





**‘PASERAS’, ‘PICOTEROS’ Y MOVILIDAD EN LA PUNA.
ARTICULACIÓN ENTRE CONTRABANDO Y RETAIL DE
MERCANCÍAS ELECTRÓNICAS EN LA ESPACIALIDAD
FRONTERIZA ATACAMA-LÍPEZ (EFAL) (CHILE Y BOLIVIA)**

*Paseras, Picoterros and Mobility in the Puna. Articulation Between Smuggling and Retail
in the Atacama-López Border Spatiality (EFAL) (Chile and Bolivia)*

José Miguel Muñoz Valenzuela¹  

¹ Facultad de Derecho, Universidad Central, Chile

RESUMEN

Este texto tiene por objeto caracterizar la articulación entre contrabando y *retail* en la espacialidad fronteriza Atacama-López (EFAL) (Chile y Bolivia). Para ello, se analizan personas y mercancías que participan del fenómeno, destacando el rol de ‘paseras’ y ‘picoterros’ (contrabandistas) y comerciantes en general, por un lado, y de las mercancías electrónicas provenientes del *retail* local, por el otro, revisando la aportación de este conjunto de actorías en la dinamización de los flujos económicos fronterizos en la zona. Se observa que los circuitos y prácticas comerciales analizadas ponen en evidencia saberes y estrategias locales e históricas, estructurándose a través de rutas y dinámicas que desafían y friccionan los paradigmas sancionados por las regulaciones estatales ahí existentes, así como los empleados tradicionalmente por la ciencia social para con su entendimiento. Se concluye que la consolidación de una difusa espacialidad fronteriza en la puna permite a los comerciantes locales reclamar poder y reconocimiento en el cotidiano, imprimiendo una gravedad propia en los fenómenos sociales y económicos que ahí acontecen.

Palabras clave: movilidad; contrabando; *retail*; mercancías electrónicas; espacialidad fronteriza Atacama-López (EFAL).

ABSTRACT

This text aims to characterize the articulation between smuggling and retail in the Atacama-López border area (EFAL) (Chile and Bolivia). To this end, it analyzes people and goods involved in the phenomenon, highlighting the role of paseras and picoterros (smugglers) and traders in general, on the one hand, and electronic goods from local retail, on the other, reviewing the contribution of this set of actors in the dynamization of border economic flows in the area. It is observed that the commercial circuits and practices analyzed highlight local and historical knowledge and strategies, structuring themselves through routes and dynamics that challenge and friction the paradigms sanctioned by the existing state regulations as well as those traditionally used by social science for their understanding. It is concluded that the consolidation of a diffuse border spatiality in the puna allows local traders to claim power and recognition in everyday life, imprinting their own gravity on the social and economic phenomena that occur there.

Keywords: mobility; smuggling; retail; electronic goods; Atacama-López border spatiality (EFAL).

Fecha de Recepción	2022-08-09
Fecha de Aceptación	2022-10-12

INTRODUCCIÓN

La idea de ‘ira’ empleada por Lin Yi-Chieh (2011) respecto de la forma en que actualmente los bienes electrónicos chinos circulan por el mundo, pareciera ser una de las más asertivas para representar la magnitud e intensidad que tienen estos en diversos fenómenos relativos a las economías populares en términos generales (Gago, 2018; Harvey, 2008; López, 2018; Muñoz, 2021), y específicamente del contrabando, en la situación contemporánea del neoliberalismo y de las nuevas geografías económicas resultantes de las articulaciones derivadas entre China y Sudamérica a contar de la segunda mitad del siglo XX. ‘Ira’, porque tal dinámica es observada no solo como una actividad descontrolada sino también impredecible, un escenario que interroga a la ciencia social respecto de cómo esta se espacializaría, a través de quiénes, y de qué reglas gobernarían su devenir.

En la región sudamericana, el empleo de esta idea permite graficar la movilidad transfronteriza de este tipo de mercancías en la última década: un flujo comercial que nutre múltiples economías insertas en sectores tradicionalmente sancionados por la ciencia social como ‘formal’, ‘informal’ e ‘ilegal’, y que han sido vistos como antagónicos por décadas a pesar de que coexistan “a menudo en el mismo espacio geográfico” (Müller, 2017, p. 397), como lo es el caso de las economías populares, el contrabando y el *retail* (Arbona et al., 2016; Muñoz, 2019; Tassi et al., 2015). Así, y con un *stock* y variedad que ha evolucionado notoriamente en las últimas décadas, ampliándose a todos los géneros y tipos e incluso inventando nuevos y *fakes* (Han, 2016, p. 76), y entroncando laboralmente a cientos de personas. Esta compleja escena permite observar un fenómeno económico global impulsivo que unge de nuevos *status* a tales bienes, a sus portadores y a los regímenes laborales mediante los cuales circulan, y que sugiere, entre otros términos, que la (i)legalidad de los intercambios a través de los cuales estos se transan a escala internacional se construye relacionamente y de forma integrada en el proceso global de sus flujos (Pinheiro-Machado, 2011).

La noción de ‘economía popular’ surge en Sudamérica como una apuesta teórica y política que busca dar cuenta de ciertas prácticas confusas y heterogéneas en las formas productivas de sectores populares, plurales y diversos (Gago et al., 2018), y con una reivindicación igualmente heterogénea de la riqueza, de los excedentes y de la distribución que producen y disputan (Muñoz, 2021). Aludimos a una aproximación que “trata de romper la visión de estos comerciantes como economías informales y reconocerles su capacidad de negociación con el capitalismo global” (López, 2018, p. 89) —y con la democracia (Simone, 2018)—, cuestionando tanto la idea de que en algún momento este sector se ‘formalizará’, así como su mera existencia a modo de sobrevivencia de

poblaciones pobres (de Lomnitz, 1976). Sus aproximaciones han permitido observar a un importante sector de la economía, habitado por grupos sociales mayoritariamente indígenas y generalmente con una baja calificación educativa, con un rol central en los procesos de articulación y abastecimiento de mercados mediante un “...anclaje local y familiar [...] que provoca encadenamientos de largo alcance fuera de sus fronteras” (López, 2018, p. 93). Dicho sector también cuenta con mecanismos colectivos de distribución de su riqueza y abundancia conforme a cosmovisiones y creencias andinas cholas o barrocas (Tassi, 2010), o *chi'xi*, es decir, mediante constelaciones donde coexisten en paralelo “...múltiples diferencias culturales que no se funden, sino que antagonizan o se complementan. Cada una se reproduce a sí misma desde la profundidad del pasado y se relaciona con las otras de forma contenciosa” (Rivera, 2010, p. 70).

Las características antes tratadas no dejan de ser importantes toda vez que este conjunto de elementos era y es, justamente, el que excluía a este tipo de agentes del espacio económico ‘formal’ debido a la impronta colonial del mercado y del Estado en la región. En este sentido, estas economías se materializan como encadenamientos productivos de intersección entre modos productivos diversos, en los que también operarían complejas relaciones financieras de mediación entre dinero y deuda (Chena y Roig, 2017; Wilkis, 2013). Hablamos de una

...formación histórica determinada que ensambla y compone temporalidades, espacios y analíticas críticas de actividades y circuitos de las sociedades contemporáneas. En términos temporales, las economías populares [...] emergen frente a la desestructuración neoliberal del mundo laboral asalariado como modelo capaz de incluir a las masas en su mayoría urbanas y suburbanas. (Gago et al., 2018, p. 12)

Respecto del contrabando, y entendido este como una forma de expresión de las economías populares, podríamos decir que tanto en los contextos colonial como moderno este ha sido representado a modo de confrontación ‘contra el recaudador’ (Medina, 2001). Tal y como sostiene Dorfman (2015), bien podría observarse como respuesta ‘lógica’ a la existencia de una frontera, y la burla a esta el acto simétrico a los controles estatales ahí concernidos. Históricamente, el contrabando en la región sudamericana se vinculó con otros espacios centrales de las geografías mundiales ya en la época colonial, cristalizando formas y procesos de producción y consolidación de ensamblajes específicos en las escalas locales, nacionales y regionales, e igualmente en las espacialidades fronterizas (EF) de aquel entonces (Laurent, 2014; Platt, 2016; Rosenblitt, 2013). Asimismo, esta práctica se hizo parte del propio *ethos* institucional que consolidó al Estado moderno y sus distintos dispositivos de control del límite y borde internacional (Aguiar, 2015; Heyman y Smart, 1999; Muñoz, 2021).

En la actualidad, el contrabando se hace parte de un grupo de dinámicas económicas y políticas que, si bien desarrollan sectores estructuralmente marginados de los dispositivos de integración vía modelos laborales urbanos asalariados tradicionales, también están vinculados y ensamblados a estos. Hablamos de prácticas articuladas en circuitos económicos de todo tipo, que se materializan en EF en las que convergen agentes diversos y contingencias múltiples, conformando una realidad en la que las tipologías relativas a su comprensión, a saber, lícito/ilícito, formal/informal, acumulación/subsistencia, no parecieran ser definitorias ni adecuadas en vista de lo versátiles, diversas y contaminadas que suelen ser las disposiciones que este fenómeno adopta. Tampoco lo son respecto de las variabilidades jurídicas que estos términos tienen en cada país de la región o del mundo (Pinheiro-Machado, 2018). Aludimos, entonces, a desenvolvimientos laborales inscritos en el aprovechamiento de las asimetrías o desigualdades entre países, haciendo del cruce de mercancías por EF una actividad económica y política central para su reproducción, y que simultáneamente organiza su estructura y la dota de conflicto (Dilla y Álvarez, 2019). Asimismo, constituye regímenes de producción de riqueza y de excedentes abiertamente en conflicto con los Estados ahí presentes (Muñoz, 2021), pues sus lógicas de almacenamiento, circulación, acumulación y distribución, con características dispares, solidarias, en competencia y en contradicción con las regulaciones estatales, son continuamente deslegitimadas y criminalizadas por estas.

Visto de esta manera, y al aludir al contrabando, hablamos de un tipo de economía fronteriza con una “...composición estratégica de elementos microempresariales, con fórmulas de progreso popular, con capacidad de negociación y disputa de recursos estatales y eficaces en la superposición de vínculos de parentesco y de lealtad ligados al territorio así como a formatos contractuales no tradicionales” (Gago, 2014, p. 21).

En la espacialidad fronteriza Atacama-Lípez (EFAL) (Chile y Bolivia, respectivamente), el fenómeno en cuestión ha irradiado mercados de todo tipo con una nueva pléyade de mercancías provenientes fundamentalmente de China, mediante una forma de trabajo que, si bien se encuentra inscrita por siglos en la historia de la región, hoy se expresa a través de formas y procesos renovados y con nuevas intensidades. En efecto, hablamos de una dinámica productiva que goza de una sustantiva legitimidad en las poblaciones fronterizas en contraste a la innovadora explotación laboral en que se inscribe, y cuya tendencia en aumento se ha relacionado con complejos momentos de crisis económica en el mundo y Sudamérica (Gago et al., 2018; Müller, 2015), tales como el alza de los comportamientos laborales cuentapropistas a nivel global en el contexto de la crisis de la integración laboral en el neoliberalismo (Sarkar, 2017), o a partir de la articulación de tendencias globales con “...economías comunitarias [...] [dando] cuenta de una nueva combinación de escalas,

capaz de ensamblar dinámicas, modos productivos, saberes y circuitos a primera vista incompatibles” (Gago, 2014, p. 102). Parte del resultado de estos procesos puede observarse en la movilidad social de las poblaciones antes excluidas y que hoy ejercen poder y reconocimiento en la vida cotidiana de las EF, o bien en la transformación de los patrones de consumo de mercancías electrónicas a escala global.

Por último, se debe señalar que el objetivo del artículo que aquí se presenta es caracterizar la articulación entre contrabando y *retail* en la EFAL, avanzando en una comprensión histórica de esta espacialidad en su contemporaneidad, para luego detenerse tanto en personas como en mercancías que participan del fenómeno. Los datos que se presentan han sido obtenidos a partir del empleo de la etnografía en el marco de una investigación de largo aliento con ‘paseras’¹ y ‘picoteros’² (contrabandistas) y comerciantes en la EFAL desde el año 2019 a la fecha.

LA CONSOLIDACIÓN CONTEMPORÁNEA DE LA EFAL

Como parte de un territorio trizado a sangre y a fuego por los conflictos bélicos que materializaron los límites de los Estados nacionales durante los siglos XIX y XX en nuestra región, los desiertos de Atacama y Lípez, hoy fronterizados por los Estados chileno y boliviano respectivamente, han sido parte, desde hace milenios, de regiones articuladas espacial, social, económica y culturalmente, y nominadas por la antropología como ‘Andes Centro-Sur’ (Babot, 2011; Nielsen, 2004) o ‘puna de Atacama’ (Richard et al., 2018). Más allá de que no exista un consenso tácito respecto de los límites de este recorte espacial, la EFAL (ver Figura 1) supone un referente obligado para aludir a las relaciones cotidianas de vecindad contemporáneas entre las poblaciones que habitan Bolivia y Chile, y pieza angular “cuando se analizan los flujos de bienes y personas que circularon por esas fronteras” (González y Leiva, 2016, p. 12) y que aún se movilizan por ellas.

¹ Persona dedicada a ‘pasar’ o contrabandear mercancías por los límites internacionales. De género femenino, es común que en los Andes Centro-Sur, además, adscriba a algún pueblo originario, y emplee los servicios de transporte internacional colectivo.

² Contrabandear por rutas no habilitadas e ilegales a través de un vehículo automotor privado.

Resulta crucial entender que las diferentes poblaciones que ahí vivieron y viven, desde un punto de vista histórico, político y espacial, desarrollaron formas y procesos específicos y cambiantes de habitar los complejos y frágiles ecosistemas del desierto, articulándose durante siglos con los diferentes ciclos económicos coloniales y modernos que acontecieron en la zona. En la era republicana, podrían inscribirse *grosso modo* en los ‘cambios de bandera’ sucedidos después de la guerra del Pacífico y en su ‘norteamericanización’, paralela al surgimiento de la megaminería metálica del cobre y de la plata (Galaz-Mandakovic, 2016), tanto en el norte chileno como también en el suroeste boliviano.

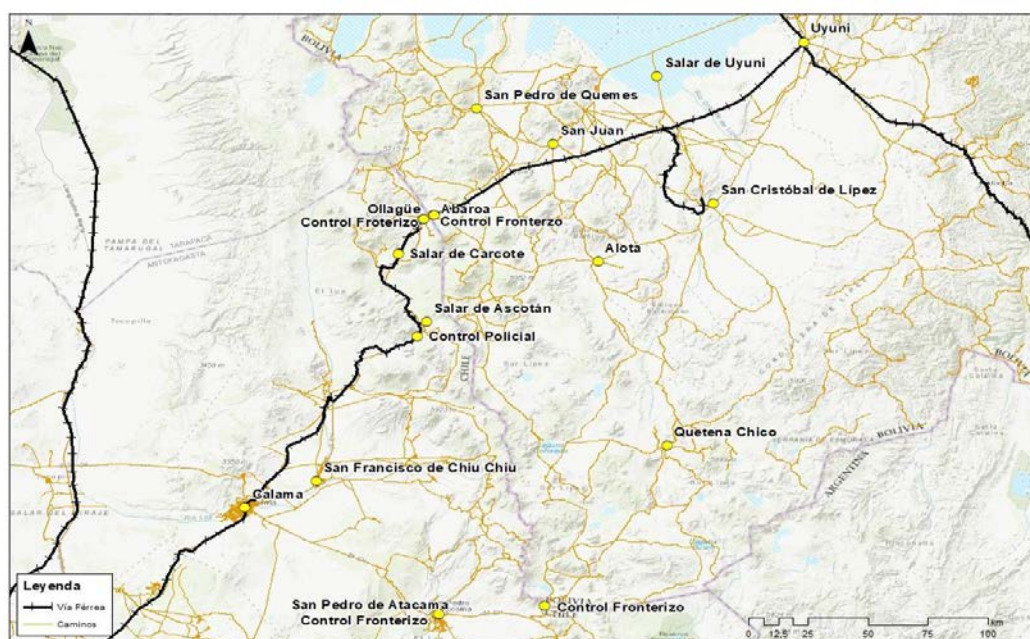


Figura 1. La EFAL y sus Redes Viales. *Nota:* Los dos controles fronterizos existentes en la EFAL, de sur a norte, son los complejos fronterizos no integrados de Abaroa y de Ollagüe; y de Portezuelo o Hito Cajón y de San Pedro de Atacama, en Bolivia y Chile respectivamente. Nótese la cantidad de caminos secundarios y terciarios que existen entre los dos pasos fronterizos habilitados, y que se señalan cortados justo por el límite internacional (Muñoz, 2021).

Esta compleja escena, que ha entroncado a miles de personas para las faenas del guano y luego para mineras no metálicas y metálicas desde el siglo XVII a la fecha, permite observar mecanismos específicos empleados por estas poblaciones en su relación con los Estados colonial y moderno y sus esquemas productivos, e igualmente, con los dispositivos de control que fueron instalándose en tal EF durante la primera mitad del siglo XX, los que evolucionaron en la medida

en que este territorio iba fronterizándose en torno al límite internacional tal y como los conocemos en la actualidad.³

En relación con lo anterior, diversos estudios antropológicos han abordado la existencia de procesos a través de los cuales grupos sociales, en múltiples latitudes del mundo, se hicieron parte del desarrollo de cuadros organizacionales capitalistas que ensamblaron espacios locales con otros nacionales o continentales (Balandier, 1955; Mintz, 1998), de tal manera que las relaciones entabladas con estas estructuras políticas mayores —Estado colonial o moderno, por ejemplo—, así como con expresiones globales o regionales del capitalismo, fueron centrales en sus trayectorias y devenir. En el caso de la EFAL, las actividades comerciales vinculadas a los ciclos de expansión económicos ahí acontecidos, así como las múltiples necesidades requeridas para los enormes destacamentos humanos integrados a cada uno de ellos, se vieron imbricadas y fortalecidas desde un inicio por prácticas contrabandistas (Laurent, 2014; Platt, 2016; Rosenblitt, 2013), proceso que permitió automatizar y naturalizar una cierta economía en la frontera y que se constituyó como un elemento central de su cotidiano. En efecto, el contrabando acompañó a la tropería y al caravaneo tradicionales, alcanzando amplias zonas de los Andes Centro-Sur en plena administración del Virreinato del Perú y, luego, de La Plata (Rosenblitt, 2013). Ambas administraciones, debido a la continua e intensa circulación de minerales provenientes del Alto Perú o la llamada provincia de Charcas, por un lado, e igualmente por la existencia de poblaciones indígenas que ya poseían un *locus* de ocupación y desplazamientos transfronterizos, por el otro, facilitaron y fomentaron la constitución de una espacialidad económica de alta circulación de personas y cosas, paradójicamente rechazándola jurídica y legalmente (Imbernón, 1986). No es para nada casual que la ciudad de Antofagasta, para el año 1875 y en el último censo boliviano efectuado en esta zona, haya tenido 4530 habitantes con nacionalidad chilena de un total de 5384 (González, 2012, p. 57).

Esta tendencia al contrabando se mantuvo durante los siglos venideros, viéndose robustecida por la política de Estado ausente propuesta tanto por Bolivia como por Chile una vez que se fronterizó modernamente este espacio durante la última parte del siglo XIX y posterior a la Guerra del Pacífico. Esta política se caracterizó, sobre todo, por una muy reducida regulación de agentes estatales en la frontera. Con lo anterior, es posible observar un control del límite internacional prácticamente funcional a la economía salitrera del nuevo norte chileno, lo que implicó la constitución de un espacio transfronterizo *ad hoc* para la movilidad de poblaciones provenientes

³ Contemporáneamente hablando, la EFAL se circunscribe, por el lado boliviano, al departamento de Potosí, compuesto por dieciséis provincias, de las cuales solo tres poseen una situación limítrofe con Chile: Daniel Campos, Nor Lipez y Sud Lipez. Por el lado chileno, es contenida por la provincia de El Loa —de la región de Antofagasta—, la única de esta región que posee una situación adyacente con el territorio boliviano.

tanto de las provincias de Tarata y Tacna, en Perú (González y Leiva, 2016; Rosenblitt, 2013), como de las ciudades bolivianas de Cochabamba, Oruro y La Paz. Estos últimos circuitos bien podrían ser explicados, al menos parcialmente, “por la existencia del ferrocarril” (González, 2016, p. 110). Este último elemento —el ferrocarril— marcará un precedente central en la ‘rearticulación mecánica’ de la puna, parafraseando a Richard et al. (2018). Su trazado, inicialmente financiado por la Compañía Huanchaca de Bolivia, permitió articular al puerto de Antofagasta con “Uyuni —y luego Oruro— para exteriorizar la producción de la mina Pulacayo” (Galaz-Mandakovic, 2016, p. 91), la más importante faena argentífera después de la existente en el cerro Rico de Potosí. El desarrollo de la industria salitrera y la consecuente chilenización de Atacama (González, 2010; Hidalgo, 2004) profundizó aún más esta expansión ferroviaria, cimentando así lo que algunas décadas más tarde sería la huella por la que se montaría buena parte de la infraestructura vial para vehículos motorizados durante el siglo XX, y que ya antes se empleaba para el tránsito tropero.

Esta novedosa articulación entre territorios por medio de un vehículo ferroviario —y luego automotor— supuso en los grupos que habitaban y circulaban por la EFAL diversas formas de ajuste y ensamblaje durante los siglos XIX, XX y XXI, sobre todo en lo que refiere a los procesos de incorporación de artefactos motorizados, la institucionalización de las rutas y caminos legales para con el cruce, y la instalación de entidades oficiales encargadas de trazar y hacer respetar los límites internacionales en la nueva frontera binacional. Esta última, para el año 1927, ya contaba con el primero de sus controles del lado chileno (González y Leiva, 2016, p. 25), caracterizado por el eminente carácter “militar y fiscal” de la institución aduanera (Medina, 2001, p. 477).

A fines del siglo XX, la formación de este complejo, amplio y múltiple espacio comercial en la EFAL, se vio reconfigurado e impulsado por los ensamblajes específicos que tanto el neoliberalismo como la intersección con China ejercieron sobre este territorio andino (Pellandra, 2017). En efecto, y junto con los enclaves portuarios del Pacífico Sur —considerando especialmente a la Zona Franca de Iquique (ZOFRI), la más importante de Sudamérica—, la intensidad que fue cobrando la interrelación político-estatal y económica entre China y nuestra región aumentó sus flujos anuales comerciales al 3 % (Durán y Pellandra, 2017), lo que para el periodo 1990-2000 representó, por cada año, una tasa de aumento superior al 20 %, tanto en sus exportaciones como importaciones. Así, y “en solo tres años, los giros externos prácticamente se duplicaron [...] en el 2002 China ocupó el sexto lugar en la economía y el comercio mundial; en el 2005 se situó en tercer y cuarto escalón respectivamente” (Díaz, 2006, p. 99).

La aparición de este enclave de franquicias tributarias (ZOFRI) también se tornó gravitante para las economías de los países dependientes de los puertos del Pacífico Sur, al menos parcialmente, como lo es el caso de Bolivia o Paraguay, desconociéndose los alcances que impondrá esta nueva geografía económica en otras áreas específicas del Cono Sur (Muñoz y Garcés, 2022).

Según ‘paseras’ y ‘picoteros’ (contrabandistas), las lógicas que se comienzan a gestar en este periodo se encuentran vinculadas a un álgido momento de circulación de bienes e imitaciones, que se consolidó con la ‘feria taiwanesa’⁴ en 1980 en la ciudad boliviana de Uyuni. Este mercado se habría provisto sustantivamente por el intenso tráfico de mercancías electrónicas provenientes de las ciudades chilenas de Iquique y Calama. Ya a principios del siglo XXI, esta escena se intensificará aún más por la aparición del primer *mall*⁵ en la EFAL —en el año 2002 en la ciudad chilena de Calama—, y renovará incluso las formas del contrabando local. Así, el sistema relativo a la circulación transfronteriza se fue robusteciendo con el aumento consolidado de la incidencia de las importaciones originarias de China que ingresaban a Chile, y que han alcanzado, si se compara la primera y segunda década del siglo XXI, un crecimiento de más del 30 % en los ítems de electrónica y óptica, más del 300 % en maquinaria y equipos, y más de un 700 % en lo relativo a automotores y sus piezas y partes (Muñoz y Garcés, 2022).

Si bien Harvey (2005) ha observado en este proceso de demanda de *commodities* por parte de China una reprimarización de la economía y un afianzamiento de nuevos procesos de desposesión en la región, es posible observar, en torno a este tipo de modos productivos, posibilidades para amplios grupos sociales segregados históricamente de los mercados formales de la región, como ha sido revisado por Clark (1988) y Cross (1998).

En resumen, entre los datos anteriormente revisados destacan la relación y ensamblaje permanentes entre las dinámicas productivas, los grupos sociales y los espacios que componen la EFAL, en el sentido de cómo la “frontera va adquiriendo significados diversos y va respondiendo a las necesidades de los grupos en un tiempo y espacio” (Ferrari, 2014, p. 8). En las últimas décadas, la relación antes particularizada asume las lógicas y energías propias de la articulación con China, convirtiendo a la EFAL en un novedoso polo de atracción para muchos comerciantes de la región

⁴ Desde fines del siglo XX esta se realiza en Oruro.

⁵ El término *mall* alude a una forma arquitectónica y social relativa a centros comerciales dependientes del *retail* en Chile, inspirada en buena medida en la figura del *shopping center* estadounidense. En efecto, refiere a una construcción que consta de uno o varios edificios y de varios cientos de metros cuadrados disponibles tanto para tiendas departamentales como para locales pequeños. En el caso chileno, el fenómeno se vio fuertemente sostenido y estimulado por la implementación del crédito como otra manera de ‘democratizar’ los mercados de consumo nacionales desde la dictadura militar hasta nuestros días (Moulian, 1996).

que se abastecen de mercancías electrónicas y movilizan y ensamblan, día a día, rutas, límites y fronteras a partir de redes y corredores viales verticales entre altiplano y costa, consolidados ya varios siglos atrás (Murra, 2002). No obstante, estos siguen sirviendo, actualmente, como enlace con el resto de Sudamérica a través del llamado ‘Eje de Capricornio’ o ‘Corredor Paranaguá-Antofagasta’, el que agrupa a los territorios estatales de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile y Paraguay.

DOS MADRES BOLIVIANAS Y UNA TARJETA DE CRÉDITO Y CARNET CHILENOS

Irma tiene diecisiete años y nació en Uyuni, Bolivia. En febrero de 2019, y mientras atendía el puesto comercial que su tía materna tiene en el centro uyunense —a quien llama cariñosamente su ‘segunda madre’—, organiza por medio de una videollamada con dos compañeras de colegio la fiesta de fin de secundaria. Las tres jóvenes se encuentran cursando el sexto nivel en una escuela-internado comercial de la ciudad boliviana de Oruro.

“El letrero —insiste Irma— tiene que ser dorado y decir ‘Adiós, *High School*’”. Y la gira de estudios, claramente a San Pedro de Atacama, Chile, aunque aún no hay consenso en esta materia, pues sus amigas prefieren el sur peruano o Tarija, ciudad austral boliviana con un clima mucho más templado que la puna. Ella insiste en Chile: quiere aprovechar el viaje para evaluar opciones de formación universitaria y visitar a su hermana mayor que vive hace más de cinco años en Calama. Irma quiere estudiar ingeniería comercial al igual que su hermana.

Su tía materna —su ‘segunda madre’— es una reconocida ‘pasera’ y comerciante local, al igual que la madre de Irma, quien no posee tienda pero sí contrabandea productos comestibles desde el norte argentino hacia el sur boliviano. Según cuenta Irma, su tía “fue la primera [comerciante] en traer artículos desde Oruro, y no desde Calama”.

Todos los veranos, además de visitar a su familia materna en las cercanías de San Pedro de Quemes —cercano al poblado fronterizo boliviano de Abaroa—, Irma trabaja atendiendo el pequeño puesto comercial, labor por la que recibe un pequeño salario que ella invierte en mercadería que luego llevará de regreso a su internado. Con respecto a su inversión, afirma que prefiere las “cosas que sirven para la escuela, como las memorias [digitales], parlantes”. El viaje desde Oruro a Uyuni toma alrededor de cuatro horas cuando la carretera está despejada y no hay algún corte de camino, muy común en esta zona debido a la disidencia y oposición que representan

comerciantes minoristas al gobierno ‘masista’⁶ de Evo Morales. “Ellos sienten que los han dejado de lado, que todo es para La Paz”, comenta. El viaje, que comúnmente realiza en bus, también lo utiliza para surtir la tienda de su tía con pequeños artículos electrónicos que ella misma compra en la Feria de electrodomésticos de Oruro, la mayoría de ellos provenientes de la ZOFRI.

La tienda, que es de su tía, igualmente es empleada por otros comerciantes que se encuentran de paso para bodegaje de mercancías debido a su cercanía con la terminal de buses local. Su madre le dice que ella tiene que ayudar ‘porque es de la familia’. Así, y desde que tiene memoria, recuerda estar ahí sentada, a veces jugando y otras veces auxiliando. Sobre cómo fue aprendiendo a vender este tipo de productos y a diferenciarlos, Irma insiste: “creo que es algo que fui viendo desde pequeña... Mi hermana mayor también [...] venía a ayudar y cuando era chica la veía y veía que ella se sentaba aquí y atendía a los clientes”.

Sobre su madre, Irma no se siente muy cómoda de hablar. No tienen una buena relación, y por lo mismo, ella quiere estudiar fuera de Bolivia. “También así tengo mi espacio, mi libertad”, comenta. Y precisa:

Mi madre no pudo estudiar una carrera porque se embarazó muy joven de mi hermana. Entonces ella no quería hacer una carrera porque tuvo que ver a mi hermana... [...] como ella no quería hacer una carrera, vio maneras para poder trabajar [...] por sus medios... Pues entonces empezó a traer algunos productos... Eso fue como el 2002, 2003, por ahí. (Irma, comunicación personal, 2019)

En esos mismos años, su tía consolidó la apuesta por el electrodoméstico orureño, aunque como comenta Irma, es “chileno, solo que ese es ZOFRI y este otro que tú ves por aquí por el centro es del *mall* de Calama”. Los casi quince años que su tía lleva en el rubro, el que igualmente complementa con contrabando de textiles provenientes del sur de Perú a hoteles de San Pedro de Atacama, le han servido para conocer a muchos contrabandistas que le ofrecen diferentes productos “que vienen desde ZOFRI, aunque sin pasar por el control de Sabaya”.

Pero su ‘segunda madre’ antes los traía desde Calama, aprovechando que su hermano —es decir, el tío materno de Irma— había obtenido la visa de residencia temporaria en Chile, y “como trabajaba en minería y eso, tenía carnet y tarjetas [de crédito] y las usaban para comprar lavadoras... además que, en ese tiempo, los caminos para allá eran un poco mejores que los de acá”, afirma la estudiante de secundaria. Entonces,

⁶ Refiere al Movimiento Al Socialismo o MAS boliviano.

...como ellas tenían a su hermano que vivía ahí, se dieron cuenta de que los productos de allá son buenos, entonces ahí empezaron a traer cosas... y ahí fue mi tía la que pensó en la tienda y eso, porque mi mamá no tenía el capital para eso. (Irma, comunicación personal, 2019)

Irma insiste en que “en esos años, como a principios del 2000, la Aduana [Nacional de Bolivia, o ANB] comenzó a ponerse más dura, con más control... pero ahora también del lado chileno está habiendo control”. Le tocó viajar durante buena parte de esa década a Calama, madrugando para poder tomar el servicio de bus entre ambas ciudades. Su tía tenía que “trasnochar harto: despertarse a las tres de la mañana... y venir a buscar a las personas para luego llevarlas a Abaroa y ver quién recogía qué, y luego traerlas”. En efecto, y con el fin de evitar la mínima cuantía,⁷ la tía de Irma, previa coordinación con su hermano que vivía en Calama, llevaba a gente de confianza al control fronterizo, asignándoles mercadería a ingresar a Bolivia y cuidando de no sobrepasar los montos establecidos por el régimen aduanero.

...como te digo: desde que mi mamá y mi tía empezaron... Eran de las primeras que empezaron con ir a Chile, con esto, al *mall*, y ahí ella ya nos llevaba de vacaciones. Entonces para mí es algo normal... Hay veces que siento como si fuera más de allá [de Chile] que de acá porque, como te digo, para todas las vacaciones de invierno y verano mi mamá o mi tía nos llevaba solo ahí. No nos llevan acá a Bolivia... A veces nos llevaban a Antofagasta o a Iquique, pero no por acá por Bolivia. (Irma, comunicación personal, 2019)

Al haberle negado la visa definitiva de residencia en Chile por más de una década, la tía de Irma decidió comenzar a comprar también en Oruro. Al principio, la gente se resistía, pero, según la estudiante, “en la actualidad se vende más... Y porque circula más de todo, entonces la gente ha empezado a ver otras marcas, otro mundo”.

PODER, RECONOCIMIENTO Y GRAVEDAD

Sentado en la butaca del conductor, Marco, de 56 años, dedicado a prestar servicios de transporte a una minera local de Uyuni y a ‘mover mercancías con factura desde Abaroa’, conversa exaltado con uno de sus empleados a través de su móvil Huawei. Lo que acaba de suceder es grave: han requisado doce cocinas y una cantidad similar de *freezers* por haber superado el límite de la mínima cuantía. A él le tocaba generar la logística para el paso de las cosas: llevar a gente que no hubiera usado el régimen en cuestión en los últimos 90 días. Pero algo falló. Ahora, para recuperar estas mercancías,

⁷ Promovido por la ANB desde fines de 2016, se trata de un régimen de importación que pretende intervenir en el tráfico internacional de mercancías, permitiendo que los ciudadanos naturales puedan ingresar al país bienes por un valor no superior a los 2000 dólares estadounidenses (en el caso argentino, por ejemplo, es de 150 dólares por mes) 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 a cobrar un 21 % del valor de la mercancía y una amonestación de hasta el 50 % del valor bruto de esta.

solo queda pagar una internación ya amonestada por la ANB, comprobando antes que no se trata de un delito de contrabando. De ser así, la multa será alta.

El pedido retenido es esperado hace días por otra comerciante de la ciudad, con nacionalidad boliviana pero que solo vende ‘productos chilenos’, quien debe despacharlo a sus compradores, que accedieron a ellos pagando por adelantado. Su exesposo es quien adquirió los productos, tiene nacionalidad chilena desde el 2010. Él se dedica al rubro de transportes en la megaminería de Calama, y espera su parte del pago con la que debe costear, básicamente, los electrodomésticos en cuestión, y que han sido comprados ‘en tres cuotas precio contado’ en una famosa casa del *retail* chileno.

Marco transita por la ciudad en su Toyota Hilux del año. “El negocio ha estado bueno, hermano”, repite cada vez que lo veo, por lo general bebiendo alguna bebida gaseosa. De color blanco, en su vehículo destaca el barro existente en las rutas locales, pues este año la temporada estival y el invierno andino han traído problemas por el desborde de ríos, esteros y del propio salar de Uyuni, incluso impidiendo el cruce hacia Chile.

El 2015, Marco decidió apostar por el traslado de los trabajadores que requieren las faenas de una gran minera del departamento, poniendo a disposición de su gerencia la flota de tres buses y una serie de horarios de utilidad para los operarios que ingresaban o salían de sus labores, la mayoría en dirección a poblados del municipio de Uyuni. Ahí logró consolidarse como el transporte oficial de esta, sin abandonar jamás su oficio de vendedor, con el que comenzó a tejer redes con otros comerciantes de la EFAL, y de ahí enlazarse hacia Chile. Sin sus primos (políticos y no consanguíneos), con los que no tenía contacto desde que salió de La Paz durante la década de 1980, este proceso no hubiera sido tan exitoso.⁸

Durante los primeros años del siglo XXI, Marco aún se dedicaba a ‘picotear’ diversos productos electrónicos hacia Bolivia, fundamentalmente electrodomésticos de segunda mano desde Calama. Para ser ‘picotero’, comenta, solo se necesitaba tener una camioneta, “perder miedo”, y una red de familiares y amigos. Ahí movía decenas de lavadoras y microondas; también *freezers*. En sus palabras:

Arriesgado era, sí... Pero en ese tiempo, después del cierre del tren, daba pena este lugar. Estaba vacío, sucio... Lo único que quedaba era reinventarse. Yo de pequeño que soy

⁸ Uno de ellos, por ejemplo, vivió por dos años en la ciudad de Guangzhou, China, con la finalidad de facilitar la importación de productos electrónicos de mejor calidad desde allá, evitando así los que comúnmente se expenden en la ZOFRI.

comerciante. De niño ya andaba con mi carrito ambulante en La Paz vendiendo refrescos, gelatinas... Entonces, acá quería lo mismo. Y la única manera era hacerlo así, con cuidado siempre [...] En Calama todo era barato, barato... Y acá se podía vender a buen precio, no abusivo, pero buen precio... Y pagabas combustible, repuestos del vehículo, todo, todo. (Marco, comunicación personal, 2019)

Los productos que movilizaba Marco en su camioneta Ford F100 del año 1977 y de “60 quintalitos”⁹ eran variados. Si bien lo que más transportaba eran electrodomésticos, igualmente aprovechaba los viajes que realizaba a Chile para comprar pañales y juguetes que vendía especialmente en Navidad, o en torno a otras festividades locales. Los productos que ingresaba por múltiples rutas cercanas a los salares de Ascotán y Carcote, en el lado chileno, los iba acumulando en casas de compatriotas que vivían en ese entonces en Calama, o bien en algunos poblados chilenos cercanos a Ollagüe.

...en ese tiempo, frontera no tenía mucho control... Y además yo también surtía a unos paisanos de allá de Ollagüe [Chile], entonces, si gente o policías preguntaban, yo les decía que era un encargo de ahí... Y ya en la tardecita, medio oscuro, pasábamos por arriba del salar... Porque ahí hay hartas huellas, ¡y dale que dale!... Y era como una hora para llegar al otro lado, a Bolivia, al lugar de las lagunas que hay ahí... No sé cómo estará ahora. Después han puesto un control en Ascotán, de Carabineros... Y ahí ya era más difícil. (Marco, comunicación personal, 2019)

En su opinión, y haciendo algo de retrospectiva, Marco asegura que la demanda de tecnología en ese entonces no se puede comparar con la de ahora. Concretamente, hablamos de un momento en el que buena parte de la población sudboliviana ni siquiera tenía acceso a la luz eléctrica, por lo cual eran muy pocas las familias que requerían estos bienes. Además, “los caminos eran malos, entonces el producto siempre llegaba con alguna ralladura, algún abollón”, sostiene. Hoy en día,

La gente quiere más productos, es cierto... Pero quiere mejor calidad, no más barato tan solo. Por ejemplo: un boliviano te puede pagar un 10, un 20 % más del valor de un *freezer*, de un equipo de música, de un televisor de los que vienen de La Paz, Oruro... Pero entonces tiene que venir de Chile, del *mall* sobre todo... Porque cuando los bolivianos conocemos un *mall* por primera vez, ni te cuento... Hay más valor... Entonces, la gente quiere mostrar lo que tiene, su progreso... No es solo una licuadora, un termo, no. (Marco, comunicación personal, 2019)

Según Marco, eran más de 100 vehículos dedicados al ‘picoteo’ en esos tiempos. Muchos de ellos lo hacían agrupados y en caravanas, fundamentalmente porque existía miedo al robo de mercaderías. Los menos lo hacían solos, cuestión que también suponía conocer muy bien la mecánica del automóvil que se usaba, pues las *panas*¹⁰ eran comunes, sobre todo por la puna. En efecto, Marco cree que la altura geográfica, tal y como afecta la salud de las personas, también

⁹ Se refiere a quintal, medida métrica que equivale a 100 kilogramos.

¹⁰ No es un término que se utilice de forma amplia en Bolivia como sí se emplea en Chile. La expresión alude a un estado de avería que impide que el vehículo automotor continúe andando.

incide en la mecánica de los vehículos, particularmente en lo que refiere al sistema del motor, del intercambio de temperaturas y de la inyección del combustible. Al respecto:

Recuerdo que anduve como siete años con el radiador roto... Se había quebrado, tal vez por una piedra del salar que pegó ahí y lo malogró. Entonces tenía que andar con unos bidones de agua que llenaba ahí en el camino, en las zanjas o canales, o bien en Abaroa u Ollagüe... En todos lados los llenaba, porque perdía mucho líquido el radiador, entonces tenía que ponerle varios litros, porque además como era un vehículo antiguo, grande, ocupaba agua como un camión. (Marco, comunicación personal, 2019)

YA NO CONFIES EN LA
SUERTE
PARA GANAR

**DENUNCIA AL CONTRABANDO
Y OBTÉN TU RECOMPENSA**

Ya son más de **8 millones** de Bs entregados
en mercancía a los denunciantes

Si tú denuncias un hecho de contrabando te quedas con el	Si tu comunidad denuncia se queda con el
20%	40%
de la mercancía incautada	de la mercancía incautada

Denuncias al **800 10 62 62**

Recuerda llenar el Formulario Único de Denuncia y se guardará absoluta reserva

Aduana Nacional

Tú eres la diferencia.

Figura 2. Propaganda Contra el Contrabando Ubicada en la Gerencia Regional ANB Potosí, Bolivia. (Fuente: Muñoz, 2021).

La distancia y cruce a través de la puna supone una alta probabilidad de ser descubierto por agentes policiales a uno u otro lado del límite internacional; también, de morir de hipotermia durante la noche, pues el clima en la EFAL, fundamentalmente del tipo árido frío, presenta temperaturas extremas anuales que oscilan entre los -23 y 45 °C.

Una vez consolidada su práctica como ‘picotero’, Marco se dio cuenta de que la amplia red comercial que había creado al alero del contrabando en la ciudad de Uyuni y en poblados aledaños, tanto de Bolivia como Chile, requería de transporte. Fue así como decidió invertir en un bus

‘patero’,¹¹ prestando servicio de pasajeros a los poblados que se encuentran contiguos a la ruta 701. Al cabo de unos años, adquirió un segundo bus, y luego un tercero, todos de similares características.

Al habersele presentado la oportunidad de gestionar y realizar el transporte al personal de una importante mina departamental, Marco optó por emplear la flota en ello. Paralelo a este proceso, Marco decidió ‘formalizar’ sus actividades laborales, como él lo señala.

Luego de varios años ‘en la ruta’, en la actualidad, Marco tributa. Su opinión, generalizada entre comerciantes que poseen régimen simplificado o general en Bolivia, se relaciona con el cansancio relativo a su edad, con el hecho de no querer verse involucrado en situaciones que puedan poner en riesgo su vida y capital, y con un discurso a favor del gobierno ‘masista’ y las virtuosas articulaciones que este ha generado con China, tendiendo a subrayar el caso de que el país necesita de recursos fiscales para implementar cambios y políticas públicas, los que por otra vía serían muy difíciles de financiar.

CONCLUSIONES

En la última década, las tiendas orientadas a satisfacer la creciente demanda de artículos electrónicos en la EFAL han crecido de manera sostenida e intensa. En el caso de Uyuni, viejas y largas casonas de adobe han sido refaccionadas para ser empleadas como galerías comerciales. Se han construido pequeños edificios, de no más de diez pisos de altura, estilo *chalet*,¹² donde se han montado galerías en vertical, en las que también conviven hostales. En sus vitrinas, muchas veces apiladas, se exponen multitud de mercancías electrónicas.

Como ya pudimos revisar, tanto en los procesos relativos a su circulación —y en los que el emprendimiento es central— como en los de adquisición de estas por parte de las poblaciones locales, se observan nuevas formas de agenciamientos que relacionan artículos electrónicos e imaginarios relativos al progreso y bienestar sociales. Estos cambios no cuestionan identidades o etnicidades, sino que vienen a incrustarse en ellas, a convivir, contaminar, tensionar e incluso

¹¹ Buses refaccionados en lo que refiere a su amortiguación y neumáticos. Concretamente, los paquetes de resortes, tanto del tren delantero como trasero, se intervienen y elevando, con ello, el cuerpo del vehículo en al menos unos 30 centímetros; y los neumáticos tradicionales se cambian por otros *Highway-Terrain*, lo que aumenta de forma considerable la tracción, sobre todo en temporada estival y en los caminos locales.

¹² De autoría atribuida a Freddy Mamani, forma arquitectónica que integra elementos andinos, milenarios y actuales, y una decoración y diseño barrocos de amplia pertenencia. El término proviene de un ensamblaje entre el término europeo *chalet* con el de ‘cholo’, palabra que se emplea de forma despectiva para referirse a los indígenas aimaras en amplios sectores de Los Andes Centro-Sur (Niemand, 2017).

estimularlas. Lo mismo respecto de los regímenes productivos desde donde estos provienen, los que, si bien pueden originarse en torno a condiciones difusas o (i)legales, se construyen relacionadamente. La legitimidad que este tipo de economía posee en el nivel local es sustantiva, no solo porque viabiliza incluso la existencia de ciertos grupos sociales, sino porque destaca esta posibilidad de emprendimiento por sobre otras (Renoldi, 2015).



Figura 3. *Paseras Cargan Mercaderías en Servicio de Bus Boliviano.*

(Nota: Durante la madrugada, los buses que emprenden viajes intra e internacionales desde el terminal de buses uyunense, en plena Avenida Arce, comienza a ordenar las cargas en la bodega de los vehículos, Muñoz, 2021).

La sanción respecto de los elementos (i)lícitos que se inscriben sobre el contrabando, y al igual que otros procesos propios del neoliberalismo contemporáneo como lo son las leyes de *copyright* o la aporofobia (Cortina, 2017; Naím, 2006), devienen como una cuestión elemental para comprender que son “las élites 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, p. 42), y tanto a partir de la evolución de elementos estructurales como otros de tipo contingente.

En efecto, y al aludir a una dinámica basada en la circulación transfronteriza de mercancías que se transan en un escenario difuso, las formas que han sedimentado la representación social sobre el fenómeno tratado y la íntima vinculación y relación existente entre ley estatal y su falta (Abraham y van Schendel, 2005; Vehlo, 1976), nos obliga a realizar un examen permanente que integre adecuadamente el aspecto social, político, económico y cultural que encierran estas economías, e igualmente el modo en que estas se relacionan y ensamblan con procesos de reconfiguración estructural más generales de la sociedad (Becker, 2009; del Olmo, 1981; Garland, 2018; Melossi, 2018), y dentro de los cuales destaca el propio espacio en el que se desarrolla.

Respecto del caso específico de la circulación de mercancías electrónicas que aquí tratamos, se deben mencionar otras investigaciones realizadas que dan cuenta de una práctica igualmente existente en otras EF de la región (Cardin, 2013; Renoldi, 2015). Sea cual sea el caso, es interesante observar que hablamos de comerciantes populares que, muchas veces, adscriben a grupos étnicos u otros marginados y segregados por las instituciones o los espacios propios del sector comercial ‘formal’ a pesar de surtirlo, no siendo ni antagónico ni hostil con este (Müller, 2017; Muñoz, 2021). También, que sus economías son capaces de organizar geografías comerciales que rebasan la EF en las que se observa parte de su transacción y que, relativo a la circulación que propician, han generado respuestas biopolíticas y de seguridad por parte de los Estados que permiten apreciar el carácter histórico y coyuntural de los procesos de apertura y cierre en las fronteras de la región. Este proceso se torna cada vez más activo, complejo y denso, y, en simultáneo, está sujeto a dinámicas diferenciadas de exclusión y pertenencia para actores, agencias y prácticas sociales que por ahí circulan.

RECONOCIMIENTOS

Trabajo inserto en ANID Fondecyt de Posdoctorado N°3220737: “De costa a puna y de puna a costa, o las economías del contrabando, la circulación transfronteriza y las mercancías electrónicas chinas provenientes de la Zona Franca de Iquique (ZOFRI) en el Eje de Capricornio”.

REFERENCIAS

- Abraham, I. y van Schendel, W. (2005). Introduction. The Making of Illicitness. En W. van Schendel, e I. Abraham (Eds.), *Illicit flows and criminal things. States, borders, and the other side of Globalization* (pp. 1-37). Indiana University.
- Aguiar, J. (2015). Estados de simulación: Piratería, contrabando, neoliberalismo y el control de la ilegalidad en América Latina. En C. Alba y P. Labazée (Eds.), *Metropolización, transformaciones mercantiles y gobernanza en los países emergentes* (pp. 541-592). Colegio de México.
- Arbona, J., Canedo, M., Medeiros, C. y Tassi, N. (2016). *El proceso de cambio popular: un tejido político con anclaje país*. CIS.
- Babot, M. (2011). Cazadores-recolectores de los Andes Centro-Sur y procesamiento vegetal. Una discusión desde la Puna Meridional Argentina (ca. 7.000-3.200 AÑOS a.p.). *Chungará (Arica)*, 43(1), 413-432. <http://dx.doi.org/10.4067/S0717-73562011000300006>
- Balandier, G. (1955). *Sociologie actuelle de l'Afrique noire*. PUF.
- Becker, H. (2009). *Outsiders. Hacia una sociología de la desviación*. Siglo XXI.

- Cardin, E. (2013). La historia de una vida en situación de frontera: migración, superación y trabajo en el “circuito sacoleiro”. *Revista de Estudios Sociales*, (48), 100-109. <https://doi.org/10.7440/res48.2014.08>
- Chena, P. y Roig, A. (2017). L'exploitation financière des secteurs populaires argentins. *Revue de la Régulation*, 22(2), 1-22. <https://doi.org/10.4000/regulation.12409>
- Clark, G. (Ed.) (1988). *Traders versus the state: anthropological approaches to unofficial economies*. Westview.
- Cortina, A. (2017). *Aporofobia, el rechazo al pobre. Un desafío para la democracia*. Paidós.
- Cross, J. (1998). *Informal Politics. Street Vendors and the State in Mexico City*. Stanford University.
- De Lomnitz, L. (1976). *Cómo sobreviven los marginados*. Siglo XXI.
- Del Olmo, R. (1981). *América Latina y su criminología*. Siglo XXI.
- Díaz, J. (2006). El “desembarco” de China en América Latina. *Economía y Desarrollo*, 140(2), 89-116. <https://cutt.ly/s5k9o2y>
- Dilla, H. y Álvarez, C. (Eds.) (2019). *La vuelta de todo eso. Economía y sociedad en la frontera chileno/peruana. El complejo urbano transfronterizo Tacna/Arica*. RIL.
- Dorfman, A. (2015). Contrabando: pasar es la respuesta a la existencia de una frontera, burlar es el acto simétrico al control. *Aldea Mundo*, 20(39), 33-44. <https://cutt.ly/j5k9RlP>
- Durán, J. y Pellandra, A. (2017). *La irrupción de China y su impacto sobre la estructura productiva y comercial en América Latina y el Caribe*. Naciones Unidas-CEPAL.
- Ferrari, M. (2014). As noções de fronteira em geografia. *Revista Perspectiva Geográfica*, 9(10), 7-30. <https://cutt.ly/f5k3EoX>
- Gago, V. (2014). *La razón neoliberal. Economías barrocas y pragmática popular*. Tinta Limón.
- Gago, V. (2018). What Are Popular Economies? Some Reflections from Argentina. *Radical Philosophy*, 2(2), 32-38. <https://cutt.ly/35k39O9>
- Gago, V., Cielo, C. y Gachet, F. (2018). Economía popular: entre la informalidad y la reproducción ampliada. *Íconos (FLACSO-Quito)*, (62), 11-20. <https://doi.org/10.17141/iconos.62.2018.3501>
- Galaz-Mandakovic, D. (2016). *Inclusions, transformations et asymetries du capitalisme minier sur la cote d'Atacama: Les derivees de la production thermoelectrique a Tocopilla (Chili) 1914-2015* [Tesis de Doctorado en Historia y Antropología]. Universidad Católica del Norte y Université Rennes 2.
- Garland, D. (2018). *Castigar y asistir. Una historia de las estrategias penales y sociales del siglo XX*. Siglo XXI.

- González, J. (2010). La provincia de Antofagasta. Creación y consolidación de un territorio nuevo en el Estado chileno: 1888-1933. *Revista de Indias*, 249(70), 345-380. <https://doi.org/10.3989/revindias.2010.011>
- González, 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://cutt.ly/35k7Zmu>
- González, S. (2016). La hoja transfronteriza. El consumo de coca en las faenas mineras salitreras en el Norte Grande de Chile (1900-1930). *Historia Crítica*, (59), 101-121. <https://doi.org/10.7440/histcrit59.2016.06>
- González, S. y Leiva, S. (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://cutt.ly/U5k5jII>
- Han, B. (2016). *Shanzai. El arte de la falsificación y la deconstrucción en China*. Caja Negra.
- Harvey, D. (2005). *El nuevo imperialismo. Acumulación por desposesión*. CLACSO.
- Harvey, D. (2008). *El neoliberalismo como destrucción creativa*. CUNY.
- Heyman, J. y Smart, A. (1999). *States and Illegal Practices*. Berg.
- Hidalgo, J. (2004). *Historia andina en Chile*. Universitaria.
- Imbernón, J. (1986). La Real Audiencia de Quito: Reflexiones en torno al contrabando colonial. *Revista Mexicana de Sociología*, 48(1), 87-113. <https://doi.org/10.2307/3540408>
- Laurent, M. (2014). *Contrabando, poder y color en los albores de la República. Nueva Granada 1822-1824*. UNIANDES.
- Lin Yi-Chieh, J. (2011). *Fake stuff. China and the rise of counterfeit goods*. Routledge.
- López, M. (2018). La configuración del trabajo en el siglo XXI: el mercado Eloy Salmón y los movimientos moleculares del capital. *Íconos (FLACSO-Quito)*, (62), 87-104. <https://doi.org/10.17141/iconos.62.2018.3244>
- Medina, E. (2001). *Contrabando en la frontera de Portugal: Orígenes, estructuras, conflicto y cambio social* [Tesis de Doctorado en Antropología]. Universidad Complutense de Madrid.
- Melossi, D. (2018). *Controlar el delito, controlar la sociedad. Teorías y debates sobre la cuestión criminal, del siglo XVIII a XXI*. Siglo XXI.
- Mintz, S. (1998). *Dulzura y poder: El lugar del azúcar en la historia moderna*. Siglo XXI.
- Moulian, T. (1996). *Chile actual. Anatomía de un mito*. LOM.

- Müller, J. (2015). Etnografía del área comercial Eloy Salmón (La Paz, Bolivia): Transformaciones territoriales, estrategias económicas y prácticas culturales. *Temas Sociales*, (37), 13-34. <https://cutt.ly/u5k6sAW>
- Müller, J. (2017). Place-Based (In)formalization: A Bolivian Marketplace for Consumer Electronics and Global Brands. *Latin American Research Review*, 52(3), 393-404. <https://doi.org/10.25222/larr.68>
- Muñoz, J. (2018). Trailers, comercio y picoteros. Aproximaciones al espacio del contrabando en la espacialidad fronteriza Atacama-Lípez. *Revista Chilena de Antropología*, (37), 267-286. <https://cutt.ly/95k6RSy>
- Muñoz, J. (2019). Borders and smuggling: ethnography of merchandise trade-imitations in the Border Space of Atacama-Lípez (EFAL) (Chile and Bolivia). *Horizontes Antropológicos*, 56(26), 225-254. <https://doi.org/10.1590/S0104-71832020000100010>
- Muñoz, J. (2021). *Contrabando, espacios y economías, o cuando las cosas construyen la frontera en la Puna de Atacama. La espacialidad fronteriza de Atacama-Lípez (EFAL) en las últimas tres décadas (Chile y Bolivia)* [Tesis de Doctorado en Antropología]. Universidad Católica del Norte y Universidad de Tarapacá.
- Muñoz, J. y Garcés, A. (2022). Circulación y contrabando de mercancías chinas en la espacialidad fronteriza Atacama-Lípez (Chile y Bolivia) bajo el influjo de la zona franca de Iquique (ZOFRI). *Rumbos TS. Un Espacio Crítico Para La Reflexión En Ciencias Sociales*, (27), 99-128. <https://doi.org/10.51188/rrts.num27.53>
- Murra, J. (2002). *El mundo andino. Población, medio ambiente y economía*. Pontificia Universidad Católica del Perú-Instituto de Estudios Peruanos.
- Naím, M. (2006). *Ilícito. Cómo traficantes, contrabandistas y piratas están cambiando el mundo*. Sudamericana.
- Nielsen, A. (2004). Aproximación a la arqueología de la frontera tripartita Bolivia-Chile-Argentina. *Chungará (Arica)*, 36 (s.e. 2), 861-878. <https://doi.org/d3c5s2>
- Niemand, I. (Director) (2017). *Cholet: The work of Freddy Mamani* [Documental]. Screen Films.
- Pellandra, A. (2017). *El impacto de comercio con China en los mercados laborales locales de Chile*. Naciones Unidas-CEPAL.
- Pinheiro-Machado, R. (2011). *Made in China*. Hucitec.
- Pinheiro-Machado, R. (2018). *Counterfeit. Itineraries in the Global South*. Routledge.
- Platt, T. (2016). Tiempo, movimiento, precios. Los caminos del azogue español de N.M. Rothschild entre Almadén, Londres y Potosí 1835-1848. *Diálogo Andino*, (49), 143-165. <http://dx.doi.org/10.4067/S0719-26812016000100017>

- Renoldi, B. (2015). Estados posibles: travesías, ilegalismos y controles en la Triple Frontera. *Etnográfica*, 19(3), 417-440. <https://doi.org/10.4000/etnografica.4049>
- Ribeiro, G. (2007). La globalización popular y el sistema mundial no-hegemónico. *Nueva Sociedad*, (241), 36-62. <https://cutt.ly/N5lwio6>
- Richard, N., Galaz-Mandakovic, D., Carmona, J. y Hernández, C. (2018). El camino, el camión y el arriero: La reorganización mecánica de la Puna de Atacama (1930-1980). *Historia* 396, 8(1), 163-192. <https://cutt.ly/K5lwxi>
- Rivera, S. (2010). *Ch'ixinakax utxiwa. Una reflexión sobre prácticas y discursos descolonizadores*. Tinta Limón.
- Rosenblitt, J. (2013). *Centralidad geográfica, marginalidad política: La Región de Tacna-Arica y su comercio, 1778-1841*. DIBAM-Centro de Investigaciones Diego Barros Arana.
- Sarkar, M. (Ed.) (2017). *Work Out of Place*. Walter de Gruyter.
- Simone, A. (2018). *La productividad de la contingencia en economías populares del sur global. Diálogo con AbdouMaliq Simone /Entrevistado por Cristina Cielo*. Íconos (FLACSO-Quito), (62), 153-164. <https://orcid.org/0000-0003-1215-6646>
- Tassi, N. (2010). The Postulate of Abundance. Cholo Market and Religion in La Paz, Bolivia. *Social Anthropology*, 18(2), 191-209. <https://doi.org/10.1111/j.1469-8676.2010.00104.x>
- Tassi, N., Hinojosa, A. y Canaviri, R. (2015). *La economía popular en Bolivia. Tres miradas*. CIS.
- Vehlo, G. (1976). Accusations, Family Mobility and Deviant Behavior. *Society for the Study of Social Problems*, 23(3), 268-275. <https://doi.org/10.1525/sp.1976.23.3.03a00030>
- Wilkis, A. (2013). *Las sospechas del dinero: Moral y economía en la vida popular*. Paidós.