

# ENCUENTROS Y ESPECTÁCULOS FRONTERIZOS: DISPUTAS POR LA LEGITIMIDAD DE LA FRONTERA Y LA RIQUEZA EN EL OCCIDENTE DE ORURO, BOLIVIA

## *BORDER ENCOUNTERS AND SPECTACLES: DISPUTES OVER THE LEGITIMACY OF THE BORDER AND WEALTH IN WESTERN ORURO, BOLIVIA*

*Juliane Müller\**

Este artículo trata de las disputas por el control aduanero y la riqueza del comercio transfronterizo entre Chile y el Occidente del departamento de Oruro, Bolivia. Sostengo que lo que se cuestiona no es tanto la legalidad de la mercancía del contrabando, sino la legitimidad y la soberanía de la frontera misma. Varios actores estatales y no estatales se enfrentan en un “trabajo fronterizo” (*border work*), o sea, en disputas respecto del curso y alcance, la naturaleza y legitimidad de la frontera (Reeves, 2014). El “trabajo fronterizo” se materializa en las confrontaciones y negociaciones regulares entre transportistas, auxiliares del contrabando y poblaciones locales, por un lado, y los oficiales de aduana y de la policía, por otro. También se da en el plano mediático, ya que el gobierno del MAS (Movimiento al Socialismo) escenifica la soberanía nacional en estos territorios fronterizos y el control estatal por los flujos transfronterizos.

Mediante el trabajo de campo, el análisis de prensa, entrevistas a funcionarios y un trabajo archivístico en la oficina del Control Operativo Aduanero de Oruro, el artículo demuestra, primero, que existe una visión compartida entre la población local acerca de la legitimidad de desviar una parte de la riqueza, materializada en los productos que pasan por el territorio, y que, segundo, si bien el gobierno impone una imagen pública vertical del Estado, existe un espacio de negociación entre actores estatales y locales que reconoce y se apoya en la autoridad de estos sobre las poblaciones y territorios fronterizos.

**Palabras claves:** Frontera, comercio, contrabando, soberanía territorial, burocracia, Bolivia.

*This article deals with disputes over customs control and the wealth of cross-border trade in the western department of Oruro, Bolivia. I argue that the issue is not so much the legality of the smuggled merchandise but the legitimacy and sovereignty of the border itself. Various state and non-state actors are engaged in “border work”; disputes over the course and extent, nature, and legitimacy of the border (Reeves, 2014). “Border work” materializes in the regular confrontations and negotiations between transporters, contraband auxiliaries, and local populations, on the one hand, and customs and police officials, on the other. It also occurs at the media level, as the state stages sovereignty over these border territories and control over cross-border flows. Through fieldwork, press analysis, interviews with officials, and archival work in the office of the Operational Customs Control of Oruro, the article demonstrates, first, that there is a shared understanding among the local population about the legitimacy of diverting part of the wealth materialized in the products that pass through their territory, and that, second, although, the government publicly stages the image of a vertical state; there is a space of negotiation between state and local actors that recognizes the latter’s authority over border spaces and populations.*

**Key words:** Border, trade, contraband, territorial sovereignty, bureaucracy, Bolivia.

### 1. Introducción

Durante varios días a principios del 2017, una noticia dominaba los medios de comunicación en Bolivia: la policía chilena había detenido a nueve funcionarios bolivianos, acusándoles del delito de robo, portación ilegal de armas y contrabando. La versión boliviana de los hechos era diametralmente opuesta: el capitán, el suboficial y los otros hombres, en patrulla para luchar contra el contrabando, habían tratado de inspeccionar

un camión sobre el que las autoridades chilenas habían faltado de actuar. La prensa en Bolivia cubrió el asunto ampliamente y fue interpretado, incluso por los medios de comunicación críticos del gobierno del MAS (Movimiento al Socialismo), como una ofensa especialmente humillante por parte de Chile<sup>1</sup>. Los funcionarios fueron llevados a Santiago y permanecieron en prisión preventiva durante 101 días<sup>2</sup>, lo que agravó las relaciones diplomáticas entre ambos países ya tensas por la demanda marítima de Bolivia ante el Tribunal

\* Universidad de Múnich, Alemania. Correo electrónico: juliane.mueller@ethnologie.lmu.de

Internacional de Justicia de la ONU en La Haya y la controversia por las aguas del río Silala.

Este acontecimiento ofrece un breve vistazo a la red de relaciones que animan y canalizan el flujo comercial irregular entre Chile y Bolivia. Lo que realmente ocurrió y condujo a la detención de los bolivianos no salió a la luz pública y probablemente nunca lo hará. En realidad, lo importante en este asunto, interpretado desde una perspectiva geopolítica por Bolivia, no era tanto quiénes cometieron una ilegalidad, sino desde qué lado de la frontera fue cometido una ilegalidad. Desde hace tiempo, Bolivia estaba acusando a Chile de una complicidad con el contrabando que fluye casi exclusivamente en una sola dirección –de Chile a Bolivia<sup>3</sup>–, mientras que las autoridades chilenas notoriamente negaron esta supuesta complicidad porque en *su* lado no se cometería ninguna irregularidad. El asunto es también un ejemplo de la dimensión “espectacular” que algunos incidentes fronterizos han asumido en los últimos años por la amplia cobertura mediática.

Muchos otros episodios nos hablan de la porosidad y conflictividad, así como de la politización y escenificación de la frontera nacional entre Bolivia y Chile de unos 924 kilómetros de longitud; una frontera cuya delimitación exacta parece imposible de determinar. Aunque algunos postes cerca de los puestos fronterizos oficiales trazan una línea recta (Figura 1), el límite territorial entre ambos países se suele perder en el vasto espacio del altiplano surandino. Entre el control de salida de Chile en Colchane y el control de ingreso a Bolivia en Pisiga, por ejemplo, existe una franja suficientemente ancha para permitir que camiones salgan legalmente de Chile para después esconderse en esta franja e ingresar a Bolivia por uno de los caminos de herradura<sup>4</sup>. Es más, es un secreto a voces en Bolivia que los funcionarios en frontera y los policías del Control Operativo Aduanero (COA) intentan sacar el máximo rédito de su estancia en una frontera tan inhóspita como prometidora para mejorar sus bajos sueldos. Aunque la Aduana Boliviana Nacional (ABN) ha tenido cierto éxito en los últimos años, lo que demuestra el crecimiento del valor de las importaciones registradas en los puestos aduaneros de la frontera con Chile<sup>5</sup>, los transportistas tienen una capacidad extraordinaria de cambiar las rutas y seguir a ciertos agentes hacia otra parte de la frontera.

Este artículo trata de las disputas acerca del control aduanero y la riqueza del comercio transfronterizo en el Occidente del departamento de Oruro. Sostengo que lo que se cuestiona no es tanto

la legalidad de la mercancía del contrabando, sino la legitimidad de la frontera misma. En efecto, el poder estatal de imponer el control aduanero a la fuerza es contestado por los transportistas, comerciantes y habitantes locales que de una u otra manera viven del comercio transnacional.

Analíticamente, me centro en lo que se ha definido como “trabajo fronterizo” (*border work*) (Reeves, 2014). Este concepto ayuda a desconectar teórica y metodológicamente la noción de “frontera” de aquella del “límite” (Benedetti, 2014); o sea, facilita pensar la frontera territorial no como una línea soberana entre Estado-naciones –esta proyección cartográfica de la geopolítica del Estado moderno–, sino como una constelación social cambiante, históricamente variable y promulgada por diversos actores. El concepto de “trabajo fronterizo” capta esta forma polifacética de la frontera al hacer hincapié en las disputas sobre su curso, alcance, naturaleza y legitimidad (Reeves, 2014, véase también Ødegaard, 2016).

Es más, mi propia investigación ha sido fronteriza en el sentido de buscar y cuestionar la frontera mediante una combinación de métodos. El artículo se basa en estancias de observación directa en localidades fronterizas, en el análisis de prensa nacional y regional sobre el contrabando, en entrevistas a funcionarios aduaneros y en un trabajo archivístico en las oficinas del Control Operativo Aduanero de Oruro. Esta combinación de diferentes técnicas de investigación –el análisis de fuentes con las técnicas más típicamente etnográficas– y, de hecho, dos tipos de trabajo de campo –uno basado en el postulado clásico de la copresencia con los sujetos, el otro dedicado a analizar reportes administrativos como fuentes primarias– me ha permitido comparar los puntos de vista de los habitantes locales con los testimonios de los funcionarios. Además, los informes de estos me han permitido hallar una sorprendente lógica burocrática del trabajo fronterizo que contrasta con la representación mediática de las políticas fronterizas. Mientras que el análisis de los medios de comunicación demuestra que el gobierno quiere imponer una imagen de soberanía sobre los flujos transfronterizos (Blom y Stepputat, 2005), en la práctica, y oculto a la mirada pública pero desplegado en los informes, existe un espacio de confrontación y negociación entre actores estatales y no estatales locales que se apoya en la autoridad de estos últimos sobre el territorio y la población. Los “espectáculos fronterizos” –aquellas acciones policiales o militares que se convierten en eventos



Figura 1. Posta fronteriza entre Colchane y Pisiga.  
Fuente: Juliane Müller.

mediáticos y escenifican la imposición estatal de la frontera y el derecho (Aguiar, 2009; De Genova, 2018)– evocan una relación vertical del “Estado” frente a la “sociedad” como dos entidades separadas y una legalidad oficial frente a la informalidad e ilegalidad desde abajo. Los escritos administrativos, en cambio, desvelan unos “encuentros fronterizos” los que, aunque no sin agresiones físicas, son relacionales y más bien horizontales. Exhiben unas actitudes y acciones pragmáticas frente a los espacios “extralegales” que regulan el comercio en Bolivia<sup>6</sup>.

El artículo se divide en cuatro partes. Empieza con unas breves descripciones del Occidente del departamento de Oruro, del funcionamiento del contrabando y de las reformas legales que provocaron el actual trabajo fronterizo. Después se analizan los archivos del Control Operativo Aduanero en cuanto a lo que nos dicen acerca de la rutinización de los enfrentamientos entre funcionarios, transportistas y poblaciones locales, las maneras de resolver los conflictos y las actitudes de los policías en patrulla.

Después de exponer las experiencias de una de las localidades en frontera y los motivos de sus habitantes de apoyar al contrabando, se continúa con el análisis de los espectáculos fronterizos según constan en los principales periódicos nacionales y regionales (*La Razón*, *Página Siete* y *La Prensa de La Paz*, así como *La Patria* de Oruro). Finalizo con una discusión de la relación entre los espectáculos y los encuentros fronterizos, así como la dramatización de un estado “ideal” frente a las labores burocráticas mundanas y pragmáticas.

## 2. El comercio transfronterizo y el control aduanero en el Occidente de Oruro

Las actuales provincias de Sabaya y Litoral del Occidente del departamento de Oruro son el histórico territorio aymara de Carangas (Figura 2). Es ahí donde el auge del comercio con los productos manufacturados importados desde la zona franca de Iquique (Norte de Chile) se inició a finales de

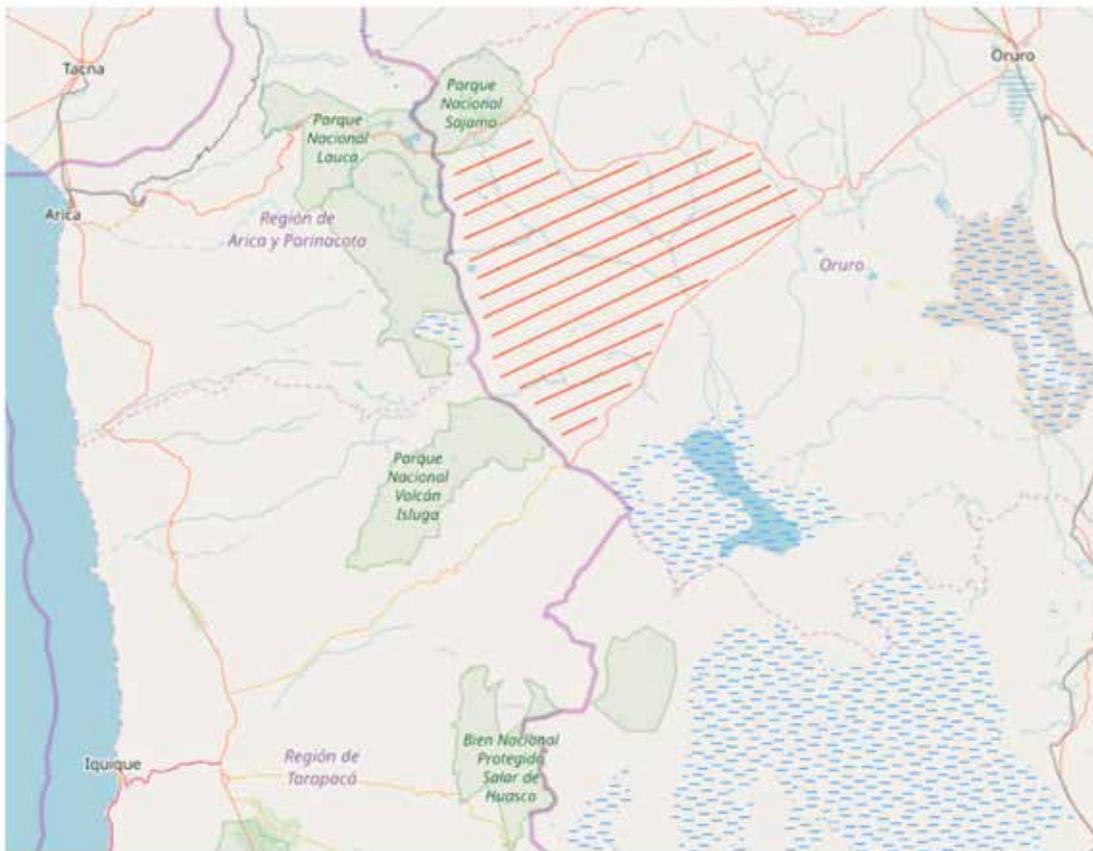


Figura 2. Mapa geográfico del área de Carangas.

Fuente: OpenStreetMap.com, 2019, trabajado por Luisa Marten, Múnich.

1970 y actualmente sigue siendo la principal zona de tránsito para las importaciones de bienes de consumo a Bolivia, algunos de ellos con un margen relativamente alto de beneficio. Este es el caso de los equipos electrónicos de marca, los vehículos de segunda mano y la ropa (Llanque y Villca Mamani, 2011; Jiménez Cala, 2021; Müller, 2018; Rea Campos, 2012; Tassi, Medeiros, Rodríguez-Carmona y Ferrufino, 2013). La mayoría de estos productos ingresan al país por contrabando.

Contrabando es un término polémico muchas veces utilizado de manera discriminatoria, criminalizando a vastos grupos de personas, sin diferenciar la escala de los flujos, o las posiciones históricas y los motivos de los “contrabandistas”. En los Andes, sin embargo, el contrabando “hormiga” es ampliamente visto como lícito para ganarse la vida y el mismo término “contrabandista” tiene connotaciones no siempre negativas. Se refiere también a personas que cumplen una importante función de distribución y oferta de bienes de primera necesidad y mercancías manufactureras accesibles (Ødegaard (2016). Además, el contrabando en Bolivia se basa en complicidades múltiples. Clientes de todos los estratos sociales compran electrodomésticos y celulares de marca sobre los que no se han pagado aranceles o tasas del IVA (impuestos al valor agregado). La manera de organizar el comercio “en negro”, o *contrabando contrabando* como también se dice –el que se practica en la frontera Bolivia-Chile– es ampliamente conocida en la región y también entre los funcionarios. Geográficamente, el área es difícil de controlar. Picos de más de cinco mil metros y volcanes de gran altitud de la cordillera occidental de los Andes bordean el límite fronterizo y el resto del terreno es relativamente plano. El ejército boliviano ha identificado 112 pasos irregulares de ingreso a lo largo de la frontera con Chile mientras que los pasos fronterizos oficiales son solamente cinco<sup>7</sup>. La carretera Pisiga-Oruro de dos carriles, la que cruza las provincias de Litoral y Sabaya, ha sido recientemente pavimentada en su totalidad, pero buena parte del trabajo fronterizo no se efectúa en esta carretera ni en los pasos oficiales o sus proximidades, sino en una zona extensa de pasos no oficiales, carreteras secundarias y pistas ocultas. Usualmente, varones jóvenes locales conocidos como *loros* se encargan de supervisar el movimiento de los agentes de la patrulla móvil del COA y dar el visto bueno en el momento adecuado para que una fila de camiones pase por rutas secundarias, sobre todo en horas de

la noche. Los loros son a menudo parientes locales o rituales de los comerciantes y conductores (Selaya Rodríguez, 2009). Para cumplir con su tarea de ubicar a los oficiales y seguir su movimiento, se acercan físicamente a estos. Les esperan en el campo abierto y siguen a sus vehículos (Jiménez Cala, 2021; Selaya Rodríguez, 2009). Entonces, este espacio variable entre los loros y los policías es la frontera. Estos auxiliares del contrabando y los agentes están en una relación interdependiente entre sí. Esta interdependencia incluye favores mutuos que se evocan y materializan como coimas. Aun así, las relaciones no son siempre pacíficas, pero sí siempre profundamente relacionales.

Desde que en Bolivia se promulgó la Ley General de Aduanas N° 1990 en 1999, por la que se crearon unidades especiales para ampliar el control hacia dentro del territorio nacional, múltiples actores producen una intensa labor fronteriza. La unidad móvil creada, el mencionado COA, controla mucho más allá de la línea de frontera y los puestos fijos. Está formada por agentes de la policía nacional enviados a servir en la aduana por un máximo de dos años. La tarea de estas fuerzas especiales móviles y armadas es patrullar. La ley dividió el territorio nacional en zonas aduaneras primarias –los puntos de control fijos, conocidos como trancas– y las zonas aduaneras secundarias –el resto del territorio–. Salir de las rutas oficiales y no pasar por las zonas primarias fue desde entonces declarado delito de contrabando que debería ser combatido por las unidades móviles (Ley General de Aduana N° 1990, art. 60).

Esta ley formaba parte de una reestructuración mayor de la aduana boliviana. Eran los días del apogeo de las políticas neoliberales de privatizar la economía y desregular el comercio internacional. Bolivia, bajo la presidencia de Hugo Banzer que después de un primer gobierno dictatorial en 1970 había sido elegido en las urnas en 1997, formaba parte de los convenios internacionales como el de Kyoto, el que pretendía armonizar y simplificar los procedimientos aduaneros (Abecia López, 2009; entrevista ABN, La Paz, sept. 2016). Aunque Bolivia rehusó de una privatización total –la aduana seguía siendo una dependencia funcional del Ministerio de Hacienda– se privatizaron funciones claves como los trámites, creando la función de los Despachantes de Aduana, y el almacenamiento al proseguir con la privatización de la AADEE (Administración Autónoma de Almacenes Aduaneros). Apoyado

por el FMI, el Banco Mundial, Japón, Francia y Suiza, el nuevo sistema incrementó la influencia de los Empresarios Privados que formaron parte de la Mesa Nacional de Aduana (Abecia López, 2009). Aparte de empezar a implementar un control digitalizado (que tardó en implementarse), el nuevo sistema tenía un punto fuerte en la represión del contrabando (entrevista ABN, La Paz, septiembre de 2016). Las unidades COA empezaron a operar apenas un año después de la aprobación de la ley y las consecuencias no tardaron en producirse.

Entre 2003 y 2006, diez policías del COA murieron en patrulla y uno desapareció. No se sabe cuántas personas del otro bando fallecieron. La gran mayoría de las incidencias se produjeron en Oruro (seis) y también en La Paz (cuatro), es decir, en la frontera Bolivia-Chile. No se precisa la causa de las muertes (información facilitada por el COA nacional). Analizando los enfrentamientos en contexto, llama la atención que la primera incidencia en enero de 2003, probablemente con efectos desencadenantes, era altamente controvertida. El desaparecido teniente de policía Samuel Encinas es retratado y homenajeado hasta hoy en las oficinas nacionales del COA en La Paz. Su caso fue comentado en la prensa lo que permite hacerse una idea de lo que ocurrió en el municipio de Sabaya donde patrullaba Encinas el 21 de enero del 2003. La causa inmediata de su secuestro y posible asesinato fue la muerte a bala de un transportista el día anterior. En una investigación a medias y llena de contradicciones, como documentó el diario *La Razón* el 2 de junio de 2003<sup>8</sup>, se ha podido saber que Encinas, en su primer día en patrulla con el COA de Oruro, incautó un camión junto con tres colegas. Este fue después conducido por un policía hacia la ciudad de Oruro y escoltado por los otros tres que además llevaron al chofer esposado. Este vehículo de escolta se “enfangó” y se quedó atrás, lo que fue aprovechado al parecer por algunas personas, posiblemente los loros, para intentar recuperar el camión y su carga. El policía les disparó, mató a un hombre y lesionó a otro, mientras que el inexperimentado Encinas salió del vehículo enfangado para buscar ayuda y no fue visto más.

Lo que podemos deducir de esta aproximación a los hechos es que se producían entre 2003 y 2006 varios enfrentamientos mortales debido a unos círculos viciosos de violencia y venganza. Estos enfrentamientos entre camioneros, loros y policías con los vehículos como medios de choque y fuga

representan un tipo de trabajo fronterizo altamente conflictivo. Se produjeron en medio de un contexto político nacional inestable, marcado por protestas populares contra las políticas de privatización del presidente Sánchez de Losada, la represión estatal y finalmente la huida del Presidente del país en octubre del 2003, así como los gobiernos transitorios de Carlos Mesa y Eduardo Rodríguez Veltzé. Entre el 2007 y 2017, paralelo a la estabilización de la situación política y económica del país bajo el gobierno de Morales, la situación en el Occidente de Oruro también se calmó<sup>9</sup>, pero, como veremos, el trabajo fronterizo directo y agresivo seguía produciéndose.

Aunque el nivel de las tensiones ha bajado, el gobierno del MAS siguió basándose en la legislación anterior, vigilando una frontera confusa que se adentra en el territorio nacional. Por un lado, ciertas políticas del MAS, como la social y redistributiva, así como el crecimiento macroeconómico sostenido entre el 2006 y el 2018, han favorecido la expansión cuantitativa y geográfica de los flujos comerciales populares y del contrabando (Müller, 2018; Tassi y Poma, 2020). Por otro lado, la necesidad de nuevas fuentes para el tesoro ha puesto el foco en los flujos comerciales no fiscalizados y ha alimentado la militarización de la frontera con Chile como se verá más adelante. Mientras que el éxito de la economía popular ha sido una fuente de legitimización para Evo Morales y su gabinete, la creciente transnacionalización de sus principales actores, como son los comerciantes, con importaciones cada vez mayores desde China, es vista como un impedimento a las políticas industriales que intenta fomentar la producción nacional. Las conexiones populares transpacíficas, relacionadas con transformaciones económicas a escala global, tienen su efecto en la espacialidad de la frontera Chile-Bolivia (Muñoz Valenzuela, 2020) y ocasionan una política de securización que se pensaba superada.

### 3. Los archivos del Control Operativo Aduanero y la resolución pactada de los conflictos

A pocos metros de la populosa y ruidosa Estación Central de Autobuses de Oruro, donde las paradas se desbordan hacia la calle y las aceras están repletas de mercadería y puestos de comida y bebida, se encuentra un edificio amarillo de entrada poco llamativo si no fuese por sus ventanas negras

blindadas. Eran las oficinas de la unidad regional del COA. Una tarde en mayo 2016 me acerqué por primera vez a estas oficinas, a las que iba a acudir varias veces durante los próximos meses, después de recibir el permiso oficial de entrevistar a los jefes de dicha unidad. Durante la primera de estas entrevistas en agosto, me llamaron la atención algunas carpetas en la estantería enfrente del escritorio del capitán. Se denominaban “Agresión al personal” e “Informes de redadas”; archivos que me permitirían analizar unos encuentros fronterizos de los que apenas se hablaba ni en los pueblos ni en los medios de comunicación.

Solicité poder analizar estos archivos mediante cartas y credenciales mandados a las máximas autoridades del COA nacional y tocando puertas en las oficinas de la aduana regional y nacional. Finalmente, se me permitió verlos más de cerca. Pasé dos tardes en las oficinas del COA en Oruro al principio de octubre, justo antes de que esta unidad se disolviera. Fue literalmente la última semana de la existencia del COA antes de ser desmantelada para dar paso a la llamada UCA (Unidad de Control Aduanero), administrada ya no por los policías sino por militares.

Las dos grandes carpetas de la “Agresión al Personal” que pude revisar (cubriendo todo el año 2015 y partes del 2016) dieron testimonio de los frecuentes enfrentamientos entre los oficiales del COA, los camioneros y los locales. Ha habido en la media unos cuatro incidentes por mes. El tipo de incidencia más frecuente (que se produjo catorce veces en 2015) tenía que ver con daños materiales en los vehículos del COA debido a un exceso de velocidad siguiendo los choferes que trataron de impedir la confiscación de su carga. Entonces escapando de los agentes, estos choferes intentaron prevenir que la frontera se materialice. Parece que la inclinación de los conductores de acelerar cuando huyen de los vehículos del COA hace difícil detenerlos sin correr el riesgo de un accidente grave. La segunda incidencia más frecuente, lo que ocurrió diez veces en 2015, era que la población local intentó impedir a los oficiales a que hagan su trabajo. Las poblaciones locales principalmente intentaron impedir que los agentes entraran a las localidades con el fin de inspeccionar un camión sospechoso. También se opusieron a la detención de los choferes, u obstaculizaron que un camión ya confiscado, abandonado por su conductor, fuera llevado por los agentes del COA. Los informes

dieron cuenta de que los comunarios, entre ellos un buen número de mujeres mayores, lanzaron piedras, amenazaron con golpear a los oficiales con palos y formaron emboscadas.

Estos informes son descripciones detalladas de todo el patrullaje en cuestión. Cubren entre dos y cinco hojas densamente escritas, acompañadas, según el caso, por fotografías que verifican los daños materiales en los vehículos. Todos llevan el lema oficial de la ABN como cabecera y el sello del COA regional, más una firma de haberlos recibido. Empiezan con la hora exacta del inicio, del número de oficiales y coches y del camino que se tomó. A lo largo del texto, se sigue dando información específica acerca del kilómetro en la carretera o del nombre de la localidad en donde se toparon con los camiones y las barricadas de la gente. Los informes reflejan obviamente el punto de vista de los oficiales y están escritos para una potencial defensa de sus actos. Probablemente exageran el número de los comunarios y la agresividad con los que se toparon, pero el tono me ha resultado sorprendentemente neutral, técnico y libre de alusiones peyorativas. Por ejemplo, el informe sobre un incidente ocurrido el 13 de agosto de 2015 consta que una patrulla de dos vehículos del COA con nueve sargentos detuvo una camioneta Toyota blanca sin matrícula a las 8,05 p.m. Como el conductor pudo escapar y llevarse las llaves, los oficiales tuvieron problemas para arrancar el Toyota incautado. Decidieron remolcarlo con uno de sus coches, pero no pudieron salir del pueblo. Uno de los sargentos procede en su informe:

Sin embargo, casi al llegar a la altura del pueblo de [...], ruta obligatoria para llegar al asfalto (ruta principal) las dos patrullas fuimos apedreadas por unos 40 a 50 comunarios, ante esta situación se tenía que hacer uso de agentes químicos con la finalidad de precautelar la integridad física de las patrullas y de los agentes COAs, logrando con dicho acto salir de la población dejando el vehículo incautado.

En otras ocasiones, los oficiales se sintieron obligados a huir para no ser secuestrados. En cinco casos en 2015, el enfrentamiento entre los COA y los locales implicó la retención temporal de uno o dos agentes. En un caso, el conflicto fue mediado por la más alta autoridad originaria, el *jilakata* de la comunidad. En otro caso, el segundo *jilakata*, en

contacto por teléfono móvil con el Jefe Regional de Aduanas, ayudó a liberar un vehículo del COA que estaba retenido. También logró identificar el paradero de un oficial que había huido de los lugareños y había desaparecido por casi veinticuatro horas.

En suma, estos archivos evocan un trabajo fronterizo constante y la existencia de un espacio relacional entre los *loros*, los camioneros, las poblaciones locales y los oficiales del COA, por un lado, y de las autoridades originarias y los oficiales aduaneros, por otro: los primeros en enfrentamientos nocturnos, los segundos involucrados en negociaciones el día siguiente. Ambos tipos de encuentros materializan el trabajo fronterizo: una disputa sobre la legitimidad de la existencia misma de la frontera. El presidente de la aduana regional tuvo que llamar por teléfono al *jilakata* de una de las comunidades para buscar una solución *ad hoc* con el fin de resolver los incidentes que ponían en peligro la vida del personal a su cargo. Esta manera casi rutinaria de resolver los conflictos, el tono técnico y neutral de los informes y el pragmatismo por parte de la aduana de negociar con las autoridades locales, reconociendo la influencia de estas sobre la población y aunque fuese en términos claramente extralegales y sin consecuencias judiciales<sup>10</sup>, contrasta con la escenificación de la soberanía estatal que describo más adelante. En lo que sigue, me centro en las percepciones de los habitantes locales del comercio transfronterizo y del control aduanero.

#### 4. El comercio transfronterizo y los habitantes locales

En nuestras conversaciones, los funcionarios de rango medio y alto de las aduanas de Oruro y La Paz enfatizaron en varias ocasiones que los habitantes locales en frontera fueran cooptados por los contrabandistas para defender algo que en realidad iría en contra de sus propios intereses. Sin embargo, *in situ*, no parecía ser así. En la población que visité en repetidas ocasiones, me encontré más bien con un sentido común, además públicamente expresado sobre su derecho e interés por participar en el comercio transfronterizo, ofrecer servicios a comerciantes y conductores y protegerles frente a los agentes aduaneros y policiales, especialmente si eran del mismo pueblo o de otros cercanos. Sus afirmaciones resonaban con lo estudiado en otras partes del altiplano: independientemente de la legalidad estatal de sus prácticas, ser un comerciante

viajero o, aún más, un conductor o chofer se suele considerar una ocupación sacrificada asociada a la privación (Tassi, Medeiros, Rodríguez-Carmona y Ferrufino, 2013), el trabajo duro y el asumir riesgos (Ødegaard, 2008). Además, a medida que la frontera se ha ido multiplicando debido a las reformas legales y la creación de la unidad móvil armada, ha ido circulando una etiqueta negativa para las fuerzas adversas del COA con connotaciones de opresión política: *la contra*. Un hombre mayor del pueblo en la provincia de Sabaya quien empezó a traer tela y whisky de Arica a mediados del decenio de 1960 me comentó indignado, para dar un ejemplo, que había “caído” seis veces. Había comprado un camión en Chile con otros comunarios de su *ayllu* y lo perdió todo a causa de la confiscación poco después. En otra ocasión, había podido recuperar al menos el camión. Desde su punto de vista, los oficiales se aprovecharon de su esfuerzo por lo que la fiscalización era y seguía siendo ilícita.

En mayo de 2016, en mi primer viaje al Occidente de Oruro, entré al pueblo por uno de los caminos de piedra con dirección a la principal calle comercial. Pasé por cuatro camiones estacionados. Me encontré con una mujer mayor, una pastora de llamas, que llegaba al pueblo a pie cada dos días desde su estancia. A medida que se desarrollaba una conversación con esta mujer perfectamente bilingüe aymara y castellano, lo que es más bien inusual en mujeres mayores en otras partes rurales de los Andes, le pregunté cautelosamente sobre el comercio y los oficiales aduaneros sin mencionar ninguna entidad concreta. Me respondió con determinación y sorprendente franqueza: “No dejamos entrar a los COAs, no entran. Sabemos cómo defendernos”. Para justificar esta actitud siguió que “ellos” eran muy importante para el pueblo como clientes regulares. Terminó contundentemente: “De qué vamos a vivir sin ellos”.

Con “ellos” se refería a los camioneros que se dedican al comercio transfronterizo “a la negra”, conductores de camiones como los que acababa de pasar. Mientras que los conductores esperan el mejor momento para salir y seguir su viaje, consumen productos de las vendedoras locales y de las tiendas minoristas, comen y beben, compran hoja de coca y minutos para sus teléfonos móviles además de gasolina. Cuando estuve sentada en la tienda de una mujer del departamento de Potosí que se había casado con un residente del pueblo, de repente, alrededor de las ocho y media de la noche,

empezaba a tener un cliente tras otro, jóvenes bien abrigados. Ella estaba familiarizada con cada uno. Añadió *yapa* (un poco más de lo comprado como regalo) sin que se lo pedían. Cuando habían salido me explicaba que estos hombres hacen compras para sus “viajes”.

En mi segunda visita, en octubre de 2016, empecé una conversación con una mujer de mediana edad que tenía una tienda y ofrecía alojamiento. Ella había vivido en Chile la mayor parte de su vida, pero después de haber sido autoridad originaria durante un año, y con sus hijos ya mayores, había decidido reasentarse en su pueblo natal y abrir un negocio. Ha construido un edificio de dos pisos en la carretera principal y pasa la mayor parte del tiempo en el pueblo. Su suegro sigue viviendo en la estancia de la familia a cargo de las llamas. Cuando llegamos al tema de los viajes, menciona que en agosto su hijo y nuera habían pasado de la “fiesta patronal del pueblo directamente a la China” para comprar autorradios y otros aparatos electrónicos que comercializan al por mayor en Bolivia.

Estas tres mujeres que acabo de presentar y sus familias ilustran la heterogeneidad de la población local y el hecho de que todos participan en el comercio transnacional y el transporte transfronterizo, aunque con diferentes grados de intensidad. Sus trayectorias ejemplifican, en primer lugar, las circunstancias de mucha gente mayor que son los únicos miembros de las familias que siguen viviendo en el pueblo o la estancia. Es probable que la primera mujer presentada tenga hijos trabajando en Antofagasta, Santiago de Chile o Buenos Aires, ya que estos son los destinos de las familias menos acomodadas que se van al extranjero en busca de un trabajo dependiente. Los hombres de estas familias también son conductores de camiones y autobuses o miembros de alguna cooperativa de choferes de minibuses. La segunda mujer representa la llegada de personas y familias del vecino departamento de Potosí y de otras provincias de Oruro. Ejemplifica una migración rural-provincial, impulsada por las obras públicas de infraestructura que se han incrementado bajo el gobierno de Evo Morales. Los migrantes constituyen un número importante de trabajadores en la construcción. También se dedican al pastoreo, contratados por los habitantes originarios, y trabajan como *loros*. La tercera mujer encarna más directamente la evolución de la conexión histórica entre Carangas y la costa chilena que precede las fronteras nacionales, así como los éxitos

comerciales intercontinentales de los comerciantes aymara más recientes. La movilidad comercial de estas familias de comerciantes está vinculada con la experiencia histórica acumulada de los habitantes del altiplano orureño, su conocimiento del terreno, las experiencias y los contactos para moverse entre diferentes pisos ecológicos (véase Cottyn en este *dossier*): un sistema de movimientos estacionales que desde mediados del siglo XX se transformó en un sistema de intercambios más complejo, motorizado y monetarizado (Rivière, 1982; Garcés y Moraga, 2018). Aunque en los años 1970 y 1980, los regímenes militares dictatoriales en Bolivia (1964-1982) y Chile (1973-1990) minaron algunas zonas fronterizas y cerraron otras (Szary, 2007), es solamente a partir de 1990, y a raíz de la mencionada Ley de Aduana de 1999, que la frontera se empezó a materializar como una entidad difusa, omnipresente y potencialmente mortal que se interpone a los flujos comerciales<sup>11</sup>.

Pareciera que la vasta espacialidad y temporalidad arbitraria de la frontera aduanera desde la creación de las unidades del COA han llevado a las comunidades del Oeste de Oruro a crear y defender unos territorios extrafiscales propios. Como la frontera se ha multiplicado desde arriba, el control territorial se ejerce desde abajo para, en el fondo, garantizar las conexiones y rutas de intercambio que el territorio de Carangas ha ofrecido desde mucho tiempo atrás (Szary, 2007). Como ha demostrado Ødegaard (2016) para la frontera peruano-boliviana, la multiplicación del trabajo fronterizo, provocada por la lucha estatal contra el contrabando, es capaz de reactivar una comprensión espacial y socialmente arraigada de la frontera y de su potencial económico por parte de los habitantes. La sensación de enfrentarse a una frontera militarizada, ilimitada y arbitraria que impide el flujo de mercancías del que viven todos de una u otra manera se reforzó a raíz de varias operaciones masivas e intimidantes que se llevaron a cabo cerca del tramo Pisiga-Sabaya-Oruro a finales de 2016 y 2017.

## **5. Los espectáculos fronterizos y la escenificación de la soberanía estatal**

Desde la segunda legislatura del gobierno de Evo Morales (a partir del 2009), el gobierno ha planteado un nuevo discurso de “liberación económica” “a través del cual el Estado ha combinado sus anteriores demandas de justicia económica

con un énfasis en la soberanía nacional” (Postero, 2017, 20). Mientras que, cuando Morales asumió la presidencia en 2005, la soberanía económica significaba principalmente la nacionalización del gas natural y otros recursos primarios, en 2009 había llegado a incluir cuestiones del patriotismo económico más amplias. Lo que refiere a las zonas fronterizas, estas fueron definidas en la Constitución Política del Estado del 2009 como espacios claves de seguridad nacional con un radio de 50 km y bajo un régimen especial del ejército (véase artículo de De Marchi en este *dossier*). La ABN empezó a hacer campañas mediáticas en contra de lo que enmarcaba como una agresión a la economía nacional. La riqueza proveniente del contrabando se había hecho más visible por el crecimiento económico sostenido durante el gobierno de Evo Morales y este hizo hincapié en fortalecer las capacidades del Estado para recaudar aranceles e impuestos para sus políticas industriales y redistributivas. Es más, como parte de las políticas proteccionistas de la economía nacional, la exportación de gas natural (Ødegaard, 2016), la importación de ropa usada (Maclean, 2014) y de automóviles de segunda mano (Tassi, Medeiros, Rodríguez-Carmona y Ferrufino, 2013) fueron ilegalizados, aunque desde la perspectiva de varios grupos siguen siendo actividades legítimas. Se intensificó la lucha contra el contrabando, lo que culminó en abril de 2018 con la creación de un Viceministerio para la Lucha contra el Contrabando dentro del Ministerio de Defensa, encabezado por un militar.

Ya a finales de octubre de 2016, la ABN había contado con la ayuda de ochocientos oficiales del ejército que fueron desplegados temporalmente en las zonas fronterizas, especialmente aquellas hacia Chile. Como parte de la misma operación, a principios de noviembre, soldados y policías bloquearon la autopista a la altura de la localidad de Sabaya durante una semana. Esto se convirtió en noticia nacional sobre los habitantes de este pueblo como escudos humanos y peleas y protestas para impedir confiscaciones. Los medios de comunicación informaron con un tono de desaprobación que los lugareños escondieron mercaderías en sus casas y en los numerosos patios interiores. A parecer, la población local sacaba equipos de construcción, ropa de segunda mano, electrodomésticos y otros electrónicos hacia fuera del pueblo por caminos ocultos y en unidades pequeñas. También se reportó que se quemaron cargas enteras para no entregarlas<sup>12</sup>.

Aun así, al final del llamado asedio, el contenido de unos cincuenta camiones había sido confiscado<sup>13</sup>.

Estos operativos, repetidos en noviembre del 2017, son verdaderos “espectáculos fronterizos” para demostrar la presencia, la fuerza y la soberanía del Estado en sus márgenes geográficos. Representan una dramatización de una presencia estatal por lo regular relacional y disputada. Las dos operaciones recibían una amplia cobertura en la prensa y los medios audiovisuales. No en vano la presidenta de la ANB me dijo en nuestra entrevista que los medios de comunicación son el “mejor amigo” de la aduana (La Paz, septiembre de 2016). Ella se dirigió directamente a los habitantes fronterizos cuando anunciaba en una conferencia de prensa:

El mensaje a Sabaya y a otras poblaciones es que hemos entrado. La próxima vez no será tan pacífico. Será como en la población de Challapata [también en el departamento de Oruro donde hubo una redada masiva en 2012 en contra del contrabando de coches y minibuses de segunda mano] donde registramos a toda la población.

En total, mientras que el gobierno nacional y la presidenta de la ANB pronunciaron palabras de advertencia para intimidar a las poblaciones locales, así como discursos morales para deslegitimar el contrabando como actividad ilícita, forjando así una noción de traición a la soberanía económica y la agenda patriótica, las poblaciones locales se resistieron a que los funcionarios de aduana, sean auxiliares de la policía o del ejército, entraran en los pueblos y confiscaran mercadería. Hombres y mujeres, personas mayores y jóvenes defendieron los camiones y su carga con bloqueos, lanzando piedras, atacando verbalmente a los oficiales y quemando mercadería. Quemar los productos en lugar de entregarlos al Estado es un fuerte acto de desobediencia civil. Podría interpretarse como una reivindicación práctica de la soberanía local sobre los productos que pasan por su territorio (Chalfin, 2006; Ødegaard, 2016). Parecería que con cada despliegue sensacionalista de ley y fuerza estatales se actualiza una memoria de la movilidad comercial que legitima el reclamo por la riqueza que es fruto de ella. Asimismo, las diferentes iniciativas de reestructuración administrativa muestran las dificultades que tiene el gobierno nacional para coordinarse con las diferentes instituciones y suprimir el comercio

transfronterizo históricamente desarrollado que es una fuente de ingreso y bienestar para muchas personas, aunque no todas las familias están involucradas de la misma manera y en el mismo grado<sup>14</sup>.

## 6. Conclusiones

En el Occidente de Oruro la frontera se activa cada vez que hay una confrontación o negociación entre actores estatales y no estatales. Los funcionarios intentan hacerla real cuando paran, revisan y confiscan un camión y su contenido, y los camioneros y loros observan y rehúsan de esta frontera errática. Mientras que la frontera ha podido materializarse en cualquier lugar y en cualquier momento, el terreno de las comunidades en el Occidente de Oruro ha sido protegido como espacio donde los oficiales no deben entrar. En medio de una frontera que se ha vuelto espacialmente difusa y fluida, las comunidades se defienden como cuasi extraterritorialidades fiscales. Visto en contexto, la frontera empezó a ser móvil, y el control represivo, debajo del segundo gobierno de Banzer en 1990, lo que contradice la noción extendida de que el Estado era laxo en todos los ámbitos económicos debido a la ideología neoliberal y la promoción del libre comercio. Con los gobiernos de Evo Morales, el trabajo fronterizo se ha escenificado, simbólicamente enmarcado ahora en términos morales más que estrictamente legales. Aun así, al mismo tiempo se vislumbra la capacidad pragmática y necesidad política de su administración de negociar con los diferentes grupos y sectores sociales para no llegar a niveles máximos de conflictividad, asegurar el apoyo popular y sortear las contradicciones en parte provocadas por sus propias políticas. Los espectáculos de dominación estatal, por esta razón, no logran fijar una frontera que está altamente paradójica y cuestionada por varios actores en una relación más horizontal de la escenificada.

Mi análisis apunta hacia una peculiar relación dialéctica entre las acciones del gobierno para imponer el poder soberano sobre el territorio nacional y los flujos de mercancía (Blom y Stepputat, 2005) y la resolución de los conflictos generados por estas acciones. Mientras que los políticos y los estratos funcionariales más altos se sirven de un discurso claramente basado en la idea abstracta del Estado

moderno apartado de la sociedad, el personal medio y bajo está fuertemente involucrado con los ciudadanos, en este caso, los contrabandistas y habitantes en frontera. Esta dialéctica, en un principio poco sorprendente (véase Buchely Ibarra, 2015 acerca de las llamadas burocracias callejeras y el “activismo burocrático” de los ejecutivos con más contacto directo con la población), cobra interés al asociarla con los diferentes trabajos fronterizos efectuados: sensacionalista y extraordinario, por un lado, discreto y mundano, por otro.

El Estado se crea en sus márgenes geográficos mediante ambos tipos de trabajo fronterizo. Mientras que se presenta ofensivo y verticalmente integrado en los despliegues de la fuerza y su representación mediática; se construye socialmente por medio de los encuentros de los funcionarios. En los archivos del COA, las interacciones de estos con los comunarios, transportistas y loros, aunque llenos de episodios violentos y arreglos extralegales, son narradas con la neutralidad del “buen” funcionario y parecen asumidas y normalizadas como parte íntegra de su trabajo de patrullaje. Proyectan una noción pragmática de “hacer Estado” sin imponer la ley en sentido estricto. Sorprendentemente, este pragmatismo de resolver los conflictos negociando con autoridades locales y, por tanto, reconociendo la efectividad de las relaciones personales, no invalida el ideal del trabajador público. Más bien al contrario, los informes evocan la impresión de que apoyarse en la autoridad y aceptar la autonomía de varios actores locales fuese necesario para cumplir con la tarea del buen policía y aduanero. Los escritos producen una imagen del funcionario como persona dedicada y hasta sacrificada por su trabajo de hacer real una frontera fluctuante y en disputa. En la práctica, los funcionarios acomodan este *ethos* ideal weberiano a las exigencias en el terreno y sus intereses personales. Parecería que el lenguaje desinteresado y tranquilo de los informes neutraliza las múltiples relaciones violentas de los funcionarios y les permite mantener una noción idealizada de su trabajo. En el fondo, tanto el trabajo fronterizo mundano y rutinario evocado en los informes, como el trabajo fronterizo espectacular y escenificado, nos demuestran un Estado que necesita constantemente construir y legitimar una frontera, precisamente porque esta está altamente cuestionada desde varios sectores de la población.

## Referencias Citadas

- Abecia López, V.  
2009 *Bolivia: Historia del despachante de aduanas*. La Paz: Cámara Nacional de despachantes de aduanas.
- Aguilar, J. C.  
2009 Nuevas ilegalidades en el orden global. Piratería y la escenificación del estado de derecho en México. *Foro Internacional* 196 (XLIX): 403-24.
- Benedetti, A.  
2014 Espacios fronterizos del sur sudamericano. Propuesta de un modelo conceptual para su estudio. *Estudios Fronterizos*, nueva época, 15 (29). 11-47.
- Blom Hansen, T. y F. Stepputat  
2005 *Sovereign bodies. Citizens, Migrants, and States in the Postcolonial World*. Princeton: Princeton University Press.
- Buchely Ibarra, L. F.  
2015 *Activismo burocrático. La construcción cotidiana del principio de legalidad*. Bogotá: Universidad de los Andes, Facultad de Derecho, Ediciones Uniandes.
- Chalfin, B.  
2006 *Neoliberal Frontiers: An Ethnography of Sovereignty in West Africa*. Chicago: University of Chicago Press.
- Cottyn, H.  
2012 Entre comunidad indígena y estado liberal: los 'vecinos' de Carangas (Siglos XIX-XX). *Boletín Americanista* 2 (65): 39-59.
- De Genova, N.  
2018 El espectáculo fronterizo de la "victimización" del migrante. *Horizontes Decoloniales* 4: 23-38.
- Jimenez Cala, T. E.  
2021 La ruta de los chutos. Red transnacional de distribución de autos usados a Bolivia. *Boletín (Trans)Fronteriza* (Fronteras y circuitos económicos populares; CLACSO: Buenos Aires) 5: 60-68.
- Llanque, J. y E. W. Villca Mamani  
2011 *Qamiris aymaras. Desplazamiento e inclusión de élites andinas en la ciudad de Oruro*. La Paz: Fundación PIEB.
- Maclean, K.  
2014 Evo's Jumper: Identity and the Used Clothes Trade in 'Post-Neoliberal' and 'Pluri-Cultural' Bolivia. *Gender, Place & Culture: A Journal of Feminist Geography* 21 (8): 963-78.
- Müller, J.  
2018 Circuitos comerciales andino-pacíficos: La red de distribución de productos electrónicos hacia Bolivia. *Revista Umbrales* (China, tendencias geopolíticas y América Latina; CIDES-UMSA, La Paz) 33: 13-38.
- Müller, J.  
2018 Andean-Pacific Commerce and Credit: Bolivian Traders, Asian Migrant Businesses, and International Manufacturers in the Regional Economy. *Journal for Latin American and Caribbean Anthropology* 23 (1): 18-36.
- Müller, J.  
2017 La regulación del comercio en Bolivia: de la economía informal al mercado extralegal. *Latin American Journal of Economic Development* 28: 119-134.
- Muñoz Valenzuela, J. M.  
2020 Fronteras y contrabando: etnografía del comercio de mercancías-imitaciones en la Espacialidad Fronteriza de Atacama-Lípez (EFAL) (Chile y Bolivia). *Horizontes Antropológicos* 56: 225-254.
- Ødegaard, C. V.  
2008 Informal Trade, Contrabando and Prosperous Socialities in Arequipa, Peru. *Ethnos* 73 (2): 241-66.
- Ødegaard, C. V.  
2016 Border Multiplicities: At the Cross-Roads Between Improvisation and Regulation in the Andes. *Journal of Borderlands Studies* 31 (1): 23-38.
- Postero, N.  
2017 *The Indigenous State: Race, Politics, and Performance in Plurinational Bolivia*. Oakland: University of California Press.
- Rea Campos, C. R.  
2012 Complementando racionalidades: la nueva pequeña burguesía aymara en Bolivia. *Revista Mexicana de Sociología* 78 (3): 375-407.
- Reeves, M.  
2014 *Border Work: Spatial Lives of the State in Rural Central Asia*. Ithaca: Cornell University Press.
- Rivière, G.  
1982 *Sabaya: Structures socio-economiques et representations symboliques dans le Carangas-Bolivie*. Tesis doctoral, Departamento de Antropología, Ecole Des Hautes Etudes en Sciences Sociales, Paris.
- Selaya Rodríguez, R.  
2009 *Contrabando y redes sociales: una aproximación sociológica*. La Paz: IDIS-UMSA, Cuadernos de Tesis N° 1.
- Szary, A.  
2007 Are Borders More Easily Crossed Today? The Paradox of Contemporary Transborder Mobility in the Andes. *Geopolitics* 12 (1): 1-18.
- Tassi, N.; C. Medeiros; A. Rodríguez-Carmona y G. Ferrufino  
2013 *"Hacer plata sin plata": El desborde de los comerciantes populares en Bolivia*. La Paz: Fundación PIEB.
- Tassi, N. y W. Poma  
2020 Los caminos de la economía popular: circuitos económicos populares y reconfiguraciones regionales. *Temas Sociales* 47: 10-35.

## Notas

- <sup>1</sup> “Nueve bolivianos van a prisión en Chile y el país apela a la CIDH”. *Página Siete*/La Paz, 23/03/2017, <https://www.paginasiete.bo/nacional/2017/3/23/nueve-bolivianos-prision-chile-pais-apela-cidh-131642.html>, acceso 2 de agosto del 2020.
- <sup>2</sup> Entre muchos: “Bolivianos dicen que luchaban contra el contrabando y que en Chile defendieron a delincuentes”. *La Razón Digital*, Rubén Ariñez/Pisiga 28/06/2017, [http://204.11.233.100/nacional/Bolivia-Chile-detenidos-bolivianos-contrabando-defensa\\_0\\_2736326353.html](http://204.11.233.100/nacional/Bolivia-Chile-detenidos-bolivianos-contrabando-defensa_0_2736326353.html), acceso 2 de agosto del 2020.
- <sup>3</sup> “Identifican pueblos chilenos donde acopian mercadería”. *La Prensa*/La Paz, 07/05/2018, <http://www.laprensa.com.bo/economia/20180507/identifican-pueblos-chilenos-donde-acopian-mercaderia>, acceso el 4 de agosto de 2020.
- <sup>4</sup> “El área de la frontera con Chile entre Pisiga y Oruro tiene ocho puntos de ingreso, por los que entran 40 camiones cada día, informó el flamante viceministro de Lucha contra el Contrabando, Gonzalo Rodríguez”. *Página Siete*, 07/05/2018, <https://www.paginasiete.bo/economia/2018/5/7/contrabando-cada-dia-entran-bolivia-40-camiones-de-chile-179160.html>, acceso el 27 de octubre de 2020.
- <sup>5</sup> Según información interna de la ABN sobre la subida del valor CIF de las importaciones registradas en el puesto fronterizo de Pisiga entre 2005 y 2016.
- <sup>6</sup> “Extralegalidad” es un concepto que hace referencia a áreas, espacios y prácticas no propiamente definidos por la ley y a formas de autoridad y normas sociales no codificadas por el derecho estatal (Müller, 2017).
- <sup>7</sup> “Contrabando: cada día entran a Bolivia 40 camiones de Chile”. *Página Siete* 07/05/2018, <https://www.paginasiete.bo/economia/2018/5/7/contrabando-cada-dia-entran-bolivia-40-camiones-de-chile-179160.html>, acceso del 4 de agosto del 2020. Los pasos oficiales para personas, autos y mercancía son Charaña en el departamento de La Paz, Tambo Quemado y Pisiga en Oruro y Est. Abaroa e Hito Canjon en Potosí.
- <sup>8</sup> “El asesinato de Samuel Encinas fue mal investigado”. *La Paz/La Razón* 02/06/2003, <https://www.bolivia.com/noticias/autonoticias/DetalleNoticia13842.asp>, acceso el 31 de julio del 2020.
- <sup>9</sup> Entre el 2007 y el 2017, hubo dos funcionarios fallecidos en patrulla (en 2009 y 2016) (listado facilitado por el COA nacional).
- <sup>10</sup> No me consta que se hayan abierto expedientes administrativos o criminales de estas incidencias. Parece asumido que los actos son de una responsabilidad colectiva difícilmente procesable en el sistema jurídico ordinario.
- <sup>11</sup> Desde el punto de vista político, Carangas también muestra peculiaridades históricas relevantes. Aunque tuvieron que someterse a las principales políticas de reestructuración social y territorial colonial y republicana, el sistema político local, relacionado con las tierras comunales y la estructura de los *ayllus*, se ha podido mantener (Cottyn, 2012), y hoy es cultivado por los comerciantes con doble o triple residencia (Llanque y Villca, 2011). No pocas personas que viajan regularmente a China y viven en ciudades grandes, se asientan en sus localidades de origen durante un año para ocupar un cargo originario. Esto se percibe como una obligación y un honor hacia la comunidad y la deidad local del Tata Sabaya.
- <sup>12</sup> “Ardaya: La gente quemó el contrabando al pie del Sabaya”, *Página Siete*, Noviembre 14, 2016, <https://www.paginasiete.bo/economia/2016/11/14/ardaya-gente-quemo-contrabando-sabaya-116949.html>, acceso el 3° de julio de 2019.
- <sup>13</sup> “Aduana de Oruro decomisa cinco veces más que Potosí y Tarija”, *Página Siete*, Diciembre 10, 2016, <https://www.paginasiete.bo/economia/2016/12/10/aduana-oruro-decomisa-cinco-veces-potosi-tarija-119901.html>, acceso el 30 de julio de 2019.
- <sup>14</sup> A la luz de las aspiraciones de la población local de beneficiarse de los flujos comerciales por su territorio, no parece sorprendente la demanda de crear un “puerto seco”, o sea, un tipo de zona franca que generaría movimiento comercial directo e indirecto. Ya existe una sede de la Universidad Técnica de Oruro (UTO) en una de las localidades que imparte un diploma en Comercio Internacional. Es más, en 2017, autoridades originarias exigían una oficina de aduana y un recinto aduanero en su territorio. Este reclamo, que puede resultar paradójico, cobra sentido considerando que las poblaciones fronterizas quieren un mayor control del territorio y detener una parte de la riqueza del comercio transnacional.