

Tres movilidades para una ruta. Espacio, comercio y transnacionalidad boliviana en Tarapacá

Alejandro Garcés H.¹, Jorge Moraga R.² y Marcelo Maureira C.³

¹ IIAM, Universidad Católica del Norte. Gustavo Le Paige 380, San Pedro de Atacama, CHILE. Email: ajgarces@gmail.com, agarces@ucn.cl

² Universidad Central de Chile, Facultad de Ciencias Sociales. Lord Cochrane 417, Santiago, CHILE. Email: simpulum@yahoo.com

³ Universidad Academia de Humanismo Cristiano. Av. Condell 343, Santiago, CHILE. Email: maureiracontreras.m@gmail.com

Resumen

Situándonos en el eje que marca la Ruta 15-CH, que comunica las localidades de Iquique (Chile) y Oruro en el occidente boliviano, a partir de distintos materiales fundamentalmente etnográficos, el presente texto intenta presentarse críticamente ante la migración entendida como en espacios de origen y destino prefijados, y en una idea de asentamiento permanente en destino como finalidad a priori de los desplazamientos que allí ocurren. Ponemos pues atención en los perfiles e itinerarios migrantes que configuran en la actualidad estos espacios fronterizos, analizando tanto la composición de sus redes de relaciones como los flujos culturales y económicos que componen un campo transnacional en la zona.

Palabras clave: Espacio transnacional, Frontera, Migración boliviana.

Abstract

Taking as our starting point the axis marked by highway 15-CH, between Iquique (Chile) and Oruro (western Bolivia), based on various basically ethnographic materials, the present text attempts to take a critical view of migration understood as having prefixed origin and destination spaces; and of the idea of permanent settlement at the destination as the a priori object of the displacements which occur. We consider the migration profiles and itineraries which currently configure these frontier spaces, analyzing both the composition of their networks of relations and the cultural and economic flows which make up a transnational field in the area.

Key words: Transnational space, Border, Bolivian migration.

Introducción

Con foco en una ruta -y ahora carretera internacional 15-CH-, que conecta la ciudad de Iquique en la costa chilena y la ciudad de Oruro en el occidente boliviano, el presente trabajo ilustra diversas dimensiones y perfiles [[Figura 1](#)] de la movilidad migratoria en territorios de frontera. La vivacidad de esta ruta adquiere expresión en las distintas mercancías que por ella son desplazadas e intercambiadas, en las economías que instaura y consolida a nivel regional, en los espacios sociales que comunica y los proyectos nacionales que a partir de ella se materializan. Junto con ello, la ruta y sus procesos constituyen el canal por el que fluye una diversidad de formas de migrar, de trasladarse, de usar unos espacios, de ir y volver. Son así producidos perfiles de movilidad transfronteriza que ahora nos disponemos a exponer e interpretar.

Los principales materiales con que procederemos a trabajar tienen una base cualitativa, de cuño etnográfico, desarrollada en períodos sucesivos entre 2013 y 2014. En ella, se realizaron entrevistas en profundidad y observación participante en las distintas localidades que son articuladas a través de esta ruta: Pisiga en Bolivia, Colchane, Pozo Almonte, Alto Hospicio e Iquique, en Chile. Se incorporó en este proceso una diversidad de actores, chilenos y bolivianos, migrantes, pequeños empresarios, líderes indígenas y funcionarios públicos de educación y desarrollo social.

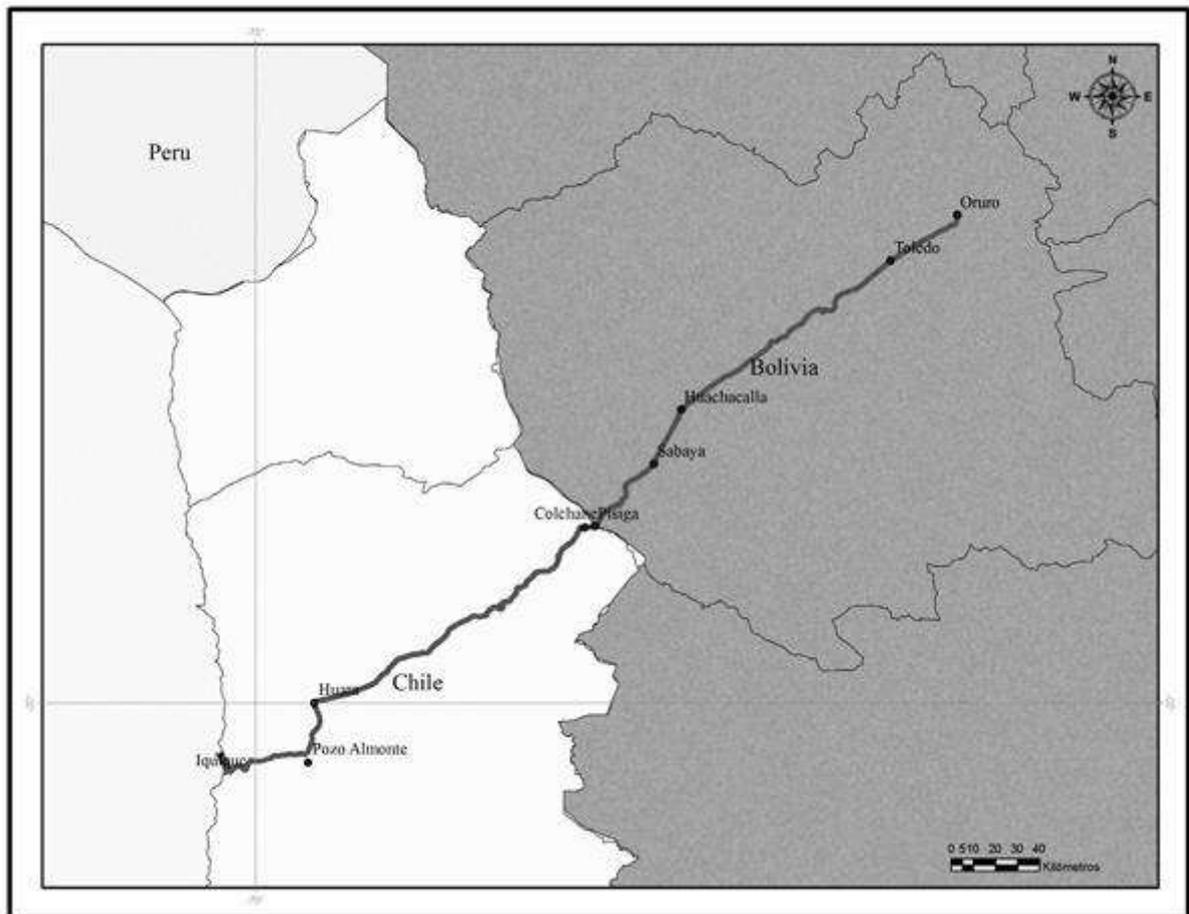


Figura 1. Ruta Iquique-Oruro. Elaboración: Ignacio Manríquez

El trabajo presenta a continuación dos partes. En la primera se define en términos teóricos las categorías clave para entender el espacio migratorio en que tiene lugar la migración boliviana al norte chileno. En la segunda parte pasamos a revisar los distintos perfiles de movilidad que se articulan a partir de la ruta señalada. Describimos sus dinámicas demográficas y la novedad del flujo contemporáneo en cuanto a la diversificación de los lugares de origen de las nuevas trayectorias migratorias. Distinguiremos también una dinámica de asentamiento permanente en las grandes urbes (caso Iquique), frente a los fenómenos de movilidad de carácter circular y que se desprenden de contexto fronterizo que les sostienen.

Dinámicas transnacionales para una ruta: Hacia una espacialidad migrante

Poner el foco en una ruta como la que fija nuestra atención en este texto, implica comprenderla no sólo como la línea material de comunicación entre localidades de origen y destino en que se escenifica un desplazamiento migratorio. Más bien a lo que apuntamos es a la configuración de ésta como eje de la construcción de un campo social transnacional: un espacio de relaciones sociales para el trasiego de personas y mercancías, que en este caso comunica diversas localidades, grupos sociales y espacios nacionales. Entender la migración o la movilidad migrante como conformadora de un campo, implica entender que trata de una articulación de diferentes tipos de capitales (sociales, económicos, simbólicos) a partir de los desplazamientos de individuos y grupos, y que se constituye como transnacional al momento de desplegarse más allá o por sobre las fronteras nacionales. La relación con estas últimas es ambigua, dado que siguen operando en la definición de las

membresías nacionales de los sujetos y en los mecanismos de control de la movilidad que se efectúa en sus límites. Se impone aquí entonces una crítica a la relación isomórfica entre cultura y espacio que dominó en las ciencias sociales y en los estudios migratorios en particular (Gupta y Ferguson 1992). En este sentido, la movilidad que en esta ruta se verifica no puede ser descrita unidireccionalmente entre origen y destino como puntos de inicio y término de un movimiento prefijado. La perspectiva de los estudios migratorios en que nos inscribimos, apunta a comprender la diversidad de desplazamientos que tiene lugar o que se originan en la producción de una espacialidad, en este caso, el que conecta transnacionalmente a la ciudad de Iquique con diversos núcleos urbanos y localidades en Bolivia.

Si bien el espacio y movimientos que describiremos pudiesen tener antecedente en una movilidad que tiene ya siglos (Murra 1987; Núñez y Nielsen 2011; Berenguer 1994; Briones et al. 2005; Pimentel et al. 2011), nos encontramos ante un momento en que estas conexiones se ven por un lado intensificadas cuantitativamente en lo que al flujo de personas y mercancías se refiere, y por otro lado, se ven condicionadas por la tardía constitución fronteriza de los espacios nacionales boliviano y chileno en estos territorios, entre fines del siglo XIX e inicios del XX⁴. Este momento es el que podríamos denominar *transnacional* en el sentido en que supone a los migrantes la capacidad de establecer y mantener (a través del movimiento en la ruta) unos campos sociales que cruzan fronteras geográficas, culturales y políticas (Glick Schiller et al. 1992a:ix). Pero más específicamente, ¿qué podemos entender por estos campos o procesos transnacionales?

La dificultad de su conceptualización sin duda radica en las diversas dimensiones que aglutina (Pries 2001). Esto es, el ser efecto del contemporáneo y revolucionario desarrollo de los medios de comunicación y transporte, su constitución a partir de las diversas apropiaciones y prácticas del espacio, las economías imbricadas en sus redes sociales, los sistemas de símbolos, artefactos, bienes y mercancías que a través de esos campos o procesos se articulan. Sin embargo, una de las definiciones hegemónicas al respecto es aquella que comprende al transnacionalismo como un conjunto de ocupaciones y actividades que requieren contactos sociales regulares y sostenidos a través del tiempo y de las fronteras nacionales para su implementación (Portes et al. 1999:219). A partir de allí, estas distintas ocupaciones y actividades se operacionalizan en tres sectores (el económico, el político y el sociocultural), y se organizan en dos niveles de institucionalización (alto y bajo). Lo interesante es que se constituye así una gama de fenómenos posibles de inscribir en una dinámica transnacional: desde las grandes corporaciones transnacionales, las asociaciones políticas de extranjeros, y los emprendimientos económicos de los migrantes tanto formales como informales. De cualquier modo, el sostenimiento de estos contactos permiten la transmisión de conocimientos sobre cómo emprender la migración, sobre las distintas barreras que imponen los Estados y sobre cómo sortearlas, es decir contribuyendo a la socialización de un capital cultural que reduce el coste de la migración y del desplazamiento de nuevas personas en y por la ruta.

Sin embargo, a nuestros ojos resulta también comprensiva la perspectiva que inauguran Glick-Schiller, Zsanton-Blanc y Basch, proponiendo la comprensión del transnacionalismo alternativamente ya sea como una *red de relaciones* o como un *flujo cultural*. En el primer caso, la perspectiva coloca acento en los fenómenos migratorios como procesos de construcción de redes sociales que cristalizan en una comunidad que trasciende o que atraviesa las fronteras nacionales. Las autoras se colocan así en una perspectiva crítica de lo que llaman el *nacionalismo metodológico* que ha predominado en gran parte de los estudios migratorios, y que supone a los espacios nacionales como entelequias que predeterminan los flujos y la construcción de los espacios de origen y destino del movimiento. En el segundo

caso, el acento está puesto más bien en el trasiego de mercancías y bienes que acompañan los fenómenos migratorios y que dan lugar a economías formales e informales que se organizan en torno a estas mercancías (Glick Schiller *et al.* 1992b:10-11).

Pensamos por ejemplo, en los negocios gastronómicos, o en las economías del contrabando que componen el caso de estudio en el presente texto.

Ahora bien, es sin duda necesario una integración de ambos focos para abordar comprensivamente el campo social que se articula a través de esta ruta. Aquí la idea de una espacialidad migrante organizada a partir de la ruta puede resultarnos útil si pensamos en las dos dimensiones antes presentadas para el transnacionalismo —como red de relaciones y como flujo cultural y económico—. En esta dirección, el trabajo de Rouse acerca de la formación de *circuitos migrantes transnacionales* (Rouse 1999:144) ilustra la formación de una comunidad que se asienta en varios sitios de emplazamiento, articulándose a través de la continua circulación de gente, dinero, bienes e información. En un mismo sentido, cabe aquí el trabajo de Besserer a partir de la construcción de topografías transnacionales de las comunidades migrantes mixtecas en Estados Unidos. Ambos constituyen esfuerzos por situar de modo *simultáneo* las actividades de colectivos separados espacialmente (Besserer 1999:217, 2004). Y decimos simultáneo ya que radica allí una novedad de los movimientos migratorios contemporáneos, en que a partir del desarrollo de las comunicaciones y el transporte, es posible sostener dinámicas y actividades coordinadas entre los supuestos o apriorísticamente definidos espacios de origen y destino del flujo, y de este modo acercándolos comprimiendo espacio y tiempo (Harvey 1998).

No estando en condiciones de pensar la presencia boliviana en la región de Tarapacá (en los distintos puntos de la ruta) a partir de la construcción de una comunidad articulada y que coherentemente actúa en origen y destino, sí podremos observar cómo se articulan procesos y emergen perfiles migratorios diversos en el trasiego por una ruta que siempre se pensó más para el movimiento de mercancías que de personas. Quizá por esto la ruta y las gentes que en ella viven y pasan, evocan el ejercicio de DeCerteau para distinguir entre lugar y espacio. Si el *lugar* es el orden según el cual los elementos se distribuyen en relaciones de coexistencia, distribuyendo en el acto las posiciones que cada elemento ocupa (De Certeau, 2000:129), la ruta que estudiamos nos lleva precisamente pensarla como un lugar que articula localidades y que construye la comunicación entre dos espacios nacionales (convirtiéndolos por ende en un *espacio transnacional*). Si el *espacio* es la inclusión de vectores de dirección, cantidades de velocidad y la variable del tiempo (De Certeau 2000:129), lo que incorpora entonces es el movimiento expresado ahora en los relatos de espacio que emergen de las historias de migración y comercio que nos ocupan. El espacio pasa a ser la forma del movimiento de quienes participan del lugar, sus agencias expresadas en itinerarios migratorios, economías y modos de vida.

Formas para la movilidad migrante

1. Iquique, una movilidad crecientemente urbana

El espacio que nos ocupa no constituye un vacío que es ahora dibujado o llenado por las migraciones contemporáneas. Es posible reconocer algunos patrones de la movilidad en la región de Tarapacá y en el Norte Grande de Chile en términos más generales. En este sentido, siguiendo a Tapia (2012), pueden establecerse dos momentos de la migración internacional en la región. Por un lado, tendríamos un período que va entre el final de la Guerra del Pacífico en 1883, y la incorporación de

territorios que coinciden con la expansión del ciclo de explotación del salitre. Este momento de intensificación de la migración extranjera en la zona, en cierta forma diseminada por el territorio en concordancia con el patrón de explotación de las oficinas salitreras, es la que constituye el telón de fondo de la movilidad diversificada que ahora observamos. La actividad del salitre que referimos produjo un efecto de llamada no sólo respecto de los extranjeros, sino también de una migración nacional o interna, conformando lo que se vino a denominar sociedad pampina (Tapia 2012; González 2002).

Por el otro lado, se ha observado un segundo momento de la migración internacional en estos territorios. Éste viene a caracterizar la situación contemporánea y se produce fundamentalmente a partir de la década del 90 en adelante. Se caracteriza por el aumento de la migración proveniente de los países vecinos y en general la preponderancia de contingentes originarios de países sudamericanos en la composición demográfica de la migración. El contexto que explica este momento se relaciona por una parte con la emergencia de Chile como uno de los países económicamente más estables de la región, las facilidades para el ingreso y las diferencias salariales (Tapia 2012:192). Y, por otra parte, con cuestiones más internas y específicas como el contexto de expansión y crecimiento económico de las ciudades del norte, basado en la inversión de capitales extranjeros y la exportación de materias primas (en particular el boom minero) (Stefoni 2014, Guizardi y Garcés 2013).

Entonces, a partir de la década de los 90 se inicia un nuevo patrón migratorio de concentración en las ciudades y que se emplea básicamente en construcción y servicios, reproduciendo los nichos laborales que caracterizan los flujos migratorios mundiales. Es necesario hacer notar que la migración boliviana también en estos territorios presenta además una tendencia a su feminización vinculada a la expansión del mercado laboral del servicio doméstico (Tapia 2012).

Las dos principales rutas de la migración boliviana hacia Chile son la carretera que va de la capital boliviana, La Paz, a Arica (ciudad más septentrional de Chile), y la ruta que nos ocupa. Así lo ejemplifica Roberto, el cual durante su juventud viajó dos veces a Chile acompañando a su tía, quien era comerciante de artesanías en Bolivia. A partir de su experiencia, identifica estas dos rutas por las cuales cruzó a territorio chileno. Explica: "Mi tía sí, desde hace más de 20 años que ella viene aquí a Chile trayendo artesanías. La primera vez vinimos por Arica en bus hasta la frontera, y de Charaña, creo que se llama ese lugar, hasta Arica en camión. La segunda vez que vine vinimos por Pisiga, pero en ese tiempo no había buses hasta acá, veníamos en camión, de La Paz a Oruro y de Oruro a la frontera en camión, y de la frontera hasta aquí en camión también" (Roberto, boliviano, 2013).

A partir de la pavimentación de esta última durante la década del 2000, el crecimiento del flujo humano y de mercancías en la ruta ha sido considerable, llegando según funcionarios de la aduana boliviana, a un tránsito de 20 buses de ida y 20 de vuelta diariamente. Esto, junto a la pavimentación antes señalada y el nuevo sistema integrado binacional de aduana y migraciones, ha convertido a este paso en el más expedito en la comunicación entre las ciudades de Iquique, en la costa chilena y La Paz (Garcés y Moraga 2015). Esto se evidencia con la frecuencia de viajes que mantienen estos comerciantes a través de la ruta: "Uno viene cada 2 meses, cada mes, algunos hasta cada semana, pero yo no, no me acuerdo bien, parece que venía cada dos meses, un mes, a veces sí, a veces no también" (Angélica, boliviana 2013).

Sin embargo, junto con el incremento del flujo migratorio por esta ruta acontecen dos fenómenos que singularizan el espacio migratorio del norte chileno

actualmente. En primer lugar, la construcción de un campo migratorio que no puede ser ya descrito en términos de un lugar de origen y otro de destino sin más —en este caso de Bolivia a Chile—. Esto nos acerca más a un paradigma de la movilidad que de la migración clásicamente entendida, apuntando a la construcción de unos circuitos migratorios (Rouse 1989) sobre esta ruta y a partir de ella.

Como planteamos en otro trabajo, la migración boliviana y peruana en el norte de Chile construye un espacio que no puede explicarse sin ponerse en relación con otros flujos regionales, como el de los mismos bolivianos y peruanos hacia Argentina. La migración a espacios urbanos chilenos se construye, en muchas de las historias migratorias con que trabajamos, como parte de un circuito de lugares que los migrantes van ocupando de acuerdo a cuestiones tan variables como las redes con que cuentan, la cercanía con los respectivos lugares de origen y la deriva de los ciclos económicos en las distintos espacios nacionales (Guizardi y Garcés 2012).

En esta línea, es interesante que muchos migrantes cuenten con desplazamientos previos a localidades argentinas como Mendoza, Córdoba o el mismo Buenos Aires, espacios que se activan como destinos migratorios en un contexto de bonanza económica, y que se pueden desactivar por períodos, como ocurrió cuando tuvo lugar la crisis argentina a fines de los años 1990. El caso de Gregorio, migrante boliviano empleado en construcción en Iquique, es singular en este sentido. Con toda naturalidad, Gregorio baraja las opciones que alternativamente se le ofrecen en distintos espacios nacionales: Entrevistador: ¿Y usted por qué prefirió venirse para Chile y no a Brasil o Argentina como sus familiares?

"Sí pero Argentina no está tan bueno que digamos por el motivo de cambio de dinero ¿Está casi igual no? Y acá dice que está un poquito más y uno va donde está mejor, ¿no? Por eso... Si para tener casa como soy inmigrante aquí antes tuve que salir igualmente para otro lado tuve que emigrar... Había estado en Argentina cuando estaba uno por uno Argentina" (Gregorio, boliviano, 2012).

En segundo lugar, si bien se ha entendido que la presencia boliviana en Chile tiene como lugar de origen preferente las provincias fronterizas de Oruro y Potosí (González Pizarro 2008), nuestra investigación devela la diversificación de los lugares de origen de la migración boliviana, haciendo emerger contextos de origen como La Paz, Santa Cruz de la Sierra o el Beni, departamentos bolivianos que no han tenido una conexión ecológica, económica o cultural con localidades al lado chileno de la frontera (Guizardi y Garcés 2013). La [figura 2](#) describe la diversificación de los lugares de los migrantes bolivianos en Iquique en 2012⁵.

LUGARES DE ORIGEN BOLIVIANOS/AS EN IQUIQUE

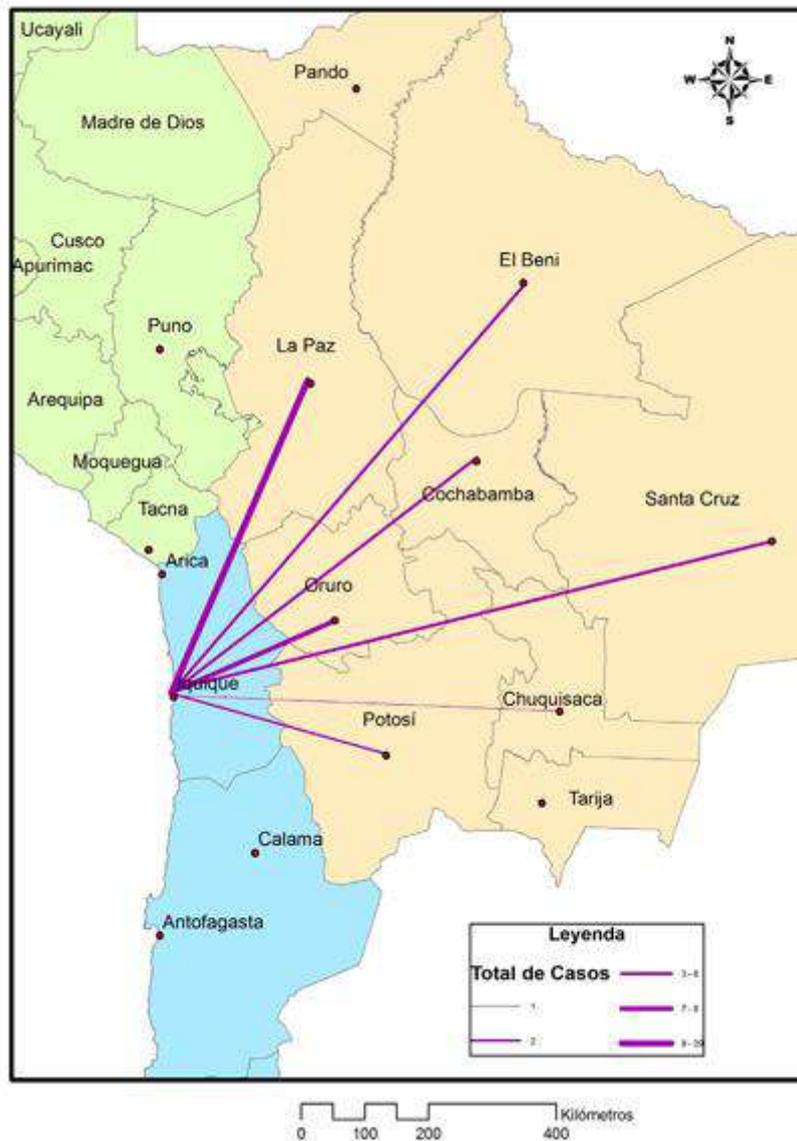


Figura 2. Lugares de origen de bolivianos/as en Iquique. Elaboración: Ignacio Manríquez.

Ahora bien, más allá de si los flujos apuntan a una migración de establecimiento permanente en destino o no, han conducido a la concentración de la migración boliviana en los núcleos urbanos del norte chileno. Iquique constituye el punto de inicio o fin del trayecto por la ruta que conecta con Oruro y otras localidades bolivianas, y en su interior el espacio más marcado por esta presencia migrante es el llamado "barrio boliviano", que tiene su centro en la intersección de las calles Esmeralda y Juan Martínez. Si bien de acuerdo a nuestra etnografía éste tiene sus límites aparentes en el rectángulo que conforman las calles Arturo Fernández, Barros Arana, Sotomayor y San Martín, el *locus* en ningún caso condensa el conjunto de espacios sociales que ocupa la migración (espacios laborales de la construcción y el servicio doméstico principalmente), prácticas que se extienden por el conjunto urbano y que le conectan fundamentalmente con otros dos espacios: el terminal de buses de pasajeros y la Zona Franca (ZOFRI), ambos ubicados a escasas cuadras. De hecho, se emplaza en el mismo barrio una flota de taxis que avisa profusamente sus servicios de transporte hacia la ZOFRI.

Don Alberto, oriundo del Beni, nos cuenta sus experiencias laborales en Iquique. Comenta que sólo conoce aquella ciudad y que principalmente busca trabajo en la Zofri y en sus inmediaciones. "Cuando llegué al principio estuve por ahí por la Zofri, cerca de la Zofri, ahí estuve trabajando unos cuantos meses en una casa comercial, en bodega" (Alberto, boliviano, 2013). A grega: "Actualmente estoy trabajando aquí en la Zofri, en Zona Franca, dentro, en la empresa 'Toreno', bueno y gracias a dios estoy trabajando bien, mi jefe es bastante bueno" (Alberto, boliviano, 2013).

En primer lugar, el barrio conecta con las necesidades de vivienda de una parte importante de la población boliviana que reside de modo permanente en Iquique o que pasa por allí regularmente, aunque por intervalos cortos de tiempo. En el barrio se emplazan al menos nueve residenciales u hostales, que son regentadas y/o atendidos mayormente por población boliviana, y que presentan precios relativamente módicos. "La mayoría de los alojamientos son casas de hospedaje que no reúnen condiciones adecuadas de un hotel. Son para personas que están poco tiempo" (Sandro, boliviano, 2013).

Lo que se observa entonces es un proceso sistemático de abandono del barrio por parte de la población chilena y su sustitución por población boliviana. Este abandono va acompañado de una precarización del espacio residencial, dado que en el mismo espacio en que habitaba una familia de cinco chilenos, puede ser ocupada ahora por más de una decena de migrantes bolivianos. Silvia, trabajadora boliviana en la ciudad de Iquique, arrendaba una pieza en una residencial de la Calle Esmeralda. Las condiciones precarias del inmueble, además del hacinamiento en el recinto, provocaron un incendio que quemó la totalidad de la casa: "yo llegué acá, llegue bien, estaba con un trabajo, tenía tele, teníamos cocina, tenía ropa, tenía todo, todo, todo y venía a mi pieza a descansar como mi casa y se quemó mi casa ahí en Esmeralda y nos quedamos sin nada". agrega: "Aunque hay hartito boliviano acá, no fue ni un boliviano a decirme bueno, bueno igual son parientes, son mi gente, no fueron a dejarme ni una pastilla, fue la gente pura chilena la que nos ayudó" (Silvia, boliviana, 2013).

De cualquier modo, el barrio previo a la instalación de los migrantes ya sufrió procesos de deterioro o abandono, constituyéndose en lo que para la escuela de Chicago sería una zona de transición (Park 1967[1925]).

A esta sustitución en el nivel residencial se superpone una sustitución comercial (Aldrich 1975; Aldrich y Reiss 1976), configurándose una oferta de servicios orientados básicamente hacia la población migrante, y que además de residenciales y hostales cuenta con varios centros de llamados e internet, casas de cambio de moneda, muchos restaurantes y cocinerías, locales de venta de electrónicos y de venta de pasajes de autobús hacia las principales ciudades bolivianas⁶. Este tipo de comercio de bienes y servicios *consustanciales al flujo migratorio* (Buckley 1998) podrían conducir a la construcción de una "economía étnica". En los estudios migratorios las economías étnicas remiten a la existencia de una actividad económica en la que los propietarios del negocio pertenecen a un específico grupo o colectivo étnico -o una minoría cultural o nacional, señalarán otros autores (Portes y Jensen 1989)-, y que se dirige a una clientela preferentemente compuesta por miembros del mismo grupo de referencia. De este modo, se configura como una economía cerrada sobre sí misma. Un proceso en que tanto capital, trabajo y mercancías son puestos en circulación por parte de unos empresarios de origen extranjero, orientándose a proveer de un conjunto de bienes y servicios a un grupo étnico o migrante (Garcés 2011, 2015). Ahora bien, el modelo de economía étnica resulta útil para describir los procesos y actores que están a la base de los nuevos emprendimientos, no tanto en lo que dice relación a la supuesta clausura en torno a un colectivo. Efectivamente, el barrio organiza parte importante de la

actividad y la sociabilidad boliviana en la ciudad, pero no la explica completamente, además de posibilitar una relación con lo local/chileno, cristalizado en la permanente presencia policial, en alguna parte de la clientela, y en la relación con proveedores y/o reducidos de mercancías que en parte allí se organiza.

La construcción de esta economía étnica lleva necesariamente a preguntarnos por el rol de los llamados recursos étnicos en el desarrollo de estos emprendimientos. Esto nos coloca, por un lado, frente a la discusión sobre las perspectivas culturalistas en relación a las economías migrantes, las cuales ponen acento en la supuesta *afinidad opcional* (Arjona et al. 2007) de algunos colectivos migratorios respecto de la actividad comercial que desarrollan. Por otro lado, nos coloca también frente a aquellos enfoques que acentúan la *estructura de oportunidades* que enfrentan los migrantes en su inserción en destino, comprendiendo por este término los procesos económicos, sociales y políticos de corte estructural con los que se encuentran los migrantes en la sociedad a la que llegan.

Lo cierto es que, en el caso que nos ocupa, no resulta plausible ubicar algún patrón cultural que disponga a los migrantes bolivianos hacia la actividad comercial, siendo más bien el emprendimiento una actividad que se visibiliza en la perspectiva de obtener una mayor movilidad social. O, en su defecto, una reacción ante la hostilidad de un entorno que les precariza en los mercados de la construcción y del servicio doméstico. Como bien se ha señalado,

"La creación de estos negocios étnicos es entendida, desde estos planteamientos, como una reacción al bloqueo de oportunidades en el mercado de trabajo; de manera que la auto-ocupación se erige como una estrategia de supervivencia vinculada a los lazos de solidaridad existentes dentro de la comunidad" (Solé y Parella 2005:55).

Las dinámicas y trayectorias laborales de los migrantes que hemos conocido apuntan a la construcción de estos emprendimientos comerciales en base a un largo proceso de acumulación de capital a partir de otros empleos. Apuntan también a una organización fundamentalmente familiar del trabajo que es demandada por los nuevos negocios. De esta forma, a través de alianzas, redes y relaciones de confianza, los comerciantes se articulan en distintas zonas -bajo una serie de recursos sociales y culturales- propiciando la generación de espacios sociales translocales (Tassi et al. 2013). La creación de estos negocios descansa en la participación activa de comerciantes, que se articulan en distintos espacios y con distintos actores, que operan como productores de mercancías o intermediarios dentro de esta cadena comercial.

Con todo, lo que termina por construirse es un espacio urbano atiborrado de gentes, servicios y mercancías bolivianas en el centro de Iquique, usando para ello el conjunto de materiales que pone en disposición el flujo migratorio. Emerge aquí una *toponimia boliviana* para marcar los lugares de reunión de la población migrante que opera en la construcción del barrio boliviano como espacio social que conecta espacios de origen y destino de la migración. Sin embargo, es necesario discutir la clausura que supone la economía en cuestión, puesto que no queremos dar la idea de que ésta sólo involucra a nacionales bolivianos. La presencia chilena en este espacio se viabiliza principalmente a través de reducidos de especies que abastecen de productos como chips de celulares, ropa, juguetes, etc., que luego los comerciantes bolivianos conducen al otro lado de la frontera.

2. Migrantes como comerciantes viajeros. Circulación transnacional a través de la ruta

Tassi y colaboradores han descrito una articulación transnacional de estos negocios, que encuentran su cristalización de una nueva elite aymara con asiento en El Alto de La Paz. Con la creación de sistemas internos de reciprocidad han podido expandir sus redes comerciales y lograr un control económico sobre distintos territorios. Asimismo, han costeadado los primeros viajes a zonas comerciales, como lo es el puerto de Iquique en Chile, o Colón en Panamá, y ubicado a familiares y amistades cercanas en circuitos y territorios productivos tan diversos como Shanghai o Miami (Tassi et al 2012). Si bien, efectivamente estamos ante transnacionalización de los negocios, no parece que la multiplicidad de emprendimientos pueda circunscribirse necesariamente a la construcción de esta elite, exclusivamente étnica, en acuerdo a ese tipo de jerarquías. Los espacios en que trabajamos, si bien podrían incluirse espacialmente dentro la red que se describe, responden a unas lógicas que no tienen necesariamente en La Paz, y en una elite aymara, su principio de explicación, sino que responde a lógicas económicas, de reciprocidad, que son multidireccionales, uniendo distintos espacios en Bolivia y Chile, y a actores cuya adscripción nacional y étnica es también difusa.

En nuestro caso, frente a una espacialidad de la migración que utilizando la ruta apunta a fijarse en el núcleo urbano de Iquique, nos encontramos también con extranjeros bolivianos que construyen otro tipo de itinerarios; otros modos de construir espacialidad en estos territorios de frontera que se asientan más en la circulación que en la permanencia, y que dislocan la ruta en cuestión a través de pasos clandestinos. Las historias de Carlos y María, trabajadores del comercio lícito e ilícito por la frontera chileno-boliviana escenifican sus posibilidades.

Don Carlos es un comerciante nacido en Oruro, pero que en la actualidad radica en Cochabamba y Santa Cruz. Creció en Cochabamba, luego migró y vivió durante diez años en Argentina: "Cuando estaba la moneda uno por uno, el cambio, un peso, un dólar, cien pesos, cien dólares". En Argentina aprendió el oficio de confección de ropa. Tanto allá como en Cochabamba se dedicó a la confección y venta de ropa. Apela a que Bolivia "como país" es muy fuerte en el campo de la confección y exportación de vestimentas: "yo era confeccionista de ropa, de todo. Sastre en Cochabamba. Ese es actualmente mi oficio, si usted quiere ahorita le hago un saco, un pantalón. Ese es mi oficio, tengo años trabajando en eso" (Carlos, boliviano, 2014).

Explica que su amigo -vecino en Cochabamba- era comerciante y fue él quien lo motivó y lo llevó a Iquique con el objetivo de conocer y entender el funcionamiento del comercio transfronterizo. En un principio comenzó comprando zapatillas y ropa, pero con el tiempo comprendió que aquellos productos no eran rentables. De esta forma, se especializó y comenzó a comprar chaquetas de cuero para adultos y jóvenes. Comenta que para dedicarse al rubro comercial hay que tener un capital considerable y hacer el comercio "parte de su vida". Comenzó con mil dólares de capital. Viaja a Iquique por lo menos tres o cinco veces al mes, donde permanece por cuatro a seis días esperando para desembarcar su contenedor.

Don Carlos está asociado con otras personas -también comerciantes- a quienes les presta el servicio de transporte. Lleva sus mercaderías a Bolivia -en contenedores-, y hace las gestiones para la nacionalización de los productos. "Es una empresa más grande. En Santa Cruz nacionalizamos y ahí empezamos a entregar. Es un servicio, ellos la compran y nosotros la entregamos, nosotros hacemos el servicio por el traslado y se utiliza para eso, transporte boliviano, transporte chileno" (Carlos, boliviano, 2014).

Los productos son provenientes casi todos de la ZOFRI, donde se compra y vende una gran variedad. El comercio es manejado en su mayoría por extranjeros, pero

los principales compradores son chilenos, peruanos y bolivianos: "hay negocios de chinos, judíos, pakistaníes, esos tres. Hay también coreanos bastantes, hay uno que otro bastante chileno, marcas chilenas que se venden harto allá" (Carlos, boliviano, 2014).

Carlos alude a que todos sus socios son familiares, amistades cercanas y alguna persona relacionada con estos. Comenta que sus hermanos son los que han viajado a China a cotizar mercadería. Él prefiere quedarse en Chile, recibir el contenedor y hacer todos los trámites correspondientes hasta llegar a Santa Cruz. En esta última ciudad, su esposa junto con amigos y familiares son las personas encargadas de la distribución:

"Yo estoy bien acostumbrado a esto, soy la persona más indicada para estar aquí. Sé cómo se manejan los documentos, cómo se envían, con qué documentos. Son años y generalmente entran por mil a mil quinientas cajas, tienen que ir todas declaradas. Y hay que declarar acá y llegar con la misma cantidad a Bolivia y con el peso exacto, todo eso. Algunas cosas, por ejemplo vienen con otros nombres desde China, todos esos detalles hay que manejar y así es más rápida nuestra organización" (Carlos, boliviano, 2014).

El mantener una buena relación con quienes trabajan en esta cadena comercial (todos ellos conocidos y/o familiares) es fundamental, de lo contrario el negocio no tendría buen desarrollo. "Nosotros trabajamos con chilenos, peruanos, bolivianos. No podemos llevarnos mal. Ya nos hemos hecho una familia casi" (Carlos, boliviano, 2014). Don Carlos nos explica, además, que los choferes de los camiones son personas externas a su asociación familiar; pertenecen a una empresa subcontratada. La mercadería es repartida en Cochabamba y Santa Cruz. Un porcentaje es llevado a otros departamentos como Potosí y Chuqui-saca, e incluso otros son cruzados hacia Argentina.

En contraste al caso de Carlos encontramos la historia de María, una comerciante que hasta el 2013 se dedicaba -de forma ilegal- a cruzar autos usados desde Chile a Bolivia. Explica que empezó la actividad como una forma de generar ingresos extras, dejando atrás su antiguo negocio como comerciante de productos de carpintería. María es hija de padres bolivianos pero nacida en Arica. Tras cumplir 5 años viajó y se estableció con su familia en Oruro: "A Oruro, llegué a Oruro yo, eh...ahí me dediqué...es que yo desde muy pequeñita me metí a eso del negocio, mi papá se metió a lo de la carpintería, porque toda su familia vivía en Bolivia como carpintero [...]" (María, boliviana, 2014). Comenta que su padre era carpintero y toda la familia por línea paterna también lo era. Ella comenzó a compartir y aprender de aquel trabajo. De forma paralela bailaba *caporales*⁷ en una agrupación folclórica, y fue ahí donde conoció a su actual pareja. Con el tiempo se empezó a dedicar al rubro del comercio ligado a la carpintería.

María viaja semanalmente de Oruro a La Paz a cotizar y comprar sus productos. Su familia protagoniza una constante movilidad interna en Bolivia, motivados en el hecho de que obtenían más ganancias viajando y comprando los productos desde otros departamentos, en vez de fabricarlos y posteriormente venderlos. Después de un tiempo dedicándose a esta estrategia comercial, lograron mejorar las instalaciones de su almacén y construir su fábrica comercial. Pero fue María quien quiso innovar en el área comercial y emprender en el rubro de la compra y venta de autos: "En Oruro, en Oruro...Compré autos, me metí a esto del comercio de los autos, de los *chutos*, de aquí llevaba *chutos*⁸ allá [...]" (María, boliviana, 2014).

Aclara que su familia y amigas se dedicaban a este rubro, y fue así cómo conoció las estrategias del negocio. Los autos eran comprados en la ZOFRI: "sí, de ahí

compré los autos *chutos* y primero aquí los nacionalizábamos, y luego los llevábamos nacionalizados hasta la frontera, en la frontera sacábamos la placa a botar y volábamos [...]". Es en el momento en que se cruza la frontera Chile-Bolivia cuando comienza a ser ilegal el negocio. La ruta que utilizaban era por Cariquima: "Sí, por Cariquima, Cariquima por Llica, por ese lado, ahí así, metíamos los autos. Un buen tiempo me dediqué a eso, pero sin dejar esto del comercio de la madera" (María, boliviana, 2014).

Además de los impuestos que pagaba al nacionalizar los autos, María tenía que contratar choferes y algunos co-pilotos que cruzaran los autos. Lo relevante acá es que contrataba un chofer por cada auto y un copiloto por cada dos autos (aproximadamente). Los choferes eran bolivianos y chilenos; los primeros choferes designados eran algunos familiares y amigos, y a través de éstos se expandían los contactos. Todos tenían que estar relacionados: "Sí, llevábamos diez autos, había caravanas como de cien autos" (María, boliviana, 2014).

El trabajo era muy difícil de organizar y a la vez muy peligroso. En una ocasión recibió un disparo en uno de los autos que iba manejando (estaban aún en territorio chileno): "Debe ser de la policía chilena, no creo que sea de boliviano porque era de lado chileno, antes de salir, por el lado de ahí, y como andábamos saliendo nos llamaron por teléfono, nos llamaron al celular y nos dijeron que no ¡Hay control! ¡Hay control! y como ya estábamos, no había vuelta que dar, porque el camino también era delgadito además, con el auto no había vuelta que dar [...]" (María, boliviana, 2014).

Gran cantidad de pueblos fronterizos en Bolivia funcionan como estacionamientos de vehículos *chutos*. Ahí son guardados por horas, días, semanas, y trasladados a otros pueblos o ciudades para su posterior venta. En general, los bolivianos que se dedican al comercio de los "chutos" compran sus autos en los alrededores de la ZOFRI. Algunos son comprados legalmente a concesionarias (lugares establecidos), mientras que otros los compran a personas que tienen estacionados los autos en la calle, unos detrás de otros. Por otro lado, una gran cantidad de autos son robados en la ciudad de Iquique, desconociéndose la nacionalidad de quienes cometen estos ilícitos, y luego son revendidos como autos *chutos* a bolivianos. Estos vehículos cruzan la frontera y son legalizados en Bolivia.

Una vez comprados los autos son sacadas sus patentes. Algunos modifican los vehículos y los adaptan para que resistan los caminos de tierra, en dirección a Bolivia. Los autos son llevados a algunos pueblos donde son adquiridos de inmediato por "compradores", quienes los trasladan a ciudades más lejanas. Otra forma es almacenar los autos en los pueblos fronterizos y esperar a que el gobierno boliviano haga una amnistía y así evitar el pago por la nacionalización. Algunos autos son conducidos rápidamente hasta cercanías de la aduana, ahí le ponen una patente falsa, cruzan la frontera de Colchane y luego entran al desierto y se pierden en los caminos.

Estos dos casos del comercio transfronterizo que hemos identificado en Carlos y María abastecen una economía de consumo en Bolivia. En el caso del contrabando, no sólo son autos los que se cruzan de forma ilegal, son cientos de productos que circulan diariamente por pasos fronterizos no habilitados. Todos saben lo que ocurre y tienen conocimiento de las rutas. Se trata de "un secreto a voces": el mismo Estado Boliviano, por ejemplo, dictó el 2011 una amnistía que legalizó los autos *chutos* en el país².

Las historias migratorias de estos comerciantes expresan una utilización de sus redes migratorias o sociales para llevar a cabo sus emprendimientos. Podrían, en

este sentido, ser comprendidas como aquello que Landolt, Autler y Baires (2003: 133-137) designaron "empresas circuito" en su propuesta de clasificación de las economías migrantes. Las "empresas circuito" abarcarían los correos formales e informales que hacen entrega de dinero y productos, utilizando variedad de métodos. A través de los relatos de nuestros entrevistados, observamos que los emprendimientos bolivianos en la ruta se constituyeron primero como correos informales entre origen y destino, haciendo entrega de cartas, dinero y paquetes valiosos. Esta es, en efecto, la red y ruta inicial a partir de la cual nació una industria de servicios compleja (legal e ilegal), donde origen y destino funcionan como una unidad, comprimiendo tiempo y espacio (Harvey 1998).

Se observa también cómo estas empresas se basan principalmente en la confianza: las personas que participan del negocio son conocidos y familiares, arraigadas en los puntos de origen y/o destino del flujo de mercancías. La confianza con los pares involucrados en el proceso comercial también es clave para la construcción de las rutas por las que circulan los productos. Si bien se utiliza en su grueso la ruta que comunica a Iquique y Oruro, en las cercanías de las fronteras se echa mano de los vínculos con las comunidades fronterizas al sur o al norte del paso limítrofe (Cariquima en el caso de María, u otras como Parajalla, más conocida como Puerto Rico). Esto implica el cruce por caminos y carreteras alternativos, casi siempre contruidos y mantenidos con apoyo de las redes locales.

De este modo, estamos ante un espacio dislocado, que utilizando recursos en una dinámica transnacional, se emplaza en los lugares de origen y destino, determinando que tanto el capital inicial, la mano de obra y el mantenimiento y expansión del negocio, se desarrollan sin circunscribirse a un espacio nacional. Mientras, queda en gran medida el consumo restringido a una dinámica local, en Bolivia.

3. Vida fronteriza o el eje Colchane-Pisiga como *locus* migrante

Contra una migración entendida como el asentamiento relativamente permanente en una localidad en destino, el caso de la migración boliviana en Colchane nos presenta un contrapunto dada su particular dinámica de circulación por dos espacios nacionales a través de la ruta.

El contexto que describe la situación en la comuna de Colchane, uno de los municipios más pobres de Chile, es el que señala el declive de la economía agropecuaria que tradicionalmente le caracterizó (Van Kessel 2003, 1992). Este proceso ha venido acompañado de una constante migración rural-urbana, derivando en un fuerte despoblamiento de sus distintas localidades en el altiplano y la cordillera (en el caso de este trabajo nos referimos además de Colchane, a las localidades de Pisiga, Cariquima, Enquelga, Isluga y Chijo). Estos procesos se han desarrollado en simultáneo con el crecimiento de la economía del transporte terrestre que en otro trabajo hemos descrito (Garcés y Moraga 2015).

La consecuencia de este despoblamiento se traduce en la presencia extendida de la población Aymara en las ciudades costeras de Iquique y Alto Hospicio, fundamentalmente. Esto se acompaña de la mantención de algunos vínculos económicos (en economías complementarias), pero también (y principalmente), la mantención de un vínculo ritual con estos territorios. Los miembros de las unidades familiares suelen mantener vivienda en el altiplano y visitan estacionalmente a los pueblos para festividades como carnavales y anatas. En este sentido, debemos comprender que no se trata necesariamente de la pérdida de un sustrato aymara, sino más bien la generación de una dinámica translocalizada (Gundermann y González 2008) que deja atrás la economía agropecuaria y que obliga a observar

ya no las distintas localidades en una suerte de aislamiento, sino la forma en que constituyen puntos en una nueva dinámica social, política y económica, con parte importante de su población económicamente activa ya residiendo en núcleos urbanos.

Los desplazamientos descritos constituyen el telón de fondo de la movilidad migrante en estos territorios. Sin embargo, casi a modo de un "microclima migratorio", Colchane reproduce a escala pequeña y de modo singular las tendencias contemporáneas globales en cuanto a inserción de los migrantes en los mercados de trabajo. La construcción y los servicios aparecen como los dos sectores en que se integran los migrantes bolivianos, y ambos están vinculados al giro económico que ha caracterizado esta localidad.

La construcción de viviendas y otros espacios de eventos constituyen, guardando las dimensiones, economías bastante pujantes en estos espacios. Ellas emplean a una población flotante de bolivianos hombres que migran desde espacios cercanos a la frontera, o bien incluso de localidades más alejadas, como Oruro y sus cercanías, por ejemplo. Las casas construidas son en su mayoría financiadas por los mismos habitantes ya migrados a las ciudades, que recrean así una suerte de segunda vivienda que ocupan en tiempos de festividades o vacaciones. En ellas se reactualizan vínculos comunitarios transformados en el marco del declive agropecuario y la migración rural-urbana ya señalada. En otras localidades del altiplano, como Putre y Socoroma se observa el mismo fenómeno de despoblamiento en simultáneo a un congregacionalismo ritual. Lo interesante a nuestros efectos es que estas construcciones recaen en la utilización de la mano de obra fronteriza que describimos [[Figura 3](#)].

Por su parte, en cuanto a los servicios destacan aquí como nichos de empleo, la creciente pero aún incipiente oferta hotelera de algunos pueblos. También en el marco del retraimiento de la economía rural, emerge entonces la economía del turismo, que emplea fundamentalmente a mujeres bolivianas como mucamas y/o camareras en los nuevos establecimientos.

Sin embargo, la forma que adquiere la vinculación de estas nuevas poblaciones con las localidades ahora inscritas como lugares de destino en este espacio migratorio, es bastante diversa. Una primera cuestión guarda relación con la temporalidad de los desplazamientos. Nos encontramos pues con migrantes que se establecen de modo permanente en Colchane o cercanías por el período de tiempo que implica el trabajo encargado. Este es el caso, por ejemplo, de un grupo de tres migrantes bolivianos de Oruro que encontramos en la construcción de una nueva iglesia evangélica en Colchane. Sin embargo, existen también quienes desarrollan su actividad a través de viajes diarios dado que residen en Pisiga, en el lado boliviano de la frontera. Conviven por ende distintas temporalidades migratorias en la frontera.



Figura 3. Cariquima 2013. Bolivianos trabajando en la confección de ladrillos de barro, principal insumo para la actual construcción de viviendas en estas localidades de frontera (Fotografía A. Garcés 2013).

Por otro lado, tenemos el tipo de redes migratorias del que forman parte los migrantes, entendidas estas últimas como sistemas de información que permiten la inserción de los migrantes en destino (Martínez Veiga 1997). Bolivianos y bolivianas se encuentran en muchos casos adscritos a vínculos familiares y étnicos que constituyen el punto de partida de sus desplazamientos con independencia de la temporalidad que estos adquieren. Las estructuras de parentesco/no-parentesco y de pertenencia étnica aymara/no-aymara, van configurando los modos de inserción en Colchane y dotando la migración de una espacialidad propia. En un contexto de tardía construcción de las fronteras nacionales (fines del XIX e inicios del XX), y de tardíos procesos de chilenización y bolivianización a uno y otro lado de las fronteras, las redes parentales y étnicas siguen un proceso continuo y sucesivo de emergencia y ocultamiento, pero impactando sin duda los modos que adquiere la movilidad. En cualquier caso, la etnicidad aymara en la frontera se apropia fuertemente de la frontera nacional para establecer de modo patente la subordinación de lo aymara boliviano en las localidades chilenas de las fronteras.

Finalmente, la condición fronteriza otorga una ambigüedad a las nociones de migración regular o irregular. El contraste entre un grande y nuevo complejo aduanero binacional, imponente en el control de pasajeros y mercancías de gran tamaño como vehículos, línea blanca y nuevas tecnologías, resulta toda una paradoja ante las infinitas líneas y surcos que por esta pampa dibujan un continuo trasiego de personas que circulan a uno y otro lado de la frontera, subsumidas en las pequeñas economías que describimos.

Conclusión

Contra una visión homogeneizante de la migración boliviana en el norte chileno, comprendida dentro de una visión estática que predefine espacios de origen y destino, el foco en una ruta nos ha permitido visualizar de modo patente las distintas movilidades que allí tienen lugar, como formas de construcción de distintos puntos o escenas para un espacio transnacional, haciendo actuar los distintos territorios en un esquema de simultaneidad y compresión espacio-temporal (Levitt y Glick-Schiller 2004). En este mismo sentido, vemos cómo el desarrollo de las comunicaciones y el transporte ha dinamizado no sólo el comercio y la movilidad, sino que ha permitido también la ampliación de los espacios que son comunicados a través de estos flujos, dejando atrás el patrón migratorio que designaba unívocamente como origen los fronterizos departamentos de Oruro y Potosí.

Las movilidades que emergen son de distinto cuño. En primer lugar se observa una pauta de concentración en las ciudades, con el desarrollo, en el caso de esta ruta, de un espacio de servicios en Iquique (barrio boliviano), lugar donde se cristaliza la nueva presencia boliviana en la ciudad. Así, los principales nichos laborales son la construcción y los servicios, haciendo emerger el barrio boliviano como un espacio de movilidad social de unos migrantes ahora emprendedores, transformándose en alternativa frente a la hostilidad de un entorno que les precariza.

En segundo lugar, las empresas circuito que organizan un comercio lícito e ilícito, dan cuenta de la organización de un proceso económico que no se restringe a las posibilidades de un solo espacio nacional, sino que aprovecha las posibilidades de su condición fronteriza. En este sentido, las redes migrantes emplazadas en los distintos puntos de la ruta, cooperan en la construcción de una economía transnacional que pudiéramos denominar 'desde abajo'.

Finalmente, la situación fronteriza de Colchane-Pisiga en el marco de esta ruta, dibuja un singular escenario migratorio. Si bien se reproducen a pequeña escala los sectores de empleo de la construcción y los servicios que caracterizan la configuración urbana de los flujos, los modos en que se organizan el tránsito y la temporalidad de los desplazamientos, y el anclaje familiar e indígena de las redes y territorios donde esto ocurre, condicionan la formación de un espacio más fluido ante la actuación ambivalente del límite fronterizo.

La ruta, sus puntos de origen y destino, las localidades que son comunicadas, y las agencias de los sujetos en movimiento, permiten trazar sobre la ruta que estudiamos, la conformación de un espacio transnacional y transfronterizo, compuesto de relatos, economías y prácticas del movimiento diversas en relación a los sujetos (nacionales y étnicos) que son puestos en circulación.

Agradecimientos

Este trabajo se desarrolló en el marco del proyecto Fondecyt 11110246 "Etnicidad y procesos translocales en espacios de frontera".

Notas

[4](#) Los antiguos movimientos han sido preferentemente explicados a partir una de las tesis de J. Murra, quien apeló a la metáfora del "archipiélago vertical" para tipificar cierta movilidad histórica en las sociedades andinas. Tal archipiélago estaría compuesto por "islas" de poblamientos que emergían de la mezcla de colonos de los diferentes grupos en los confines de la extensión política de sus sociedades nucleares, tanto hacia arriba como hacia abajo, y en ambas vertientes de la cordillera, hacia el Pacífico y el Atlántico. Según Murra, como se sabe, los colonos

fueron concebidos viviendo en estas "islas" en una vecindad "multiétnica", colindantes con otras "islas" colocadas allí por otros grupos. Resultaría difícil concebir los actuales barrios y tránsitos bolivianos según esta noción, que en la actualidad se diluye y toma otras formas en un espacio transnacional (ver Murra 1987).

[5](#) Mapa elaborado en el marco del Proyecto Fondecyt 11110246, en particular de un cuestionario aplicado durante el año 2012 en Arica, Iquique, Antofagasta y Calama. La encuesta abarcó un total de 200 migrantes bolivianos y peruanos (hombres y mujeres), aportando datos de perfil sociodemográfico, historia migratoria y relaciones transnacionales fundamentalmente.

[6](#) Anteriormente se realizaba el abordaje de los buses en el mismo barrio, pero problemas derivados de la delincuencia en el sector motivaron el traspaso de esta actividad al terminal de buses de la ciudad.

[7](#) Danza folklórica boliviana con origen en Los Yungas, Departamento de La Paz.

[8](#) "Chutos" es un término boliviano para referirse a los autos de segunda mano comprados y luego revendidos. Algunos se refieren a estos autos, específicamente, como aquellos que son comprados en Chile y luego cruzados a Bolivia para su posterior legalización y venta.

[9](#) Según la Aduana Nacional de Bolivia, en el período comprendido entre el 2 de junio y el 7 de noviembre de 2011, regularizaron su situación 67.067 vehículos en el marco del programa de saneamiento promulgado en la Ley 133 de ese año (Zamorano 2012).

Referencias Bibliográficas

ALDRICH, H. 1975. Ecological Succession in Racially Changing Neighbourhoods: A Review of the Literature. *Urban Affairs Quarterly* 10: 327-48. [[Links](#)]

ALDRICH, H. y A. REISS. 1976. Continuities in the Study of Ecological Succession; Changes in the Race Composition of Neighbourhoods and Their Businesses. *American Journal of Sociology* 81: 846-66. [[Links](#)]

ARJONA, Á., J. CHECA y F. CHECA y OLMOS. 2007. Discusión Teórica e implicaciones transnacionales de las economías étnicas, *V Congreso sobre la Inmigración en España. Migraciones y desarrollo humano*. <http://www.adeit.uv.es/inmigracion2007/index.php>. [[Links](#)]

BERENQUER, J. 1994. Impacto del caravaneó prehispánico tardío en Santa Bárbara, Alto Loa. En *Hombre y Desierto* 9: 185-202. [[Links](#)]

BESSERER, F. 2004. *Topografías Transnacionales. Hacia una geografía de la vida transnacional*. Plaza y Valdés, México. [[Links](#)]

BESSERER, F. 1999. Estudios Transnacionales y Ciudadanía Transnacional. En *Fronteras Fragmentadas*, G. Mummert (Ed.). Colmich, México. [[Links](#)]

BRIONES, L., L. NÚÑEZ y V. STANDEN. 2005. Geoglífos y tráfico prehispánico de caravanas de llamas en el desierto de Atacama (Norte de Chile). *Chungará* 37(2): 195-223. [[Links](#)]

- BUCKLEY, M. 1998. Inmigración y Comercio en Madrid. Nuevos negocios para nuevas gentes. *Anales de Geografía de La Universidad Complutense* 18: 283-297. [[Links](#)]
- DE CERTEAU, M. 2000. *La invención de lo cotidiano 1: Artes de hacer*. Universidad Iberoamericana. México. [[Links](#)]
- GARCÉS H., A. y J. MORAGA. 2015. Reconfiguraciones de la Economía y Sociedad Aymara en la frontera de Chile y Bolivia: El caso Colchane-Pisiga. En *Fronteras y dinámicas transfronterizas en América Latina*. Universidad de Quintana Roo, México. [[Links](#)]
- GARCÉS H., A. 2015. *Migración peruana en Santiago. Prácticas, espacios y economías*. RIL Editores, Santiago. [[Links](#)]
- GARCÉS H., A. 2011. Comercio inmigrante y economías étnicas: síntesis y críticas de los debates vigentes. *Polis, Revista Académica Universidad Bolivariana* 10 (29): 97–121. [[Links](#)]
- GONZÁLEZ PIZARRO, J. 2008. La Emigración Boliviana en la Precordillera de la Región de Antofagasta, 1910-1930. *Redes Sociales y Estudios de Casos. Revista Ciencias Sociales* 21:61-85. [[Links](#)]
- GUIZARDI, M., y A. GARCÉS H. 2013. Circuitos Migrantes. Itinerarios y Formación de Redes Migratorias Entre Perú, Bolivia, Chile y Argentina en el Norte Grande Chileno. *Papeles de Población* 19(78): 65-110. [[Links](#)]
- GUIZARDI, M., y A. GARCÉS H. 2012. Mujeres Peruanas En Las Regiones Del Norte de Chile: Apuntes Preliminares Para La Investigación. *Estudios Atacameños: Arqueología y Antropología Surandinas* 44: 5-34.
- GLICK-SCHILLER, N, L. BASCH y C. BLANC-SZANTON. 1992a. Towards a Definition of Transnationalism. Introductory Remarks and Research Questions. En *Towards a Transnational Perspective of Migration. Race, Class, Ethnicity and Nationalism Reconsidered.*, N.Glick-Schiller, L. Basch y C.Blanc-Szanton (Eds.), ix—xiv. Annals New York Academy of Sciences, New York. [[Links](#)]
- GLICK-SCHILLER, N, L. BASCH y C. BLANC-SZANTON. 1992b. Transnationalism: A New Analytic Framework for Understanding Migration. En *Towards a Transnational Perspective of Migration. Race, Class, Ethnicity and Nationalism Reconsidered.* N.Glick-Schiller, L. Basch y C.Blanc-Szanton (Eds.), 1–24. Annals New York Academy of Sciences, New York. [[Links](#)]
- GONZÁLEZ MIRANDA, S. 2002. *Hombres y Mujeres de La Pampa. Tarapacá en el Ciclo de Expansión del Salitre*. LOM, Santiago. [[Links](#)]
- GUPTA, A. y J. FERGUSON. 1992. 'Beyond Culture': Space, Identity, and the Politics of Difference. *Cultural Anthropology* 7(1): 6–23. [[Links](#)]
- GUNDERMANN, H. y H. GONZÁLEZ. 2008. Pautas de integración regional, migración, movilidad y redes sociales en los pueblos indígenas de Chile. *Universum*, 23(1): 82-115. [[Links](#)]
- HARVEY, D. 1998. *La Condición de la Posmodernidad. Investigación Sobre los Orígenes del Cambio Cultural*. Amorrortu, Buenos Aires. [[Links](#)]

LANDOLT, P., L. AUTLER y S. BAIRES. 1999. From 'Hermano Lejano' to 'Hermano Mayor': The Dialectics of Salvadoran Transnationalism. *Ethnic and Racial Studies* 2: 290-315. [[Links](#)]

LEVITT, P. y N. GLICK-SCHILLER. 2004. Conceptualizing Simultaneity: A Transnational Social Field Perspective on Society. *International Migration Review* 38(3): 1002-39. [[Links](#)]

MARTÍNEZ VEIGA, U. 1997. *La Integración Social de los Inmigrantes Extranjeros en España*. Trotta, Madrid. [[Links](#)]

MURRA, J. 1987. *La teoría de la complementariedad vertical eco-simbiótica*. Hisbol, La Paz. [[Links](#)]

NÚÑEZ, L. y A. NIELSEN. 2011. Caminante, sí hay camino: reflexiones sobre el tráfico sur andino. En *En ruta. Arqueología, Historia y Etnografía del tráfico sur andino*. L. Núñez y A. Nielsen (Eds.), pp. 11-41, Encuentro Grupo Editor, Argentina. [[Links](#)]

PARK, R. 1925. The City: Suggestions for the Investigation of Human Behavior in the Urban Environment. En *The City*. R. Mackenzie, R. Park y E. Burgess (Eds), pp. 1-46. University of Chicago Press, Chicago. [[Links](#)]

PIMENTEL, G., C. REES, P. DE SOUZA y L. ARANCIBIA, 2011, Viajeros costeros y caravaneros. Dos estrategias de movilidad en el Periodo Formativo del desierto de Atacama, Chile. En *En ruta. Arqueología, Historia y Etnografía del tráfico sur andino*. L. Núñez y A. Nielsen (Eds.), pp. 43-81, Encuentro Grupo Editor, Argentina. [[Links](#)]

PORTES, A., L. GUARNIZO y P. LANDOLT. 1999. The Study of Transnationalism: Pitfalls and Promise of an Emergent Research Field. *Ethnic and Racial Studies* 22(2): 217-237. [[Links](#)]

PORTES, A. y L. JENSEN, 1987. The enclave and the entrants: patterns of ethnic enterprise in Miami before and after Mariel. *American Sociological Review* 54: 929-949 [[Links](#)]

PRIES, L. 2001. The approach of transnational social spaces. Responding to new configuration of social and spatial. En *New transnational social spaces. International migration and transnational companies in the early twenty-first century*. L. Pries (Eds.), pp. 3-33. Routledge, Londres. [[Links](#)]

ROUSE, R. 1999. Mexican Migration and the Social Space of Posmodernism. En *Migration, Diasporas and Transnationalism*. S. Cohen y R. Vertovec (Eds.), pp. 138-153. Edward Elgar, Cheltenham UK y Northampton USA. [[Links](#)]

SOLÉ, C. y S. PARELLA. 2005. *Negocios Étnicos. Los comercios de los inmigrantes no comunitarios en Cataluña*. CIDOB, Barcelona. [[Links](#)]

STEFONI, C. 2014. La construcción racializada del migrante en el Norte de Chile. Crítica y Emancipación. *Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales* 11: 581-95. [[Links](#)]

TAPIA, M. 2012. Frontera y Migración en el norte de Chile a partir de los Censos de Población. Siglos XX-XXI. *Geografía Norte Grande* 53: 177-98. [[Links](#)]

TASSI, N. 2015. Pensando el mundo desde los márgenes: la expansión cosmológica y económica de los comerciantes aymaras en Bolivia. En *Tecnologías en los márgenes: antropología, mundos materiales y técnicas en América Latina*, P. Di Giminiani, S. González, M. Murray y H. Risor (Eds.), pp.43-66. Bonilla Artigas Editores, México. [[Links](#)]

TASSI, N., J. M. ARBONA, J. M., G. FERRUFINO, y A. RODRÍGUEZ-CARMONA. 2012. El desborde económico popular en Bolivia. Comerciantes aymaras en el mundo global. *Nueva Sociedad* 241: 93-105. [[Links](#)]

TASSI, N., G. FERRUFINO, A. RODRIGUEZ-CARMONA y C. MEDEIROS. 2013. Ensanchando los intersticios. Institucionalidades y estrategias económicas del comercio exterior. *T'inkazos* 33: 27-46.

VAN KESSEL, J. 2003. La empresa salitrera: el primer milagro económico chileno y el último capítulo de la historia de la comunidad aymara en Tarapacá. *Cuadernos de Investigación en cultura y tecnología andina* 15. IECTA-Chile. En http://www.iecta.cl/bi-biblioteca/cuadernos/html/cuaderno_15.htm [[Links](#)]

VAN KESSEL, J. 1992 [1981]. *Holocausto al progreso. Los aymara de Tarapacá*. Hisbol. La Paz. [[Links](#)]

ZAMORANO, Y. 2012. Análisis estadístico del programa de saneamiento legal de vehículos 2011. *Documento de Trabajo de la Aduana Nacional de Bolivia*. Aduana Nacional de Bolivia, La Paz. [[Links](#)]

Recibido: Junio 2015. Aceptado: Enero 2016.