

HACIA NUEVOS MERCADOS DEL TRANSPORTE EN LAS FRONTERAS DE BOLIVIA Y CHILE: SOBRE RUTAS, TRANSPORTISTAS Y POLÍTICA LOCAL

TOWARDS A NEW TRANSPORTATION MARKET ON THE BORDERS BETWEEN CHILE AND BOLIVIA: ON ROUTES, TRANSPORTERS, AND LOCAL POLITICS

Alejandro Garcés* <https://orcid.org/0000-0002-4792-6623>
 Marcelo Maureira** <https://orcid.org/0000-0001-6045-9057>

Resumen

A los efectos de comprender la formación de un nuevo mercado de transporte en las fronteras de Chile y Bolivia, el artículo aborda las transformaciones que ha desencadenado la construcción de las infraestructuras viales de las carreteras 15 en Chile y 12 en Bolivia, desde los años de 1990 hasta la actualidad. Con foco etnográfico en las localidades bolivianas y chilenas fronterizas, y a través de un corpus de entrevistas realizadas en períodos sucesivos durante los años 2022 y 2023, el artículo por una parte rastrea las lógicas históricas de circulación por el espacio, los impactos de la construcción carretera a ambos lados de la frontera, y la formación de un nuevo mercado para el transporte de mercancías y personas, donde conviven estrategias empresariales y ensamblajes políticos y económicos por parte de las comunidades locales.

Palabras-clave: frontera, transporte, infraestructura, movilidad.

Abstract

Aiming to understand the formation of a new transport market on the borders of Chile and Bolivia, the article addresses the transformations triggered by the construction of the road infrastructures of highways 15 in Chile and 12 in Bolivia from the 1990s to the present. With an ethnographic focus on Bolivian border towns and through a corpus of interviews conducted in successive periods during the years 2022 and 2023, the article, on the one hand, traces the historical logic of circulation through space, the impacts of road construction on both sides of the border, and the formation of a new market for the transport of goods and people, where business strategies and political and economic assemblies by local communities coexist.

Keywords: border, transportation, infrastructure, mobility.

Fecha de recepción: 19-01-2024 Fecha de aceptación: 27-11-2024

Situándonos en un recorte específico del corredor bioceánico que conecta los puertos del Pacífico y el Atlántico transnacionalmente para el flujo de personas y mercancías (Eje de capricornio), específicamente en la espacialidad comercial articulada por la ruta internacional 12 boliviana, analizamos la formación de un mercado del transporte. Éste es concomitante a la expansión capitalista que emerge a partir de la apertura de Zona Franca Industrial en Iquique [Zofri], y de un conjunto de proyectos de infraestructura vial que así lo permitieron.

La configuración de estos nuevos mercados está asociada al desarrollo de nuevas infraestructuras viales, que cooperan en la creación y reorganización de experiencias, conflictos y modos de vida, mediante el modo singular en que produce fronteras, flujos de mercancías y mano de obra, economías del transporte, imaginarios de pasado y de futuro, regulaciones estatales y tecnologías de control y, en general, nuevos regímenes de producción de riqueza. De este modo, la interconexión vial

implica una transformación del paisaje y de las relaciones sociales que ocurren allí, al punto de producir ganadores (quienes se benefician de la reducción de las distancias y el tiempo) y perdedores (los desplazados por la obra) (Camargo y Uribe 2022). Esta escena, que visibiliza significados disímiles para diferentes grupos sociales enfrentados a proyectos de infraestructura (Star 1999), ha posicionado a la etnografía como una herramienta útil para abordar estas transformaciones, y ha dado lugar en la última década a trabajos versan sobre objetos como infraestructuras del agua (Damonte et al. 2022; Björkman 2015), ferrocarriles (Dalakoglou y Harvey 2012; Fisch 2018), redes eléctricas (Abram et al. 2019; Acevedo-Guerrero 2019), canales (Carse 2014), y sobre carreteras (Garcés y Moraga 2016; Harvey y Knox 2015).

De este modo, a través de un prisma etnográfico se intenta caracterizar la formación de un nuevo mercado de transporte, devenido de procesos tales como la transición o superposición de sistemas de transporte animal y motorizado, la pavimentación

* Instituto de Estudios Internacionales, Universidad Arturo Prat. Iquique, Chile. Correo electrónico: agarcesh@unap.cl, ajgarces@gmail.com

** GRAFO-Departamento de Antropología Social y Cultural, Universidad Autónoma de Barcelona. Barcelona, España. Correo electrónico: maureiracontreras.m@gmail.com

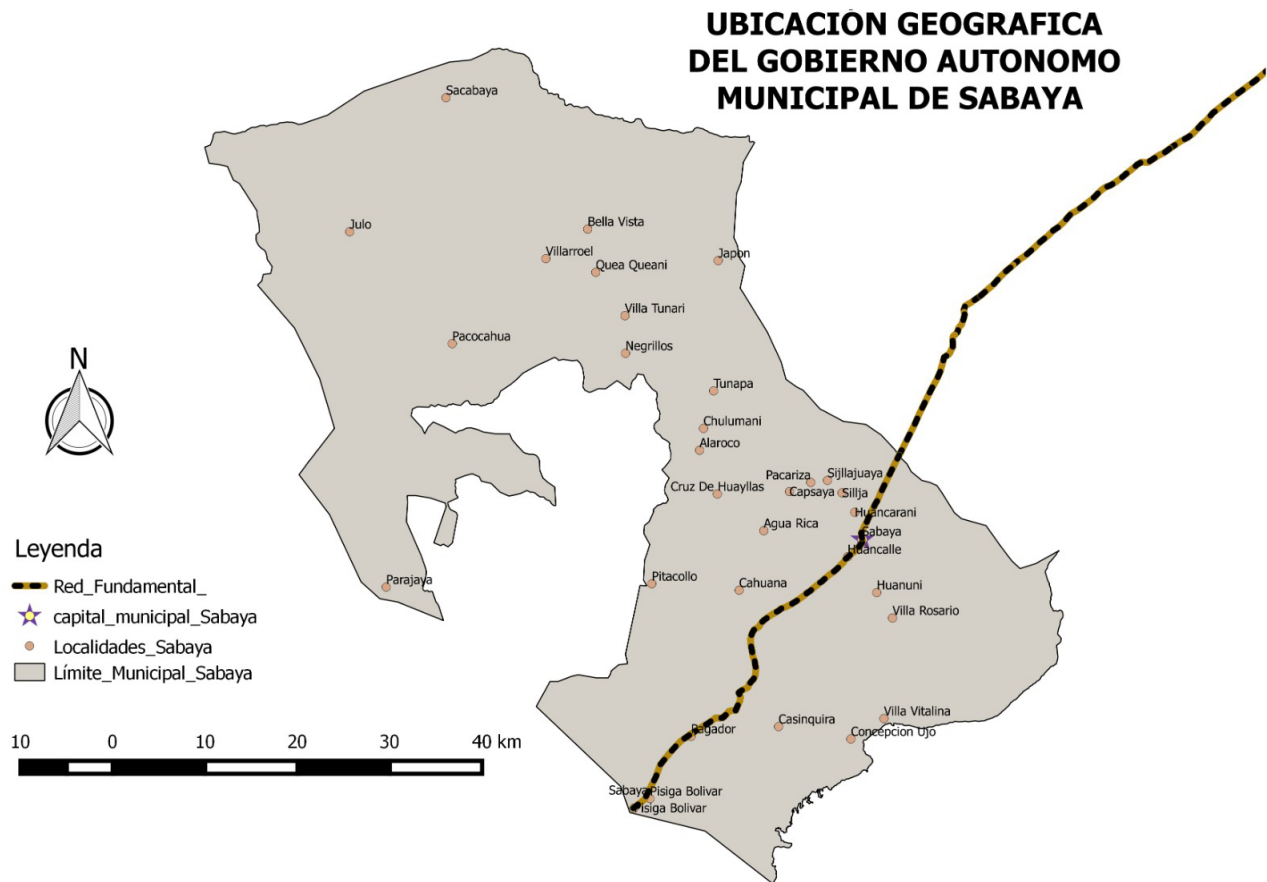
de las carreteras internacionales, y la emergencia de nuevos actores-comerciantes, que reorganizan las relaciones de poder a nivel local. Si bien la mayoría de las entrevistas se realizaron en territorio boliviano, la magnitud del fenómeno y la importancia de la nueva ruta pavimentada trascienden las fronteras nacionales, mostrando una dinámica transnacional y transfronteriza, que este artículo explora genealógicamente. De esta forma, el artículo se divide en tres momentos. En primer lugar, interesa dar cuenta de cierta historicidad de las movilidades en el territorio, así como las economías en las que se sostienen en la actual frontera nacional de Chile y Bolivia, así como su transición al vehículo motorizado y su impacto en el incremento de los flujos comerciales. En segundo lugar, abordaremos el proceso de pavimentación de la carretera internacional y la forma en que se configuraron prácticas de movilidades históricas en el territorio. Analizamos su expresión, a partir de la emergencia de nuevas empresas, instituciones y cooperativas asociadas a la formación de un mercado del transporte y, por extensión, los nuevos vectores de diseminación vehicular en el territorio. En tercer lugar, describimos a los nuevos actores, comerciantes

y empresarios del transporte, y cómo a partir de procesos de acumulación de capital económico se reorganizan y rejerarquizan las relaciones de poder dentro de sus comunidades de origen, poniendo especial atención a la forma en que se amalgama economía, política y etnicidad, entre las poblaciones y territorios de la nueva espacialidad así producida.

Metodológicamente, nos aproximamos al problema de estudio, a través de un trabajo etnográfico realizado en períodos sucesivos entre los años 2021 y 2023, recorriendo los poblados circundantes a la carretera internacional 12 boliviana [ruta 12] y 15 chilena [ruta CH15], visitando sindicatos de transportistas, vulcanizaciones (llanterías) y participando de actividades tradicionales y festividades religiosas en los respectivos pueblos. De igual forma, se realizaron historias de vida y entrevistas en profundidad a comerciantes, transportistas, y autoridades políticas gubernamentales y originarias, tomando como eje temático la transformación territorial, a partir de la pavimentación de las carreteras y la emergente formación de un mercado del transporte.

Figura 1

Mapa provincia de Sabaya, frontera con Chile y atravesada por la ruta 12 (red fundamental).



El fenómeno del transporte entre Chile y Bolivia tiene larga data en el territorio. Evidencia diferentes tipos de movilidades, economías, y modos en que se ha organizado el espacio fronterizo.

A través de la memoria oral de los entrevistados, reconstruimos rutas y trayectorias en el territorio, así como las economías en las que se sostienen, sus continuidades y cambios en el tiempo.

Las experiencias de movilidad que inicialmente se mencionan, tienen su raíz operativa en las nombradas tesis sobre el control vertical de los pisos andinos y su expresión “metafórica” a través de “archipiélagos” e “islas” (Murra 1975) y “movilidad giratoria” (Nuñez y Dillehay 1979), como modos de conexión e intercambios entre espacios ecológicos y productivamente diferentes entre sí. Las aristas al respecto son varias, pero entre algunos de los elementos que caracterizaban estas antiguas formas de movilidad y que, según el relato oral de los entrevistados aún podemos observar al menos hasta inicios del siglo XXI, se encuentran el uso de animales como dispositivo de transporte y acarreo de mercancías, y el parentesco como vector de organización de las movilidades.

De este modo, inicialmente se observan experiencias de movilidad relacionadas con el abastecimiento y complementariedad de recursos escasos dentro de las unidades familiares de la cordillera boliviana, y su articulación con localidades más distantes y productivamente disímiles entre sí. En este marco, la organización de itinerarios de viajes previamente calendarizados por familias aymaras-bolivianas, permiten distinguir las rutas utilizadas, los tipos de mercancías, y las particularidades comerciales que implican dichas interacciones¹.

Iba a Chiapa... Camiña, esos pueblos. Ahora debe conocer Chusmiza, ahí se llegaba con llamas de aquí, cinco días. Yo tres veces fui como ayudante de mi papá, con otros tíos, con 20 o 30 llamas (...). [Intercambiamos] con amigas, amigos. Nos preguntan que traemos: charqui, lana, grasa otros dicen. Cortamos llama ahí, cambiamos con carne de llama, eso era. El 63-64, hasta 65 (Antiguo arriero aymara-boliviano comunicación personal 2023).

Seis días, ocho días, depende, para llegar a Chiapas (...). [Camiña] ahí se produce maíz, produce ajos, bastantes. Nosotros ahí desde la quebrada bajábamos así [zigzaguea con su mano un “camino”]. Ahí vendíamos la papa y cambiábamos con maíz de Chiapa o de Camiña. De allá traíamos aquí “tostado”, para comer tostado con charqui, pero ahora ya no, antes en los años setenta, ochenta, esos años (Antiguo arriero aymara-boliviano comunicación personal 2023).

Ahora bien, más allá del aprovisionamiento de recursos escasos en los que se sostienen los intercambios, y que se han rastreado detalladamente en trabajos anteriores (Garcés y Maureira 2018; Garcés et al. 2019; Molina 2011), es relevante destacar las “otras” ocupaciones de la economía arriería familiar y la producción de nuevas movilidades que surgen a partir de ahí. En este sentido, se constata que la lógica arriera también se articula a un sistema de flete de mercancías, administrado por comerciantes bolivianos, que es concomitante con la emergente expansión capitalista iniciada tras la apertura de la Zona Franca de Iquique, durante la década del setenta.

De esta manera, los arrieros valiéndose de un conocimiento del territorio heredado familiarmente, y de la crianza y tenencia de animales de carga², también desempeñaron funciones de acarreo de mercancías y productos pertenecientes a importantes familias que comercializaban en el territorio. Para ello, debían cumplir con rigurosidad las labores que definían sus servicios y desplazarse para recoger y/o entregar las cargas transportadas a personas y destinos específicos.

Burros y llamas, a veces dábamos una vuelta en burro hasta Chusmiza, y en una vuelta también fui con mi llama a Chiapas. A Chiapas fui con pura llama, de Chiapas desde el pueblo vas... Chiapas es un pueblito (Antiguo arriero aymara-boliviano comunicación personal 2023).

El ganado camélido fue fundamental en las actividades económicas y sociales de las familias aymaras bolivianas en el área de estudio. Su presencia se puede observar en diferentes dimensiones de la vida cotidiana, por ejemplo, desde su consumo nutricional, pasando por su presencia dentro del universo simbólico religioso local, hasta su relevancia como medio de transporte familiar y comercial. De una u otra forma, la memoria oral de los entrevistados se escribe en una estrecha relación entre personas y animales. Un orgulloso transportista recuerda con detalle la herencia familiar de su actual ganado:

[Mis padres] Se dedicaban a la crianza de camélidos, cada uno tenía sus 400-500 cabezas de ganado, se dedicaban a eso y nosotros también heredamos, por eso también que actualmente aquí en Pisiga tenemos 3 familias que han ido conservando la crianza de ganado (Transportista boliviano comunicación personal 2023).

Esta economía ganadera desborda los modelos de movilidad “murriana” que por mucho tiempo definieron la dinámica de “control” del territorio andino (Murra 1975), pues su desarrollo implica otros tipos de ensamblajes económicos que vienen

1 Desde Bolivia las familias debían planificar previamente los viajes de intercambio y preparar los productos agrícolas y ganaderos que justamente eran los más preciados desde los poblados chilenos. Estos viajes se realizaban en épocas estivales con recuas de llamas que comprenden entre 20 y 50 animales, caminando por la cordillera y el desierto, en jornadas que podían extenderse varias semanas, de acuerdo a las características de cada viaje.

2 Según relatan los entrevistados, los animales camélidos requieren de permanentes cuidados y atenciones a lo largo del año. El proceso de parición, crianza, pastoreo o señalización, son solo algunos de los aspectos que particularizan su atención. Por ejemplo, los animales destinados para la carga de mercancías y productos de larga distancia, eran criados principalmente en zonas cordilleranas para potenciar su resistencia y adaptarse a las hostilidades ecológicas del territorio, no así las llamas que eran criadas por su carne y/o lana: en ese caso, pastaban en zonas bajas y bofedales. Se comenta que las llamas “cargueras” pasaban entre nueve y diez meses en la cordillera.

a dinamizar los circuitos comerciales, al mismo tiempo que también renuevan las direcciones de la movilidad. Lo transportado finalmente, se inscribe en aspectos que trascienden el abastecimiento de recursos escasos, y se acercan más a proyectos económicos particulares de algunas familias aymaras bolivianas que comienzan a articular nuevos territorios a partir del comercio. Por otro lado, la geografía de producción de los nuevos bienes, trasciende esta articulación ordenada en torno a dichos recursos escasos. Así la práctica ganadera fue funcional al “proyecto colonizador”, que en términos generales, permitió la formación de un mercado interno colonial, y en particular, permitió el trasiego de minerales desde Potosí a los puertos ubicados en las costas del pacífico sur; para luego operar bajo el sistema hacendal trasladando carne a los principales centros mineros de Atacama. En este sentido, el tráfico caravanero fue continuo en el tiempo e implicó distintos tipos de acuerdos y/o contratos con las poblaciones locales (Glave 1989; Sanhueza 1992, 2011).

Es más, la relevancia de la articulación territorial de la actual cordillera boliviana a la costa del Pacífico, había sido materializada estéticamente a través de pinturas en el propio baptisterio de Sabaya en 1982. En ellas se reproduce el territorio de Sabaya desde la perspectiva de sus propios ayllus, evidenciando cambios importantes a nivel territorial. Estas transformaciones trascienden la dimensión religiosa que caracteriza a las antiguas iglesias en los Andes, para visibilizar su adhesión a la modernidad con una serie de infraestructuras y economías incipientes del siglo XIX, y que se extienden siempre desde la cordillera al mar como parte de una dimensión social y comunitaria continua (Medinaceli 2016).

Por lo mismo, no debería resultar extraño la relevancia de algunos poblados tales como Sabaya, un centro económico histórico de articulación entre geografías. En ese sentido, el comercio y el transporte han sido determinantes en el desarrollo económico y social del territorio, y con ello aún más su organización, visibilizando la emergencia de importantes grupos de poder conocidos actualmente como “*qamiris*”³, principales herederos de los “*sariris*” [Viajeros] que operaban desde tiempos coloniales en el territorio en cuestión (Medinaceli 2010; Llanque 2011).

Ahora bien, al menos durante el siglo XX, fueron las familias aymara-bolivianas quienes hicieron de dicha labor su principal fuente de ingresos económicos. En ese sentido, logran capitalizar un servicio terrestre de carga en función de una demanda externa de transportes requerida por comerciantes para el funcionamiento de sus negocios.

Anterior a la carretera era horrible, una herradura. [Camino de herradura] está transitado por animales, caballos, llamas. Según mis abuelos contaban, antes no había para trasladarse en transporte, incluso hacia Chile. Mis abuelos como eran grandes ganaderos tenían como 100 cabezas

[de animales], puro macho, y esos eran los animales que se dedicaban a hacer “flete”. De acá llevaban mercadería, vino, cualquier cosa [...] Incluso mis abuelos decían que iban hasta Chusmiza, iban con unos 20, 30, 40 animales, allá llegaban, compraban. Claro, ellos eran los arrieros de transporte, ellos se dedicaban a eso, cobraban un flete (Arriero aymara boliviano comunicación personal 2023).

Mi papá era fletero. Toda la gente de aquí era fletero, no eran comerciantes. Esas casas que están en Pisiga Carpa por Don X, si no me equivoco deben ser de Camiña, Chiapa, de las quebradas [De Chile]. “X”, “Y”, de Camiña parece que es, Don “Z” también, no eran lugareños. Don “X” e “Y” eran de los grandes. Mis abuelos transportaban carga para ellos. Solo tenían ganado, 30, 40, puras llamas. [...] Mi papá hablaba que iba a Codpa, a Camiña, Chusmiza. Ellos eran comerciantes, y la misma gente de aquí eran fleteros (Transportista comunicación personal 2023).

Los contratos acordados entre los comerciantes y los transportistas se caracterizaban por la ausencia del dinero como bien de intercambio. En su reemplazo, los pagos se sustentaban con los mismos recursos que eran transportados. De modo que recibían productos manufacturados y víveres que ellos mismos debían consumir y/o comercializar posteriormente, ignorando cualquier tipo de equivalencia entre los productos, su precio de mercado, y el servicio realizado.

Asimismo, aunque no era común, cuando los arrieros se desplazaban bajo un “contrato” previamente acordado, aprovechaban de trasladar sus propios productos para rentabilizar sus viajes, vendiéndolos e intercambiándolos durante sus trayectos, de modo que realizaban dos actividades económicas distintas en un mismo viaje: la de su economía familiar inscrita en la adquisición de recursos escasos; y la del negocio como transportista de mercancías.

La comercialización era la siguiente: de aquí mi papá llevaba carbón [de elaboración familiar para vender]. Una semana de viaje hasta Oruro. En Oruro ya tenía la carga segura [Contrato]. De Oruro dice que estos mismos chilenos que estaban ya tenían su carga: alcohol, coca, otras cosas más. Para no irse vacíos hasta allá [Oruro] se iba con su propia carguita hasta Oruro [Carbón]. De Oruro ya hacía flete. Ese flete aquí llegaba hasta Chusmiza (...). Dice que todo era víveres, no había dinero. Un quintal de arroz, un quintal de azúcar, así todo. Una vez haciendo un viaje el animal viene cansado y tiene que recuperar, entonces mientras tanto otros fletes estaban yendo, así. De Chile traían telas, vinos (Transportista comunicación personal 2023).

De esta forma, los servicios de transporte animal posibilitaron un importante proceso de acumulación de capital económico entre

3 Más allá de enmarcar el trabajo a “categorías” para referenciar a los actores sociales del territorio, nos interesa evidenciar la economía del transporte como una práctica estructurante de las relaciones sociales, económicas y políticas en el territorio. Para revisar debates en torno a las categorías ver: Barbosa et al. 2021.

las familias aymaras bolivianas que resultó ser concomitante con la construcción de un capital social que los legitimaba a nivel local. Aquellos que tenían animales de carga tenían a su vez el poder del transporte, y rápidamente adquirieron reconocimiento por parte de los pobladores.

Hacia finales de la década del cincuenta, el transporte animal comienza a perder su hegemonía ante la penetración sin precedentes de los primeros camiones en el territorio. Su paulatina aparición reescribe las prácticas tradicionales de la movilidad y acelera las relaciones comerciales entre Chile y Bolivia. La alternativa que recurrieron algunas familias aymaras-bolivianas fue la venta de sus animales y la posterior compra de vehículos motorizados, que ofrecían mejores costos asociados con el transporte de carga. En breve tiempo, los primeros y escasos transportistas con sus camiones monopolizaron la frontera y comenzaron a cumplir un rol fundamental en la articulación de los territorios y el tráfico de bienes y mercancías.

Lo que me decía es que vendieron llamas, como yo le digo mi abuelita tenía la mayor cantidad de llamas, incluso más de 250, pero a lo que yo conocí eran 180 y eran más digamos, entonces cada uno tenía, ese era el que más generaba dinero, tenías un capital... [compra primer camión] (Transportista comunicación personal 2023).

El 54 o 44 autos chiquitos, me han dicho porque no alcancé a conocerlos. Alcancé a conocer unos pequeñitos el sesenta, ya hubo esos carritos Chevrolet de 80 quintalitos, después el Mercedes ya llegó (Antiguo arriero comunicación personal 2023).

Según comentan los entrevistados/as, los primeros camiones circulaban por todos lados y en todas direcciones. Algunos cruzaban las actuales fronteras nacionales y otros viajaban a Oruro y otras ciudades bolivianas trasladando personas y mercancías. Transitaban por antiguas huellas de animales, al mismo tiempo que en su propio andar iban delineando otras nuevas. Cargaban desde mercancías provenientes de Chile, hasta leña, bloques de sal de Coipasa, incluso animales, contribuyendo con ello a las labores del pastoreo. El camión aportó velocidad y capacidad de carga, y en poco tiempo, fue funcional en todas las actividades que implicaba habitar el desierto y cordillera andina. De ahí su gran relevancia.

En pueblos fronterizos como Pisiga y Sabaya en Bolivia, la presencia de los primeros camiones de transporte denotaba “dinero” entre sus pobladores, adquiriendo sus propietarios reconocimiento a nivel local. Historias relativas a los “favores” solicitados a los dueños de los vehículos abundan en la historia oral de sus habitantes, favoreciendo nuevos modos de legitimar una determinada posición social.

Figura 2

Antiguo camión de carga. Sabaya 2023.



Fuente: Proyecto Fondecyt: N°1230486.

[Primer camión] yo creo que debe ser por la víspera del 60, o tal vez antes ¿no? Yo nací el 57... 60 yo creo, quienes tenían la movilidad eran los que tenían dinero. Casi la mayoría de acá hemos sido humildes, la familia que poseíamos dinero, muchos salieron a trabajar a otros lugares, otros tuvieron y claro compraron su movilidad, yo no pensaba ser transportista (Transportista de Pisiga comunicación personal 2023).

[Aquel que tenía vehículo] Tenía que tener plata, desde siempre. Igual abajo había un carrito, esa persona era bien respetada, los *jilakatas* iban a arrendar para que trajera leña, cualquier cosa, porque no había otro. Azúcar, harina de Oruro. Antes el pedir era de rodillas (Antiguo arriero comunicación personal 2023).

En este sentido, los aymaras bolivianos se vuelven partícipes del mercado del transporte y se posicionan como nuevos actores sociales dentro de sus comunidades rurales, reorganizando estructuras políticas preexistentes. La imagen de *jilakatas* arrodillados frente a los transportistas solicitando sus servicios bien refleja la formación de nuevas legitimidades y relaciones de poder.

Hacia una Reorganización de los Caminos: la Pavimentación de las Carreteras Internacionales 15CH y 12BO

En las últimas décadas del siglo XX, las principales rutas del transporte terrestre del departamento de Oruro, iniciaron una serie de proyectos de infraestructura vial que promovía el mantenimiento y mejoramiento de sus caminos hacia y desde Chile. Así, adquieren vida una serie de iniciativas materiales pensadas en la integración comercial en escala local y global, que la propia apertura de la Zona Franca en Iquique demandó de forma progresiva. La carretera internacional 12, que conecta Oruro y Pisiga, desde ese momento fue observada por el gobierno boliviano en términos de su potencialidad, como vía de conexión

y de tráfico de personas y mercancías que debía ser organizado como tal, de modo que se interviene y redirecciona en función de los transportistas y del incipiente mercado automotriz que comenzó a emerger en la frontera nacional chileno-boliviana.

La reorganización de los caminos operaría inscribiendo un nuevo sistema técnico-mecánico desconocido hasta ese momento, en el que aparecen nuevas formas y funciones vehiculares. Al mismo tiempo se transforman las jerarquías existentes entre huellas, caminos y rutas, arbitradas ahora por un nuevo orden de caminos, que declara la primacía de unos y el descarte u obsolescencia de otros. Los flujos de personas y mercancías van siendo dirigidos por unos lugares y no por otros, jerarquizando las rutas entre sí, “gobernándolas” (Richard et al. 2016; Richard et al. 2018).

En este sentido, los antiguos habitantes del pueblo de Pisiga en Bolivia, recuerdan cómo el camino principal que provenía desde Chile y cruzaba por el centro del pueblo, junto a la plaza principal e iglesia católica, fue relegado a un camino secundario debido a la construcción de una nueva vía para el tránsito del transporte terrestre, ubicado más al oriente y con accesibilidad directa al complejo fronterizo y aduanero Pisiga-Colchane. Algunos pobladores recuerdan las primeras intervenciones del proyecto de infraestructura vial ejecutado en el territorio:

La carretera pasaba por la plaza, por ahí era, por el medio de la plaza y por esa calle pasaban y era el camino (...). Los que estaban encargados de la carretera, ellos dijeron dónde iba a ir, ahora no sé si hay alguien que lo determinó (Transportista de Pisiga comunicación personal 2023).

El camino más o menos en el año 80 ya empezaron a construir... desde el año 78 ya, como te digo tampoco una carretera de terraplén. En los 80 recién el gobierno empezó a hacer una capa de tierra compactada. Antes era

el viaje desde Oruro hasta acá como 10 o 12 horas (...) (Transportista de Pisiga comunicación personal 2023).

A partir de la pavimentación de la carretera se orquestan diversos intereses en torno a un bien de uso público. Por un lado, se dispuso de las carreteras para las conexiones comerciales a nivel sudamericano en el imaginado eje de Capricornio, y por otro, permitió la posibilidad de una gestión colectiva observada a partir de las nuevas economías del transporte local (Ostrom 1990). A pesar de que el nuevo camino aún no era pavimentado, su presencia mejoró las condiciones de movilidad y estimuló la formación de un mercado del transporte, que fue capitalizado de buena forma por parte de las familias aymaras bolivianas que operaban como transportistas en el territorio. Nuevos recorridos, mayor frecuencia y la optimización del tiempo del viaje, son algunos aspectos que recuerdan con mucha claridad los habitantes de los pueblos circundantes a la carretera internacional boliviana.

El caso de la familia Colque en Pisiga, Bolivia, es significativo para comprender la magnitud de lo descrito hasta acá, pues tal como relatan en sus entrevistas, su familia fue pionera en transitar del transporte animal al motorizado, adquiriendo los primeros vehículos mecánicos, y logrando en poco tiempo hegemonizar el transporte de carga y pasajeros en la frontera chileno-boliviana. Ejemplo de lo anterior, fue la incipiente adquisición de los primeros buses durante la década del ochenta, que monopolizaron por mucho tiempo la importante demanda del transporte de pasajeros en el territorio. Lo particular, en este caso, era la ausencia de servicios de transportes de carácter internacional que cruzaran las fronteras nacionales y conectaran Chile y Bolivia en sólo un viaje. Los trayectos, en este caso, eran divididos y los pasajeros debían someterse a minuciosas revisiones por parte de los trabajadores aduaneros⁴.

Figura 3

Flota de buses internacionales esperando cruzar la frontera nacional chileno-boliviana. Pisiga 2023.



fuentes: Proyecto Fondecyt 1230486

No existían [buses internacionales], habían buses, pero buses locales, venían buses de Oruro hasta la frontera no más, eso

no más, y la gente pasaba a pie y del lado chileno también tenían buses. No había buses internacionales, y recién

⁴ Con la delimitación de los principales caminos, y la instauración de los complejos fronterizos, las fronteras nacionales se rigidizan y las normativas aduaneras y fitosanitarias se intensifican, de modo que las revisiones a los pobladores que por ahí transitaban fueron cada vez más detalladas.

hace poco empezaron a entrar los buses internacionales y también los del lugar, y ya compramos pequeños minibuses (Transportista de Pisiga comunicación personal 2023).

Yo fui uno de los primeros en llegar con mi bus hasta Iquique, de acá de Colchane se partía, la bajada de Chusmiza era angosto el camino. De Alto Tarapacá para acá, nosotros hemos sido pioneros en viajar, la cooperativa de transporte. Yo tenía mi propio bus, solamente que era pequeño, tenía asientos, otros tenían más asientos, nosotros hemos sido los primeros (Transportista de Pisiga comunicación personal 2023).

Cambiar de vehículo en la frontera nacional no sólo se verificaba en el caso de los buses de pasajeros, también se extendía a los camiones de carga. De modo que los primeros servicios de transportes tampoco cruzaban de un país a otro.

Con todo esto, emerge un nuevo foco laboral que provocó el arribó de población migrante de pueblos circundantes a la ruta internacional 12, y de ciudades bolivianas como Oruro y Potosí principalmente, atraídos por el trabajo de carga y descarga de camiones en el complejo fronterizo y aduanero boliviano. Básicamente, los trabajadores tenían que descargar las mercancías del camión chileno para su revisión aduanera, y luego cargarlas al camión boliviano para su posterior distribución dentro del país.

Figura 4

Flota de camiones esperando control aduanero en Pisiga. Bolivia, 2023.



Fuente: Proyecto Fondecyt 1230486.

A pesar de las grandes exigencias físicas que implica el trabajo de carga-descarga de los camiones, se trataba de una posibilidad laboral que ofrecía altas remuneraciones y de pago diario. Los

propios “cargueros” destacan en las entrevistas que cada día recibían su salario en efectivo, y que en poco tiempo les permitió acumular un importante capital monetario, que destinaron para iniciar sus propios negocios relacionados con el transporte. En este caso, la mayoría de los “cargueros” adquirieron vehículos para trabajar como taxistas en sus pueblos de origen, mientras que otros emprendieron con negocios-almacenes destinados a los trabajadores del transporte y los pasajeros. Un transportista originario de Sabaya relata su experiencia:

Me pagan por camión transbordado. Por camión 200 bolivianos, ahora están pagando al doble, 400, 500, 2.000 bolivianos, 1.800 [bolivianos]. Ocho carros a 200.000, más de 200 dólares. Después de esa noche, recuperaba dos días y volvía a trabajar de nuevo, y ni siquiera dormía en casa, debajo de un pulgarcito que había colchita en Pisiga (Cargador comunicación personal 2023).

Yo me tiré a juntar platita, con eso me compré una camioneta. Habré llegado a reunir unos 6.000 dólares. Ésta cuesta 2.500 [vehículo modelo Jeep] y nadie me regaló capital, ni mi mamá ni mi papá, nadie, fue mi propio sacrificio, trabajando un camión en Pisiga. En ese tiempo la gente tenía vergüenza, mi mujer o mi hermana, porque yo trabajaba de cargador, pero ¿Qué vergüenza?, yo no estoy robando, no estoy violando, yo estoy haciendo un trabajo digno para llevar el pan a mi familia (Taxista Sabaya comunicación personal 2023).

Esta experiencia local de transformación caminera y desarrollo comercial tiene un correlato institucional e internacional. En 1993 en la ciudad de Iquique, y bajo el patrocinio del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo [PNUD] y la Comisión Sudamericana de Paz, se realiza el Primer Encuentro de Alcaldes, Concejales, Intendentes, Prefeitos y Vereadores, para discutir la integración física del territorio sudamericano, a través de la construcción de una red de carreteras que potenciaría el desarrollo económico regional. Esta instancia congregó a más de 600 autoridades políticas a nivel local, regional, nacional e internacional, como portavoces de un proyecto de infraestructura vial en sus respectivos países. Fruto de estos encuentros se formaliza la construcción de tres corredores bioceánicos que inician en el puerto chileno de Iquique y se diseminan por Sudamérica recorriendo tres áreas geográficas distintas: Corredor Bioceánico Norte⁵; Corredor Bioceánico Central⁶; Corredor Bioceánico Sur⁷. Todos terminan su recorrido en los puertos brasileños ubicados en el Océano Atlántico (Orostica 2023).

En un primer momento, los proyectos de infraestructura vial bolivianos estuvieron relegados a un plano secundario respecto

5 La ruta considera las siguientes localidades: Alto Hospicio, Huara y Colchane, en Chile; cruzando las ciudades bolivianas de Oruro, Cochabamba y Santa Cruz; para luego dirigirse a Brasil, pasando por Corumbá, Três Lagoas, Diadema, Bauru, San Pablo, hasta el Puerto de Santos, en pleno océano Atlántico.

6 La ruta considera las siguientes localidades: Iquique, Alto Hospicio, Pozo Almonte y Pica, en Chile; San Pedro de Quemes, San Juan, Juliaca, Río Grande, Uyuni, Atocha, Tupiza, Tarija y Villamonte, en Bolivia; Pozo Hondo, Loma Plata, Mariscal Estigarribia y Carmelo Peralta, en Paraguay; Dorado, Campo Grande, Guarapuava y Paranaguá, en Brasil.

7 La ruta considera las siguientes localidades: Iquique, Tocopilla, Calama, San Pedro de Atacama, Paso de Jama, Jujuy, Resistencia, Santo Tomé, en Argentina, para ingresar por Sao Borja a territorio de Brasil y llegar a Porto Alegre y Río Grande en el Atlántico.

al de los ferrocarriles. De modo que, es al menos hasta mediados del siglo XX, donde recién la inversión pública se revierte y se realizan importantes proyectos de desarrollo carretero a nivel nacional (Contreras 2018; Veizaga 2018), haciéndose notorio ya en lo que va del siglo XXI. No obstante, las primeras conexiones vehiculares fueron ejecutadas en las fronteras surorientales bolivianas, en el marco del desarrollo de proyectos de economía extractiva en las tierras bajas del país. En ese entonces, la ciudad de Santa Cruz de la Sierra se posicionó como el principal nodo de comunicación territorial con las capitales de los países vecinos y las costas del Atlántico. De ahí que la ruta Cochabamba-Santa Cruz de la Sierra, haya sido la primera con superficie asfáltica en Bolivia (De Marchi et al. 2018). En aquel entonces, el occidente boliviano era la antítesis de lo anterior, y la presencia hasta después de la segunda mitad del siglo XX de mulas y llamas cargueras, junto a los caminos de herraduras y/o de tierra, describe la escasa presencia estatal en el territorio.

Figura 5.

Aviso publicitario “Encuentros de Alcaldes, Concejales, Intendentes, Prefectos, y Vereadores”. Iquique 1993.



Fuente: Oróstica 2023.

A diferencia de la carretera internacional 12 boliviana, la chilena inició tempranamente su trabajo de asfaltado, proletarizando incluso mano de obra boliviana durante algunos tramos de su construcción. A inicios de la década de los noventa comienzan los trabajos para asfaltar los 162 km de la ruta 15-CH entre Colchane y Huara, para luego empalmar con el tramo boliviano a la altura de Pisiga, que posteriormente inició sus trabajos desde la ciudad de Oruro en dirección a la frontera chileno-boliviana.

Un antiguo arriero del pueblo boliviano de Sabaya recuerda el proceso de pavimentación en dirección a Chile:

Reciente, 2007 me recuerdo ya [habían] pasado por aquí [Sabaya], un año demoraron. De aquí [Sabaya] pasado dos meses hasta Colchane. Ya había de siempre [buses], cuando había carretera ya compraban buses. Con el Evo [Ex presidente Evo Morales] entró más plata ya. El Evo pavimentó este camino, el Evo ha venido unas tres o cuatro veces acá (Antiguo arriero de Sabaya comunicación personal 2023).

En general, la carretera desde Pisiga a Oruro se trata de una ruta pavimentada de una pista con circulación de baja frecuencia, pero continua de camiones de carga y otros vehículos menores para el tránsito de pasajeros. En algunos tramos presenta algunos “eventos” que llaman a la precaución, pero a modo genérico se encuentra en buenas condiciones. Respecto a los surtidores de combustible, el pueblo de Pisiga posee el único establecimiento que ofrece este recurso, pero dada la gran congestión de camiones por la frontera nacional, habitualmente es escaso. La venta de combustible por litro en los poblados circundantes a la ruta internacional boliviana es parte del desborde económico del transporte, y debido a la gran presencia de vehículos “chutos” se vuelve un negocio muy rentable⁸. La adquisición de combustible a menor costo comprando directo a los transportistas es otra dimensión muy habitual de esta economía.

Ahora bien, la constitución del asfaltado en este territorio es parte de un sistema vial, que otorga una infraestructura integral para el transporte terrestre y de conexiones transnacionales para el flujo permanente de personas y mercancías, en el marco de estrategias comerciales que potencien el desarrollo económico local.

El corredor bioceánico trata de rutas comerciales globales que se sostienen en un entramado de infraestructuras de transportes y sistemas logísticos, que involucran puertos y carreteras, y que en el caso de estudio inician en particular en China, y de forma general en Asia, arribando al puerto de Iquique, donde comienza su distribución vía terrestre de forma inmediata, o bien, a través de su comercialización en la zona franca de la ciudad.

⁸ Los autos “chutos” son vehículos que no tienen documentación legal, pues habitualmente son robados en Chile y trasladados a Bolivia donde son vendidos a un costo significativamente menor. Debido a su magnitud, es que los surtidores les tienen prohibida su venta, lo que incentiva un mercado clandestino del combustible en el territorio. Ver Jiménez 2021 y Garcés et al. 2016.

Más que nada línea blanca, televisores, refrigerador. La ropa que llega de Corea, de todo [Asia], toda la mercadería que llega a la Zona Franca [Zofri]. Por eso es importante este punto, el corredor oceánico. Incluso, nosotros quisiéramos que hubiera una Zona Franca [En Bolivia], sería lindo que entrara la mercadería (Transportista de Pisiga comunicación personal 2023).

Actualmente, el 100% del corredor bioceánico entre Chile y Bolivia se encuentra pavimentado, y su presencia impactó de forma directa en la aceleración de los flujos comerciales entre ambos países, así como en el crecimiento económico de los poblados circundantes a las carreteras internacionales⁹. Por ejemplo, los habitantes de Pisiga recuerdan que hace 30 años su pueblo estaba conformado por un conjunto de pequeñas casas de adobe alrededor de la plaza central e iglesia católica, y que posterior al proceso de asfaltado de la carretera y por extensión del aumento del flujo de personas y transportes, el pueblo amplió su área urbana hasta los límites de la propia vía. Con ello, aparecieron nuevas formas constructivas, negocios, hoteles y restaurantes. Todo un ensamblaje urbano y comercial en función de esta economía transportista.

Figura 6

Mantenimiento carretera internacional Chilena 15-CH, 2023 (Ruta Iquique-Colchane).



Fuente: Proyecto Fondecyt 1230486.

Prácticamente la población aquí en Pisiga, la gente se dedica a servicios ¿Qué servicios? Servicios de transporte, servicio de hotelería, servicio de restaurante, esa es la actividad principal de Pisiga. Mucha gente [dice] que por Pisiga pasa el contrabando, los de Pisiga somos contrabandistas, lo negativo. Nosotros nos dedicamos a esto [servicios] (Transportista de Pisiga comunicación personal 2023).

De igual forma, podemos observar que el desarrollo de la frontera nacional y las características de la actual carretera internacional implican nuevos imaginarios de velocidad y progreso, que los pobladores de Pisiga conciben en la aceleración de sus prácticas cotidianas, la reducción de las distancias, y las más fácil y regular participación en las actividades de sus localidades de origen.

De la siguiente forma lo mencionaron algunos habitantes de Pisiga:

A quien sea le gusta el progreso, ¿no? Entonces me encanta, me gusta verlo crecer. Además, quiero aportar en eso, me gusta verlo más bonito, por eso la cuestión de allá del fondo, la letra Pisiga [letrero con el nombre del pueblo], las dos llamitas, la bandera roja, amarillo y verde los 365 días del año [Colores bandera boliviana]. Una frontera significa mucho. De ahí, la basura, siempre tratamos de no botar basura, de querer al pueblo, amarlo (Habitante de Pisiga comunicación personal 2023).

Antes no era tanto, desde el momento que empezó a pavimentarse el camino se incrementó, ahora por día deben pasar unos 100 o unos 250 vehículos, lo malo es que acá el complejo de Chile, la atención no es tan acelerada (Transportista de Pisiga comunicación personal 2023).

Si siguiéramos el *rhythm analysis* de Lefebvre, podríamos distinguir la operación de un tiempo cronos, expresado precisamente en la aceleración de los intercambios mediados por la ruta y los nuevos transportes, y por otro, la actuación de un tiempo *social*, sujeto a otros ritmos que comprenden la sociabilidad del viaje (Lefebvre 2013). En este sentido, la pavimentación de la carretera también singulariza antiguas relaciones comunitarias como la de los antiguos viajes que eran realizados en grupos, y debido al largo tiempo que implicaban los desplazamientos, se constituían instancias sociales en las que se compartían comidas, brindis y conversaciones cotidianas.

El “Surubí” o la Formación de un Mercado del Transporte Motorizado

La expansión capitalista comercial en la frontera nacional chilena- boliviana se cristaliza en la emergencia e innovación continua del mercado del transporte, formalizado a través de sindicatos y cooperativas. Al mismo tiempo, dio lugar a la constitución de una serie de servicios comerciales y logísticos para y con los transportistas, que incrementaron el comercio en esta zona fronteriza.

Para el primer caso, la emergencia de los primeros negocios y empresas transportistas dibujaron las escenas preliminares de las contemporáneas dinámicas de movilidad en el territorio. Su

⁹ El auge comercial vino a dislocar la “tradicional” organización económica de las familias aymaras bolivianas, pues los roles de género en los matrimonios se revierten, y la mujer se vuelve participante y protagonista de las relaciones comerciales a nivel familiar. Tal como especifica un transportista: “*Del setenta en adelante la gente es puro comerciante, primero hasta los ochenta lo hacían puros hombres, ahora mujeres*”. Las “caseras” y/o mujeres comerciantes de Oruro y Uyuni comienzan a dispersarse por el territorio y a establecerse en diversos mercados a nivel nacional e internacional, como la “Feria 16 de julio”, en La Paz, Bolivia, o bien, en la “Feria Modelo” en Calama, Chile. El desarrollo de esta problemática se escapa de los objetivos de este manuscrito, por lo que será materia de análisis en próximos trabajos.

fuerza volvió legal una práctica económica que venían realizando históricamente las familias aymaras bolivianas en el territorio, y los posiciona como entidades con reconocimiento gubernamental, y con derecho de reclamo, demandas e interpelaciones a los respectivos Estados nacionales.

Tal como mencionamos anteriormente, la familia Colque en Pisiga adquiere relevancia en esta dimensión, pues fueron los protagonistas de la conformación de los primeros sindicatos de transportes en la frontera chileno-boliviana, y con ello, el vector de diseminación y diversificación de un mercado del transporte. Las referencias autobiográficas ayudan a esclarecer el tema:

Tuve que empezar a manejar y después empecé a formar una cooperativa de transportes gracias a mi padre. Cuando él empezó, apareció primero una empresa de transportes acá en el lugar, de su hermano "X" Colque. La empresa de transportes era Empresa de Transporte San "X" y mi padre se enojó. Si se iba a hacer una empresa de transporte debería llevar el nombre de Pisiga, no sus nombres, y justamente empezamos a reunir a la gente y formamos una cooperativa que actualmente [tiene el nombre] "Cooperativa de Transportes Pisiga". Yo la fundé, yo lo hice, saqué los trámites y todo, teníamos como 11 buses (Transportista de Pisiga comunicación personal 2023).

Y especifica lo siguiente:

[¿El sindicato es una organización comunal?] Es muy independiente, como le digo, yo y mi padre hicimos esto, y todos los que querían componer. Actualmente lo seguimos haciendo, pese a que yo estoy en la tercera edad tengo mi transporte, tengo experiencia. Ahora hay muchachos que no conocen cuáles son los acuerdos, cuáles son los acuerdos internacionales, no conocen (Transportista de Pisiga comunicación personal 2023).

Si bien, el origen del primer sindicato de transporte respondía a una organización económica familiar en el que convergen distintos servicios de transportes, actualmente también lo integran miembros de su familia extendida que poseen sus propios vehículos y negocios particulares. En este sentido, desconocemos si dicho sindicato se encuentra articulado formalmente a organizaciones territoriales de base, como se puede observar, por ejemplo, en ciudades como La Paz (De Marchi et al. 2018; Alemán 2009), sino más bien parece necesario destacar la presencia del parentesco dentro de una organización económica que hegemoniza las rutas y actuales vías comerciales más importantes de Bolivia.

A pesar de esto, el sindicato opera políticamente como unidad y se encuentra en proceso continuo de incorporación de nuevos miembros y unidades de transporte. En esta línea, la adquisición de camiones de carga, buses, y recientemente el novedoso arribo de minibuses con capacidad para 15 pasajeros (el "surubí"), bien

demuestran la relevancia de la industria del transporte, y la forma en que se está organizando y conectando el territorio.

Otra mitad también es transportista, carga pesada, de puerto a puerto. Iquique, Perú, a Brasil. Van a buscar mercadería a Iquique. La mayoría siempre trabaja de chofer, asalariado, nadie tiene capital. Se gana, siempre y cuando el dueño pague un buen sueldo. El asalariado necesita el apoyo del propietario, el propietario del asalariado (Taxista de Sabaya comunicación personal 2023).

Hay muchos, antes eran contados, ahora hay muchos. Hay personas que tienen empresas de 15 camiones, 10 buses, 15 buses. Un millón de dólares, medio millón de dólares. (...). La misma plata va haciendo plata, va creciendo el número (Transportista comunicación personal 2023).

Los señalados surubíes arribaron a territorio boliviano durante la última década provenientes desde Asia, lo cual confirma las relaciones comerciales transnacionales existentes en el territorio. Sus modelos poseen nuevas características que difieren de los minibuses tradicionales, ofreciendo cargadores electrónicos tipo *usb*, asientos de cuero reclinables y dimensiones en su interior más grandes de lo usual, aspectos que capitalizan de mejor forma los servicios del transporte. El modelo de minibus tipo "surubí" se puede observar en diferentes marcas, entre las que destacan King-Long, Higer y Dong-Feng. La mayoría de ellos llevan pegado en los vidrios el nombre del sindicato al que pertenecen, y otros anuncios de carácter religioso de adscripción pentecostal principalmente, que indica la gran presencia que va adquiriendo a nivel nacional.

Figura 7
Zona de abordaje de pasajeros en Pisiga, Bolivia.



Fuente: Proyecto Fondecyt: N°1230486.

Actualmente, la Unidad de Transporte de la Gobernación del Departamento de Oruro [UDETURA], reconoce la presencia de cuatro empresas de transportes operando de forma continua las

24 horas del día y los siete días de la semana, a través de la ruta Pisiga-Oruro, para el traslado de pasajeros y mercancías con dirección hacia y desde Chile.

Fuimos de los primeros, por eso aquí en Pisiga, por el momento estamos cuatro operadores de servicio, está la Cooperativa de Pisiga, el Sindicato de Transportes Sabaya, que es Sabaya. Tenemos dos empresas, la empresa Tours Branch, que es allá dónde está la antena, en la oficina Sucre, y otra de Pagador [que es] la empresa Frontera. Entre los cuatro estamos haciendo el servicio y tenemos un rol dónde salimos de acuerdo a tours, me toca a aquí, te toca a ti. Vamos rotando (Transportista de Pisiga comunicación personal 2023).

El origen de las empresas operadoras del transporte de pasajeros se circunscriben a sindicatos y cooperativas de transportes originarias de los pueblos de Pisiga y Sabaya: Sindicato de transportes Sabaya (Sabaya); Cooperativa de transportes Pisiga (Pisiga); Empresa Frontera (Pagador); Tour Branch Moya (Pisiga Sucre). Estos operadores hegemonizan el transporte terrestre desde Pisiga hasta la ciudad de Oruro, en un total de 240 kilómetros de ruta.

Un reconocido propietario de transportes terrestres comenta la magnitud de los servicios de minibuses en la frontera boliviana:

Son más de 70 socios, el sindicato creo que tiene cerca de 200 y pico socios (...). Deben estar cerca de los 500 vehículos, y a la semana es un viaje, a la semana se hace un viaje, ayer un poco más circulación, de Oruro sale por día uno o dos (...). Yo tengo dos [Surubí]. Mis hijas, ellas también tienen, ellas también han seguido el mismo camino a pesar que son unipersonales. Mi hijo mayor, él no quiso estudiar, se dedicó al transporte. La otra, la menor, es licenciada en ingeniería comercial, entonces también se dedica al transporte (Empresario del transporte comunicación personal 2023).

Para el segundo caso, la pavimentación del Corredor Bioceánico y la formación de un mercado del transporte con una diversidad de servicios operados en cuatro sindicatos, potenció la creación de empresas logísticas para el traslado de mercancías chinas provenientes desde Chile. La función de estas nuevas empresas se enmarca como intermediarios, siendo los encargados de gestionar las importaciones a través de la Zofri y trasladarlas a su destino en Bolivia u otros mercados en el eje de Capricornio. Se trata de una labor bastante relevante y apreciada por muchos comerciantes, pues relegan toda la responsabilidad de la gestión de sus mercancías a dichas empresas. Para ello, deben relacionarse de forma directa con los empresarios chinos en la Zofri, y a la vez, con los propios sindicatos de transportes, que son los contratados para el traslado de las mercancías. Un antiguo empresario logístico relata los orígenes de su empresa:

Llegué y de repente había mucha entrada de mercadería de contrabando. Antes siempre existió, ahora ha parado,

no se da mucho, creo, no se. De ahí es donde he empezado a aprender más cómo importar, cómo traer mercadería y la gente empezó a confiar en mí y en un tiempo atrás, mi papá ha empezado igual a manejar mercadería, traer de Chile, toda esa cuestión, entonces había muchas personas que conocían a mi papá, entonces confiaron en mí (Antiguo empresario logístico comunicación personal 2023).

Y especifica lo siguiente:

El comerciante compra su mercadería en Iquique, de la Zofri, nos entregaba la mercadería en Iquique, nosotros nos encargábamos de importarla hasta su destino, la logística. Los camiones, las pólizas, los trámites o ver la forma siempre de hacerlo llegar a su destino final, de eso se trataba el trabajo (Antiguo empresario logístico comunicación personal 2023).

Ahora bien, a pesar de la existencia de empresas constituidas legalmente para realizar los mencionados "servicios logísticos", también existen otras que no lo están y operan en el umbral de la confianza que construyen con los otros participantes de esta cadena comercial y son, justamente, las que definen el éxito o fracaso de la empresa. Sea el caso que fuera, el transporte de mercancías es una práctica liminal que roza con lo lícito e ilícito cuando se trata de su ingreso a Bolivia (Garcés et al. 2016; Muñoz y Garcés 2022).

Solo es un acuerdo de palabra, porque esto también es algo ilegal, porque si es de contrabando tiene que ser ilegal (...). Es contrabando cuando la mercadería la hacemos pasar de forma ilegal por pasos no habilitados (...). El camión "X", de la Zofri. Es un sindicato de transportistas "X", ellos conocen las rutas (...). Llegábamos a Oruro y ahí se distribuía hasta donde corresponde (Antiguo empresario logístico comunicación personal 2023).

Dichas situaciones convierten a la frontera nacional chilena-boliviana en un espacio comercial de continua movilidad, y cuyas economías involucran a diversos actores dentro de estas cadenas de negocios, volviéndose estas fronteras porosas para el flujo de personas y mercancías. Asimismo, este escenario vuelve paradigmática la situación de la seguridad y, muchas veces, se le reconoce como un territorio propenso para prácticas de tráfico, trata de personas y robos de vehículos y camiones cargados con mercancías. Ahora bien, en la propia ruta internacional 12 que conecta Pisiga con Oruro, existen cuatro controles policiales que revisan exhaustivamente las mercancías trasladadas por los pasajeros de los minibuses y camiones de carga, básicamente para fiscalizar la información vehicular, y el pago correspondiente de las tarifas aduaneras, evitando -supuestamente- cualquier tipo de contrabando que por las fronteras nacionales de Colchane-Pisiga pudo haber ingresado.

Sin embargo, la realización sistemática cada dos semanas de ferias de intercambio entre el pueblo de Pisiga y Colchane

dificultan la labor de los controles policiales mencionados anteriormente, pues para fines de la feria las fronteras nacionales se vuelven porosas y se promueve el intercambio y/o la compraventa entre ambos países. El comercio de gas licuado y combustible son muy preciados por los chilenos, mientras que los artículos electrónicos provenientes de la Zofri, como parlantes, refrigeradores, televisores, tienen gran interés para los bolivianos, debido a su bajo costo y exención de impuestos al no ingresar vía sistema de aduana, de modo que el flujo comercial aquellos días aumenta significativamente en dicha frontera nacional.

Quiero comentar sobre la feria de ayer, esa feria acá en el sector boliviano fue creada en el año 1974 con el fin de mantener una especie de trueque entre Pisiga, Carpa, Colchane. Ahora en la actualidad ha ido creciendo y posteriormente, como en Colchane, no ha sido tan duradero, ahora en sí está la feria aquí en Carpa, lo malo es que ahora nadie puede pasar así sin documento, está bien controlado (Transportista comunicación personal 2023).

Figura 8.

Flujo de comerciantes Feria internacional Pisiga-Colchane, agosto 2023.



Fuente: Proyecto Fondecyt 1230486.

A pesar de que el origen de dichas ferias está mediado por un contexto histórico de relaciones étnicas y de intercambio entre Chile y Bolivia, actualmente su dimensión está más cerca del orden comercial que del simbólico, destacando las ventajas que ofrece la feria para desarrollar negocios y abastecerse a nivel familiar. En esta línea, los participantes provienen principalmente de Pisiga y Colchane y, en menor medida, se observan comerciantes bolivianos provenientes de otros poblados cercanos e incluso de la propia ciudad de Oruro. La participación está supeditada a un territorio de origen, en este caso las localidades occidentales del departamento de Oruro, excluyendo a quienes provengan de otros territorios como La Paz o Cochabamba, por ejemplo. Cabe mencionar la presencia de policías y militares de ambos países resguardando la seguridad y el tránsito de los comerciantes y sus mercancías durante el desarrollo de la feria. Justo en la zanja que separa Chile y Bolivia se ubican solicitando documentos nacionales de

residencias para luego poner un timbre de tinta en las manos de los participantes que habilita el ingreso y salida de la feria en ambos países respectivos.

Ahora respecto a la feria, no sé si has ido según dicen que no dejan pasar a gente que tiene su nacimiento en Cochabamba o La Paz, solamente tenía que tener en Oruro. Yo decía que los vecinos deberían reclamar, incluso a su alcalde. Si hay un intercambio, debería haber una especie de pasa bando o credencial para ambas poblaciones que tengamos el acceso de poder pasar a Colchane o más allá ya no, a Pisiga Sucre, pero no hay una voluntad, siempre Chile ha sido rígido, dice aquí es así la ley y se cumple (Transportista comunicación personal 2023).

En general, en los últimos 30 años el desarrollo de la industria automotriz ha sido concomitante con los proyectos de infraestructuras del transporte en el territorio, pudiendo observar cómo antiguos arrieros que ofrecían sus servicios de transporte animal, paulatinamente fueron cooptando el transporte motorizado en la frontera nacional. Valiéndose de sus conocimientos y experiencias habitando el desierto y cordillera fueron (re)apropiándose del territorio a través del transporte, siendo capaces de construir grandes capitales que trascienden el económico y material, logrando reconocimiento y liderazgos que se superponen con cargos políticos y rituales a nivel local.

Sean animales o vehículos motorizados, la posesión de estos bienes condiciona las posiciones que los distintos grupos ocupan en la economía local y regional. Su obstinada adaptación respecto a la industria del transporte ha delineado una prosperidad financiera con la que han podido construir un *status* social, logrando procesos de legitimidad entre los pobladores, que vienen a reordenar las relaciones de poder local, en un proceso que ensambla aspectos económicos, políticos y étnicos.

De este modo, es común que los “transportistas” asuman liderazgos políticos, por un lado, propios del aparato del Estado, como alcaldías, subalcaldías, corregidor, o bien, el propio comité cívico, por nombrar algunos. Por otro lado, el de autoridades locales y cargos religiosos, como *jilakatas* y pasantes. Sea el cargo que fuese, su carácter rotativo y dinámico, les permite transitar de forma continua por ambas esferas. Ahora bien, respecto a las autoridades comunitarias, la comunidad de Sabaya se conforma por 37 pueblos que se dividen en cuatro *ayllus* (unidades territoriales), distribuidos en diferentes sectores dentro del actual territorio provincial: Collana, Comujo, Canasa y Sacari. Este último *ayllu*, dada su cercanía y centralidad junto a Sabaya, es que, históricamente, comparten la misma advocación religiosa a San Salvador (Rivière 1986). De cualquier modo, cada *ayllu* debe elegir anualmente a dos *jilakatas*, que son sus representantes, siendo en total ocho *jilakatas* que conforman a su vez el Regimiento San José. A esta última agrupación se les reconoce como autoridades locales y deben presentarse junto a sus esposas en cada acto o discusión política, pues de

no hacerlo pueden perder legitimidad a nivel local, además de pagar multas monetarias por su supuesta falta de compromiso¹⁰.

Sabaya está compuesta por 35 poblaciones, todas en la provincia, las 25 poblaciones deben estar con sus autoridades y ahí es dónde toman la decisión que va a la orden del día a la cabeza del alcalde y del gobernador, el subgobernador, después el cuerpo de *jilakatas* que dicen que es el regimiento de San José (Antigua autoridad política de Pisiga comunicación personal 2023).

Entre las atribuciones políticas que tienen las autoridades a nivel local, se encuentra la de velar por los derechos de los habitantes de sus pueblos, abriendo diálogo y estableciendo acuerdos con otras autoridades políticas a nivel estatal; proponer y ejecutar proyectos de inversión social en beneficios de sus pueblos; y asumir la realización de festividades religiosas de acuerdo al calendario festivo local.

Tienen sus grados, cada *ayllu* tiene dos originarios, son ocho *jilakatas*. Tiene mayor, ordinario, segunda [...] esos son sus grados y cada *ayllu* tiene sus grados. [Responsabilidades] Ellos tienen que hablar con el gobernador, con la alcaldía, va a comisión a La Paz, a Oruro, son autoridades, va a reclamar qué cosas faltan aquí en el pueblo (Ecónomo iglesia Sabaya comunicación personal 2023).

Ahora bien, al posicionarnos nuevamente en el pueblo de Pisiga, podemos observar cómo los miembros de la familia Colque, debido a su histórica presencia local, han asumido de forma continua durante las últimas décadas los respectivos cargos políticos administrativos locales, en un sistema rotativo, que recae exclusivamente entre los apellidos originarios del pueblo. Los miembros de la familia Colque van rotando entre los cargos políticos, para participar de las discusiones gubernamentales, pues como habitantes del territorio y empresarios del transporte terrestre en la frontera nacional, tienen mucho que opinar respecto a las normativas y proyectos de infraestructura vial que se han venido desarrollando en las inmediaciones de su poblado.

Conclusiones

Este artículo desarrolla un ejercicio genealógico acerca del desarrollo del transporte y su constitución como nuevo mercado, en los espacios fronterizos bolivianos adyacentes a la nueva internacional 12, que en las últimas décadas vino a conectar la ciudad de Oruro con el océano Pacífico, en Chile.

Para ello trazamos, por una parte, la memoria de una economía ganadera que basaba su logística de transporte en la fuerza animal de llamas principalmente, para sus trasiegos comerciales

por el territorio en el marco de economías de intercambio o trueque, y luego en una versión “flete” para espacios comerciales monetarizados. Esta experiencia resulta central en la producción de los conocimientos acerca del territorio y su logística para los efectos de la introducción del transporte motorizado posterior, además de constituir la fuente de un capital para la adquisición de los nuevos vehículos.

Luego, teniendo como referencia la creación y posterior desarrollo de la Zona Franca de Iquique, la nueva jerarquía de caminos producida a partir de la pavimentación de las partes chilena y boliviana de la ruta en cuestión, marca la escena de una expansión comercial que impacta en la formación de nuevos mercados del transporte de pasajeros y mercancías. En este sentido, el artículo muestra el potencial de la etnografía en la construcción de una antropología de infraestructuras, que visibiliza la relevancia de estas transformaciones materiales en la producción de nuevos modos de vida en el territorio. El desarrollo carretero y la configuración transportista que le sigue, es protagonizado primero por una actividad arriera y luego mecánica funcional a un desarrollo comercial en el territorio, impactando, reescribiendo y reinterpretando prácticas “tradicionales” de sus habitantes, al mismo tiempo que también posibilitó la movilidad social de nuevos actores, mediadas por la emergencia de nuevas economías y circuitos comerciales.

Finalmente, y central al argumento del artículo, hemos visto cómo se produce una reorganización de las relaciones políticas locales. Por un lado, describimos una primacía de lo familiar en la construcción de los negocios transportistas, no solo en la forma en que organiza la fuerza de trabajo, sino también por la diseminación de sus miembros en el territorio producido por las rutas, extendiendo sus influencias y contactos en espacios que superan los límites de sus imaginadas espacialidades de origen. Por otro lado, la práctica transportista opera en la yuxtaposición de las esferas de lo político, lo económico y lo ritual, moldeando una circulación de los cargos locales, en una suerte de “silla musical”, que va del control de los cargos municipales, pasando por los comunitarios y rituales, hasta llegar a la administración de un sindicato o cooperativa de transportes.

Agradecimientos

Este trabajo presenta resultados de los proyectos Fondecyt N°1230486 “Poder transportista: ruta, frontera y espacio transnacional entre Bolivia y Chile (1980 al presente)” (ANID-Chile) y ATACAMA-SHS: Sciences Humaines et Sociales en Territoire Minier. Projet Pluridisciplinaire de Recherche et Formation Doctorale (CNRS-Francia).

¹⁰ En este caso, en cada instancia política e incluso en las eucaristías de cada domingo en la iglesia de Sabaya, las autoridades locales deben reunirse y presentarse como unidad. Tal es su importancia, que en cada actividad se pasa lista de asistencia para asegurar la presencia de los respectivos participantes.

Referencias Citadas

- Abram, S., Winthereik, B. y Yarrow, T.
2019. *Electrifying Anthropology: exploring electrical Practices and Infrastructures*. Bloomsbury Academic, Nueva York.
- Acevedo-Guerrero, T.
2019. Light is like water: flooding, blackouts, and the state in Barranquilla. *Tapuya: Latin American Science, Technology and Society* 2:478-494.
- Alemán, L.
2009. Empresarios al volante. La producción del servicio de transporte público en la ciudad de La Paz, Bolivia, el caso del grupo "hito 45" del Sindicato Mixto de Transportes "Litoral". *Revista Transporte y Territorio* 1:144-170.
- Björkman, L.
2015. *Pipe Politics, Contested waters*. Duke University Press, Durham.
- Barbosa, C., Chambi, M., Roger A.
2021. ¿Qamiri con relación a quién? Identificaciones y procesos de articulación económica. *Diálogo Andino* 66:351-363.
- Carse, A.
2014. *Beyond the big ditch: Politics, Ecology, and Infrastructure at the Panama canal*. MIT Press, Cambridge.
- Camargo, A. y Uribe, S.
2022. Infraestructuras: poder, espacio, etnografía. *Revista Colombiana de Antropología (RCA)* 58:9-24.
- Contreras, M.
2018. El desarrollo del transporte en Bolivia, una aproximación al impacto económico y social de los ferrocarriles y carreteras 1900-2015. En *Un siglo de Economía en Bolivia*, editado por I. Velásquez-Castellanos, pp.317-358. Fundación Konrad Adenauer Stiftung, La Paz.
- Dalakoglou, D. y Harvey, P.
2012. Roads and Anthropology: Ethnographic Perspectives on Space, Time and (Im)Mobility. *Mobilities* 7:459-465.
- Damonte, G., Ulloa, A., Quiroga Manrique, C. Y López Minchán, A.
2022. La apuesta por la infraestructura: Inversión pública y la reproducción de la escasez hídrica en contextos de gran minería en Perú y Colombia. *Estudios Atacameños* 68:1-32.
- De Marchi, B., Machicado, C. y Morales, H.
2018. Bolivia: estrategias viales hacia un 'país de contactos'. *Revista de transporte y territorio* 18:202-221.
- Fisch, M.
2018. *An Anthropology of the Machine: Tokyo's Commuter train network*. University of Chicago Press, Chicago.
- Garcés, A., Moraga, J., Maureira, M. y Saavedra, A.
2019. Desbordando la Puna de Atacama: movilidad, economías y etnicidad (1950 al presente), *Cahiers des Amériques Latines* 91:49-69.
- Garcés, A. y Maureira, M.
2018. De familia a organización étnica: redes para una espacialidad transfronteriza en la Puna de Atacama. *Revista Chilena De Antropología* 37:230-248.
- Garcés, A., Moraga, J. y Maureira, M.
2016. Tres movibilidades para una ruta: Espacio, comercio y transnacionalidad boliviana en Tarapacá. *Estudios Atacameños* 53:205-220.
- Garcés A. y Moraga, J.
2016. Ground transportation and new interconnections between aymara society and the economy. *Chungara* 48:441-451.
- Glave, L.
1989. *Trajinantes: Caminos Indígenas en la Sociedad Colonial siglos XVI/XVII*. Instituto de Apoyo Agrario, Lima.
- Harvey, P. y Knox, H.
2015. *Roads: an Anthropology of Infrastructure and Expertise*. Cornell University Press, Cornell.
- Jiménez, T.
2021. La ruta de los chutos: red transnacional de distribución de autos usados. En *(Trans)Fronteriza : Fronteras y Circuitos Económicos Populares*, editado por F. Rabossi y N. Tassi, pp. 60-68. CLACSO, Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
- Lefebvre, H.
2013. *Rhythmanalysis: Space, time and Everyday life*. Bloomsbury Publishing.
- Llanque, J.
2011. Qamiris aymaras. Nuevas elites en Oruro. *Revista Tinkazos* 29:45-63.
- 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.
- Murra, J.
1975. El control vertical de un máximo de pisos ecológicos en la economía de las sociedades andinas. En *Formaciones Económicas y Políticas Andinas*, editado por J. Murra, pp.59-115. Instituto de Estudios Peruanos, Lima.

- Molina, R.
2011. Los otros arrieros de los valles, la puna y el desierto de Atacama. *Revista Chungara* 43:177-187.
- Medinaceli, X.
2016. La guerra del Pacífico y los ayllus: Una lectura de la pintura mural del baptisterio de Sabaya. *Boletín del museo Chileno de Arte Precolombino* 21:79-93.
- Medinaceli, X.
2010. *Sariri. Los Llameros y la Construcción de la Sociedad Colonial*. IEB, ASDI, IFEA, Plural Editores, La Paz.
- Núñez, L. y Dillehay T.
1979. *Movilidad Giratoria, Armonía social y Desarrollo en los Andes Meridionales: Patrones de Tráfico e Interacción Económica*. Ediciones Universitarias, Universidad del Norte, Antofagasta.
- Ostrom, E.
1990. *Governing the commons: The Evolution of Institutions for Collective action*. Cambridge University Press.
- Orostica, P.
2023. Corredor Biocéanico Central: Ruta al Pacífico por el Puerto de Iquique, para Brasil, Paraguay, Bolivia y norte de Argentina. *Edición Cero*. 22 de agosto de 2023. <https://edicioncero.cl/2023/08/corredor-bioceanico-central-ruta-al-pacifico-por-el-puerto-de-iquique-para-brasil-paraguay-bolivia-y-norte-de-argentina/> (Consultado 25 de noviembre del 2023).
- 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* 396:163-192.
- Richard, N., Moraga, J. y Saavedra, A.
2016. El camión en la puna de Atacama (1930-1980): mecánica, espacio y saberes en torno a un objeto técnico liminal. *Estudios Atacameños* 52:177-199.
- Rivière, G.
1986. Cuadripartición e ideología en las comunidades aymaras de Carangas (Bolivia). *Historia y Cultura* 10:3-27.
- Sanhueza, C.
1992. Estrategias readaptativas en Atacama: la arriería mulera colonial. En *Etnicidad, Economía y Simbolismo en los Andes*, editado por S. Arce, R. Barragán, L. Escobari y X. Medinaceli, pp. 363-385. HISBOL-IFEA-SBH. La Paz.
- Sanhueza, C.
2011. Tráfico caravanero, arriería y trajines en Atacama colonial. Síntesis y discusiones sobre un proceso de adaptación andina, En *Temporalidad, Interacción y Dinamismo Cultural. La Búsqueda del hombre. Homenaje al Dr. Lautaro Núñez Atencio*, editado por A. Hubert, J. González y M. Pereira, pp. 289-321. Ediciones Universitarias/Universidad Católica del Norte, Antofagasta.
- Star, S.
1999. The ethnography of infrastructure. *American Behavioral Scientist* 43:377-391.
- Veizaga, R.
2018. Caminos y automóviles en Bolivia: cambios, tendencias y correspondencias en el pasado reciente. *Revista Transporte y Territorio* 18:100-121.