

HISTORIA 396
ISSN 0719-0719
E-ISSN 0719-7969
VOL 15
N°2 - 2025
[159-190]

ENSAMBLAJES HISTÓRICOS Y ECONÓMICOS EN MERCADOS POPULARES DE LA SUBREGIÓN DEL TRÓPICO DE CAPRICORNIO CONTEMPORÁNEO

*HISTORICAL AND ECONOMIC ASSEMBLAGES IN
POPULAR MARKETS OF THE CONTEMPORARY TROPIC OF
CAPRICORN SUBREGION*

José Miguel Muñoz Valenzuela

Instituto de Estudios Internacionales,
Universidad Arturo Prat (Chile)
jomunozv@unap.cl

Resumen

A partir de un estudio etnográfico en desarrollo, en este texto reflexiono respecto del lugar que ocupan las infraestructuras y las logísticas comerciales de pequeña escala en los procesos de globalización históricos y contemporáneos de nuestra Región, aunque más particularmente del Eje o Trópico de Capricornio. Entendidos a modo de 'objeto', la investigación analizó en los casos relativos a los mercados populares de Fermín López, en Oruro, Bolivia, y de Galería Terminal, en San Salvador de Jujuy, Argentina, espacios capaces de reorganizar experiencias, conflictos y modos de vida, mediante el modo singular en que producen, produjeron y entroncaron flujos de mercancías y mano de obra, economías del transporte, imaginarios de pasado y de futuro, regulaciones estatales y tecnologías de control y, en general, nuevos regímenes de producción, de acumulación, de riqueza y de conflicto en la escala local pero también regional/departamental/provincial e interestatal. Sostengo que estos ensamblajes pueden pesquisar a través de las historias o devenires de estos mercados o infraestructuras comerciales de este Eje, permitiendo igualmente comprender parte del impacto que las ciclos o reorganizaciones extractivas han generado en estas geografías. Y más contemporáneamente: la forma en que China se va a acercando a nuestra Región desde fines del siglo XX simultáneamente a cómo nuestra Región evoluciona o se extiende hacia el gigante asiático.

Palabras clave: Economías populares; China; Mercado Fermín López de Oruro; Galería Terminal de Jujuy.

Abstract

Based on an ethnographic study in progress, in this text I reflect on the place of small-scale commercial infrastructures and logistics in the historical and contemporary globalization processes in our Region, but more particularly in the Axis or Tropic of Capricorn. Understood as an 'object', the research analyzed in the cases of the popular markets of Fermín López, in Oruro, Bolivia, and Galería Terminal, in San Salvador de Jujuy, Argentina, spaces capable of reorganizing experiences, conflicts and ways of life, through the singular way in which they produce, produced and interlinked flows of goods and labor, transport economies, imaginaries of past and future, state regulations and technologies of control and, in general, new regimes of production, accumulation, wealth and conflict on a local but also regional/departmental/provincial and inter-state scale. I argue that these assemblages can be investigated through the histories or the evolution of these markets or commercial infrastructures of this Axis, also allowing us to understand part of the impact that the extractive cycles or reorganizations have generated in these geographies. And more contemporarily: the way in which China has been approaching our Region since the end of the 20th century simultaneously with how our Region evolves or extends towards the Asian giant.

Keywords: Populares economies; China; Mercado Fermín López de Oruro; Terminal de Jujuy Gallery.

INTRODUCCIÓN

La fase contemporánea de territorialización de la subregión del Trópico o Eje de Capricornio en Suramérica está siendo y ciertamente será uno de los eventos más críticos respecto de cómo se va forjando una nueva geografía mundial desde y en torno a este corredor y espacio interestatal de fuerte impronta extractiva en el Sur Global¹.

Si bien los intentos por consolidar un eje económico de tipo bioceánico entre los océanos Pacífico y Atlántico en este espacio no son para nada novedosos, e inundan añoranzas, fantasías, futuros e imaginarios durante buena parte de los

1 Trabajo inserto en ANID/Fondecyt de Postdoctorado N°3220737: "De costa a puna y de puna a costa, o las economías del contrabando, la circulación transfronteriza y las mercancías electrónicas chinas provenientes de la Zona Franca de Iquique (ZOFRI) en el Eje de Capricornio". Igualmente, agradecimientos a Sacha Seguel Naranjo, Maestro en Artes Visuales de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), por su ayuda y orientación con las ilustraciones aquí presentadas. Correo electrónico: sachaseguel@gmail.com

siglos XIX, XX y lo que va de este, se observa que todo tipo de infraestructuras subcontinentales de gran escala tales como carreteras terrestres, aeropuertos, puertos, mercados, hidrovías, complejos extractivos, líneas energéticas, ductos y zonas económicas especiales, entre otras, han aumentado exponencialmente en esta área en las últimas cinco décadas, muchas de ellas motivadas por políticas gubernamentales; por cambios sustantivos en torno a las formas de movilidad de las poblaciones locales -o por la reorganización mecánica y asfáltica de estas²-; y, sobre todo, por los nuevos circuitos económicos y de logística que imprimen mercancías chinas y sus flujos en el área desde finales del siglo XX, algunos de los cuales se explican por tipos de relaciones de producción simultáneamente transoceánicas y locales³.

En efecto, la fuerza y movilidad transfronteriza que imponen este tipo de circuitos, logísticas, infraestructuras y mercancías, permite observar -preliminarmente- un flujo comercial que nutre múltiples economías insertas en sectores tradicionalmente sancionados por la ciencia social como 'formal', 'informal' e 'ilegal', los que si bien han sido vistos como antagonicos o segregados por décadas, no solo coexisten "a menudo en el mismo espacio geográfico"⁴, sino que se relacionan, articulan y ensamblan de forma sustantiva, e incluso de modos inesperados⁵.

Esta situación sería justamente la propia del caso de los mercados populares, aunque también de otras economías tales como las relativas al contrabando y al *retail*⁶. Así, y con un stock y variedad que ha evolucionado notoriamente en las últimas décadas, ampliándose a todos los géneros y tipos -e incluso inventando nuevos y *fakes*⁷-, estas economías de escala local articuladas globalmente van entroncando laboralmente a decenas, cientos o miles de

- 2 Richard, Nicolás; Galaz-Mandakovic, Damir; Carmona, Javier y Hernández, Consuelo. "El camino, el camión y el arriero: La reorganización mecánica de la Puna de Atacama (1930-1980)". *Historia 396*, Vol. 8, N°1, 2018, pp. 163-192.
- 3 Para mayor detalle respecto del impacto de esta nueva pléyade de mercancías, ver: Tassi, Nico y Rabossi, Fernando. *Globalización popular en América Latina: por una teoría etnográfica*. La Paz, UMSA/Instituto de Investigaciones Sociológicas Mauricio Lefebvre/Laboratoire d'Economie et de Sociologie du Travail, 2023.
- 4 Müller, Juliane. *El comercio popular globalizado. Mercado, reciprocidad y acumulación en los Andes bolivianos*. La Paz, Plural, 2017, p. 397.
- 5 Muñoz, José. "'Paseras', 'picoteros' y movilidad en la Puna. Articulación entre contrabando y retail de mercancías electrónicas en la Espacialidad Fronteriza Atacama-Lípez (EFAL) (Chile y Bolivia)". *Universum*, Vol. 38, N°1, 2023, pp. 215-233.
- 6 Para algunos casos que grafican estas economías y sus articulaciones, ver: Tassi, Nico; Hinojosa, Alfonso y Canaviri, R.. *La economía popular en Bolivia. Tres miradas*. La Paz, CIS, 2015; Muñoz, José. "Borders and smuggling: ethnography of merchandise trade-imitations in the Border Space of Atacama-Lípez (EFAL) (Chile and Bolivia)". *Horizontes Antropológicos*, Vol. 26, N°56, 2020, pp. 225-254; y Arbona, Juan Manuel; Medeiros, Carmen; Canedo, María Elana y Tassi, Nico. *El proceso de cambio popular: un tejido político con anclaje país*. La Paz, CIS, 2016.
- 7 Han, Byung-Chul. *Shanzai. El arte de la falsificación y la deconstrucción en China*. Buenos Aires, Caja Negra Editora, 2016, p. 76.

personas -dependiendo del caso y de la escala de análisis-, permitiendo observar un fenómeno económico global impulsivo que unge de nuevos *status* a tales bienes, a sus portadores y a los regímenes laborales, logísticos e infraestructurales mediante los cuales circulan, y que sugiere, entre otros términos, que la (i)legalidad de los intercambios a través de los cuales estos se transan a escala internacional se construye relacionamente y de forma integrada en el proceso global de sus flujos⁸.

Respecto de las mercancías y dentro de la pléyade de objetos que han venido apareciendo en esta circulación, es necesario destacar la relevancia que han alcanzado las zonas francas constituidas durante la segunda mitad del siglo XX en Suramérica, y entre las cuales la Zona Franca Internacional de Ciudad del Este (ZFCDE) en el centro oriente de Paraguay (1971) y la Zona Franca de Iquique (ZOFRI) en el norte de Chile (1976), ocupan una posición privilegiada. En ambos casos, hablamos de enclaves de franquicias tributarias forjados en torno a dictaduras militares genocidas que viabilizaron el neoliberalismo en la región, respaldadas por medio de una incidencia directa de los planes de estabilización sancionados por agencias globales, como lo fue el Fondo Monetario Internacional (FMI), o bien estadounidenses, como la CIA o el Departamento de Estado. En buena medida, estos planes se orientaron a viabilizar social y políticamente la eliminación de tarifas de exportación y la disminución de tasas impositivas de importación⁹, por un lado, así como a contener y mitigar políticas gubernamentales de desarrollo industrial basadas en el modelo de sustitución de importaciones (ISI), por el otro. En efecto, estos elementos fueron vistos como “trabas” al natural flujo del comercio mundial.

En este sentido, el valor que alcanzan tanto la ZFCDE como la ZOFRI se explica, desde ese tiempo a esta parte, por el hecho de que los países vecinos a estas sí implementaron políticas de industrialización y protección a sus mercados, lo que gestó unas relaciones particulares entre protección económica y desregulación en las importaciones y exportaciones entre países, e incluso al interior de diferentes regiones de estos. No obstante, este proceso fue mitigándose una vez estos otros territorios nacionales también implementaron -a sangre y a fuego- el consenso de Bretton Woods¹⁰.

8 Pinheiro-Machado, Rosana. *Counterfeit. Itineraries in the Global South*. Nueva York, Routledge, 2018.

9 Stefoni, Carolina; Mardones, Pablo y Valdebenito, Felipe. “Dinámicas de integración comercial ‘por arriba’ y ‘por abajo’ entre las zonas francas de Ciudad del Este (Paraguay) e Iquique (Chile)” *Revista de Estudios Sociales*, N°75, 2021, pp. 15-29.

10 Rabossi, Fernando. “Ciudad del Este and Brazilian Circuits of Commercial Distribution” Mathews, Gordon; Lins Ribeiro, Gustavo y Alba, Carlos (eds.). *Globalization from Below: The World’s Other Economy*. Londres, Routledge, 2012, pp. 64-78.

En efecto, diferentes miradas sobre los casos de la ZOFRI¹¹ o de la ZFCDE¹² han señalado que la aparición de estos ejes de franquicias impositivas han estructurado una suerte de 'gravedad' en las movilidades y flujos en esta subregión, llegando a determinar -incluso- la dirección de una temprana migración de población asiática occidental y suramericana con destino a estos enclaves. También, en ambos casos hablamos de dispositivos que han concentrado importaciones y exportaciones de relevancia para el desarrollo y robustecimiento de mercados de diferente tamaño en el occidente y sur bolivianos, el sur brasileño, el occidente paraguayo, el sur peruano, el noroeste argentino y el norte chileno. Visto así, es posible establecer que ambas zonas francas vinieron a dinamizar lógicas de circulación y de producción de acumulación, de riqueza, de excedentes y de distribución en esta área, una situación que se reorganiza y profundiza aún más con el arribo del flujo chino desde las décadas de los '80 y los '90 del siglo XX.

Si hiciéramos una revisión más detallada de cómo se organiza esta reconfiguración en las ventas, el caso de la ZOFRI es ejemplar. Para septiembre de 2024¹³, los mercados de destino más relevantes de las mercancías que ingresaron a través de esta zona fueron el boliviano (44%), el paraguayo (34%) y el peruano (14%). En lo que refiere a los rubros, los tres principales son los 'Combustibles y lubricantes' (18,2%), los 'Aparatos de electrónica' (16,7%) y las 'Prendas de vestir' (14,2%). Respecto de los principales proveedores, China, Estados Unidos de América y Japón se alzan como los más relevantes, con un 44%, un 22% y un 7% respectivamente.

En lo que refiere a los aparatos de electrónica, estos objetos son provistos aproximadamente en un 24% por China, a través de una presencia conformada por múltiples empresas de las ciudades de Shanghai, de Ningbo, de Hangzhou, de Wenzhou, de Zhengzhou, de Guangzhou, de Shenzhen, de Yiwu y de Taiwan -la mayor parte emplazada en el oriente, suroriente y sur chino-, las que se concentran en los rubros de prendas de vestir y aparatos de electrónica. Por lo mismo, la idea de "ira"¹⁴ respecto de la circulación de la mercancía china por el mundo, aunque particularmente la electrónica, pareciera ser una de las metáforas más asertivas para representar, tanto material como simbólicamente, la magnitud e intensidad que tienen estas mercancías en los

11 Ver, por ejemplo: Muñoz, José, y Garcés, Alejandro. "Circulación y contrabando de mercancías chinas en la espacialidad fronteriza Atacama-Lípez (Chile y Bolivia) bajo el influjo de la zona franca de Iquique (ZOFRI)". *Rumbos TS*, Vol. 17, N°27, 2022, pp. 99-128.

12 Rabossi, "Ciudad del Este and Brazilian Circuits of Commercial Distribution", pp. 64-78.

13 Boletín Informativo de la ZOFRI al tercer trimestre (2024). ZOFRI, septiembre de 2024. Disponible en: <https://www.zofri.cl/es-cl/Financiera/EstadosFinancieros/Estados%20Financieros%20Septiembre%202024.pdf>

14 Yi-Chieh, Jessica Lin. *Fake stuff. China and the rise of counterfeit goods*. Londres, Routledge, 2011.

fenómenos relativos a las llamadas “economías populares”¹⁵ y las “dinámicas capilares del capital”¹⁶ en la situación contemporánea del neoliberalismo y de las nuevas geografías económicas resultantes de las articulaciones derivadas entre China y Suramérica a contar de la segunda mitad del siglo XX. “Ira”, porque tal dinámica se observa no sólo como una actividad descontrolada sino impredecible, un escenario que interroga a la ciencia social respecto de cómo se espacializa y qué tipo de reglas la gobernarían.

Para el caso de la ZFCDE, la información es escasa y reservada. No obstante, es posible señalar que, a diferencia de la ZOFRI, este enclave se sitúa entre las principales áreas de libre comercio del mundo, como lo son las relativas a las ciudades de Hong Kong, de Panamá o de Miami¹⁷. Los principales rubros en los que se inscriben las mercaderías que por ahí circulan son los productos digitales, informáticos, textiles y de perfumería. Según la relacionadora pública de un importante shopping emplazado en el microcentro de la Ciudad del Este (CDE), Paraguay:

“El 70% viene de China. Acá es así. Te voy a dar un ejemplo: un ex compañero mío me dijo: ‘Bueno yo quiero tener mi propia línea de perfume’. Y bueno, acá vos puedes venir y hacer tú propia línea de perfumes. Le escribió al chino y le dijo: ‘Quiero que tenga estás notas pero no quiero que sea igual a este Carolina Herrera... Hazlo más dulce, o qué sé yo’. Y esos son los perfumes de acá, ahora están de moda los perfume árabes, pero son árabes que vienen de China. Y lo mismo pasa con la tecnología”¹⁸.

Dentro de esta escena, resultan particularmente atractivos los casos que aquí se abordarán, particularmente en torno a los ensamblajes históricos y económicos propios del Mercado Fermín López, en Oruro, Bolivia, y de la Galería Terminal, en San Salvador de Jujuy, Argentina. Estas infraestructuras y logísticas comerciales de pequeña escala, se han constituido como espacios capaces de reorganizar experiencias, conflictos y modos de vida, mediante el modo singular en que producen, produjeron y entroncaron flujos de mercancías y mano de obra, economías del transporte, imaginarios de pasado y de futuro, regulaciones estatales y tecnologías de control y, en general, nuevos regímenes de producción, de acumulación, de riqueza y de conflicto en la escala local pero también regional/departamental/provincial e interestatal. En efecto, las diversas intensidades y relevancias que estos espacios experimentan desde

15 Gago, Verónica; Cielo, Cristina y Gachet, Francisco. “Economía popular: entre la informalidad y la reproducción ampliada”. *Íconos. Revista de Ciencias Sociales* N°62, 2018, pp. 11-20.

16 Harvey, David. *El neoliberalismo como destrucción creativa*. Nueva York, CUNY, 2008.

17 Rabossi, Fernando. “Made in Paraguai. Notas sobre la producción de Ciudad del Este”. *Papeles de Trabajo*, Vol. 4, N°6, 2010, pp. 1-22.

18 Mujer funcionaria, *shopping* CDE, Comunicación personal, 2024.

fines del siglo XX a la actualidad y luego de años de marginalización de parte de sus centros nacionales respectivos, se desarrolla en paralelo al crecimiento de una cada vez mayor presencia estatal e interestatal en el Capricornio. Es decir: para estos grupos de comerciantes, las ventajas estratégicas e históricas que les han permitido reproducirse desde el punto de vista socioeconómico, crecen, para inicios del siglo XXI, en la medida en que se comprime su espacio y radio de acción, ya sea por la presencia estatal y sus regulaciones aduanera, impositiva y de control fronterizo, o bien por la competencia local. Luego retomaremos estas ideas.

En aspectos metodológicos, el trabajo que aquí se presenta es parte de un estudio de largo aliento iniciado hace cuatro años que ha sido enfrentado con estadias de trabajo de campo de un mes para cada año y caso (desde el 2022 a la fecha). Su aproximación, de tipo cualitativa, se centró en el uso del enfoque etnográfico con el fin de caracterizar, analizar y comprender prácticas sociales y discursos, así como también trayectos, itinerarios y características que posee el fenómeno, desde el punto de vista de los distintos actores vinculados a este. En términos técnicos y relativos al levantamiento y análisis de información primaria y secundaria, se utilizaron entrevistas semiestructuradas y conversacionales y relatos de vida dirigidos a actores clave que coexisten en las espacialidades fronterizas, habiéndose aplicado 19 para las primeras y 9 para los segundos. Respecto de los criterios empleados, específicamente en torno a la selección de informantes alcanzados, se debe señalar, primero, que esta fue del tipo no probabilística o dirigida, privilegiando a las y los comerciantes que tuvieran una mayor antigüedad en estos espacios comerciales -elemento que les otorgaba un estatus diferenciado internamente - y/o tuvieran mayores referencias históricas de este¹⁹.

Nótese que esta elección generó una distorsión toda vez que las y los comerciantes con mayor antigüedad eran también los que habían tenido éxito en sus prácticas comerciales. Esto, versus decenas de estos que habían experimentado fracasos y, por ende, desertado de estos espacios. Respecto del procedimiento para seleccionar estos casos, lo primero que se realizó fue tomar contacto con informantes que cumplieran tales características, y mediante una conversación inicial, se detalló el objetivo de la investigación y el interés por poder contar con su punto de vista en torno a este. Luego de ello, se consultaba en otras tres ocasiones sobre su disponibilidad de participación, fuera de forma presencial o a través de redes sociales, desestimándose los

19 Asimismo, estas características, vale decir, sexo y lugar de realización de entrevista, fueron los elementos que se emplearon para asegurar la confidencialidad de los mismos.

casos en que la decisión fuera negativa o no existiera²⁰. Al contrario, y con los casos que sí confirmaban, se programaba una sesión de entrevista de forma presencial, la que, dependiendo del desarrollo del cuestionario, podía ser complementada con una o dos sesiones adicionales.

Respecto de los temas tratados en torno a estas conversaciones, estos se ordenaban en torno a cuatro ejes, a saber: espacios y circuitos de las mercancías electrónicas chinas; los trayectos y biografías personales vinculadas a la actividad comercial; la regulación estatal y las dinámicas y percepciones sobre la misma; y otros emergentes. Estos elementos fueron también las variables de trabajo en el análisis de ambos casos.

Respecto de la selección de casos, se puede indicar que en todo momento se intento trabajar con espacios comerciales disímiles y contrastantes en tanto elementos de antigüedad²¹, de ubicación, de tamaño y de composición de los agentes comercial. En efecto, el Mercado Fermín López se originó a principios del siglo XX, se emplaza en el centro de la ciudad boliviana de Oruro -ocupando cerca de media hectárea-, y posee una composición exclusivamente nacional de la población que emprende actividades comerciales en él. A diferencia de este, la Galería Terminal se crea a fines del siglo XX en una zona de extramuros de la ciudad argentina de San Salvador de Jujuy. En términos de superficie, posee cerca de 200mt² y la población que emprende actividades comerciales en esta, mayormente, es migrante, particularmente del suroccidente boliviano.

Más allá del evidente contraste entre ambos casos, interesó analizar cómo en estos espacios comerciales se iban ensamblando dimensiones sociales, culturales, políticas, ambientales, espaciales y temporales que permitían entender su devenir hoy. En efecto, una infraestructura de este tipo puede entenderse como una forma y proceso material relativo a las redes construidas, lo que tiene enormes implicancias en la circulación y movilidad de personas, cosas e ideas a través de un territorio específico. No obstante, y más allá de esta apariencia dura, estos espacios se coconstruyen por medio de la interconexión de diferentes dimensiones propias de la vida humana y no humana a modo denso²² -concreto, madera, plásticos y minerales, por ejemplo-, lo que considera igualmente elementos sensoriales, ingenieriles,

20 En torno a estos espacios comerciales, se estima que uno de cada tres informantes desestimó su participación.

21 Al trabajar esta variable, inevitablemente se produjo un desequilibrio en la información alcanzada, sobre todo en lo que refiere a la pesquisa de fuentes documentales que permitieran complementar parte de la información entregada por los informantes.

22 Anand, Nikhil; Gupta, Akhil y Appel, Hannah (eds.). *The promise of infrastructure*. Durham y Londres, Duke University Press, 2018.

expertos, geológicos, ambientales, estéticos y tecnopolíticos²³, y de una relación permanente de estos con las prácticas sociales que los diferentes actores codesarrollan en/sobre esta y los conflictos ahí derivados. En efecto, cualquier tipo de interconexión que en estos se ha desarrollado y, ahora, se desarrolle, “implica una transformación del paisaje y de las relaciones sociales que ocurren allí, al punto de producir ganadores (quienes se benefician de la reducción de las distancias y el tiempo) y perdedores (los desplazados)”²⁴.

Por último, señalar que el consentimiento informado se firmó al término de las sesiones, acción que permitió disipar aprehensiones luego de la conversación sostenida, sobre todo por tratarse de agentes que desarrollan actividades comerciales populares ilegalizadas²⁵.

Asimismo, el esfuerzo anterior se acompañó en todo momento de técnicas de georreferenciación geográfica dirigidas al establecimiento y organización de información espacial de relevancia. Por medio de esta información, la que se recolecto por medio de un equipo GPS e igualmente a través de la sistematización de la información que arrojaron entrevistas y relatos de vida, se logró desarrollar una comprensión espacial de los flujos comerciales transfronterizos que dan vida a estos espacios comerciales, análisis que aún se encuentra en proceso. Para el caso de este texto, no obstante, se presentan cartografías ilustrativas relativas espacios de interés para la dinámica relativa al emplazamiento de los flujos que componen esta geografía económica. Así, la geometría resultante de su espacialización permite entender a este corredor comercial desde otra mirada: la de quienes vivencialmente lo habitan, lo disputan y lo apropian desde espacios comerciales otros.

Todo este esfuerzo también se complementó con una revisión documental de prensa y de bases de datos en torno al fenómeno. De esta forma, y poniendo énfasis en la historia de estos mercados populares, se pudieron analizar parte de los ensamblajes históricos y económicos que de estos devienen, permitiendo igualmente comprender parte del impacto que las ciclos o reorganizaciones extractivas han generado en estas geografías. Y más contemporáneamente: la forma en que China se va a acercando a nuestra Región desde fines del siglo XX simultáneamente a cómo nuestra Región evoluciona o se extiende hacia el gigante asiático.

23 Para una discusión más profunda sobre estas características, ver: Zunino, Singh; Piglia, Melina y Gruschetsky, Valeria. (coord.). *Pensar las infraestructuras en Latinoamérica*. Buenos Aires, Teseo Press, 2021.

24 Camargo, Alejandro y Uribe, Simón. “Infraestructuras: poder, espacio, etnografía”. *Revista Colombiana de Etnografía*, N°58, Vol. 2, 2022, p. 11.

25 Martínez, Miguel Ángel. “Entre ilegalismos y motines. La lectura foucaultiana de la obra de E. P. Thompson”. *Eidos*, N°38, 2022, pp. 184-213.

En efecto, el conjunto de estos esfuerzos se orientó a generar un abordaje del fenómeno del tipo “multisituado”²⁶, y en el que la circulación de las mercancías electrónicas chinas fue clave. Como una de las características del fenómeno es, justamente, que este se incrusta en un espacio transfronterizo, etnográficamente asumió una combinación, primero, de la propuesta del “método del caso extendido”²⁷, es decir, de la aproximación multisituada a dos espacios comerciales específicos por medio del empleo y relevamiento de información y datos que permitieran analizar sus trayectorias en torno a procesos globales y la forma en que estos van redefiniendo el ensamblaje que les da vida. Y segundo, de forma simultánea, entendió que estos casos no son otra cosa que nodos en que se materializa el flujo propio del corredores comerciales bioceánico de Capricornio, vale decir, de un espacio transfronterizo que se desarrolla entre redes y circuitos sociales y sus “propios mundos”²⁸.

MERCADOS POPULARES EN EL TRÓPICO DE CAPRICORNIO

El milagro de la Fermín López

El Mercado de Fermín López -o la Fermín López, como se le denomina localmente- se ubica a unas cuatro calles al norte de la plaza principal de la ciudad de Oruro, Bolivia. Emplazado precariamente a fines de siglo XIX sobre lo que alguna vez fue un antiguo convento colonial cuyo nombre debe a la Iglesia local de Santo Domingo²⁹, no sería hasta inicios del siglo XX y bajo la gestión municipal de Fermín López cuando se decidió la construcción de un mercado más actualizado y emplazado dentro de un recinto amurallado. De esta forma, y en una sola planta, se empleó poco más de media hectárea para construir cerca de doscientos locales, la mayor parte de unos seis a ocho metros cuadrados, los que debían servir para hacer frente y lugarizar el extendido ambulante de la ciudad.

El edificio fue proyectado con una fachada de concreto y de bloques, los que sirven de soporte a una serie de columnas y tirantes de hierro internos que

26 Marcus, George. “Etnografía en/del sistema mundo. El surgimiento de la etnografía multilocal” *Alteridades*, Vol. 11, N°22, 2001, pp. 111-127.

27 Gluckman, Max. “Analysis of a social situation in modern Zululand” *Journal of Bantu Studies*, Vol. 14, N°1, 1956, pp. 147-174; y *Close Systems and Open Minds: the Limit of Naivety in Social Anthropology*. Chicago, Aldine Publishing Company, 1964.

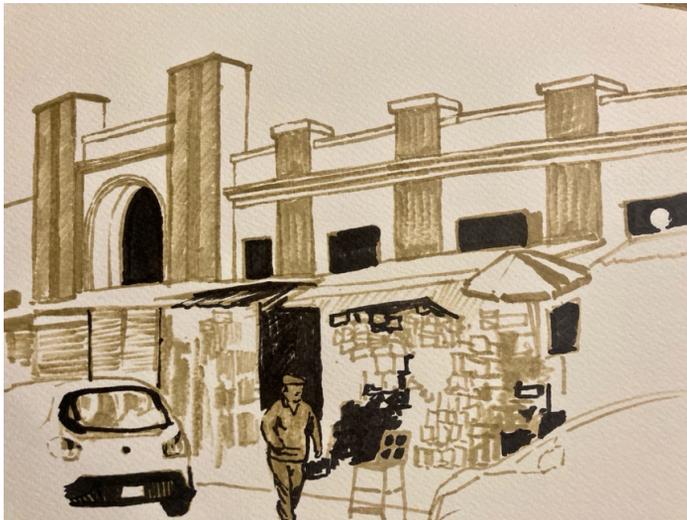
28 Ortiz, Francisca y Molina, José Luis. “Las redes son dinámicas: explorando cómo las relaciones sociales se entrelazan con la vida” *Revista Hispana para el análisis de Redes Sociales*, N°33, Vol. 1, 2022, pp. 112-115.

29 Huayta, Verónica. “Evasión tributaria en el régimen tributario simplificado. Caso: Mercado Fermín López de la ciudad de Oruro” Monografía en Diplomado en Tributación, Universidad Mayor de San Andrés. La Paz, 2018, p. 6.

sostienen un oscuro techo metálico de unos cinco metros de altura. De cuando en vez, las calaminas adosadas como una suerte de escalera permiten un tenue ingreso de luz a través de algunos espacios que son mucho más perceptibles desde el centro de la nave, justo donde se emplazan algunas de las cocinerías que se mantienen ahí, inamovibles, desde hace más de un siglo.

Según las y los diferentes locatarios, las complejas y robustas piezas metálicas de su interior habrían sido diseñadas por Eiffel, forjadas en Berlín o bien traídas directamente desde alguna fundición de metales al norte de Londres; o habrían sido obra del italiano Roque Moltano o del paceño Adán Sánchez; o serían la hermanas de las piezas que también se emplazan en la infraestructura de los mercados de San Telmo, en Buenos Aires, y/o Central de Santiago de Chile.

Imagen N°1. Croquis de vista frontal del Mercado Fermín López



Fuente: ilustración propia, 2025.

Y así como conviven múltiples historias sobre su origen -nunca exentas de ficciones y fricciones-, en la Fermín López también lo hacen sus materialidades, puesto que aún es posible observar viejos y destartalados motores adosados a la parte alta del edificio que alguna vez se usaron para izar cargas mediante poleas, o bien algunos ganchos en la zona sur del edificio, en el área donde funcionó el matadero de la ciudad, y en los cuales se colgaban animales provenientes del oriente boliviano, mayormente vacunos. Hoy estos ganchos permiten amarrar algunas mallas internas que separan ambientes a propósito de las aves que han nidificado parte del cielo del edificio, y simultáneamente

tirar de una serie de cuerdas o enganchar alambres que sostienen toldos y mallas de la gran feria que los días miércoles y sábados se monta alrededor del mercado, ocupando alrededor de 40 manzanas alrededor de este.

Si consideráramos Mercado y feria, hablamos de uno de los hitos comerciales más relevantes de la ciudad, sobre todo si hacemos alusión, primero, a la calle como espacio de convivencia en simultáneo a observarla como un recurso económico³⁰; y segundo, como el lugar más relevante de aprovisionamiento de mercancías electrónicas de la ciudad. Y es que no es menor el hecho de que ambas entidades, vale decir, Mercado y feria, provengan del ambulante histórico de comercios menores de la ciudad, y se hayan ido transformando conforme la ZOFRI impactó los mercados centro-sur andinos dependientes del puerto de Iquique, Chile.

En efecto, las dos últimas décadas del siglo XX y la primera del siglo XXI son percibidas por múltiples comerciantes de esta ciudad como la época en que no sólo se consolida el comercio local de electrodomésticos y de líneas blanca y negra en la Fermín López, fundamentalmente provisto a través de la ZOFRI, ubicado en la ciudad de Iquique -a unos 480 kilómetros de Oruro mediante las rutas boliviana 12 y chilenas 15, 5 y 16 y la frontera de Pisiga/Colchane³¹-, sino también como el momento en el que se comienzan a gestar unas articulaciones espaciales y circuitos y redes de logística y suministro comercial que vienen a revolucionar las existentes en décadas previas. En palabras de Isabella y de Carla, comerciantes locales:

“Bueno, yo vendía artefactos ya desde los '80... Sabíamos traer desde Chile con mi esposo. Televisores esos años había blanco y negro, los televisores no había pues a colores. Esas veces solíamos ir de aquí de Bolivia en moto o solíamos ir en un camioncito esos años... Unos *fordcitos*³² que había, y que mi esposo manejaba. Y viajábamos. Esos años mi esposo sabía venir por otros caminos -que aquí así se les dice-, y dice que venía e iba por ahí, tranquilo. Yo no iba porque las mujeres casi nos sabíamos viajar en esa época, y porque era peligroso: puros varones iban, traían whisky, a veces se emborachaban. Y viajábamos a Iquique esos años, pero solamente había una tienda de electrónicos y vendía televisores, y también vendía whisky. Después eran tres tienditas comerciales, y después de eso, de unos ocho años, mi esposo me ha llevado a conocer Iquique”³³.

30 Para mayor detalle, ver: Müller, Juliane. “The Limits of Corporate Chains and Brand Management: ‘Loyalty’ and the Efficacy of Vernacular Markets in the Andes”. *Cultural Anthropology*, Vol. 36, N°2, 2021, pp. 252-281.

31 También a través de pasos no habilitados, como el de Parajaya/Chinchilani y Bellavista/Cancosa, entre Bolivia y Chile respectivamente.

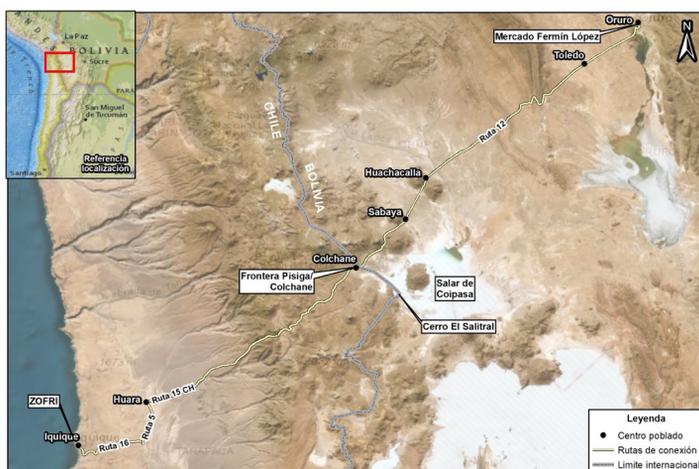
32 Se refiere a la camioneta Ford F-5 o Ford F-100.

33 Mujer comerciante, Mercado Fermín López, Comunicación personal, 2022.

“No había camino de pavimento. Era todo tierra, todo esto era así nomás era. Se iba por un lugar, por otro lugar, por eso que cuando llovía toda esa zona, todo ese terraplén que ahora se ha hecho, todo se tapaba con el agua del salar [de Cancosa]. Y aparecían los barquitos, porque de alguna manera había que cruzar todo ese río, toda esa agua de ahí... Entonces, hasta Sabaya se iba por este y de allá se traía en camión o en camioncito también pequeño, en esos *fordcitos*, no sé en Chile cómo le llamarán de manera. Esos tienen una carrocería pequeña, pero en esos solíamos traer mucha mercadería, porque el motor daba. Y más entraba, más entraba. Pero la mercadería era menos que ahora pero más llevaban plata, porque esas veces el contrabando surgía harto en este sector y los precios eran mejores”³⁴.

Este proceso, capaz de componer una compleja red de conexiones desde ese tiempo y hasta esta parte, ha contribuido a la consolidación de varios fenómenos de relevancia para la investigación social, entre los que destacan la valoración de este tipo de objetos y su ingreso en el sistema y cultura de prestigio andinos; la ampliación gradual de los espacios e infraestructuras económicas y de circulación disponibles en este territorio para estos productos; el aumento de infraestructuras energéticas capaces de proveer de servicio eléctrico a importantes grupos de población local hasta ese momento expulsados del mismo; y el desarrollo de nuevas improntas de empresariedad y de emprendedurismo en poblaciones indígenas y no indígenas vinculadas a la venta de estas mercancías.

Imagen N°2. Mapa del ensamblaje entre el Mercado Fermín López y la ZOFRI



Fuente: elaboración propia, 2025.

34 Mujer comerciante, Mercado Fermín López, Comunicación personal, 2022.

No obstante, se observa que este conjunto de fenómenos antes mencionados tiene en la consolidación de alianzas familiares del tipo transnacional y transoceánico con actores de la región de Asia Oriental -mayormente chinos de las provincias surorientales de Guangdong, de Fujian y de Zhejiang-, un elemento totalmente innovador en la historia regional de Los Andes, toda vez que cimentó la posibilidad de que familias andinas bajo esta condición pudieran ir desarrollando un sistema de gobernanza sobre tales objetos y sus circulaciones, por un lado, y de ocupación de pisos ecológicos no tradicionales, por el otro, y que bien podrían alzarse como explicativos de la situación actual del neoliberalismo en el Eje de Capricornio en torno a este encuadre local. En efecto:

“Y mi esposo es de ahí, de Parajalla: sus tíos y toda su familia se dedicaban a traer de Iquique por los '80, por ahí. En esa época era en bicicletas hasta Pisiga... Sí, y de Pisiga en bicicletas traían para acá a Oruro... Paraban en Sabaya. Ellos me vendían televisores de 14 pulgadas, puros televisores traían, de a dos, bien amarraditos. A mí me proveía Castillo, que era de Escara... El tío de mi esposo. Después me proveía el otro tío, que ha muerto en un accidente, aquí a la vuelta. Ahora su familia se ha dedicado a importar de la marca Corona, de puro tipo de ferretería, su hijo es el principal, un hijo nomás tiene. El hijo manejaba en Cochabamba pero él trae ahora directo de China y tiene una mejor vida”³⁵.

Imagen N°3. Feria Fermín López



Fuente: fotografía propia, 2023.

35 Mujer comerciante, Mercado Fermín López, Comunicación personal, 2023.

Lo anterior no deja de ser relevante desde el punto de vista de la materialización de formas y procesos mediante los cuales es posible observar cómo China se va acercando a nuestra región durante las últimas décadas del siglo XX, en simultáneo a cómo nuestra región evoluciona hacia China desde aquellos momentos.

Los primeros viajes de un grupo reducido de comerciantes de la Fermín López a las ciudades chinas de Yiwu, de Fuzhou, de Shenzhen y de Guangzhou, todas estas emplazadas en la costa del Pacífico suroriental del territorio chino, se sitúan temporalmente a fines de la década de 1980 y hasta inicios del nuevo milenio. Serán viajes cortos, y primeramente orientados a la compra de camiones que habían sufrido accidentes de tránsito, los que podían ser refaccionados en talleres orureños y puestos en actividad en buena parte de la subregión de Los Andes Centro-Sur y de Gran Chaco. Esta experiencia ya tenía práctica toda vez que este grupo de comerciantes realizó a inicios de 1980 viajes con fines similares a Alemania y Suecia, en Europa. Al respecto:

“Mi hermano siempre fue bastante inquieto... Él , por ahí por el año '85 y hasta más o menos el '90, fue a Alemania, a Suecia... Él importaba camiones: los traía para acá, los *Volvo*, los *Volkswagen*, de esos que habían chocado, y acá los reparaba y los vendía. Quedaban como nuevos. O sea: mi hermano ha sido un hombre muy, muy inquieto, y él nunca ha estado ahí esperando. Fue una de las primeras personas que ha ido a Alemania; que ha importado desde Iquique, vía legal, y siempre en el marco de lo correcto. Aquí si viene aduanas no me puede sacar de aquí nada, porque todo es importado. Mi hermano ha sido un gran ejemplo en mi vida”³⁶.

A través de conocimientos sobre importaciones, exportaciones, tasas, regulaciones, navieras, entre otros, este grupo de comerciantes fue haciéndose familia, y entendiendo “cómo funcionaba el capitalismo, la globalización misma”³⁷ o, un “conocimiento infraestructural”, es decir:

“las instrucciones y las habilidades prácticas necesarias para manejar las cuestiones logísticas, técnicas y reglamentarias que permiten, facilitan y mantienen el flujo de mercancías entre China y Bolivia. Si bien observamos continuidades en el manejo del negocio de las relaciones y contactos entre el comercio regional e intercontinental, son los aspectos infraestructurales que han ganado relevancia a medida que el comercio boliviano de electrónica se ha expandido hacia las complejidades transoceánicas”³⁸.

36 Mujer comerciante, Mercado Fermín López, Comunicación personal, 2023.

37 Hombre comerciante, Mercado Fermín López, Comunicación personal, 2023.

38 Müller, Juliane. *El comercio popular globalizado. Mercado, reciprocidad y acumulación en los Andes bolivianos*. La Paz, Plural, 2022.

Y este *ethos* inquieto de algunos, generalmente atribuido a la práctica comercial, fue derivando en la posibilidad de entroncarse en torno a cadenas relativas a otras mercancías. En efecto, el grupo de comerciantes no tardó en observar en el rubro de electrodomésticos y de líneas blanca y negra, producido y desarrollado por decenas de fábricas chinas ya en esa época, una oportunidad de negocio inequívoca: precios altamente convenientes y competitivos, sistemas de créditos bastante convenientes y accesibles para sus capitales y posibilidades, y una peculiar familiaridad respecto de las rutas que la carga debía emprender. Todo esto en una escena en la que el retail no existía en buena parte de las ciudades bolivianas emplazadas en Los Andes Centro-Sur. Nótese que lo que se está intentando señalar es que las instituciones sociales que posibilitan las redes sociales étnicas y no étnicas como lo es el *aynr*³⁹, para el caso andino, o el *guanxi*⁴⁰, en el caso chino, no son tan diferentes, y ambas se entroncan en la percepción de este flujo a modo de “milagro”.

Ahí, el grupo se asesoró por medio del trabajo de algunos *traders* o agentes comerciales chinos con los que ya se había desarrollado trabajo respecto de la importación y exportación de camiones siniestrados. Y de igual forma, y a través de una relación directa con las fábricas, se podían asegurar calidad(es) en los productos y también pertinencia para con sus contextos de uso.

Por ejemplo, y debido a que en este periodo el alumbrado público en el suroccidente boliviano era aún muy reducido y deficitario en su voltaje, se podían encargar licuadoras, batidoras y otros electrodomésticos menores con una capacidad de uso a través de ‘voltajes medios’, es decir, desde los 160 o 175V -un punto medio entre los 110 y 220V globalmente empleados-. También, solicitar frecuentemente el empaquetado de dos productos en una caja, lo que permitía reducir la carga arancelaria e impositiva en los contextos de venta de tales artículos.

39 Podría decirse que se trata de un dispositivo cultural fundamentalmente observado en grupos *aymaras* y basado en el parentesco, que refiere, concretamente a ayuda mutua, más frecuentemente en forma de trabajo, pero también en diversos servicios o préstamos. Cada vez la devolución debe ser equivalente en calidad y cantidad. Para mayor información, ver Rivière, Gilles. “El sistema de aynuqa: memoria e historia de la comunidad (comunidades aymaras del altiplano boliviano)”. Herve, Dominique; Didier, Genin y Rivière, Gilles (eds.). *Dinámicas del descanso de la tierra en Los Andes*. La Paz, IBTA-OSTROM, 1994, pp. 89-105, p. 94.

40 Literalmente “relación”. Muy similar al concepto de compadrazgo. Para una lectura más acabada, se sugiere: Hearn, Adrian. *Diaspora and trust: Cuba, Mexico, and the rise of China*. Durham, Duke University Press, 2016; y Moraga, Jorge e Invernón, Giselle. “Comerciantes transnacionales chinos en la zona franca de Iquique-Chile (ZOFRI). Relaciones “particularistas”(guanxi) en el ‘imperio de la ley’”. *Rumbos TS*, N°20, 2019, pp. 207-225.

Imagen N°4. Croquis de tienda emplazada sobre la feria Fermín López



Fuente: ilustración propia, 2024.

Más allá de las posibilidades materiales que va permitiendo esta virtuosa relación entre familias andinas y chinas, parece relevante destacar dos cuestiones. En primer lugar, que tal escena va concediendo al grupo de comerciantes la eventualidad de un desarrollo marcario sin precedentes en la historia local: aparecen las lavadoras *Wildford*, los televisores *Kaysen* o *Armin*, y las cafeteras *Mamani*. Pero también, y en segundo lugar, permite entender cómo se comienza a gestar un tipo de inteligencia y gobernanza sobre estos objetos y mercancías, adecuándolos a las necesidades locales, a veces con éxito y en otras no.

Por ejemplo, Britany, una histórica comerciante de este Mercado, sostiene que las marcas propias permiten a los comerciantes locales:

“Competir con la Panasonic, con la Samsung... Eso está en las manos del vendedor, que tiene que darse el tiempo de ofrecer el producto al cliente y mostrarle, de explicar las bondades que tiene y, finalmente, el cliente es quien decide. Las marcas LG, Samsung... hoy en día tengo esos productos, pero lo que más se venden son marcas nuevas, que tienen muy buena aceptación, porque nosotros hemos tomado contacto con un buen proveedor de productos super garantizados, y les ponemos ciclos de lavado a las lavadoras que son útiles acá, por la tierra y como esta percute las telas”⁴¹.

41 Mujer comerciante, Mercado Fermín López, Comunicación personal, 2023.

En efecto, algunas de las lavadoras que ella expende tienen un ciclo de lavado que lleva por nombre “puna” o “muy sucio” -justo al lado del programa para lanas y tejidos-, el que también es sugerido para lavar jeans debido a la fuerza que emplearía en el giro el tambor y un resultado bastante eficiente a la hora de lavar prendas muy sucias.

Con todo lo anterior, es evidente que la búsqueda de fábricas que desarrollaran una buena calidad en la maquila de sus productos, fue y es clave para el grupo de comerciantes locales. Lo anterior, pues las fallas en los productos eran permanentes y, por el trayecto que posee la mercancía, muy difícil o casi imposible cobrar la garantía a la industria de origen. Por eso también fue conveniente aceptar a veces los créditos de estas propias fábricas, pues lo que fallaba era descontado en el o los próximos pedidos, y un artículo defectuoso no se convertía así en una pérdida para sus negocios. Así iban aprendiendo sobre calidades y usos locales tanto comerciantes como las propias fábricas chinas.

María, una antigua comerciante local, ordena sus cálculos en un pequeño cuaderno rojo mientras escucha K-Pop de una importante banda masculina coreana, aunque lo indica como música china. La música chicha boliviana también aparece en su radio, la que se va entroncando sin problemas en aquel mosaico atiborrado de adornos, como el gato que invita a la suerte (招き猫) y el Cristo Redentor emplazado en Río de Janiero, justo por delante de una whipala algo empolvada. Las mercancías que en los '80 traía desde la ZOFRI -a veces en bote por el aumento de agua en el salar de Coipasa y, con ello, de la inundación de buena parte de la ruta 12 cercana a las localidades de Pisiga, de Sabaya y de Huachacalla-, hoy las trae desde China en contenedor. Para ello, ha sido clave la movilidad académica transnacional de su hijo menor, quien entró a estudiar idiomas en el sur de China. Indica que:

“Yo tenía una amistad, el señor Xing, que vendía telas en La Paz y que en Iquique tenía también su galpón. Y su mismo nieto le mató, porque era un señor muy platudo y por robarle parece la plata, el nieto mismo le mató aquí en Bolivia... Pero antes de que le pasara eso, el señor Xing, muy buena gente, me dijo que él podía ayudarme a llevar a mi hijo a China (...) tengo un primo allá que tiene una fábrica, y él le va a indicar y lo va a meter a la Universidad, me decía. Él me preguntaba: ¿tú qué vas a hacer aquí sola con tantos hijos? (...) Y ahora él está casado, tiene dos hijas, muy lindas... su esposa es un chinita muy linda también”⁴².

Situación similar es la que acontece con Ámparo, otra vendedora emplazada sobre la calle Washington, quien también importa desde China. Ella señala que: “en este proceso ha sido muy útil mi sobrina, porque ella está viviendo

42 Mujer comerciante, Mercado Fermín López, Comunicación personal, 2023.

en China [...] Pero ella no se ha casado, no. Ella siempre nos está buscando lo más económico y de la mejor calidad, para poder ofrecerlo por acá. Ella está en Shenzhen, Guangdong, pero se mueve para otros lados, también.”

Ascender (y caer) rápido en Jujuy: Galería Terminal

Emplazada sobre la calle Dorrego, a unos 700 metros al sur de la plaza central de San Salvador de Jujuy, Argentina, y justo frente a la vieja terminal de ómnibus que hoy se intenta acomodar a su nuevo rol como servicio de atención médica de la ciudad, la Galería Terminal goza de una compleja salud pese a sus tempranos 40 años. Compleja, pues el boom del comercio mayorista local, tal vez materializado en la reciente aparición -a escasos metros- del Big Mall chino, enorme *shopping* emplazado al sur de la frontera urbana del río Chico o *Xibi Xibi*, impone novedades y desafíos a la escena comercial jujeña.

Parte de la historia local sobre esta Galería señala que, a principios de los '90, un viejo taller que refaccionaba autos y ayudaba con la mecánica de los ómnibuses de la vieja terminal, comenzó a transformarse en una galería. O bien que se trataba de un galpón abandonado empleado por *gatos*⁴³ para encondarse de la policía, y que fue una política del gobierno local el convertir esta zona indeseable de la ciudad.

Si bien es difícil determinar cómo nació, a quién se le ocurrió la idea o por qué, es parte de la memoria/olvido de la ciudad el cambio de la vida social y comercial cuando esta comenzó a funcionar por allá por 1992. Y es que por medio del flujo de las múltiples mercancías asiáticas -antes no vistas en la provincia- que comenzaron a agolparse en torno a esta infraestructura, se observó un renacer de la provincia. Eran los principios de los '90 del siglo XX, y se abría el momento del *Hi-Fi* en el audio y de los televisores con conexión *RCA* en lo relativo a lo filmico, a través de muchas mercancías provenientes de la ZOFRI -a unos 960 kilómetros al noroeste mediante las rutas argentinas 9 y 52 y chilenas 27, 5 y 16, y la frontera de Jama/San Pedro de Atacama⁴⁴-, y de la ZFCDE -a unos 1.460 kilómetros al oriente, a través de las rutas argentinas 34, 9, 16 y 12 y paraguayas 6 y 7 y la frontera de Posadas/Encarnación⁴⁵-.

Provenientes del interior de la provincia y de las ciudades salteñas y fronterizas de Aguas Blancas y de San Ramón de Orán; también del suroccidente boliviano; y otros de las ferias locales Gorriti y Córdova, la mayor parte de las y los primeros comerciantes de la Galería Terminal que se hizo de un espacio

43 Término local que refiere a personas que se dedican a los robos.

44 Entre Argentina y Chile respectivamente. No obstante, se debe señalar que por la regulación estatal argentina impuesta a este tráfico en este paso, la mayor parte de este flujo se desarrollaba teniendo a Bolivia como primer lugar o hub de llegada de mercancías, las que luego ingresaban al NOA argentino a través de contrabando.

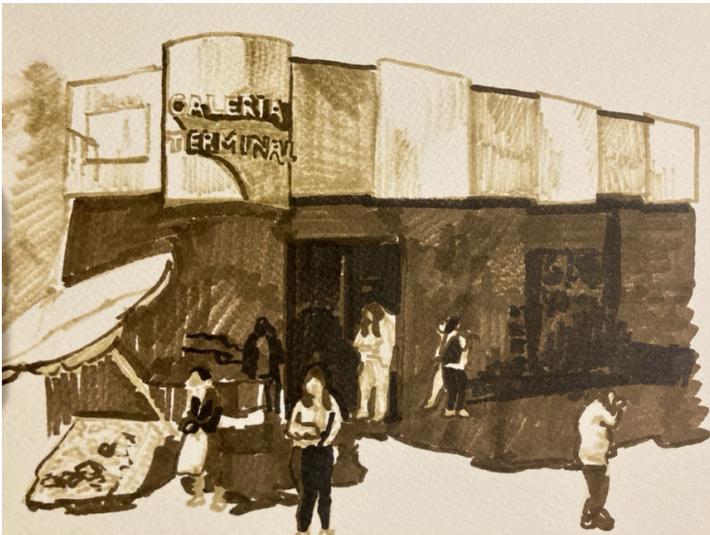
45 Entre Argentina y Paraguay respectivamente.

en esta lo hicieron luego de haber experimentado el ambulante y el abuso de la regulación estatal en la ciudad. Ahí, y en torno a este espacio, se comienzan a gestar los pasillos o calles, los enrejados o los turnos de seguridad.

Así, sostienen, “primeramente, la galería no contaba con locales individuales... Era todo así, abierto, solo galpón, nada más que nos dividíamos cada cual así, con un pequeño ladrillo que nos partía. Pero el piso no era de tierra y usábamos mesas, vitrinas”. En aquella época, indican, personas abandonaron oficios tradicionales, como la construcción o la agricultura, para entroncarse en el comercio:

“Jujuy era chiquito. Era muy tranquilo: no había tanto vehículo, no había mucha gente, la terminal era acá al lado y era retranquilo en comparación de lo que es ahora. Ahora creció bastante. Bueno: ya la terminal se cambió, hay muchos negocios al lado, muchas ferias que aparecieron. En ese tiempo estaba la galería [Terminal], pero había varias ferias... la primera era la Gorriti, después ya apareció la Pamper... después la Córdoba. Y últimamente el Big Mall. Yo trabajaba de albañil y comencé a apoyar a mi cuñada los fines de semana aquí. Me parecía un trabajo común. Pero cuando yo empecé a trabajar como empleado, ahí me di cuenta que se podía hacer mas rápido dinero de comerciante que de albañil. Uno podía duplicar el valor de las cosas. Y ahí me cambié. Y también donde económicamente me levanté rápido y pude hacer mi casa, pude viajar, pude hacer muchas cosas”⁴⁶.

Imagen N°5. Croquis de vista frontal de la Galería Terminal



Fuente: ilustración propia, 2025.

46 Hombre comerciante, Galería Terminal, Comunicación personal, 2023.

El flujo de las decenas y centenas de turistas y comerciantes que empleaban la terminal para movilizarse hacia Humahuaca o el resto del país -y que creció considerablemente después del fatídico marzo de 1993 y el cierre de los servicios de trenes de pasajeros de larga distancia-, prometía ventas de varios pesos diarios, en un momento en que la moneda argentina se fijó '1 a 1' con el dólar estadounidense. Fue un escenario cambiario que perduró casi una década. "Era oro, como el que se encuentra en los cerros de Humahuaca, acá en Jujuy", indican con algo de nostalgia los vendedores de la Galería Terminal. Como se señala:

"En el '90, se vendía como pan caliente. De todo... Acá yo llegué a tener cuatro empleados y cuatro locales; dos que trabajan en el taller, dos que trabajan en el local más yo, que eran de Bolivia... Después uno de ellos tuvo su propio local acá. Pero éramos cinco y tenía cuatro locales, quien lo creería"⁴⁷.

"Del lado argentino, elegían y quitaban. Cuando estaba aún el tren, venían al tren y decían: "muestre todo su bolso", y me hacían parar. Buscaban bajo el asiento, todo, eran pícaros y bueno, después me quitaban los juguetes. Nunca me olvido de una vez en que un gendarme... Yo traía juguetitos, eran unos autitos duros con chapita dura, que se abrían las puertitas. Bonitos eran los autitos y bueno, esos autos me los quitó... Yo estaba trayendo media docena parece, todos los autitos me sacó el gendarme. Así que cómo me va a estar quitando, ni siquiera estoy llevando cantidad -le digo-, lo poco, estoy empezando. Me dijo: "¿por dónde la han hecho pasar?" "En la aduana, ahí me han revisado ya", le dije. Y me dice que esto no está permitido» y me ha sacado los autitos. Ahí el tren iba por Humahuaca y ya venían controlando en el tren. Justo ahí subía un grupo de gendarmes grandes, iban asiento por asiento revisando todos los bolsos y sobre todo a mujeres que venían de Bolivia"⁴⁸.

El moderno diseño de la Galería Terminal y, sobre todo, su emplazamiento central y anexo a uno de los ejes de movilidad más relevantes de la ciudad, la constituyeron en poco tiempo a modo de lugar neurálgico de Jujuy y de otras provincias aledañas. Este estatus no se realizó porque las mercaderías provenientes de las fronteras llegaran fácilmente a esta, sino porque ofrecía la posibilidad de tomar directamente un ómnibus o *transfer* e ir a "probar suerte a esos lugares" -como indican-. En palabras de Maritza, una de las primeras comerciantes bolivianas en ser dueña de uno de los módulos de la Galería:

"Porque de todo traía la gente, como te digo, pero los gendarmes o la federal te podían caer. Ibas a Paraguay y traías electrónica;

47 Hombre comerciante, Galería Terminal, Comunicación personal, 2023.

48 Mujer comerciante, Galería Terminal, Comunicación personal, 2023.

ibas a Brasil y traías menaje, cubiertos, cuchillos o tenedores; e ibas a Bolivia, y te traías pilas o algunas otras cosas importadas de electrónica que venían de Chile, de Iquique... Pero de allá [de Iquique] sí que era difícil, porque en Jama la cosa es seria”⁴⁹.

Respecto de la diferencia con una feria en aquella época, otro comerciante señala:

“En la feria están todas las cosas tiradas en el piso, apiladas así no más, acá en la galería se vendían más cosas importadas y sobre algo. Por ejemplo: yo antes de venir a la galería, vendía allá en la calle. Vendía pilas para relojes, relojes y juguetes que compraba en Paso Los Libres y Uruguayana [frontera de Argentina y Brasil], en Villazón [Bolivia], en Asunción [Paraguay] y también en Buenos Aires, en el barrio de Libertad... Pero allá es todo joyas, solo joyas. De ahí cuando ya hicieron esta primera galería, entonces por eso estamos acá, yo y la señora de acá atrás y el tercero, estamos adelante y somos los primeros que hemos venido”⁵⁰.

Como ya mencionábamos, el auge del comercio experimentado en la Galería Terminal rápidamente irradió una serie de artefactos comerciales locales, como otras galerías y ferias, los que proliferaron por decenas en torno a la zona sur de la ciudad. También, algunos se trasladaron al cono urbano de la ciudad, hacia los sectores de Alto Comedero y Palpalá. Parte de esa huella tiene una continuidad inequívoca en lo que son las actuales ferias de Virgen de Copacabana, del Comodín o de Medalla Milagrosa, por ejemplo.

La clientela local también se nutrió con compradores de Salta, de Córdoba, de Catamarca, de Santiago del Estero y de Tucumán, los que llegaban a los estrechos pasillos de la Galería buscando casetes grabados, discos de vinilos, televisores, radios a pilas, juguetes y amplificadores variados. También, la posibilidad de obtener mejores precios comprando mercadería en mayor volumen. En aquella Galería, en los extramuros de la ciudad, sostiene Jaime:

“Nosotros vendíamos con un precio acorde a nuestras ganancias, porque cómo en el centro es carísimo alquilar, algunos productos son caros, se encarecen. Entonces, para después pagar el alquiler y el impuesto... No da, no da. En ese tiempo, en los '90, acá era muy económico y se notaba aquello porque se traducía en mejores precios a la población de acá. Acá nosotros pagamos impuestos, pero no es tanto el importe como en el centro, qué es una locura y entonces por eso es que vendemos barato y la gente viene a comprar”⁵¹.

49 Mujer comerciante, Galería Terminal, Comunicación personal, 2023.

50 Hombre comerciante, Galería Terminal, Comunicación personal, 2023.

51 Hombre comerciante, Galería Terminal, Comunicación personal, 2023.

Imagen N°6. Puesto comercial en Galería Terminal



Fuente: fotografía propia, 2023.

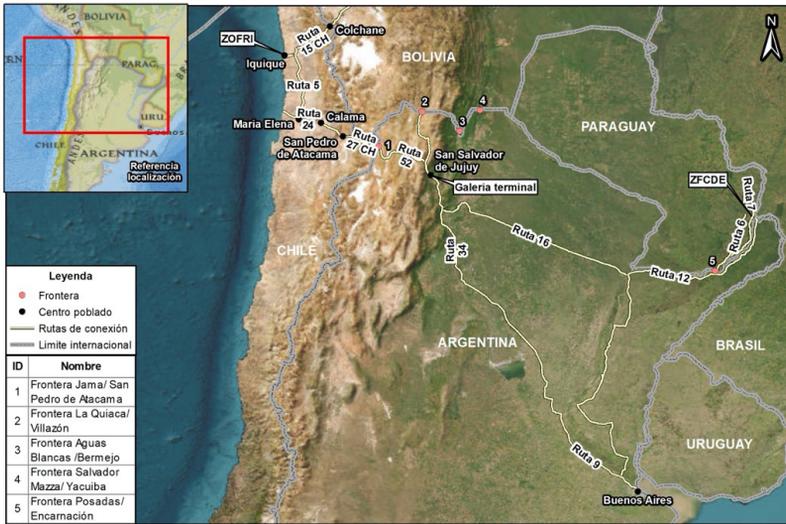
Pero la crisis de final de siglo llegó. Argentina ardió. Y con ella, buena parte del comercio local jujeño se derrumbó. La percepción de ‘rápida’ movilidad social ascendente experimentada por los locatarios durante poco menos de una década, por un lado, así como el estatus que detentaron ciertos grupos sociales de la ciudad, por el otro, se desvalorizaba a la velocidad que lo hacía el peso argentino. En efecto:

“Nosotros estábamos bien desde Cristina [Kirchner] para atrás... Bueno, no tan bien, pero había movimientos de dinero, porque la gente venía a comprar para el día del padre, día del amigo, día de los enamorados, del profesor, del maestro. Cualquier acontecimiento que pasaba en el año, la gente venía a comprar, había movimiento de *guita*⁵² y yo trabajaba con eso y estaba bien. Pero entró Macri y las cosas se fueron para arriba: subió todo... Y este gobierno actual no puede hacer nada, estamos en la misma. Pero para mí, en mi situación, no hablo del resto, hablo personalmente, desde que ha entrado Macri, la situación para la clase obrera empeoró al mil por mil: a quienes favoreció fue a la gente adinerada como Macri y a los empresarios. Favoreció también a los que tenían dólares y bueno, como todos los que tienen dólares. Vos te enteraste de que soy DJ, no tengo tatuaje, nada, mi único proyecto es mejorar mi calidad de vida y si puedo ayudar a mi familia o si puedo ayudar a los demás, así lo hago. Pasé por grandes boliches acá en Jujuy y bueno, es una tristeza

52 Dinero.

no poder llevar mi trabajo. Hoy en día salen otras generaciones de DJ, y cobran mucho más barato porque viven bajo el pantalón o bajo las polleras de los padres, entonces no les hace falta trabajar como DJ. Se van a regalar por dos pesos y yo que vivo solo, yo hago valer mi trabajo, pero la gente no te paga, porque yo con dos pesos no hago nada”⁵³.

Imagen N°7. Mapa del ensamblaje entre la Galería Terminal, la ZOFRI y la ZFCDE



Fuente: elaboración propia, 2024.

La primera década del siglo XXI fue testigo del cierre de locales y del remate de mercaderías. Si bien los locatarios ya habían sufrido otros fracasos en su largo devenir -y siempre resaltan que parte de la mentalidad de un buen comerciante es ser capaz de reinventarse en este tipo de escenarios-, la Galería Terminal se veía tan sólida que nadie lo pensó. Algunos comerciantes volvieron a viejos oficios, como la construcción, la agricultura de tabaco, la atención en restaurantes o el comercio central jujeño, emplazado entre los ríos Grande y Chico.

Pero también fue momento de llegada de nuevos locatarios. Estos, a diferencia de los anteriores, abren nuevas rutas, sobre todo orientadas a entroncarse en flujos de artículos chinos y *fakes*, la mayoría provenientes de ferias ubicadas en la Provincia de Buenos Aires, o bien en el microcentro de CDE y en torno a los múltiples *shopping* que integran la ZFCDE. Y también con la reventa de artículos que son adquiridos en el propio Big Mall chino, a una calle de distancia.

53 Hombre comerciante, Galería Terminal, Comunicación personal, 2023.

En la actualidad, los múltiples ‘tours de compras’ que ofrecen empresas de transporte y comerciantes locales a la población que quiere surtirse de mercaderías para sus propios negocios, se focalizan mayormente en torno a los siguientes lugares: la frontera entre La Quiaca/Villazón, Aguas Blancas/Bermejo y Salvador Mazza/Yacuiba (todos espacios fronterizos entre Argentina y Bolivia respectivamente); y a la provincia de Buenos Aires, en Argentina, fundamentalmente hacia las ferias de “mayoristas de La Salada, de Caballito, de Flores, de Once y de Liniers” (Hombre transportista, San Salvador de Jujuy, Comunicación personal, 2023). Estos tours, que se realizan fingiendo un verdadero viaje por turismo -localmente se les denomina *viaje trucho*- suele partir de madrugada y, paradójicamente, suelen tener como punto de partida el frontis de la Galería y de la antigua terminal de ómnibus.

Imagen N°8. Croquis de vista de uno de los pasillos de Galería Terminal



Fuente: ilustración propia, 2024.

En algunos de los flyer que informan de la salida de los buses, se puede ver con claridad la fotografía de un bus de una reconocida empresa de transportes local, el que sobre el parabrisas lleva la sigla: “El milagro jujeño”.

CONCLUSIONES

Como hemos podido venir revisando, parece pertinente destacar algunos elementos que se desprenden de los casos tratados y de la trayectoria que cada uno de estos posee respecto de su ensamblaje específico, el que ha sido presentado de forma sucinta y sintética. Para ello, hemos decidido presentar algunas aproximaciones que buscan aperturar este campo más que servir como un cierre de este, sobre todo considerando que hablamos de un cambiante escenario que interroga a la ciencia social, e igualmente a las formas y perspectivas que empleamos en su abordaje y lectura.

Lo primero es insistir en el hecho de que las historias de los mercados o galerías comerciales emplazados en el Eje de Capricornio, nos presentan un crisol o mosaico complejo y diverso respecto de la geografía económica resultante del acercamiento de China a Suramérica desde otras miradas. Lo anterior, también permite observar procesos de agenciamiento locales, o la forma en que nuestra Región evoluciona o se extiende hacia China. En este mosaico participan éxito y fracaso, oportunidades y amenazas, agencias y estructuras. Y sus resultados producen, con sus generalidades y particularidades, nuevos regímenes de producción de acumulación, de riqueza y de conflicto en el área.

Como ya se indicó en el texto y a través de este reducido examen histórico y biográfico, los ensamblajes económicos experimentados por el Mercado Fermín López y la Galería Terminal permiten observar diversas intensidades y relevancias sociales y económicas en torno espacios. Como elementos comunes, se pueden destacar tanto la condición de marginalización de parte de sus centros nacionales respectivos, o el ambulante que los funda y los precede. En efecto, el boom de estos mercados no solo se desarrolla en paralelo al crecimiento de una cada vez mayor presencia estatal e interestatal en el Capricornio, sino también del estatus que tanto zonas fronterizas como comercio transfronterizos alcanzan a fines del siglo XX e inicios del siglo XXI, es decir, entre la bancarización o la criminalización.

Asimismo, podemos observar la centralidad que las mujeres ocupan en esta escena. Ya sea en torno a estereotipos que las sancionan como personas “idóneas” para manejar dinero o inventarios, o “manejando” la producción, lo cierto es que el hecho de ser uno de los grupos más afectados por los continuos procesos de desposesión del capital⁵⁴ -junto con los jóvenes, personas mayores y migrantes internacionales-, ha generado las condiciones

54 Gago, Verónica. *La razón neoliberal. Economías barrocas y pragmática popular*. Buenos Aires, Ediciones Tinta Limón, 2014.

para que asuma una singular fuerza en este tipo de economías. En efecto, “son las mujeres, en particular, quienes encarnan las formas laborales populares en la periferia del trabajo asalariado y las unidades económicas a medio camino entre la reproducción social, la lucha política por derechos ciudadanos y la creación de bienestar individual y colectivo”⁵⁵. Este proceso, también puede observarse en el rol que ocupan mujeres indígenas a modo de intermediarias entre el mundo rural-indígena y el urbano-mestizo por medio de procesos históricos y contemporáneos⁵⁶. Con todo lo anterior, puede observarse que este tipo de cuentapropismo no solo emerge desde la relación hogar-familia-negocio, sino que desborda esta misma por medio de redes familiares y comunitarias en las que se incrustan flujos cada vez más intensos. Asimismo, estos flujos se ensamblan multiescalarmente, constituyendo un “entramado de flexibilidad, rapidez y múltiples articulaciones que acaba por fortalecer es un sistema de empresas articuladas, sin excesiva concentración de capital y toma de decisiones, capaz de operar con las posibilidades y limitaciones que existen en el territorio y, consecuentemente, apto para moverse en mercados cambiantes y volátiles”⁵⁷.

En esta escena, la emergencia de ensamblajes y de encadenamientos productivos tanto por abajo y como por arriba del neoliberalismo, no sólo se encuentran íntimamente vinculados, contemporáneamente hablando, a la contracción de los modelos urbanos asalariados fordistas y tradicionales, sino fundamentalmente a una suerte de reconfiguración de la subjetividad de los trabajadores y las formas que esta adopta y exhibe desde la segunda mitad del siglo XX. Aquí, las nuevas lógicas de emprendedurismo han alcanzado niveles que requieren mayor atención por parte de la ciencia social, sobre todo considerando Acuerdos Económicos Globales con la subregión de Asia Oriental que permiten su profundización⁵⁸.

Estos fenómenos son posibles en la medida en que la irrupción China ha gestado una revolución logística -o una economía logística- de la economía

55 Müller, Juliana. *El comercio popular globalizado. Mercado, reciprocidad y acumulación en los Andes bolivianos*. La Paz, Plural, 2022, p. 16.

56 Buechler, Hans y Buechler, Judith-Maria. *The World of Sofía Velásquez: The Autobiography of a Bolivian Market Vendor*. Nueva York, Columbia University Press, 1996.

57 Tassi y Rabossi, *Globalización popular en América Latina: por una teoría etnográfica*, p. 136.

58 El caso de la posible adhesión de Chile con el *Regional Comprehensive Economic Partnership* (RCEP) es bastante ejemplificador. De acuerdo con datos de la Subsecretaría de Relaciones Internacionales (SUBREI) de la cancillería chilena, el comercio entre Chile y los países que componen el RCEP, a saber, China, Australia, Corea del Sur, Japón y Nueva Zelanda, entre otros, totalizó un volumen que se inscribe entre los 60.000 y 70.000 millones de dólares por año desde el 2018, lo que representa más del 30% del PIB global del país suramericano. Ver: La Asociación Económica Integral Regional (RCEP). Biblioteca del Congreso Nacional de Chile, diciembre de 2020. https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=repositorio/10221/30298/1/La_Associacio_n_Econo_mica_Integral_Regional_RCEP_.pdf

neoliberal global capaz de reorganizar y reconfigurar las geografías, imaginarios y aspiraciones de amplios territorios del Sur Global, por una parte, y en la que diversos grupos de la sociedad, incrustados en tal escenario, articulan nuevos tipos de generación de dinero o salario -por ejemplo, en la diada deuda/consumo-, por el otro.

La capitalización eficaz que permite la mercancía electrónica y la “mentalidad” de comerciante que promueve -sobre todo considerando sus valores, lo que hace que la posibilidad de fracasar sea rápidamente superada por quienes viven el éxito-, va articulando un tipo geografía específica hacia los mercados del Eje de Capricornio, y en la que carreteras y puertos se resignifican como valores centrales de un desarrollo económico que se experimenta por grupos sociales que antes lo veían distante y a través del noticiero. Dentro de estos grupos, y como tarea adicional, se debe profundizar respecto de cómo este tipo de lógicas va haciendo un tipo de política y gobernanza de estos propios espacios. En ellos, y tal y como se comentó en un inicio, las y los comerciantes más longevos suelen ocupar roles de mediación en la resolución de conflictos internos y cargos directivos en las organizaciones gremiales que evalúan permanentemente el ingreso de nuevos agentes a estos espacios.

En este escenario, lo supuestamente contradictorio, antagónico e irreconciliable que guardan este tipo de economías respecto de otras, no es tal. La diferencia radical entre economías sería, más bien, en la capacidad que poseen de negociar con las regulaciones estatales existentes en el Eje de Capricornio y los diferentes estados que lo componen. En efecto, en algunas fronteras la reconfiguración geográfica de la intensidad del flujo chino entrega gobernabilidad, pero en otras, crisis. Lo interesante es que en estos espacios comerciales se avizoran nuevas formas de acumulación, algunas de ellas mediadas por préstamos/deuda internos como lógica de gobernanza. Aquí podríamos acudir a la vieja, aunque siempre importante categoría antropológica de contaminación, vale decir, las mercancías chinas en general, y particularmente las electrónicas, se desplazan a través de las fronteras por medio de procesos de contaminación múltiple en cuatro direcciones: primero, sobre los modos productivos y desenvolvimientos laborales que nutre y donde ‘informalidad’, ‘formalidad’ e ‘ilegalidad’ se observan como secuencias de un proceso. Algunas de estas características ya fueron observadas en el fenómeno, sancionándolas como “informalidades mejoradas” y “formalidades degradadas”⁵⁹. Segundo, porque

59 Müller, “The Limits of Corporate Chains and Brand Management: ‘Loyalty’ and the Efficacy of Vernacular Markets in the Andes”, pp. 252-281.

este flujo se acompaña de otras mercancías no chinas, como lo es la ropa usada -o "americana"- o los textiles euroasiáticos. Tercero, porque este flujo se emplaza generando -siempre- otras opciones de desplazamiento. Varios casos de ello lo vimos en ferias que nacen a partir de estos espacios comerciales, o bien que se nutren de ellos. Y cuarto, generando lógicas de acumulación locales y descentradas, por lo general relacionados tanto al comercio como a la logística y a su desarrollo por medio de prácticas ciudadanas post-estatales, capaces de rebasar fronteras nacionales, y de renovar y transformar ciudades o zonas específicas de ellas para su ejercicio.

Como ya veníamos anunciando, la presencia de China y las nuevas lógicas de acumulación y distribución en el Capricornio que se han ido constituyendo, se vincula también con un conjunto de fenómenos que se materializan en la renovación y ampliación estructural de un tipo de infraestructura *ad hoc* con la profundización del extractivismo y la reprimarización de las economías de los estados ahí insertos. Y es que la economía logística que impone este proceso nos trae de regreso no sólo papel, cartones, plásticos, sino verdaderas paradojas sobre procesos de desposesión por descarbonización que están sucediendo en la relación entre Norte Global y Sur Global. En efecto, estamos tratando nuevas lógicas de almacenamiento, acumulación y distribución dispares, solidarias, en competencia y en contradicción, que están dejando otro tipo de huellas ambientales en los territorios de Capricornio y que ya no son las ruinas de viejas salitreras o fundiciones de estaño.

Parte de estas huellas son las infraestructuras comerciales, las que operaron como verdaderos dispositivos de ascenso social. Y lo siguen haciendo. Pero también han posibilitado otros fenómenos, como lo son la ferialización, el mercadoleo y el ambulante como fenómenos propios del espacio urbano. En efecto, conjunto a la renovación y ampliación del espacio e infraestructura comercial, se materializan lógicas de disponibilidad de este conforme a una constante disposición de todo lugar de la ciudad que puede entroncarse en el ensamblaje económico. Esto supone que lugares de habitaciones más o menos colindantes o contiguos a terminales de buses o aparcaderos de camiones, por ejemplo, se conviertan, también, en bodegas, no perdiendo su uso residencial sino ampliándolo -como lo han hecho grupos aymaras y *qamiris* en El Alto, Bolivia, con los *cholet*- proceso que se encuentra totalmente articulado a la movilidad transfronteriza entre Chile y Brasil.

BIBLIOGRAFÍA

Fuentes

La Asociación Económica Integral Regional (RCEP). Biblioteca del Congreso Nacional de Chile, diciembre de 2020. https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=repositorio/10221/30298/1/La_Asociacio__n_Econo__mica_Integral_Regional__RCEP_.pdf

Boletín Informativo de la ZOFRI al tercer trimestre (2024). ZOFRI, septiembre de 2024. Disponible en: <https://www.zofri.cl/es-cl/Financiera/EstadosFinancieros/Estados%20Financieros%20Septiembre%202024.pdf>

Bibliografía

Anand, Nikhil; Gupta, Akhil y Appel, Hannah (eds.) *The promise of infrastructure*. Durham y Londres, Duke University Press, 2018.

Arbona, Juan Manuel; Medeiros, Carmen; Canedo, María Elana y Tassi, Nico. *El proceso de cambio popular: un tejido político con anclaje país*. La Paz, CIS, 2016.

Buechler, Hans y Buechler, Judith-Maria. *The World of Sofía Velásquez: The Autobiography of a Bolivian Market Vendor*. Nueva York, Columbia University Press, 1996.

Camargo, Alejandro y Uribe, Simón. "Infraestructuras: poder, espacio, etnografía." *Revista Colombiana de Etnografía*, N°58, Vol. 2, 2022, pp. 9-24.

Gago, Verónica. *La razón neoliberal. Economías barrocas y pragmática popular*. Buenos Aires, Ediciones Tinta Limón, 2014.

Gago, Verónica; Cielo, Cristina y Gachet, Francisco. "Economía popular: entre la informalidad y la reproducción ampliada." *Iconos. Revista de Ciencias Sociales*, N°62, 2018, pp. 11-20.

Gluckman, Max. "Analysis of a social situation in modern Zululand". *Journal of Bantu Studies*, Vol. 14, N°1, 1956, pp. 147-174.

Gluckman, Max. *Close Systems and Open Minds: the Limit of Naivety in Social Anthropology*. Chicago, Aldine Publishing Company, 1964.

Han, Byung-Chul. *Shanzai. El arte de la falsificación y la deconstrucción en China*. Buenos Aires, Caja Negra Editora, 2016.

Harvey, David. *El neoliberalismo como destrucción creativa*. Nueva York, CUNY, 2008.

Hearn, Adrian. *Diaspora and trust: Cuba, Mexico, and the rise of China*. Durham, Duke University Press, 2016.

Huayta, Verónica. "Evasión tributaria en el régimen tributario simplificado. Caso: Mercado Fermín López de la ciudad de Oruro." Monografía en Diplomado en Tributación, Universidad Mayor de San Andrés. La Paz, 2018.

Marcus, George. "Etnografía en/del sistema mundo. El surgimiento de la etnografía multilocal." *Alteridades*, Vol. 11, N°22, 2001, pp. 111-127.

Martínez, Miguel Ángel. "Entre ilegalismos y motines. La lectura foucaultiana de la obra de E. P. Thompson." *Eidos*, N°38, 2022, pp. 184-213.

Moraga, Jorge e Invernón, Giselle. "Comerciantes transnacionales chinos en la zona franca de Iquique-Chile (ZOFRI). Relaciones 'particularistas'(guanxi) en el 'imperio de la ley'". *Rumbos TS*, N°20, 2019, pp. 207-225.

Müller, Juliane. *El comercio popular globalizado. Mercado, reciprocidad y acumulación en los Andes bolivianos*. La Paz, Plural, 2017.

Müller, Juliane. "The Limits of Corporate Chains and Brand Management: 'Loyalty' and the Efficacy of Vernacular Markets in the Andes". *Cultural Anthropology*, Vol. 36, N°2, 2021, pp. 252-281.

Müller, Juliane. *El comercio popular globalizado. Mercado, reciprocidad y acumulación en los Andes bolivianos*. La Paz, Plural, 2022.

Muñoz, José y Garcés, Alejandro. "Circulación y contrabando de mercancías chinas en la espacialidad fronteriza Atacama-Lípez (Chile y Bolivia) bajo el influjo de la zona franca de Iquique (ZOFRI)". *Rumbos TS*, Vol. 17, N°27, 2022, pp. 99-128.

Muñoz, José. "'Paseras', 'picoterros' y movilidad en la Puna. Articulación entre contrabando y retail de mercancías electrónicas en la Espacialidad Fronteriza Atacama-Lípez (EFAL) (Chile y Bolivia)". *Universum*, Vol. 38, N°1, 2023, pp. 215-233.

Muñoz, José. "Borders and smuggling: ethnography of merchandise trade-imitations in the Border Space of Atacama-Lípez (EFAL) (Chile and Bolivia)". *Horizontes Antropológicos*, Vol. 26, N°56, 2020, pp. 225-254.

Ortiz, Francisca y Molina, José Luis. "Las redes son dinámicas: explorando cómo las relaciones sociales se entrelazan con la vida". *Revista Hispana para el análisis de Redes Sociales*, N°33, Vol. 1, 2022, pp. 112-115.

Pinheiro-Machado, Rosana. *Counterfeit. Itineraries in the Global South*. Nueva York, Routledge, 2018.

Rabossi, Fernando. "Ciudad del Este and Brazilian Circuits of Commercial Distribution". Mathews, Gordon; Lins Ribeiro, Gustavo y Alba, Carlos (eds.). *Globalization from Below: The World's Other Economy*. Londres, Routledge, 2012, pp. 64-78.

Rabossi, Fernando. "Made in Paraguay. Notas sobre la producción de Ciudad del Este". *Papeles de Trabajo*, Vol. 4, N°6, 2010, pp. 1-22.

Richard, Nicolás; Galaz-Mandakovic, Damir; Carmona, Javier y Hernández, Consuelo. "El camino, el camión y el arriero: La reorganización mecánica de la Puna de Atacama (1930-1980)". *Historia 396*, Vol. 8, N°1, 2018, pp. 163-192.

Rivière, Gilles. "El sistema de aynuqa: memoria e historia de la comunidad (comunidades aymaras del altiplano boliviano)". Herve, Dominique; Didier, Genin y Rivière, Gilles (eds.). *Dinámicas del descanso de la tierra en Los Andes*. La Paz, IBTA-OSTROM, 1994, pp. 89-105.

Stefoni, Carolina; Mardones, Pablo y Valdebenito, Felipe. "Dinámicas de integración comercial 'por arriba' y 'por abajo' entre las zonas francas de Ciudad del Este (Paraguay) e Iquique (Chile)". *Revista de Estudios Sociales*, N°75, 2021, pp. 15-29.

Tassi, Nico y Rabossi, Fernando. *Globalización popular en América Latina: por una teoría etnográfica*. La Paz, UMSA/Instituto de Investigaciones Sociológicas Mauricio Lefebvre/Laboratoire d'Economie et de Sociologie du Travail, 2023.

Tassi, Nico; Hinojosa, Alfonso y Canaviri, R. *La economía popular en Bolivia. Tres miradas*. La Paz, CIS, 2015.

Yi-Chieh, Jessica Lin. *Fake stuff. China and the rise of counterfeit goods*. Londres, Routledge, 2011.

Zunino, Singh; Piglia, Melina y Gruschetsky, Valeria. (coord.). *Pensar las infraestructuras en Latinoamérica*. Buenos Aires, Teseo Press, 2021.

Recibido el 9 de enero de 2025

Aceptado el 20 de marzo de 2025

Nueva versión: 20 de mayo de 2025