado, ni el Estado de ellos [...] la ley estatal y su evasión deben ser estudiadas juntas” (Heyman y Smart 1999: 1). Para el caso visto, es posible analizar que son los diferenciales económicos, sociales y étnicos, presentes a uno y otro lado de la frontera, los elementos explicativos en torno al por qué amplios sectores de la población participan de este tipo de economía fronteriza, movilizandando una cantidad no menor de mercancías que se van adaptando a las necesidades de los mercados y las poblaciones local y de destino, que muchas veces son las capitales regionales y/o nacionales. Estos diferenciales no son estáticos como podría pesquisarse históricamente, como puede verse en la Gran Colombia (Laurent 2014).

Ribeiro (2007) llama nuestra atención respecto de la escala que esta “ilicitud global” ha alcanzado en la actualidad, la que debiera hacernos reflexionar respecto de la operatividad de las tradicionales dicotomías empleadas para su abordaje (legal/ilegal, formal/informal), por una parte, así como de la capacidad de los medios de comunicación masivos para inscribir este fenómeno y otros similares en el espacio del crimen organizado internacional, el tráfico de personas y el tráfico de drogas y, con ello, enmarcarlo en las agendas de seguridad nacional y regional de Suramérica (Aguar 2015: 541). Y es que “son las elites estatales las que han mantenido en el transcurso de los siglos el monopolio de la definición y la regulación de la legalidad/ilegalidad” (Ribeiro 2007: 42).



Numerosos estudios de tipo histórico han indagado y pesquisado la temprana articulación de poblados y ciudades presentes en la EFAL, toda vez que las formas y procesos que sostuvieron a la minería argentífera de Potosí constituyeron un antecedente trascendental en los intercambios comerciales y culturales locales (González y Leiva 2016). Así, destaca el rol que en la actualidad ocupan mercados y comercios de tipo transandino, así como ferias bipartitas e itinerantes (Mangan 2005) en la institucionalización de novedosas formas de intercambio montadas, paradójicamente, sobre viejas.

Podemos decir que las dinámicas laborales presentes en la EFAL permiten observar una situación específica de desenvolvimientos laborales de tipo difuso, tal y como ha sido observado en la Triple Frontera de Brasil, Argentina y Paraguay, específicamente en el caso de los *sacoleiros* (Cardin 2013, 2014), quienes aprovechando los diferenciales de precios en Paraguay, compran artículos electrónicos que luego son vendidos del lado brasileño, incluso alcanzando mercados de ciudades como São Paulo o Rio de Janeiro, a varios cientos de kilómetros de distancia¹¹.

La construcción y representación sociales del contrabando y su relación con el Estado en tanto construcción y *continuum* social se halla cruzada por relaciones de fuerza y violencia, como lo son, contemporáneamente hablando, la “fiscalidad” y la “aduana” como factores determinantes en la instauración de un determinado tipo de frontera: estatal, burocrática, militar, mercantil y de monetarización creciente (Medina 2001). Este “estigma” no permite observar adecuadamente, por una parte, la forma en que este tipo de práctica comercial se enlaza con otras, al punto de estar participando de transformaciones radicales en torno al espacio y la materialidad comercial y urbana de la EFAL; y por la otra, que esta actividad, al contrario de lo que comúnmente se piensa, no está necesariamente vinculada a tráfico de trata de personas, de narcotráfico o de armas.

Por ejemplo, la estructuración del contrabando y sus vínculos con el comercio de artefactos electrónicos en esta EF ha dificultado la entrada y expansión del *retail* transnacional por medio de la venta de artículos electrónicos que por su precio y procedencia -muchos de ellos falsificados (Han 2016)- permiten alcanzar a grupos sociales expulsados de los mercados tradicionales. Así, observamos una economía (la del contrabando) que no posee una ontología y estética capitalista, pues sus flujos y direcciones no necesariamente se hallan direccionados por su “código” (Deleuze 2005).

Así, la capacidad de “hacer mercado” de las economías populares -parafraseando a Müller (2015)- no solo rebasa y es capaz de transformar extensas áreas urbanas, sino, sobre todo, de extender redes sociales y friccionar lo que concebimos como “formal” o “informal” respecto de un desenvolvimiento laboral específico y de la negociación permanente de tales categorías en el *vis-à-vis*, o al calor de la vida cotidiana en las fronteras y sus “políticas informales” (Cross 1998; Müller 2015).

La permanente reestructuración de las actividades económicas en la EFAL, que han forzado y sancionado la reconversión de buena parte de los *picoteros* hacia el turismo o el comercio, nos permiten incrustar, primeramente, este fenómeno de manera global en torno a elementos que cobran sentido en el mundo contemporáneo, pues el crecimiento del desempleo de manera estructural “requiere del desarrollo de las actividades de trabajo informal y precario en una gran parte de la población [...] [y] el aumento de la

¹¹ En el paso de Encarnación-Posadas, en Paraguay y Argentina respectivamente, las *paseras* realizan actividades similares (Renoldi 2008, 2015). Sea cual sea el caso, es interesante observar que hablamos de comerciantes populares, los que muchas veces adscriben a grupos étnicos igualmente segregados por las instituciones o los espacios propios del sector comercial “formal”.



porosidad de las fronteras con el fin de garantizar mayor circulación de capitales y aumentar la competencia en el mercado” (Cardin 2013: 105).

El turismo, que en la EFAL es reconocido mundialmente por su “riqueza” patrimonial, es otro elemento, toda vez que podemos observar un rol ambivalente en él, pues si bien permite constituirse como un horizonte laboral y de reconstitución de muchas personas vinculadas al contrabando, también ha posibilitado, vía redes y rutas nuevas del sector de transportes, la ampliación de esta economía hacia nuevos EF de Suramérica.

Asimismo, y a propósito del poder configurador espacial que poseen ciertos grupos de la sociedad (Harvey 2013), el hecho de que las espacialidades urbanas presentes en la EFAL, sobre todo la cercana a los terminales internacionales se haya ido orientando y adecuando a las necesidades propias del almacenaje de artículos electrónicos provenientes del sudeste asiático (almacenamiento, comercio al por mayor, desarrollo de servicios relativos al despacho, entre otros), es un proceso que no solo nos permite reconocer las ventajas que de uno u otro lado del límite internacional se presentan para los actores que ahí interactúan, sino, fundamentalmente, de la capacidad performativa y determinante que posee este fenómeno en los modos de vida locales (Cardin 2014). Esta apertura y masividad que ha adquirido el fenómeno en la EFAL en tanto *su fuerza de gravedad* ha llegado a modificar el paisaje e infraestructura urbana, reconoce la vivacidad de este espacio y sus actorías; y lo activo que se encuentran en él los procesos de diferenciación, desigualdad y combinación posibles en torno a la interacción entre dinámicas locales y multiescalares y capitales fronterizos contemporáneos.

También, la *fuerza de gravedad* en la EFAL cuando es leída como un recurso o como un espacio de desenvolvimiento laboral, tiene dos elementos que parece importante destacar: el reconocimiento del contrabando como una práctica laboral en las EF, potenciado cuando la frontera opera como dispositivo de corte al espacio; y su capacidad de influir sobre la circulación de personas y cosas.

Con lo anterior, quiero sostener que este fenómeno en su forma y proceso contemporáneo y el impacto que éste está teniendo sobre las espacialidades urbanas, modificándolas y transformándolas, permite observar no solo las tradicionales formas de movilidad, esto es, de emplazarse en las ciudades de destino y operar en simultáneo con la de origen (Levitt y Glick-Schiller 2004), sino de formas de habitar que entienden que el desplazamiento en EF termina por convertirse en un recurso en sí mismo.

Agradecimientos

Este trabajo de enmarca en el proyecto FONDECYT 1160963 “Espacialidades transfronterizas en el desierto de Atacama”.

BIBLIOGRAFIA

- Aguiar, J. (2015). Estados de simulación: Piratería, contrabando, neoliberalismo y el control de la ilegalidad en América Latina. En C. Alba y P. Labazée (editores) *Metropolización, transformaciones mercantiles y gobernanza en los países emergentes*, pp. 541-592. Ciudad de México: Colegio de México.
- Ayala, P. (2000). *Reevaluación de las tradiciones culturales del período intermedio tardío en el Loa superior: Caspana*. Memoria de Pregrado, Universidad de Chile, Santiago.



- Bustos, R. (2006). "¿Chilenización o modernización?". La educación y la homogeneización cultural del norte de Chile. *Diálogo Andino* 27: 85-94. <http://dialogoandino.cl/wp-content/uploads/2016/07/DA-27-2006-05.pdf>
- Cardin, E. (2013). La historia de una vida en situación de frontera: migración, superación y trabajo en el "circuito sacoleiro". *Estudios Sociales* 48: 100-109. <https://doi.org/10.7440/res48.2014.08>
- Cardin, E. (2014). Teoria das fronteiras e totalidades. En E. Cardin y S. Colognese (organizadores) *As ciências sociais nas fronteiras: Teorias e metodologías de pesquisa*, pp. 43-59. Paraná: FB.
- Carrión, F. (2011). Economía de Frontera. Una atracción fatal. *Fronteras* 7: 1-1. <https://www.flacso.edu.ec/portal/files/docs/fronteras7.pdf>
- Consejo Regional de Antofagasta [CORE Antofagasta]. (2012). *Ollagüe. Gentes y paisajes de tierras altas*. Antofagasta: CORE-CNCA.
- Conti, V. (2003) El norte argentino y Atacama. Flujos mercantiles, producción y mercados en el siglo XIX. En A. Benedetti (compilador) *Puna de Atacama. Sociedad, Economía y Frontera*, pp. 21-52. Córdoba: Alción Editora.
- Cross, J. (1998). *Informal politics: Street vendors and the state in Mexico City*. Stanford: Stanford University Press.
- Cruz, P. (2009). Huacas olvidadas y cerros santos. Apuntes metodológicos sobre la cartografía sagrada em los Andes del Sur de Bolivia. *Estudios Atacameños* 38: 55-74. <https://doi.org/10.4067/S0718-10432009000200005>
- Deleuze, G. (2005). *Derrames: Entre el capitalismo y la esquizofrenia*. Buenos Aires: Cactus.
- de Miranda, M. y J. Peláez (Comp.) (2016). *Las relaciones económicas entre América Latina y Asia. Hacia una construcción de una nueva inserción internacional*. Cali: Sello Editorial Javeriano.
- Díaz, A., A. Díaz y E. Pizarro (Comp.) (2010). *Arica Siglo XX: Historia y Sociedad en el extremo norte de Chile*. Arica: UTA.
- Donoso, K. (2015). Rotos y gauchos en el siglo XIX. De corruptores del orden social a la exaltación como identidad nacional popular. En J. Pinto, D. Palma, K. Donoso y R. Pizarro (editores) *El orden y el bajo pueblo: Los regímenes de Portales y Rosas frente al mundo popular, 1829-1852*, pp. 105-132. Santiago: LOM Ediciones.
- Evans-Pritchard, E. (1997). *Los nuer*. Madrid: Anagrama.
- Ferrari, M. (2014). As noções de fronteira em geografia. *Perspectiva Geográfica* 9(10): 7-30. <http://e-revista.unioeste.br/index.php/pgeografica/article/view/10161/7550>
- Galaz-Mandakovic, D. (2014). Uyuni, capital turística de Bolivia. Aproximaciones antropológicas a un fenómeno visual posmoderno desbordante. *Teoría y Praxis* 16: 147-173.
- Galaz-Mandakovic, D. (2016). Industrialización minera, urbanización e innovación en las relaciones sociales en el sudoeste del altiplano boliviano: El caso de la Compañía Huanchaca de Bolivia (1834-1930). *Estudios Atacameños* 52: 153-175. <http://www.redalyc.org:9081/home.oa?cid=1832898>
- García, J. (2006). Geografía regional. En D. Hiernaux y A. Lindón (editores) *Tratado de Geografía Humana*, pp. 25-70. Ciudad de México: Editorial Anthopos- Universidad Autónoma Metropolitana.
- Gil, R. y A. Nielsen (2010). The Forasteros of Lípez. Ethnohistorical and Archaeological perspectives on the Peoples of Bolivia's Southern Altiplano (Thirteenth to Eighteen Centuries). *Colonial Latin American Review* 19(3): 437-459. <https://doi.org/10.1080/10609164.2010.520953>
- González, S. (2004). *El Dios Cautivo: Las Ligas Patrióticas en la chilenización compulsiva de Tarapacá (1910-1922)*. Santiago: LOM Ediciones.
- González, S. (2008). *La llave y el candado: el conflicto entre Perú y Chile por Tacna y Arica (1883-1929)*. Santiago: LOM Ediciones.



- González, S. (2011). Las históricas relaciones entre Tarapacá y Oruro: la frustrada tentativa de integración transfronteriza durante ciclo de expansión del salitre (1864-1928). *Geografía Norte Grande* 50: 63-85. <https://doi.org/10.4067/S0718-34022011000300005>
- González, S. (2014). ¿Especuladores o industriales? La política chilena y el problema de la propiedad salitrera en Tarapacá durante la década de 1880. *Historia* 47(1): 39-64. <https://doi.org/10.4067/S0717-71942014000100002>
- González, S. y S. Leiva (2016). El Norte Grande ante el ciclo del salitre: La política salitrera y la política exterior en la formación de un espacio trasfronterizo andino (Bolivia y Chile, 1880-1929). *Estudios Atacameños* 52: 11-26 <https://doi.org/10.4067/S0718-10432016005000006>
- González Pizarro, J. (2008). La conquista de una frontera: Mentalidades y tecnologías en las vías de comunicación en el desierto de Atacama. *Geografía Norte Grande* 40: 23-46. <https://doi.org/10.4067/S0718-34022008000200002>
- González Pizarro, J. (2012). El vicario Luis Silva Lezaeta y el proceso de “chilenización” en el Norte Grande: Las experiencias de Antofagasta y Tarapacá, 1882-1897. *Tiempo Histórico* 5: 55-69. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/4679506.pdf>
- Gundermann, H. (1998). Comunidad aymara, identidades colectivas y estados nacionales en los albores del siglo XX. En M. Rojas (editor) *A 90 años de los sucesos de la Escuela Santa María de Iquique*, pp. 153-181. Santiago: LOM Ediciones-DIBAM-Centro de Investigaciones Diego Barros Arana.
- Han, Byung-Chul (2016). *Shanzai. El arte de la falsificación y la deconstrucción en China*. Buenos Aires: Caja Negra Editora.
- Harvey, D. (2013). *Ciudades rebeldes: Del derecho de la ciudad a la revolución urbana*. Madrid: Akal.
- Heyman, J. y A. Smart (1999). Status and illegal practices: an overview. En J. Heyman (editor) *States and Illegal Practices*, pp. 1-24. Oxford-New York: Berg.
- Instituto Nacional de Estadísticas de Bolivia [INE Bolivia] (2017). *Encuesta de Empleo (EE) 2009-2010*. <https://www.ine.gob.bo/index.php/mercado-laboral/introduccion-3>
- Langer, E. (2009). Bringing the economic back in: Andean Indians and the Construction of the Nation-State in Nineteenth Century Bolivia. *Latin America Studies* 47: 527-551. <https://doi.org/10.1017/S0022216X09990174>
- Larson, B., Harris, O. y E. Tandeter (Eds.) (1995). *Ethnicity, markets, and migration in the Andes. At the crossroads of history and anthropology*. Durham: Duke University Press.
- Laurent, M. (2014). *Contrabando, poder y color en los albores de la República. Nueva Granada 1822-1824*. Bogotá: UNIANDES.
- Levitt, P. y N. Glick-Schiller (2004). Perspectivas internacionales sobre migración: Conceptualizar la simultaneidad. *Migración y Desarrollo* 3: 60-91. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=66000305>
- Malinowski, B. (1975). *La vida sexual de los salvajes del Noroeste de la Melanesia*. Madrid: Morata.
- Mangan, J. (2005). *Trading roles. Gender, ethnicity and the urban economy in Colonial Potosí*. Durham y London: Durham University Press.
- Medina, E. (2001). *Contrabando en la frontera de Portugal: Orígenes, estructuras, conflicto y cambio social*. Tesis (Doctorado en Antropología). Madrid: Universidad Complutense de Madrid.
- Mesa Gisbert, C., J. de Mesa y T. Gisbert (2007). *Historia de Bolivia*. La Paz: Gisbert.
- Mintz, S. (1998). *Dulzura y poder: El lugar del azúcar en la historia moderna*. Ciudad de México: Siglo XXI Editores.
- Müller, J. (2015). Etnografía del área comercial Eloy Salmón (La Paz, Bolivia): Transformaciones territoriales, estrategias económicas y prácticas culturales. *Temas Sociales* 37: 13-34. http://www.revistasbolivianas.org.bo/pdf/rts/n37/n37_a02.pdf



- Muñoz, J. (2016). *De chamba en chamba, o el espacio y la economía del contrabando en el espacio fronterizo Arica-Tacna*. Tesis (Magíster en Antropología). Instituto de Arqueología y Antropología (IAA/UCN-UTA), San Pedro de Atacama.
- Nash, J. (2008). *Comemos de las minas y las minas nos comen a nosotros: Dependencia y explotación en las minas de estaño bolivianas*. Buenos Aires: Antropofagia.
- Nielsen, A. (2004). Aproximación a la arqueología de la frontera tripartita Bolivia-Chile-Argentina. *Chungará* 36: 861-878. <https://doi.org/10.4067/S0717-73562004000400026>
- Núñez, L. y T. Dillehay (1988). Camelids, caravans, and complex societies in the south-central Andes. En N. Saunders y O. Montmollin (editores) *Recent studies in pre-Columbian archaeology*, pp. 603-634. Oxford: BAR IS.
- Platt, T. (1987). Calendarios tributarios e intervención mercantil. Racionalidades estacionales entre los indios de Lípez (Bolivia) en el siglo XIX. *Chungará* 19: 215-241.
http://www.chungara.cl/Vols/1987/Vol19/Calendarios_tributarios_e_intervencion_mercantil.pdf
- Quijano, A. (1998). *La economía popular y sus caminos en América Latina*. Lima: Mosca Azul Editores.
- Rabossi, F. (2008). En la ruta de las confecciones. *Crítica en desarrollo* 2: 151-171.
<http://www.idaes.edu.ar/cese/revista/Rabossi%20Revista%20Critica%20No2.pdf>
- Renoldi, B. (2008). *Narcotráfico y justicia en Argentina: la autoridad de lo escrito en el juicio*. Buenos Aires: Antropofagia.
- Renoldi, B. (2015). Estados posibles: travesías, ilegalismos y controles en la Triple Frontera. *Etnográfica* 19(3): 417-440. <https://journals.openedition.org/etnografica/4049>
- Ribeiro, G. (2007). La globalización popular y el sistema mundial no-hegemónico. *Nueva Sociedad* 241: 36-62. <http://132.248.9.34/hevila/Nuevasociedad/2012/no241/4.pdf>
- Rosenblitt, J. (2013). *Centralidad geográfica, marginalidad política: La región de Tacna-Arica y su comercio, 1778-1841*. Santiago: DIBAM-Centro de Investigaciones Diego Barros Arana.
- Salas, H. (2011). *El río Nazas. La historia de un patrimonio lagunero*. Ciudad de México: UNAM-IIA.
- Schiappacasse, V. y H. Niemeyer (1989). Avances y sugerencias para el conocimiento de la prehistoria tardía de la desembocadura del valle de Camarones (Región Tarapacá). *Chungara* 22:63-84.
http://www.chungara.cl/Vols/1989/Vol22/Avances_y_sugerencias_para_el_conocimiento_de_la_prehistoria.pdf
- Tassi, N., Medeiros, C., Rodríguez-Carmoma, A. y G. Ferufini (2013). *Hacer plata sin plata. El desborde de los comerciantes populares en Bolivia*. La Paz: PIEB.

Recibido el 3 Ene 2018

Aceptado el 24 Mar 2018