

**UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRÉS**  
Facultad de Ciencias Sociales  
Carrera de Sociología



***“DE LAS MULAS A LOS CHUTOS”***  
**GLOBALIZACIÓN, NUEVAS RURALIDADES, Y ACCESO A**  
**(AUTO)MOVILIDAD EN LA CADENA DE SUMINISTRO DE AUTOS USADOS**  
**CON DESTINO BOLIVIA (2011-2020)**

**Tesis de Grado para optar a la licenciatura en Sociología**

**POR: TANIA ESTEFANY JIMENEZ CALA**  
**TUTORA: LIC. SANDRA RAMOS SALAZAR**

La Paz-Bolivia

## AGRADECIMIENTOS

Quiero agradecer a cada una de las personas que han sostenido este trabajo desde mucho antes de que inicie. Son estas personas las que me han extendido redes de apoyo y me han abierto puertas con mucho afecto y paciencia a lo largo de estos años de formación personal y académica.

A mis padres, Felicidad y Milán, por siempre brindarme las condiciones afectivas, económicas y las vivencias de vida que me brindan una multiplicidad de cosas por investigar para conocerme y conocer nuestra realidad. A mi hermanito, Eddy, por siempre estar para mí. Aunque la vida no le haya permitido, a mi papá y mi hermano, verme acabar este trabajo sé que estarían muy felices. A mi compañero de vida, amigo, nakama, Huáscar, gracias por los consejos, críticas, las sugerencias y reflexiones que han enriquecido este trabajo. Sobre todo, gracias por brindarme un espacio seguro y un hogar.

A mis amigas, mis brujas “complotadoras”, que me inspiran y me hacen creer que la vida siempre puede ser mejor y que vale la pena vivirla. Gracias por hacerme parte de su tejido y darme mucho amorcito Vane, Lili, Ivana, Charito, Isa, Warita, Mati, Chryslen, Arleth, Tere, Cami, Mayra y Lucia ... gracias. A mis amigos, Estanis, Víctor y Wilson, gracias por siempre brindarme una perspectiva diferente y criticar mis posturas más dogmáticas sobre las masculinidades. Gracias a todes mis amigues de sociología...

Especialmente debo agradecer a mi comunidad en Chicaloma e Irupana, mi familia y amig@s, que son mis interlocutores para este trabajo. Tod@s ell@s, no los nombró para no olvidar a nadie. Pero gracias por su manera tan paciente de explicarme las cosas, responder mis llamadas, mensajes y mis constantes dudas. Gracias por brindarme un techo, hacerme conocer su trabajo, los espacios en los que circulan, y sobre todo por su confianza. Sin tod@s ustedes, este trabajo no hubiera sido posible.

A mis profesores, especialmente a mi tutora Sandra Ramos, por su enorme paciencia ante mis constantes cambios en este trabajo. A la Dra. Alison Spedding, Dr. Nico Tassi y Msc. Víctor Alemán por su lectura cuidadosa y crítica de las cuales he recibido sugerencias muy enriquecedoras para este trabajo.

Debo agradecer especialmente al Instituto de Investigaciones Sociológicas (IDIS) y Centro de Estudios para el Desarrollo Laboral y Agrario (CEDLA), por haberme brindado una beca para ampliar, ordenar y sistematizar este trabajo. Especialmente, al equipo del IDIS, Raúl España, Nadia Gutiérrez, Mónica Navia, Rosmery Zelaya y Arturo Gutiérrez por brindarme un espacio de estudios, apoyo institucional y albergar cada una de mis iniciativas.

Mi gran-pequeña familia gracias por su paciencia, respeto, apoyo y amor incondicional...lo logre.

### *Dedicatoria*

A mis motorcitos de vida Felicidad,  
Avellana, Amaya, Ramona y Sofía.  
Gracias por enseñarme sobre la vida,  
la fortaleza y el amor incondicional.

## ÍNDICE

<b>INTRODUCCIÓN</b>	<b>8</b>
<b>CAPÍTULO I. REFERENCIAS TEÓRICO-METODOLÓGICAS</b>	<b>10</b>
<b>1.1 Problematización</b>	<b>10</b>
<b>1.2 Justificación</b>	<b>12</b>
1.3 Objetivos	14
1.3.1 Objetivo General	14
1.3.2 Objetivos Específicos	14
<b>1.4 Enfoque teórico y conceptos básicos para entender la problemática</b>	<b>14</b>
1.4.1 Teoría del actor red y los ensamblajes	14
1.4.2 Sociología de la globalización, globalización hegemónica y globalización desde abajo en América Latina	16
1.4.3 Nuevas ruralidades	17
1.4.4 Un apunte adicional sobre movilidad, el transporte y los autos chutos	20
<b>1.5 Balance del estado de la cuestión</b>	<b>20</b>
1.5.1 Etnografías sobre las cadenas de suministros del contrabando de autos usados, robados y nuevos	21
1.5.1.1 Pistas para entender la automovilidad en América Latina. Autos chutos, autos <i>chocolate</i> y autos <i>mau</i>	22
1.5.2 Los automóviles en los estudios de movilidad	27
1.5.3 Algunos apuntes sobre reconfiguraciones/transformaciones rurales en los andes	29
<b>1.6 Metodología</b>	<b>30</b>
1.6.1 Estrategia metodológica y características del trabajo de campo	32
1.6.2 Sobre la sistematización del trabajo de campo	37
<b>CAPÍTULO II: "SOLO A PEDIDO Y PARA CONOCIDOS": CONFIGURACIÓN DEL MERCADO DE LOS AUTOS USADOS EN DIFERENTES ESCALAS</b>	<b>39</b>
<b>2.1 Configuración de la expansión de los mercados de autos usados y el influjo de países desarrollados</b>	<b>39</b>
2.1.1 Programa Shaken y el preshaken	41
2.1.2 Deshuesaderos y subastas	41
2.1.2.1 Lo usado y la chatarra en perspectiva de los receptores de autos usados	42
<b>2.2 América del Sur: Iquique principal nodo distribuidor de vehículos usados de la región andina</b>	<b>43</b>
2.2.1 El rol de los intermediarios e importadores en la cadena de suministro de vehículos usados	43
2.2.1.1 Testaferros: los <i>liberadores</i> de autos en Iquique	46

2.2.1.2 Talleres de cambio de volante y adecuación de puertas en Iquique	46
2.2.1.3 Los <i>chuter</i> os entre Chile y Bolivia	47
<b>2.3 Convirtiendo un auto usado en un auto chuto: red trasfronteriza de internación de autos chutos de Iquique a Bolivia</b>	<b>48</b>
2.3.1 Actores en la dinámica transfronteriza de internación de vehículos: comunidades, chuteros, choferes internadores, loros y policías/militares	50
<b>2.4 La expansión del mercado de autos chutos en Bolivia</b>	<b>52</b>
2.4.1 Chuteros locales, chuteros itinerantes y sub-nodos de distribución de autos chutos	54
<b>2.5 A modo de cierre del capítulo</b>	<b>58</b>
<b>CAPÍTULO III “AHORA MI MULITA TOMA GASOLINA”: RECONFIGURACIONES SOCIOECONÓMICAS EN LA REGIÓN DE LOS YUNGAS DE LA PAZ POR EL ACCESO A AUTOS CHUTOS</b>	<b>60</b>
<b>3.1 Nuevas actividades económicas en el contexto del acceso a autos chutos</b>	<b>61</b>
<b>3.1.1 Talleres mecánicos y tiendas de accesorios para automotores en el contexto del influjo de autos chutos</b>	<b>61</b>
3.1.2 Reventa de combustible	63
3.1.3 Transformaciones comerciales en las ferias y tiendas de abarrotes	64
3.1.4 <i>Tiendanis</i> : vendedoras de abarrotes e insumos en comunidades	66
<b>3.2 Reconfiguración del servicio de transporte e interconectividad en la escala local por influjo de autos chutos</b>	<b>67</b>
3.2.1 Transporte local y creación de sindicatos de transporte público	68
3.2.1.1 Sindicato de transporte Apóstol Santiago de Irupana	70
3.2.1.2 Sindicato de Transporte 1ro de Mayo de Chicaloma	71
3.2.1.3 Rutas de circulación en los Yungas	73
3.2.1.4 Volqueteros y cargadores de arena	73
<b>3.3 Reconfiguraciones de la producción de coca en relación al acceso a autos chutos</b>	<b>74</b>
3.3.1 Auto chuto como herramienta de trabajo para el cocal	75
3.3.1.1 Mi mulita antes tomaba agua, ahora le doy gasolina	76
3.3.2 Grupos de cosechadores: cosechando de comunidad en comunidad	78
3.3.3 Compradores de coca	81
<b>3.4 Nodos conflictivos del acceso a autos chutos en el espacio local</b>	<b>82</b>
<b>3.5 A modo de cierre del capítulo</b>	<b>84</b>
<b>CAPÍTULO IV. “NO ESTÁ EN SU JURISDICCIÓN RESOLVER ESTOS TEMAS”: ENCUENTROS Y DISPUTAS ENTRE AGENTES ESTATALES Y AGENTES NO ESTATALES EN LA RUTA DE LOS AUTOS CHUTOS</b>	<b>86</b>

<b>4.1 Habitar la frontera: encuentros y disputas entre las regulaciones de los Estados y los agentes locales</b>	<b>86</b>
<b>4.2 La organización de agentes locales y formas de legitimación del uso de autos chutos: nacionalizaciones de vehículos indocumentados</b>	<b>87</b>
4.2.1 <i>¡En defensa de los autos chutos!</i> creación de la Asociación de Autos Indocumentados en los Yungas	90
<b>4.3 Influencia de la estructura comercial/social en las instituciones estatales y su incidencia en la presencia y uso de autos chutos</b>	<b>95</b>
4.3.1 Municipios entre la permisividad y el rechazo al uso y circulación de los autos chutos	96
4.3.2 El rol de la policía frente a la presencia y uso de autos chutos	99
4.3.3 Agencia Nacional de Hidrocarburos (ANH) y la distribución de combustible a autos chutos	101
4.3.4 Otros intentos de autorregulación de los sindicatos agrarios respecto al uso de autos chutos en el municipio de Irupana	103
<b>4.4 A modo de cierre del capítulo</b>	<b>104</b>
<b>CONCLUSIÓN Y REFLEXIONES FINALES</b>	<b>107</b>
<b>BIBLIOGRAFIA</b>	<b>111</b>

## ÍNDICE DE FIGURAS

<b>Figura 1</b>	<i>Crecimiento del parque automotor entre 1998 y 2020, vehículos registrados en el RUA</i>	p.10
<b>Figura 2</b>	<i>Principales regiones de origen y destino de autos usados</i>	p.40
<b>Figura 3</b>	<i>Principales lugares mencionados en el texto</i>	p.49
<b>Figura 4</b>	<i>Mapa del alcance del nodo redistribuidor de autos chutos del departamento de La Paz</i>	p.53
<b>Figura 5</b>	<i>Repuestos en taller mecánico de Irupana 2012</i>	p.63
<b>Figura 6</b>	<i>Taller mecánico de Irupana</i>	p.63
<b>Figura 7</b>	<i>Puesto de reventa de gasolina, Irupana</i>	p.64
<b>Figura 8</b>	<i>Auto chuto del hijo de Pascuala cargado de insumos en la Plaza principal de Irupana</i>	p.66
<b>Figura 9</b>	<i>Transformación de las formas de transporte y movilidad en la comunidad de Imanaco</i>	p. 68
<b>Figura 10</b>	<i>Auto chuto N.º 10 del sindicato 1ro de Mayo de Chicaloma en su parada reglamentaria del Mercado Municipal de Irupana</i>	p.71
<b>Figura 11</b>	<i>Auto chuto cargado de coca en la población de Chicaloma</i>	p.75
<b>Figura 12</b>	<i>Reconfiguración de la movilidad, caso Eulogia</i>	p.81
<b>Figura 13</b>	<i>Mapa de lugares mencionados en relación al radio de expansión de movilidad</i>	p.82
<b>Figura 14</b>	<i>Formas de pluriactividad en relación a la tenencia de autos chutos</i>	p.85
<b>Figura 15</b>	<i>Posesión de la directiva de la Asociación de Autos Indocumentados 2012</i>	p.92
<b>Figura 16</b>	<i>Señalización de paraderos de sindicatos de autos chutos habilitados en Irupana</i>	p.97
<b>Figura 17</b>	<i>Auto chuto perteneciente al Centro de Salud Huirí Nogalani de Irupana estacionado en el municipio de Chulumani</i>	p.99
<b>Figura 18</b>	<i>Carga de gasolina para autos chutos en la estación de servicio de Irupana</i>	p.102

<b>Figura 19</b>	<i>Placa de control de carga de gasolina para autos chutos en el municipio de Irupana en 2014</i>	p.103
<b>Figura 20</b>	<i>Vehículo con placa de control perteneciente a la plazuela (PLA 032) estacionado en el pueblo de Irupana</i>	p.104

### ÍNDICE DE TABLAS

<b>Tabla 1</b>	<i>Características de familias informantes</i>	p. 34
<b>Tabla 2</b>	<i>Entrevistas complementarias</i>	p. 35
<b>Tabla 3</b>	<i>Gastos y costos de internación de autos chutos, aproximados a finales de 2019</i>	p. 51
<b>Tabla 4</b>	<i>Modelos de autos chutos más solicitados en Bolivia</i>	p. 52
<b>Tabla 5</b>	<i>Rutas de circulación en el municipio de Irupana en relación a sindicatos de transporte de autos chutos</i>	p.73
<b>Tabla 6</b>	<i>Familias en relación a tamaños de cocales, tenencia de autos chutos y actividades complementarias a la producción de coca</i>	p. 76
<b>Tabla 7</b>	<i>Cantidad de vehículos de Chicaloma por comunidad en relación al número de vehículos nacionalizados en 2011</i>	p.88
<b>Tabla 8</b>	<i>Cantidad de vehículos por comunidad de Irupana Pueblo en relación al número de vehículos nacionalizados en 2011</i>	p. 88

## INTRODUCCIÓN

“*De las mulas a los chutos*. Globalización, nuevas ruralidades, y acceso a (auto)movilidad en la cadena de suministro de autos usados con destino Bolivia (2011-2020)” es un trabajo que busca comprender los ensamblajes de lo local y lo global a través del análisis de una cadena de suministro de autos usados con destino a Bolivia. Su aporte central se encuentra en bosquejar un vínculo inusual entre los Yungas de La Paz y los garajes de venta de autos usados en Japón, para mostrar la complejidad y dinamismo del mundo contemporáneo desde un estudio situado.

Este estudio nace de una investigación que inicia en el espacio local, en mi comunidad de origen en los Yungas de La Paz. En las últimas tres décadas mi comunidad ha experimentado, de manera cada vez más acelerada, la llegada de mercancías asiáticas nuevas, ropa usada y automoviles usados, por consiguiente, se ha convertido en un espacio más donde el mercado global se expande. Inicialmente la investigación se preguntó ¿cuáles son los cambios que ocurrían a nivel local por la expansión del mercado?, o concretamente, ¿qué es lo que ha cambiado en mi comunidad desde la llegada de vehículos usados japoneses?

Un elemento explicativo de los cambios que acontecen en mi comunidad se encuentra en la afirmación de una interlocutora, quien me dijo: “hemos pasado de las mulas a los chutos”. Esta expresión utilizada por Pascuala, productora de hoja de coca, encierra en su significado una parte de su historia que se relaciona con sus formas de trasladarse a otras comunidades y pueblos de la región de los Yungas y las formas de trasladar su producción de hoja de coca en esta región.

En su relato, Pascuala, nos expresó la alegría que sintió en 1989 cuando compró a Alvarito (su mulita). Alvarito trabajó durante 18 años y fue fundamental para la familia de Pascuala. Pues, por un lado, Alvarito, se encargaba de llevar el *matu* de coca de los cocales a su casa; y los bultos de coca al camino troncal para ser embarcados en el camión. Por las mañanas, cuando las wawas no querían caminar al cocal, Alvarito, se encargaba de llevarlas en el lomo, junto con el agua y la merienda. Pero hacia 2010, según relata Pascuala, Alvarito se “jubiló del trabajo” y pasó a vivir entre el monte y su casa en la comunidad. Cuando le preguntábamos a Pascuala “¿por qué Alvarito se jubiló?”, ella atinó a decirnos “ahora mi mulita toma gasolina” para hacer referencia a que en su familia habían comprado un automóvil que cumplía las mismas funciones que Alvarito había cumplido durante 18 años.

El paso “de las mulas a los chutos”, hace referencia al acceso a automóviles de personas del área rural y las implicaciones de este acceso en su cotidianidad. Es un código en vivo que invita a pensar las reconfiguraciones que acontecen en países en desarrollo bajo la influencia de la globalización. Invita a pensar los ensamblajes en los que los agentes, nuestros interlocutores, se mueven entre lo local, la norma estatal, la estructura comercial/social de origen agrario y lo global.

Es común pensar que la globalización es un espectro homogeneizante y fantasmagórico que se despliega a todo el mundo bajo las mismas modalidades. Esto surge desde una perspectiva macroreduccionista de este fenómeno que niega que las personas, Estados y comunidades son parte de la globalización. Y, por otro lado, también es muy común encontrar perspectivas microreduccionistas que sitúan a los fenómenos que ocurren en el espacio local como un fenómeno aislado, o un mero agregado de lo global sin

propiedades particulares. Frente al macroreduccionismo y microreduccionismo es importante situar la relación entre *propiedades emergentes* y *relaciones de exterioridad* de nuestro estudio que son justamente **los ensamblajes**, las articulaciones específicas, territorializadas, de relaciones materiales, discursivas y colectivas que constituyen las formas globales y toman dimensiones particulares dependiendo la ubicación geográfica. En este caso, la globalización llega a nuestro espacio de estudio, sí, pero al llegar los actores que la ensamblan le brindan particularidades al fenómeno de la globalización. El parentesco, la reciprocidad y las formas de conocer-hacer (memoria larga y memoria corta de los actores), en el circuito que estudiamos, son propiedades emergentes útiles para comprender la globalización en un contexto situado. Esto no quiere decir que lo global es la simple sumatoria de varios fenómenos localizados en distintos espacios, es una cualidad, pero no se reduce a eso. En el estudio “De las mulas a los chutos” existen diferentes maneras manifiestas de la globalización. Sin embargo, queremos concentrarnos en el aporte de visibilizar la participación de actores de origen rural, que mediante gramáticas propias construyen sus formas de acceso, apropiación y legitimación de lo global.

Para mostrar lo anterior, la presente investigación se organiza en 4 capítulos: “Referencias Teórico-Methodológicas”, “Configuración del mercado de los autos usados en diferentes escalas”. “Reconfiguraciones socioeconómicas en la región de los Yungas de La Paz por el acceso a autos chutos”, “Encuentros y disputas entre actores estatales y actores no estatales en la ruta de los autos chutos.” Así el texto muestra a lo largo de la cadena de suministros (suministro, distribución y consumidores o usuarios finales) tres tipos de ensamblajes, explicados en los capítulos 2, 3 y 4: Ensamblajes local-global que se ve en lo material y expresivo mediante la articulación de actores no estatales que se vinculan y sostienen un tipo de globalización; Ensamblajes local-global que se articulan a la ruralidad como transformaciones (cambios, adaptaciones y resistencias); Ensamblajes local-global que se encuentra con el espectro nacional y se articulan con encuentros y disputas por la legitimidad de los espacios entre los actores estatales y actores no estatales. En relación a lo anterior la tesis se organiza de la siguiente manera:

En el primer capítulo de la presente tesis se exponen los lineamientos teórico-metodológicos del fenómeno estudiado; es decir que ahí presenta la relevancia sociológica del tema, la metodología, la problematización, marco teórico y estado de la cuestión. En el capítulo 2, se presenta, en la escala internacional, nacional y rural de cómo se configura el mercado de los autos usados que cruzando de un Estado-nación a otro cambian de denominación y se convierten en autos chutos. Así, en este capítulo se visibilizan actores específicos (pakistaníes, chuteros, loros, aduaneros, policías, autoridades, etc.) que hacen posible la circulación de autos usados (chutos en Bolivia).

Prosiguiendo, el capítulo 3 bosqueja las reconfiguraciones socioeconómicas que se propician a raíz del acceso a autos chutos en Irupana, los Yungas de La Paz. En este sentido, este capítulo muestra una nueva ruralidad en este espacio de la mano de transformaciones en la esfera productiva, del sistema de transporte y de la esfera comercial que tienen que ver con procesos de acceso a (auto)movilidad propiciados por la apertura del mercado y la proliferación de los autos chutos.

Finalmente, el capítulo 4, se centra en mostrar los encuentros y disputas entre las actores estatales, las organizaciones locales y los agentes de la ruta de los autos chutos. En este entendido este capítulo perfila los encuentros y disputa por la gobernanza de los espacios, las regulaciones y organización entre agentes no estatales y agentes estatales.

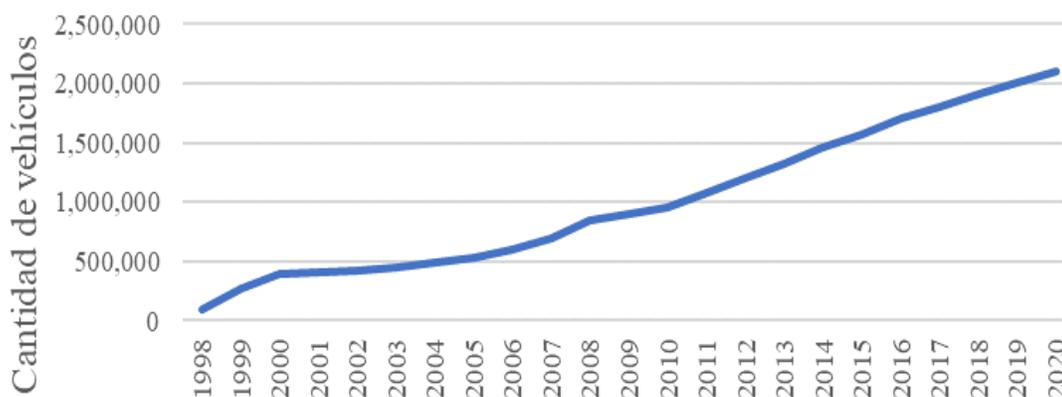
## CAPÍTULO I. REFERENCIAS TEÓRICO-METODOLÓGICAS

### 1.1 Problematización

A raíz de la prohibición en Bolivia de la importación de automóviles usados con antigüedad mayor a 2 años (2014), o a causa de las llamadas nacionalizaciones de vehículos indocumentados –de 1990, 1994, 1997, 1998, 2004 y la más reciente de 2011–, se podría pensar que el Estado-nación, o lo local, es el único factor explicativo del fenómeno de los autos chutos. Es decir que las regulaciones del Estado y la demanda local de autos surgida a causa de las mejoras significativas en la economía de Bolivia durante las últimas tres décadas constituyen la única forma de comprender este fenómeno. Una argumentación que, ciertamente, se ha sustentado en el crecimiento sostenido del PIB y la reducción de los niveles de pobreza en el país. Un proceso general que, además, ha coincidido con una ampliación del parque automotor boliviano (ver figura 1) a causa de la importación de autos desde China y autos usados.

#### Figura 1

*Crecimiento del parque automotor entre 1998 y 2020, vehículos registrados en el RUA*



*Nota: Elaboración propia en base a datos del INE “Estadística del parque automotor 1998-2012” y “Estadísticas del parque automotor 2003-2020”.*

Sin embargo, si bien lo anterior da cuenta de una forma de explicar este fenómeno, no se puede negar que el fenómeno de los autos chutos inicia más allá de las fronteras nacionales. En este entendido, se propone que los autos chutos pueden ser comprendidos a partir de cadenas globales de suministro y ensamblajes específicos que se diferencian, por ejemplo, de la importación de autos chinos.

Concretamente se puede observar que, en el caso de los autos chinos, en Bolivia, los comerciantes populares y comerciantes pakistaníes –apoyados en la diáspora China o creando articulaciones con ella– han empezado a importar vehículos desde China y a diseñar modelos propios de acuerdo a las necesidades geográficas y requerimientos de los usuarios. Estos automóviles principalmente han fortalecido el sistema de transporte e interconexión entre ciudades y espacios rurales. Por ejemplo, sindicatos de transporte enteros han comprado vehículos chinos con préstamos bancarios gestionados por los mismos comerciantes a sola firma. Y en cambio, los autos usados, dan cuenta de una condición de descarte de vehículos –que no cumplen con estándares medioambientales–

en países desarrollados, que a su vez coincide con una expansión de mercado en países en vías de desarrollo que cada vez tienen una demanda más alta respecto a esta mercancía. Es decir que, en relación a los autos usados, se puede observar un reacomodo de autos de descarte –basura en países desarrollados– y una demanda de vehículos local en países en vías de desarrollo que propicia que se intercalen cadenas globales de suministro con prácticas localizadas de los consumidores y comerciantes de estos vehículos.

Al respecto de lo anterior, tan solo durante la última década, aproximadamente 10 millones de automóviles usados llegaron a Sud América, lo que ha convertido a este subcontinente en uno de los principales destinos de las exportaciones de autos usados. Sobre esto, es importante destacar que muchos de estos autos tienen como principal destino la Zona Franca de Iquique (ZOFRI) en Chile. En este sentido es importante precisar que no es casual que Chile sea el tercer más grande receptor de automóviles usados de Japón. Y es que, como se verá con más detalle más adelante, una gran parte de estos automóviles usados que llegan hasta ZOFRI, son ‘reexportados’ a países como Bolivia y Perú, donde la importación de estos automóviles está prohibida desde 2014 en Bolivia y 2020 en Perú.

Pero, acá surge la duda, ¿qué diferencia a los autos chutos bolivianos de los autos usados en otros países? Esto en el entendido de que muchos países en Latinoamérica son receptores de estos automóviles usados. Concretamente se ha podido observar que las cadenas de suministros de automóviles usados con destino a Bolivia, en el espacio fronterizo cambian de denominación y pasan a ser una cadena de suministros de autos chutos. De modo que este fenómeno es muy parecido a los *autos chocolate* de México y *autos mau* en Paraguay.

Los autos *chocolate*, antes conocidos como chuecos, son automóviles que no tienen papeles y son traídos por contrabando de Estados Unidos a México para cumplir el resto de su vida útil porque ya no cumplen con las disposiciones medioambientales y son considerados chatarra por los usuarios en EE. UU.; y por su parte los *autos mau* en Paraguay, guardan una relación estrecha con el robo de vehículos de países vecinos. En este sentido, tanto autos chutos, *chocolate* y *mau*, nos muestran a autos usados que son reutilizados en sus países de destino y se vinculan de manera estrecha con la expansión de los mercados de consumo de vehículos a nivel global. En los tres casos se puede observar que además se interrelacionan una serie de actores intercalados que hacen que los vehículos lleguen desde el lugar de suministro hasta los espacios donde reside del usuario final.

En caso de la cadena de suministros de autos usados con destino a Bolivia lo que se puede ver es una variedad de **actores** –comerciantes japoneses, turcos, pakistaníes, actores locales de origen rural–, **espacios**, —Japón, ZOFRI, frontera, pueblos y comunidades-pueblo–, **prácticas e infraestructuras** que hacen parte de la cadena global de vehículos usados y los distribuyen a lo largo de Bolivia desde finales del siglo XX.

Todo esto muestra que el análisis de los autos usados se encuentra no solo en el territorio nacional, sino también más allá de las fronteras nacionales. Si bien el fenómeno ha sido estudiado en Bolivia de manera parcial por la normativa estatal, aún no se ha estudiado junto al componente de la expansión de los mercados de consumo y su relación con lo global. Esta relación permite comprender el impacto social de este objeto en las regiones donde es utilizado y los ensamblajes de la globalización desde la agencia de lo local, un espacio situado.

En este entendido en esta investigación se buscó entender ¿cómo es que estos vehículos llegan hasta espacios rurales?, ¿de dónde viene el auto chuto?, ¿quiénes los traen?, ¿quiénes compran el auto chuto?, ¿cuáles son las razones por las que compran estos

vehículos?, ¿cómo circulan?, ¿de qué manera los usan?, si ¿han generado cambios en los espacios donde se usan?, ¿por qué a pesar de una prohibición estatal se continúan usando? y ¿cuál es la vida social de los autos usados en el contexto de la globalización? Para finalmente comprender ¿cuáles son los ensamblajes de lo local y global a través del análisis de la cadena de suministro de autos usados que articula a los Yungas de La Paz en Bolivia y los garajes de subasta en Japón entre 2011 y 2020?

## 1.2 Justificación

Para comprender los ensamblajes, global-local- en una cadena de suministro, es importante hablar de los objetos/mercancías que transitan en estas cadenas, en este caso los automoviles y el rol social que juegan en las sociedades. En el caso de los automoviles, el acceso ha sido un fenómeno ampliamente estudiado en la academia estadounidense y europea. Principalmente ha llamado la atención de estos estudios el impacto de los automóviles en las formas de concebir el desarrollo de la industria, la formación de clases sociales, las normas de género, la urbanización y la segregación espacial. Tanto en Europa como en Estados Unidos, la posesión de un automóvil no solo supuso el acceso a una mercancía como fetiche de consumo individual, sino también se convirtió en una forma de diferenciación social, de género y racial, cuyo consumo, poco a poco, fue expandiéndose a sectores medios de la población (Véase, el subtítulo 1.5.2 de este capítulo). Para poblaciones denominadas “en vías de desarrollo” o del “tercer mundo”, los automóviles representaron el factor de cambio más importante durante el siglo XX por propiciar la integración territorial y apoyar de manera significativa la atención de problemas de salubridad (Robert, 2018).

A lo largo del siglo XX en Bolivia el acceso a automóviles, y por ende a transporte, era precario, selectivo y limitado al uso de “elites”<sup>1</sup>. El suministro de automóviles en este contexto histórico estaba manejado por un oligopolio de empresas automotoras establecidas<sup>2</sup>. Sin embargo, a finales del siglo XX y principios del siglo XXI, este panorama cambia de manera significativa en Latinoamérica: el acceso a vehículos se amplía por el impulso a la industria automotora en México, Argentina, y Brasil y por la apertura a la importación de vehículos nuevos. No obstante, –según Yañez y Badia-Miro (2011)– los países más pobres de la región, entre ellos Bolivia, no logran superar el consumo de unas pocas unidades de vehículos y tampoco amplían el consumo de vehículos hacia sectores medios de la población.

Por su parte, en la región productora de hoja de coca de los Yungas de La Paz (Bolivia), en esta misma época (finales del siglo XX), se puede ver que aún se priorizaba el transporte a pie o en animales de carga para actividades agrícolas, recreativas y comerciales. Una forma de transporte que se combinó (en esta región) con un transporte motorizado escaso y tan solo accesible para campesinos ricos de la región, que accedieron a estos vehículos para prestar servicio de transporte hacia la ciudad de La Paz (Spedding et al, 2013). Posteriormente, campesinos de la región cocalera, aprovechando la subida de precios

---

<sup>1</sup> Pasajes del texto *La choledad antiestatal* de Huascar Rodríguez nos narran como el Sindicato de Culinarias inician protestas y movilizaciones en contra de decreto municipal que *prohibía a las cholos* subir a los tranvías debido a que las “señoras de elites” argumentaban que las cholos rasgaban y ensuciaban sus vestidos con sus canastas y bultos.

<sup>2</sup> Empresas Tapia y Cia, Guayllas y Hnos., Enrique Tejerina, Juan T. Virrerira y la compañía automovilística boliviana

de la hoja de coca en Bolivia y la mejora de la economía boliviana durante las primeras décadas del siglo XXI, compran automóviles (Pellegrini, 2017). De esta forma en la cotidianidad se empieza a observar cómo los campesinos de los Yungas empiezan a usar automóviles motorizados para apoyar sus actividades agrícolas y comerciales, pero con la particularidad de que estos vehículos solo podían circular dentro de la región de los Yungas. Este acceso a automóviles (restringidos en su circulación) y el incremento de transporte local en la región de los Yungas, no responde al desarrollo de un sistema de transporte regional integrado impulsado por iniciativa del Estado o las empresas privadas – como sucedió en Europa y EE. UU. (Alonso, 2007)– sino más bien se debe a la introducción y uso casi generalizado de autos chutos en la región.

¿Qué son los autos chutos? y ¿cómo es que estos vehículos han llegado hasta a este espacio rural? Los autos chutos son vehículos usados ingresados a Bolivia por actividades vinculadas al contrabando desde la perspectiva del Estado. A finales del siglo XX y principios del siglo XXI, formaron parte importante del desarrollo del parque automotor de Bolivia porque propiciaron el acceso a vehículos a bajo costo para sectores medios de la población. Estos automóviles fueron legalizados/nacionalizados<sup>3</sup>, aproximadamente hasta 2004, y pasaron a formar parte del parque automotor de diferentes ciudades de Bolivia. Sin embargo, entre 2004 y 2014, su importación, legalización y uso se restringió. Así, los autos usados en Bolivia pasaron a ser denominados autos chutos, mientras que, en otros espacios nacionales, como Japón y Chile, aún se denominan autos usados.

El cambio de categoría de automóvil usado a automóvil chuto –cuando este pasa de un espacio nacional a otro– no es casual, sino más bien es una muestra de la compleja relación entre la expansión de los mercados –por influjo de la globalización– y su interrelación con los regímenes de regulación locales. Por un lado, el acceso a automóviles en los Yungas, por el influjo de autos chutos, visibiliza una serie de transformaciones en el área rural de Bolivia. En una región –en la que hasta hace tres décadas el acceso a transporte local era incipiente e insuficiente– el acceso a esta mercancía supuso una serie de transformaciones sociales y económicas: nuevas formas de movilidad dentro de la región, nuevas formas productivas, diversificación de ingresos, nuevos rubros económicos, etc. Lo que evidencia cómo la “basura global” está siendo legitimada, apropiada, reutilizada y adaptada a las especificidades socioeconómicas de comunidades indígenas campesinas de Bolivia.

Y, por otro lado, el acceso a automóviles usados, por su particularidad, visibiliza ensamblajes específicos a diferentes escalas que articulan redes económicas y sociales que vinculan, a través de un objeto (auto usado), Japón y los Yungas de La Paz. Cuando hablamos específicamente de este tema hacemos referencia a toda esa extensa red de actores (predominantemente rurales) e infraestructuras que generan condiciones para que estos vehículos lleguen a espacios locales como Los Yungas. Por ejemplo, los conocidos pakistanís que se encargan de hacer el recojo y el trámite de embarque en países de Europa y Asia, los importadores chilenos, los mecánicos peruanos y chilenos que reacondicionan los vehículos, las comunidades fronterizas, los “loros”, los chutereros bolivianos (paceños, yungueños, etc.) que introducen estos vehículos en territorio boliviano, agentes del Estado y los compradores que adaptan estos automóviles a necesidades locales.

---

<sup>3</sup> Hubo cinco nacionalizaciones de carácter regulatorio de vehículos indocumentados, los años: 1990, 1994, 1997, 1998, 2004 y 2011.

En este punto, postulamos al automóvil chuto, como una mercancía/objeto que ayuda a comprender la configuración de la globalización,<sup>4</sup> sus contradicciones, ensamblajes y fragilidades. En este sentido, esta investigación, a partir de la descripción densa de lo que acontece en diferentes espacios de la cadena global de suministro de autos usados, intenta aportar a la comprensión de los ensamblajes entre lo local y lo global; dos fenómenos que no deben ser entendidos como jerárquicos, sino cómo fenómenos que se constituyen mutuamente en su articulación.

### **1.3 Objetivos**

#### **1.3.1 Objetivo General**

Analizar los ensamblajes global-local en la cadena de suministro de autos usados que articula a los Yungas de La Paz en Bolivia y los garajes de subasta en Japón entre 2011-2020.

#### **1.3.2 Objetivos Específicos**

- Identificar las articulaciones de actores y escalas en la trayectoria del auto usado con destino a Bolivia
- Describir las reconfiguraciones económicas y sociales que se han generado en la región de los Yungas por el acceso a automóviles chutos.
- Determinar los encuentros y disputas en la articulación local-nacional-global en la cadena de suministros de autos usados con destino a Bolivia

### **1.4 Enfoque teórico y conceptos básicos para entender la problemática**

#### **1.4.1 Teoría del actor red y los ensamblajes**

*De las mulas a los chutos* es una investigación que utiliza los principios metodológicos, y epistémicos de la teoría del actor red de Bruno Latour, Michel Callon y John Law. En este entendido, a partir de la sociología de las asociaciones, busca entender lo social como la relación que se establece entre un conjunto de elementos heterogéneos humanos y no humanos. Es así como en este trabajo se rescatan elementos de la teoría del actor red que nos ayudan a comprender, en un nivel ontológico, el problema que estudiamos.

El primer elemento que rescatamos de la teoría del actor red (en adelante TAR) es **la crítica a los dualismos modernos**. Esta cuestiona la dicotomía entre niveles micro y macro, por considerarlos estériles. Desde la TAR esta dicotomía no existe realmente, pues “lo macro no se encuentra “encima” ni “debajo” de las interacciones, sino agregado a ellas como otra de sus conexiones, alimentándolas y alimentándose de ellas” (Latour, 2008: 255). Esta perspectiva nos permite comprender la relevancia de los espacios en relación a sus conexiones, no necesariamente como legado de la estructura, sino más bien como fruto

---

<sup>4</sup> De hecho, sino se toma en cuenta el componente de lo global para comprender el fenómeno de los autos chutos se reduce la complejidad del fenómeno únicamente a la debilidad del Estado y la políticas públicas nacionales, cuando la realidad es más compleja que eso. En una sociedad interconectada el flujo de mercancías circulan con mayor facilidad que las personas, en este sentido no se puede perder de vista las conexiones que propician estas mercancías de los fenómenos que muchas veces traspasan las fronteras nacionales. Entender el fenómeno únicamente en la escala nacional, supone la reducción a un nacionalismo metodológico que percibir al Estado y la sociedad nacional como la única unidad de investigación para la ciencia social, cuando presupone un giro globalista

mismo de la interacción entre una multiplicidad de fenómenos localizados. En nuestro trabajo no es suficiente decir que el capitalismo global y los países de primer mundo –lo macro– desechan su basura a países en vías de desarrollo, sino también es importante identificar las asociaciones que este fenómeno conlleva, las conexiones tangibles y localizadas. Por ejemplo, el acceso a automóviles usados permite asociar una multiplicidad de fenómenos como la emergencia de nuevos actores en las dinámicas globales y la expansión de los mercados; además permite identificar reconfiguraciones en la vida cotidiana de las personas, entre otros fenómenos. En este caso la propuesta de la TAR lo que nos permite es hacer de lo global y lo macro algo tangible a partir de las asociaciones.

El segundo elemento que rescatamos de la TAR, que es central en este trabajo, es **la idea de ensamblaje**. En este caso la TAR plantea que lo micro y lo macro son mediadores –entidades– con estatus ontológico propio, y por esto mismo, la TAR no busca comprender el origen o el final del fenómeno micro o macro, sino busca comprender qué pasa “en medio”, como se articulan o cómo se ensamblan lo macro y lo micro. Esto nos muestra que lo micro no es necesariamente ese espacio autárquico, contenido o cerrado, microdeterminista, sino que tiene *propiedades emergentes*<sup>5</sup> (De Landa, 2021); y que lo macro no es ese espectro que penetra y homogeniza a lo que toca, macrodeterminista, sino tiene *relaciones de exterioridad*<sup>6</sup> (De Landa, 2021). Así se entiende que los ensamblajes son las relaciones que se establecen, entre propiedades emergentes y las relaciones de exterioridad, que no necesariamente son determinantes. Pero, que logran mostrar la complejidad entre conexiones de unos espacios, actores y recursos con otros.

Al respecto de lo anterior proponemos la noción de ensamblaje como una respuesta analítica y metodológica que da cuenta de las múltiples caras de la globalización. Para nuestro trabajo, la propuesta de ensamblajes de Latour, De Landa, Callon, se matiza con estudios que aplican esta propuesta a estudios contemporáneos, como los de Ong y Collier (2004) y Estalella (2011), que investigaron la tecnocracia, los circuitos de intercambio comerciales y los sistemas de gobernanza, a través de espacios localizados geográficamente. Retomamos Ong y Collier (2004) y Estalella (2011), la idea de cómo los espacios localizados tienen la capacidad de dar cuenta de fenómenos que se reproducen en otros lugares, y que hablan de fuerzas institucionales y flujos que se encuentran más allá de esas localizaciones específicas. A partir de todo esto, en nuestro trabajo, los ensamblajes se van a entender como articulaciones específicas, territorializadas, de relaciones materiales, discursivas y colectivas que constituyen las formas globales y toman dimensiones particulares dependiendo la ubicación geográfica.

Otra cuestión importante que rescatamos de la TAR es **el valor que se le da a los objetos**. La atención que se presta a los objetos se relaciona con la idea de seguir a las cosas/los objetos para comprender sus significados que están inscritos en sus formas, usos y trayectorias. En este sentido seguir la trayectoria de los objetos significa seguir la

---

<sup>5</sup> De Landa (2021) entiende que una propiedad emergente es “definida como una propiedad de un todo que es producida por *interacciones causales* entre sus partes”. Estas interacciones causales no son lineales, son dinámicas y no determinantes.

<sup>6</sup> De Landa (2021) entiende que las relaciones de exterioridad, en el marco de los ensamblajes, hacen referencia a las “partes autosubsistentes relacionadas en exterioridad” que propician que un componente pueda “ser arrancado de un ensamblaje e integrado en otro” (p.29).

movilidad de las cosas desde su producción hasta el consumo, pasando por el intercambio, la distribución y su uso.

Para la teoría del actor red los objetos juegan un rol importante en la identificación de asociaciones. Pues para esta teoría, los objetos se relacionan de manera directa con las personas, y nos brindan información sobre las relaciones sociales. En este sentido los objetos son parte de procesos reconocibles, pero también son actores. Desde una mirada más antropológica diríamos que los objetos/las cosas tienen una vida social (Appadurai, 1991), ya que los automóviles no solo son materialidad –objetos creados a partir de acero, plástico, aluminio y caucho–, sino también son tejido social. E incluso si estudiamos el contexto en el que se descubren y sintetizan estos elementos que hacen a un automóvil –acero, plástico, etc.–, fácilmente nos acercamos a la historia de la humanidad. Por ejemplo, el hierro es el elemento más ampliamente explotado y utilizado por el hombre, desde “la edad del hierro” –último periodo de la prehistoria en el que se sintetiza el uso de hierro para la fabricación de herramientas– hasta la actualidad en la industria moderna. Sería inimaginable pensar la industria moderna sin la aleación de hierro y carbono que forman el acero. El mismo acero que durante la segunda revolución industrial (a partir 1870) –junto al caucho y el petróleo– propició el crecimiento de la industria y el incremento de la producción de bienes de consumo tales como: los motores, máquinas industriales y los mismos automóviles.

Desde este punto de vista, en este trabajo los objetos están entrelazados de manera estrecha a la vida cotidiana de las personas (Appadurai, 1991). Así, la idea de que los objetos pertenecen a un tejido social y no solo son materialidad, son fuente de inspiración de este trabajo. La apuesta en este sentido es mostrar a partir de un objeto, el automóvil, en una cadena de suministro los ensamblajes que se tejen entre los Yungas de La Paz en Bolivia y los garajes de subasta de autos usados en Japón. En este sentido los autos chutos enfocan, en su paso por diferentes paisajes, fenómenos interconectados desde las reconfiguraciones rurales, las relaciones translocales, relaciones transfronterizas, los mercados en expansión, transporte y las relaciones de (inter)dependencia entre norte y el sur global.

#### **1.4.2 Sociología de la globalización, globalización hegemónica y globalización desde abajo en América Latina**

El estudio de la globalización es un fenómeno altamente complejo y significa un desafío teórico y metodológico para las ciencias sociales. Esto sucede porque lo global compromete dos supuestos de los estudios en las ciencias sociales: la concepción implícita o explícita del Estado-nación como contenedor de procesos sociales y la correspondencia entre territorio nacional y lo nacional –es decir asumir que si un fenómeno se da en un territorio nacional tiene carácter nacional– (Sassen, 2007; Castells, 2000). Si bien es cierto que los supuestos relativos al Estado-nación aún son fundamentales para gran parte de los temas que estudia las ciencias sociales, existe una variedad de fenómenos transnacionales que aún no acaban de ser comprendidos por lo nacional y terminan por ser constreñidos por camisas de fuerza teóricas y metodológicas.

Si bien es cierto que la globalización es un fenómeno que involucra a una multiplicidad de actores, es importante mencionar que la globalización no es homogénea en todos los contextos, sino que se instaura en puntos selectos del planeta y genera procesos de inclusión y exclusión de los sujetos en sus relaciones interpersonales y dinámicas económicas (Haesbaert y Limonad, 2007; Sassen, 2007; Tsing, 2015). Las modalidades de globalización que perciben nuestros interlocutores, en la cadena de suministro de autos

usados, son lo que Sassen (2007) denomina *relaciones de nivel más horizontal* –que no necesariamente están mediadas por Organizaciones Mundiales de Comercio–, pero que toman cuerpo de la globalización en las cadenas de suministros, el trabajo de frontera, en la articulación de nodos a nivel nacional, en las reconfiguraciones en espacio locales.

Cuando se estudia a la globalización desde la ciencia social usualmente se concentran en estudiarla mediante las instituciones y procesos que manifiestan lo global y dejan de lado los espacios “menos atractivos” o “o poco manifestantes de lo global”. No es casualidad que los estudios de la geografía económica global se hayan concentrado predominantemente en los intercambios y flujos entre ciudades globales, Estados y grandes empresas, centros financieros que conectan negocio y capital (Sassen, 1991). A menudo, estas ciudades y centros globales, Nueva York, Londres y Tokio, se los percibe como modelos capaces de generar teoría y políticas públicas mientras que las ciudades del sur del mundo, de los países en desarrollo, se las mira como distorsiones del modelo correcto de la globalización que por ende necesitan ser reformadas (Roy, 2009).

Justamente para Castells (1997), el carácter selectivo de la geografía económica global y la exclusividad con la que se piensa lo global desde las formas económicas hegemónicas, ha contribuido a la proliferación de identidades de resistencia que contravienen al sistema mundo hegemónico. De ahí que surgen estudios sobre la globalización que se concentran en estudiar los patrones no hegemónicos, la denominada globalización desde abajo.

Para Alba, Mathews y Lins Ribiero (2015) la globalización se experimenta por la mayoría de los habitantes del mundo, pero de la mano del sistema mundo no hegemónico y la globalización desde abajo. Esto debido a que muy pocas veces se experimenta una globalización de lujo de grandes transnacionales, y en lugar de eso lo que se ve en la cotidianidad son mercados abarrotados de comerciantes que compran copias, mercaderías usadas y transportan estas mercancías en contenedores, camiones o maletas a través de las fronteras.

En este caso la globalización desde abajo sucede simultáneamente a una globalización desde arriba y no son opuestas. Solo que, la globalización desde abajo plantea que en las formas más duras del comercio -la piratería, el ambulante, las ferias, el contrabando y el cruce de las fronteras- la globalización adquiere un sentido más amplio asociado a gramáticas propias de los actores que la sostienen como los: lazos sociales y las formas de organización que implican relaciones personales de confianza, lealtad y reciprocidad. La globalización, en este sentido, no solo visibiliza el desarrollo de una multiplicidad de flujos (Lisboa, 2008), sino también, materializa como la aceleración de las redes y los flujos comerciales han permitido el acceso a bienes a espacios más distantes, aunque de forma desigual (Muller, 2015; Arbona et al., 2013; Jimenez, 2021).

Desde esta perspectiva, lo global en nuestro trabajo supone la dualidad o articulación con lo local. Y es una categoría que nos ayuda visibilizar la interacción entre lo local, lo nacional y lo global y los efectos de esta interacción. Nos ayuda a situar los tenues matices entre lo legal y lo ilegal, y como se ensamblan en diferentes espacios de la cadena de suministro de los autos usados.

### **1.4.3 Nuevas ruralidades**

La nueva ruralidad en este trabajo es sobre todo una herramienta de análisis que nos ayuda a situar los ensamblajes de lo global y lo local en un espacio específico como lo es la ruralidad. Este enfoque nos ayuda a analizar, los actores y los espacios implicados hacia el

final de la cadena de suministros de los autos usados cuando los automóviles llegan a Chile, cruzan la frontera y llegan al consumidor o usuario final.

Este enfoque teórico de los estudios del desarrollo rural cobró relevancia a finales de los años 80 en América Latina (Giarracca, 2001; De Grammont, 2004; Kay, 2009). Este enfoque se extiende en los estudios de desarrollo rural en América Latina, según De Grammont (2004) y Kay (2009), por el agotamiento de los enfoques y conceptos de desarrollo rural de escuelas neoclásicas, marxistas y neoliberales que no lograban explicar o se quedaban acotados a la hora de explicar los cambios y transformaciones que acontecían en los espacios rurales de América Latina. **En este sentido la nueva ruralidad, como herramienta de análisis, se concentra en estudiar los cambios de las economías y sociedades rurales frente a la transición neoliberal y la llegada de la globalización.**

Para De Grammont (2004) y Gómez (2015) la nueva ruralidad tiene un significado *polisémico* y, según Kay (2009), se puede utilizar como un *concepto paraguas* para estudiar múltiples y diversos fenómenos que acontecen como “novedad”<sup>7</sup> en el espacio rural. El mérito de este enfoque se encuentra en el hecho de que marca la desaparición o desgaste de procesos rurales (reforma agraria, revolución verde), visibiliza fenómenos que cobraron mayor amplitud en el contexto contemporáneo (pluriactividad, multiactividad, multilocalidad) y toma atención sobre fenómenos emergentes en los espacios rurales (Riella y Romero, 2003; Graziano Da Silva, 2001).

Kay (2009, 2015) y Teubal (2001) sugieren que una de las transformaciones que visibiliza con mayor fuerza la nueva ruralidad es el paso de la producción de productos tradicionales (maíz, trigo) hacia la producción de productos de exportación (soya, caña de azúcar). Este fenómeno para los autores está relacionado con la inversión y orientación de la agroindustria; lo que a su vez impulsa la concentración de la tierra en pocas manos, propicia la migración transnacional y de familias campesinas hacia áreas urbanas, y, por ende, impulsa el vaciamiento de las áreas rurales.

Asimismo, la nueva ruralidad visibiliza otras transformaciones – como explican Kay (2009, 2015) y Teubal (2001)- relacionadas con la creciente interacción campo-ciudad y la proletarianización del campesinado, que se traduce en una precarización de las condiciones de trabajo del campesinado en las ciudades y en la pérdida del acceso a tierra por la migración, desterritorialización y deslocalización. Para Grammont (2004), **los fenómenos mencionados y que estudian la nueva ruralidad visibilizan sobre todo la mundialización y concentración del capital**; fenómenos que a su vez se traducen en la “concentración exacerbada de la riqueza, desempleo masivo, generalización del empleo precario, pobreza y marginación de los grandes flujos económicos no sólo de poblaciones enteras, sino de países completos en África, América Latina y Asia, saqueo de la naturaleza.” (p. 294). De esta forma la noción de nueva ruralidad, según este autor, muestra el fracaso de la modernidad y de las ideas de desarrollo en los espacios rurales. Lo que “se refleja en el crecimiento de la pobreza y la incapacidad de crear una amplia clase media emprendedora en el campo” (p. 294)

En el caso de nuestro trabajo, la relación entre la globalización, la transición neoliberal y el espacio rural, de Kay (2009, 2015), Teubal (2001) y Grammont (2004), no

---

<sup>7</sup> Se utilizan las comillas porque para Gómez (2015) y Grammont (2015) la nueva ruralidad no descubre fenómenos nuevos, sino más bien pone atención a fenómenos que se venían desarrollando, pero eran invisibilizados por las perspectivas agraristas del desarrollo

se ajusta a los datos recopilados a lo largo de nuestra investigación, y en muchos casos, nuestros datos ponen en cuestión las ideas propuestas sobre nuevas ruralidades desde la mirada de estos autores. Como se verá más adelante, en la presente investigación, se retoma la nueva ruralidad en su vínculo con las ideas propiamente relacionadas con las economías campesinas críticas. Economías campesinas críticas que muestran cómo se mantienen formas de trabajo tradicionales, y a la vez, se tecnifican las diferentes etapas del proceso de producción; o que también muestran a economías campesinas integradas al mercado, y que, a pesar de ello, mantienen el carácter y formas organizativas de la comunidad hasta los espacios a los que se despliegan. En este caso se ve que la nueva ruralidad es también una forma de apropiación de la globalización, pero en términos propios.

En este entendido, la nueva ruralidad de la que hablamos, parte de las investigaciones y propuestas de Spedding et al (2013), Pellegrini (2017) y Tassi y Canedo (2019), que en sus respectivos estudios muestran *reconfiguraciones*<sup>8</sup> en áreas rurales como: la creciente cobertura de servicios básicos (luz, agua, telefonía e internet); la proliferación de servicios de transporte; la *pluriactividad* como una estrategia para recalibrar la agricultura de pequeña escala (Tassi y Canedo, 2019) o para impulsar un nueva clase media (Pellegrini, 2017); la *tecnificación de los procesos de producción agrícola*<sup>9</sup>; la *dinamización de la movilidad socioespacial*<sup>10</sup>; la creciente demanda de mano de obra para actividades agrícolas; y sobre todo, la expansión de *estructuras organizativas rurales*<sup>11</sup>. Siguiendo la lectura de Tassi y Canedo (2019), estas reconfiguraciones muestran una *nueva ruralidad (en los Andes)* con características específicas, que no acaban de ser comprendidas por enfoques neoclásicos, marxistas y neoliberales del desarrollo rural y las economías campesinas.

En este entendido, nuestra investigación entiende que las *nuevas ruralidades* se materializan en las articulaciones (ensamblajes) del espacio rural con formas globales (cadenas de suministros) En el caso de nuestro trabajo, las propiedades emergentes se

---

<sup>8</sup> Tassi y Canedo (2019) utiliza la palabra reconfiguración para presentar a cambios y transformaciones de diversas dinámicas en el espacio rural. Para estos autores las reconfiguraciones evidencia escenarios de mutaciones y crisis asociado a un proceso de “modernización” de las actividades económicas rurales.

<sup>9</sup> Cuando se habla de tecnificación de procesos de la producción agrícola se hace referencia al uso de maquinaria agrícola para el apoyo a la producción, mejora genética de ganado, máquinas de apoyo a la producción y automovilidad entre otros insumos que sirven para fortalecer y dinamizar la producción agrícola.

<sup>10</sup> Cuando nos referimos a la dinamización de la movilidad socioespacial nos referimos a la capacidad de nuestros interlocutores de desplazarse entre comunidades y pueblos y de combinar los ciclos productivos con la multiactividad. En este entendido se entiende la movilidad espacial como una estrategia de diversificación económica (Dandler et al, 1982)

<sup>11</sup> La expansión de estructuras organizativas rurales hablará de la capacidad de actores -vinculados estrechamente con el campo o campesinos- para incidir en las esferas económicas, políticas y sociales. En este entendido mostraran como estos actores mantienen formas de trabajo tradicionales y a la vez se tecnifican las diferentes etapas del proceso de producción; o también mostrarán economías campesinas integradas al mercado pero que mantienen el carácter y formas organizativas de la comunidad en los espacios a los que se despliegan.

combinan a las relaciones de exterioridad, cuando la *estructura comercial y social de origen rural* se articula a una cadena de suministro de autos usados.

#### **1.4.4 Un apunte adicional sobre movilidad, el transporte y los autos chutos**

La capacidad de moverse es el resultado de una serie de combinaciones de condiciones físicas, estructurales, sociales, económicas, políticas y subjetivas. Y en este marco, el transporte sería tan solo el medio físico –automóvil, a pie, en bicicleta, en animales de carga- para realizar esta movilidad. Específicamente en el caso de nuestra investigación vamos a hablar de automovilidad y su impacto en la cotidianidad.

Desde la perspectiva del giro de la movilidad, Urry (2004) dirá que la automovilidad está concebida de forma externa y física a través del automóvil y las infraestructuras pensadas para su uso. En el caso específico de los automóviles, Robert (2018) dice que, han sido considerados un artículo de lujo para los más ricos. Sin embargo, su condición ha ido evolucionando hasta convertirse en un objeto casi indispensable en la actualidad y una tecnología constituyente de la modernidad global.

En el caso de nuestra investigación, para entender la automovilidad, se tomará al automóvil como un objeto de consumo, pero enlazado a las redes sociales, culturales, políticas que engloban y sostienen a los vehículos en relación a su condición social, es decir sostenidos por una vida social (Appadurai,1991) o como objetos que nos brindan información sobre un contexto específico por sus asociaciones (Latour, 2008).

En este caso los automóviles *chutos*, son automóviles sin documentos (Spedding et al, 2013), no registrados (Tassi y Canedo:2019) y que ingresaron al país por contrabando (Canaviri, 2013; Spedding et al, 2013; Tassi y Canedo, 2019; Jimenez, 2021). Particularmente son automóviles que vienen a cumplir el resto de su vida útil en los países de destino que usualmente tienen normas regulatorias más flexibles (Jimenez, 2021). No son autos robados, son autos usados importados legalmente hasta las zonas francas y una vez salen de las zonas francas pasan a denominarse chutos porque al pasar el límite fronterizo se vincula a la actividad del contrabando.

En el caso de estos vehículos, su suministro, presencia y circulación esta sostenida por una red social, cultural y política que hace que el *auto chuto* -además de lo expuesto antes-, sea entendido como el objeto mediante el cual se expresa una forma de apropiación y legitimación de la globalización para nuestros interlocutores.

#### **1.5 Balance del estado de la cuestión**

Para el balance del estado de la cuestión, partimos con los estudios sobre cadenas de suministros de automóviles nuevos, usados y robados; de estudios generales sobre el fenómeno hasta llegar a estudios más específicos. Posteriormente se pasa a mostrar estudios específicos sobre el fenómeno de autos chutos, *autos mau* y *autos chocolate* en América latina. Y finalmente, mostramos estudios que trabajan temáticas de transformaciones urbano-rurales que analizan la llegada de automóviles a diferentes localidades.

El primer grupo de trabajos analiza las cadenas de suministros de automóviles en los espacios nacionales de Bolivia/Chile, Paraguay/Brasil, México/EE. UU., la región de Maputo en África y Mansoura en Egipto y la participación de actores a escala transnacional para generar una cadena de distribución de vehículos robados, usados o nuevos de bajo costo. En el segundo grupo, se presentan trabajos de sobre el fenómeno de *autos chutos*, *autos mau* y *autos chocolate* en Bolivia, Paraguay y México que hablan del debate sobre contrabando, legalidad e ilegalidad y el impacto de este fenómeno en la industria automotora y la economía de los países. El tercer grupo de estudios se concentra en mostrar

estudios de carácter urbano y técnicos referentes a la regulación, al impacto ambiental de estos automóviles en los países en desarrollo.

Finalmente, se presenta estudios que hablan sobre transformaciones sociales, económicas en el espacio urbano/rural en Bolivia. Estos estudios mencionan a los autos chutos en pocas líneas de sus apartados, y sobre todo se centran en explicar la “proliferación” (Spedding et al, 2013) y “dinamización” (Tassi y Canedo, 2019) del transporte que apoya actividades productivas (Flores, 2017; Tassi y Canedo, 2019; Urioste, 2017).

### **1.5.1 Etnografías sobre las cadenas de suministros del contrabando de autos usados, robados y nuevos**

En este apartado se mostrarán investigaciones que han trabajado la cadena de suministros de autos usados y autos nuevos en diferentes regiones del mundo. Los textos seleccionados están trabajados a partir de la etnografía y tienen la particularidad de analizar cadenas de suministros de automóviles nuevos, usados y robados a través de corredores fronterizos caracterizados por relaciones *asimétricas*, o corredores sur-sur, y/o por estar situados en *regiones periféricas*.

Los estudios de Schuster (2019) y Feltram y Fromm (2020) se detienen en estudiar la cadena de contrabando de vehículos robados que se mueven entre las ciudades de Brasil, Paraguay y Argentina. En el caso de estas investigaciones, hablan de vehículos robados en Brasil que se negocian a través de la triple frontera, para luego ser usados en Paraguay. Una particularidad del estudio de Feltram y Fromm (2020), “*Ladrões e Caçadores: Sobre um Carro Roubado em São Paulo. Thieves and Hunters: On a Stolen Car in São Paulo*”, es que narra la relación dialéctica que se teje entre casas aseguradoras de autos, los ladrones y los cazadores de autos robados. Un aporte importante de este estudio es que muestra cómo grandes empresas aseguradoras de vehículos -ante la inviabilidad de pagar el seguro a un número importante de usuarios que perdieron sus vehículos- buscan la manera de recuperar vehículos robados antes de que salgan de la frontera. Y para este cometido, estas empresas se articulan con cazadores que muy a menudo comparten un mismo contexto social que los ladrones.

En el caso del estudio de Schutter (2019), *The Bottlenecks of Free Trade: Paraguay’s Mau Cars and Contraband Markets in the Triple Frontier*, se amplía la mirada sobre los autos robados gracias al análisis de cómo, a partir del robo de vehículos, se va gestando un nodo de redistribución situado en la frontera que pone en cuestión el libre comercio y la legitimidad de estas actividades, debido a que esta actividad está sostenida por una multiplicidad de actores estatales y de la sociedad civil -como policías, aduanas, compradores, vendedores, revendedores, pasadores- que legitiman de alguna manera la actividad. Schutters (2019) muestra a través del análisis de estos cuellos de botella, o nodos de redistribución, que la palabra *mau* va cobrando un significado más allá de *auto robado*. Esta autora dice que lo *mau* es una “...forma regulatoria de gobernanza económica en tensión dinámica con la terminología pública y oficial del comercio como ‘integración’ económica y ‘libre circulación’ que dominan el mercado común del Mercosur...” (Schutters, 2019, p.514).

Lo que interesa rescatar de estos estudios es la importancia que los autores ponen en las personas que participan, tanto en la cadena de distribución de autos robados como en la recuperación de estos. Pues la articulación de estas personas con autoridades, compradores al otro lado de la frontera, permite ver una capacidad de negociación, control y conocimiento territorial de la frontera y los espacios públicos. Esta capacidad de agencia de

una red de distribución los sitúa como generadores de movilidad en otros territorios y en competencia con empresas como Nissan o Toyota, que se establecen en los territorios con otras lógicas de funcionamiento. En este entendido, la idea de los autores no es romantizar el robo de vehículos, sino más bien mostrar cómo actividades juzgadas moralmente por ser ilícitas se mueven solapadas por empresas legales y agentes de instituciones estatales.

Otros estudios mostrarán esta capacidad de agencia de los actores en otras cadenas de distribución de vehículos. En el artículo de Brooks (2012), *Networks of power and corruption: the trade of Japanese used cars to Mozambique*, se estudia la cadena de suministro y red de distribución de vehículos usados provenientes de Japón con destino a África. Este trabajo muestra cómo comerciantes paquistaníes, actores locales, empresas en Japón y autoridades en África entretejen relaciones de poder que permiten el ingreso de estos vehículos por Durban en la costa de Sudafrica. Para el autor, existe un control de la cadena de suministros por parte de los pakistaníes debido a que ellos tienen conocimiento del espacio territorial de frontera, son agentes móviles y sobre todo por el conocimiento de la cotidianidad y contexto político en el que operan. Esta red de poder y contrabando, según el autor, lo que muestra es como las relaciones de poder se construyen a partir de la agencia de estos comerciantes paquistaníes.

Tastevin (2015), a partir de un artículo presentado como un diario de campo, muestra la cadena de suministros de autos *Rickshaw* (nuevos) provenientes de la India, con destino a Egipto. Estos vehículos son introducidos por los márgenes urbanos del Delta del Nilo; una ruta poco usual para una cadena de suministros. Tastevin (2015) muestra conexiones y articulaciones inesperadas entre diferentes actores locales. A través de la vida de *Nayan (comerciante pakistani)*, narra cómo se articula una red transnacional de suministro de vehículos al margen de las grandes empresas transnacionales. Este autor, además, expone el impacto que ha tenido estos vehículos en la vida de la mayoría de los residentes de ciudades pequeñas y suburbios periféricos brindándoles una movilidad sin precedentes.

Tanto Brook (2012) como Tastevin (2015), lo que visibilizan es la participación de actores locales, pequeños emprendedores, que han logrado agenciar las cadenas de suministros de vehículos hacia regiones en las cuales las grandes multinacionales no han llegado por considerarlas poco atractivas. Ambos autores, además, visibilizan el rol de estos actores en estas cadenas distribución de vehículos frente a las grandes cadenas de suministros manejadas por multinacionales. Finalmente, Brook (2012), Tastevin (2015) y Schutters (2019) muestran que las fronteras operan como filtros de control para el comercio de actores específicos.

#### **1.5.1.1 Pistas para entender la automovilidad en América Latina. Autos chutos, autos chocolate y autos mau**

En este apartado se mostrarán los estudios que han trabajado la problemática de los autos chutos, *autos chocolate* y *autos mau* desde la perspectiva de legalización, o no, de estos vehículos. En la primera parte, se presentará a los autores que han trabajado las implicaciones ambientales, económicas y políticas de la legalización de estos vehículos. Posteriormente, se presentarán autores que han trabajado de manera parcial las cadenas de suministros de autos usados y el fenómeno de la motorización tardía en América Latina; su relación con las aspiraciones y el prestigio.

Para empezar a comprender a los *autos chocolate*, *autos chutos* y *autos mau* es importante recurrir a las investigaciones que problematizan la legalización de estos vehículos desde diferentes perspectivas; como, por ejemplo, el efecto de la legalización de

estos vehículos en la industria automotora local y las implicaciones medioambientales de la legalización. Y, por otro lado, es importante tomar en cuenta los estudios que problematizan el fenómeno de la legalización de estos vehículos, desde una perspectiva vinculada a la motorización tardía y a la cadena global de suministro de autos usados y al descarte de vehículos de países desarrollados.

Dentro de los estudios que problematizan la legalización tenemos estudios como el de Martínez et al. (2006), Garibay y Curiel (2007) y Treviño (2007), que plantean estudiar la legalización de *autos chocolate* en México, a partir de un espectro del desarrollo sostenible. Es decir, plantean que la legalización de *autos chocolate* en México, y *autos chutos* en Bolivia, representan un fenómeno que se contrapone a las ideas de desarrollo sostenible<sup>12</sup>. De esta forma, estas investigaciones resaltan las limitaciones y trasfondo ético de las políticas globales de cuidado del medio ambiente. Pues, según estos autores, si bien en el mundo se habla del remplazo gradual de vehículos particulares por vehículos colectivos u opciones de movilidad amigables con el medio ambiente –un modelo que se sigue teóricamente en países en desarrollo–, muchas veces este modelo se sostiene en el descarte o relocalización de vehículos usados –que producen grandes cantidades de contaminantes para el medio ambiente– a “países en vías de desarrollo”.

Al respecto, en Martínez et al. (2006) se plantea que la legalización de *autos chocolate* en México supone dilemas éticos/ambientales/económicos. Para mostrar esto los autores explican en detalle el impacto de los autos *chocolate* en el medio ambiente y en el sector empresarial automotor de México. Y en relación a la legalización de autos *chocolate* los autores sostienen que:

...De acuerdo con inventarios de emisiones realizadas por el Instituto Nacional de Ecología (INE), los autos chocolates son una gran fuente de contaminación. Las mediciones han arrojado que, en ciertas ciudades, aunque estos coches sólo representan 30 por ciento del parque vehicular, contribuyen con más de 60 por ciento de las emisiones contaminantes. (Martínez et al, 2006, p.12)

En el caso de Garibay y Curiel (2007), estos autores, específicamente, hablan de la afectación de la calidad del aire a causa del uso de *autos chocolate*. Estos autores, además, realizan una propuesta que versa de evitar la legalización y sacar de circulación a vehículos antiguos. Concretamente, Garibay y Curiel (2007) sostienen:

...Que los estados y municipios prioricen en sus planes de desarrollo contar con transporte colectivo urbano eficiente e incentivar su uso, retirar de la circulación el transporte obsoleto de más de 13 años de antigüedad y evitar la legalización de autos “chocolate” que son altamente contaminantes... (Garibay y Curiel, 2007, p.34)

Un estudio similar al de Garibay y Curiel (2007), es el estudio de Treviño (2013), que hace la propuesta de incorporación de un artículo al código penal que establezca a la contaminación del medio ambiente por vehículos automotores usados como un delito penal sancionable. Este estudio plantea algunas ideas al respecto de los autos usados, y unas pocas al respecto de la regulación de autos chutos. Entre las ideas que destaca este autor, a manera de hipótesis, dice que una de las razones por las que no se deberían legalizar los

---

<sup>12</sup> Brundtland (1987), se refiere al desarrollo sostenible como un proceso que debería ser capaz de generar un desarrollo no sólo sostenible en términos sociales y económicos sino también ecológicos que propicie transformaciones institucionales que permitan un el cambio social gradual

autos chutos es que “...los índices de enfermedades producto de la contaminación ambiental van en aumento en proporciones significativas, tendiendo a incrementarse con la circulación de casi 80.000 vehículos denominados chuto...” (Treviño, 2013, p. 14).

Respecto a los estudios de Martínez et al. (2006), Garibay y Curiel (2007) y Treviño (2007) existen tres ideas que llaman la atención. La primera idea es que en estos estudios estos autores sostienen que una legalización de estos vehículos sería perjudicial para el medio ambiente. No obstante, los datos que presentan al respecto de la contaminación son escasos e imprecisos. Esto debido a que, por un lado, no existe una exposición de cómo relevan o construyen los datos relacionados a contaminación; es decir que estos estudios, no especifican cómo hacen esta medición. No se especifica si utilizan como muestra un vehículo *chocolate* o *chuto*, si hacen una medición conjunta entre legales e ilegales, o si toman una muestra del aire y dan por sentado que la contaminación se deba a los *autos chocolate* y *autos mau* que circulan. Por otro lado, estos estudios no presentan una diferenciación de estos datos en relación con los espacios de los que se habla. Se habla de México y Bolivia en general, como si estos países no tuvieran ciudades donde se concentra el grueso del parque automotor; o como si el total de los *autos chutos* y *autos chocolate* circularan o fueran a circular en grandes ciudades; o en todo caso, como si el transporte motorizado solo estuviera circunscrito a las áreas urbanas. Es decir, por un lado, se trata el tema desde la esfera puramente urbana. Y, por otro lado, a pesar de que estos estudios problematizan la legalización de estos vehículos, también visibilizan que estos vehículos ya circulan. Entonces, ¿por qué debatir la legalización o no de estos vehículos, si estos vehículos ya circulan?

Estos autores se plantean la legalización, o no, de estos vehículos como un factor importante y determinante para la circulación de estos, y, por ende, para la contaminación que generan. Sin embargo, en la prensa local tanto de México, como de Bolivia y Paraguay, se ha demostrado que estos vehículos circulan con diferentes estrategias y en diferentes lugares. Asimismo, en el trabajo de campo de esta investigación, la legalidad de estos vehículos parece no ser un factor relevante para que estos vehículos circulen. Para cerrar esta parte, es importante precisar que llama la atención que los trabajos de Martínez et al. (2006) y Garibay y Curiel (2007), inician mostrando una preocupación por el impacto medio ambiental de la legalización de *autos chutos*, pero terminan situando el problema en la esfera económica y la afectación a la industria automotora de México. Por ejemplo, en el estudio de Martínez et al. (2006), se sostiene que:

La regularización de vehículos de EU y Canadá introducidos a México tendrá un impacto negativo en las ventas internas de la industria automotriz, y esto a su vez se verá reflejado en un creciente desempleo, el cual se agudizará con el paso de los años, lo que complicará el panorama de los paros técnicos de las empresas y posibles reducciones de personal... (Martínez et al, 2006, p.66).

En esta misma línea el estudio de Schotte y Mejía (2007), se centra sobre todo en los factores que afectan el diseño y manufactura de automotores en México, y sitúa a la legalización de *autos chocolate*, como un factor que incide de manera directa en la empresa automotora. Estos autores dicen que:

Estos autos no permiten la renovación del parque vehicular en México afectando fuertemente al mercado de los autos nuevos por lo que la industria automotriz busca

el desarrollo de autos atractivos y de bajo costo para mitigar con el problema que traen consigo la importación de chatarra estadounidense... (Schotte y Acosta, 2007, p.5).

Otros estudios, como el de Covarrubias (2013), sitúan a la problemática de la legalización de estos vehículos dentro de la esfera política y como respuesta a las formas de hacer política en América Latina. En este punto, este autor hace referencia a los procesos de *legalización, nacionalización, saneamiento* (México, Bolivia y Paraguay) que, en su opinión, son un "...espectáculo para vender promesas, alentar ilusiones, comprar voluntades y practicar tales ejercicios sin rendición de cuentas..." (Covarrubias, 2013, p. 33). Y precisamente Ugarte (2017) coincide con este punto, pues ve que en Bolivia este tipo de saneamientos, legalizaciones y/o nacionalizaciones inciden en la estabilidad política. Ugarte (2017) dice que "...esta amnistía a través del programa de regularización puede entenderse como una forma prebendal, clientelar o de favoritismo a ciertos sectores de la sociedad que se beneficiaron con la medida, puesto que se trata de legalizar lo ilícito..." (p. 68).

Lo que llama la atención de los estudios de Covarrubias (2013) y Ugarte (2017) es que suman un análisis político respecto a las legalizaciones de los autos chutos; lo que parece un aporte importante. Aunque también es importante precisar que no estamos de acuerdo con la totalidad de su propuesta, porque esta hace énfasis en la última nacionalización de autos chutos en Bolivia. Una legalización que benefició a sectores de la población predominantemente rurales y populares. En contraste con esto, Martínez et al. (2006), Garibay y Curiel (2007) y Treviño (2007) sitúan el fenómeno de los *autos chocolate* y *autos chutos* a partir de los efectos que tendrá la legalización, o no, de estos vehículos en la esfera local. Estos autores sobre todo despliegan un enfoque económico, y en menor medida, ambiental. Y es que sus estudios, a pesar de mencionar ideas de "recepción de chatarra de Estados Unidos", o "la basura de Europa", para referirse a la llegada de estos autos a sus países, aún centran las implicaciones de este fenómeno en la esfera estatal e industrial, sin tomar atención a las implicaciones estructurales de la cadena de suministros de autos usados a nivel mundial, es decir no toman atención a lo global y ven lo local como un componente autárquico, sin relación de exterioridad.

Al respecto de lo anterior, otros autores han problematizado este fenómeno a partir del estudio de las implicaciones de la motorización tardía y la cadena global de suministros de autos usados. Una primera idea de este enfoque está relacionada a la procedencia de estos vehículos. Tanto Okada (2018), como Koch et. al (2011) y Covarrubias (2013) sostienen que estos vehículos proceden de países desarrollados europeos, asiáticos y de EE. UU., que, precisamente, son los que alimentan una cadena de suministros de autos usados a países en desarrollo, predominantemente ubicados en África y América Latina. Al respecto de este fenómeno, Covarrubias (2013) sostiene que una de las razones por las que estos vehículos son destinados a países en desarrollo, es porque estos países se encuentran experimentando un proceso de motorización tardía frente a los *países desarrollados*. *Países desarrollados* que, además, se encuentran reconfigurando sus procesos de movilidad socioespacial a un paradigma centrado en lo colectivo y amigable con el medio ambiente. Dentro de esta perspectiva, por ejemplo, se visibilizan políticas públicas de países desarrollados al respecto de sus vehículos antiguos. Políticas que, entre otras cosas, incentivaron "...a los consumidores japoneses a vender los vehículos antiguos y comprar

los nuevos, lo cual derivó en sobreacumulación de vehículos usados en puertos japoneses...” (Okada, 2018, p. 47).

Lo que nos interesa de estas perspectivas –más allá de situar el debate de legalización sí o legalización no–, es que estos autores se enfocan en comprender el fenómeno desde una perspectiva multisituada y multiescalar. Pues, estos autores muestran que los *autos chutos*, *chocolate* y *mau* tienen implicaciones políticas e implicaciones más allá de los Estados nacionales y la esfera local. Para lo cual es necesario entender los ensamblajes locales y globales para analizar esta realidad social que opera en múltiples escalas al mismo tiempo, en las que cada nivel tiene su propia historia. Esto evita, desde nuestro punto de vista, presentar soluciones parciales que tratan de cambiar o anular lo que emerge en el espacio local, sin comprender la complejidad del fenómeno que se relaciona con lo global

Para el mismo Okada (2018), este fenómeno de autos usados en América Latina, muestra “una demanda estructural acelerada” que se origina tanto en los países de destino como en los países expulsos. Por su parte, Fernández (1999) sostiene que este fenómeno supone una muestra del proceso de globalización de las economías, que exige desplazamientos motorizados de las personas y las mercancías a lugares cada vez más alejados. En todo caso, tanto para Okada (2018), como para Koch et. al (2011) y Covarrubias (2013), un debate sobre la legalización de *autos chocolate* o *autos chutos* queda incompleto si no se toma en cuenta este sentido multisituado y multiescalar del fenómeno.

Finalmente, es importante destacar que la perspectiva propuesta por Covarrubias (2013), se complejiza cuando él propone que los procesos de motorización no solo son guiados por la gran industria, lo global. Si no también, las condiciones históricas de exclusión, motivos aspiracionales relacionados con percepciones, ideas de prestigio y estatus social, que se configuran en los países en desarrollo, son también, las que producen este fenómeno. En este caso, existen dos maneras de comprender el ensamblaje local global de este fenómeno. Una primera idea, macro determinista, propuesta por Covarrubias (2013) que es la siguiente:

...Es probable que en América Latina las nociones de prestigio y estatus social se mantengan -y crezcan- ligadas a las prenociones de “Big Car/Big Shot” [coche grande, mandamás]. Luego los idearios y propensiones al consumo colonizados prestos a la imitación de formas de vida de países desarrollados pueden hacer lo propio o; ignorantes del ambiente como no sea para explotarlo. (p. 32).

Y una segunda idea, centrada en las percepciones de compradores, propuesta por Brooks (2012), quien nos dice que existen ideas de consumo diferenciadas entre países desarrollados y países en desarrollo. Según Brooks (2012), en los países desarrollados el consumo de vehículos se hace a través de un ideario de recambio acelerado y/o *fast fashion*; es decir comprar y desechar cuando se vuelva anticuado (en promedio cada 3 años según el autor). Y en cambio, en el caso de África, según este autor, los patrones de consumos están marcados por otros idearios de lo que es anticuado. Pues en África estos autos, si bien están usados, todavía conservan un buen estado. De tal forma que, según Brooks (2012), en África estos vehículos solamente serían anticuados cuando superen una antigüedad de 10 a 20 años en relación a su fecha de fabricación. Y por lo mismo, serían inservibles, solamente cuando estos vehículos dejen de cumplir su función.

Como se ha visto a lo largo de este subtítulo, los debates alrededor de los autos chutos/chocolate/mau y las legalizaciones, muestran que el estudio de este fenómeno se ha

ido complejizando cada vez más. Toda vez que inicialmente se hablaba de un debate en la esfera local y centrado en los efectos medio ambientales y en la industria automotora de los países de destino. Y ya posteriormente se pasa a entender el fenómeno desde una perspectiva política, o a través de un análisis del fenómeno multisituado, que presenta un fenómeno influenciado por procesos globales que inciden en percepciones, idearios de estatus y prestigio en espacios locales. Precisamente respecto a este último punto, las investigaciones sobre el fenómeno se han detenido. Nuestro trabajo, en este sentido, se concentra en articular estas contraposiciones o perspectivas dispersas, porque nos parecen complementarias. En este sentido, analizamos una cadena de suministro para comprender ¿qué es que pasa cuando fuerzas institucionales y flujos que se vinculan con lo global tienen presencia en un espacio local? Para esto, se rastrean los ensamblajes de estos dos procesos, global-local, en una cadena de suministros que nos va a mostrar a la vez el consumidor final (lo local) y los suministradores (lo global).

### **1.5.2 Los automóviles en los estudios de movilidad**

Para Urry (2004) y Peterson (2007), el análisis de la presencia de los automóviles en la vida de las personas tiene la capacidad de mostrarnos una multiplicidad de fenómenos alrededor del desarrollo de la industria y la expansión de los mercados. Por ejemplo, modos de producción (fordismo, toyotismo, etc.); estrategia de mercado (masividad vs exclusividad); expansión global de corporaciones (Ford, Volkswagen, etc.); adecuación de lo local para albergar la globalización (infraestructuras, camino, regulaciones del Estado para los automóviles); movilización y explotación masiva de hidrocarburos, metales y goma; impactos espaciales y ecológicos; una cultura global de consumo; y una forma de movilidad que prima frente a otras como caminar o andar en bicicleta.

Otros estudios complejizan la mirada de Urry (2004) y Flink (1975), hablan de una cultura automotriz que surgió en EE. UU., Europa y Reino Unido. Dialogan con los estudios de Flink (1975) y Clarsen (2008), que indagan acerca del impacto de la expansión del consumo de automotores. En fin, en el caso de EE. UU., estos autores dirán que los automóviles no solo impactaron en la industria, sino también en la formación de clases sociales, normas de género, la urbanización y segregación espacial. Clasen y Veracinni (2012) y Gartman (2004) además muestran como en EE. UU. los automóviles están relacionados con las ideas de ciudadanía y libertad. De esta forma en estos estudios se muestra que, para los hombres blancos estadounidenses, manejar un automóvil privado se convirtió en un nuevo símbolo de libertad frente a una vida altamente regulada por el corporativismo del capital. En cambio, para las mujeres y los afroamericanos el acceder a esta posesión suponía varias dificultades, lo que propició que los autos se convirtieran pronto en una mercancía de diferenciación social, de género y racial.

En el caso de Europa, según Mom (2014), no se masificó de manera acelerada el acceso a automóviles, esto debido a que, por un lado, la resistencia de los trabajadores hizo que no se adoptaran fácilmente técnicas fordistas de producción, y, por otro lado, las elites europeas rechazaban las ideas de un auto barato como un valor democrático.

En todo caso, tanto en EE. UU., como en Europa, lo que se percibe, según Mom (2014), es como el consumo de los automóviles se fue definiendo en relación a la masificación y la ampliación de su acceso a las clases medias. En este sentido, el automóvil constituyó un bien de compra individual que devino en ser un diferenciador social, racial y de género.

Frente a estos estudios de EE. UU. y de Europa -que sitúan a los automóviles como un fetiche del consumo individual-, surgieron otros estudios que debaten estas ideas.

Siegelbaum (2008) citado en Robert (2018), estudia la automovilidad soviética y relata como las políticas soviéticas hicieron que los automóviles no fueran bienes de consumo. Más bien la motorización estuvo relacionada predominantemente con la compra de camiones y tractores, antes que con automóviles de pasajeros.

Walrabén (2009) citado en Robert (2018), por su parte, relata que los automóviles fueron el factor más importante de cambio durante el siglo XX en África, esto debido a que la introducción de automóviles fue relacionada principalmente a la integración de diversas regiones de África; y también, a se relacionó con la resolución de algunos temas de salubridad y atención de enfermos en ese continente. De manera similar los estudios etnográficos de Altman y Hinkson (2007) hablan de cómo la introducción de automóviles tuvo un gran impacto en pueblos australianos, esto debido a que estos pueblos compraron de manera colectiva automóviles usados, que les permitieron facilitar sus procesos de caza y facilitaron sus encuentros y prácticas religiosas.

En síntesis, estos estudios nos muestran que los automóviles no solo funcionan como fetiche de consumo individual. Más bien, engloban nuevas formas de entender qué es lo que sostiene la automovilidad más allá del consumo en sí mismo.

En el caso de América Latina, la automovilidad ha sido estudiada principalmente a partir de las dinámicas de consumo y del desarrollo de la industria automotora. Estudios contemporáneos presentan, principalmente, un análisis de la automovilidad centrada en experiencias de movilidad colectiva en grandes ciudades de América Latina. Sin embargo, existen muy pocos estudios que hablen de la movilidad más allá de las ciudades o una movilidad gestada por el Estado o la empresa privada. A continuación, presentamos algunos estudios sobre automovilidad y automóviles en América Latina.

Para empezar, nos centramos en los estudios históricos de la automovilidad en América Latina. Estos estudios, principalmente, se han concentrado en hablar del desarrollo de la industria automotora y del consumo de este bien, desde inicios del siglo XX hasta inicios del siglo XXI. En el caso de Yañez y Badia-Miro (2011), hablan del consumo de vehículos en América Latina entre 1902 y 1930 y su relación con las industrias automotoras de EE. UU. y Europa. De manera muy breve, van a ilustrar el desarrollo de una industria automotora propia en algunos países de América Latina, que, va a disputar un mercado limitado con EE. UU. y Europa.

Por su parte Giucci (2007) realiza un estudio sobre la vida cultural del automóvil en América Latina, entre 1900 y 1940, a través de la literatura, los ensayos, el cine, la pintura y las crónicas. Este autor nos muestra cómo es que la automovilidad representó una de las maneras de entender la modernidad en América Latina, por lo menos, durante la primera parte del siglo XX. Destaca que el automóvil, para las elites en diferentes países de América Latina, representó libertad individual, un marcador de estatus, poder, y fue celebrado como un símbolo de modernidad. Esto a pesar de que los automóviles tendieran a ser condenada por su exclusividad.

En contraste con lo anterior, Covarrubias (2013) nos habla de la motorización tardía y condicionada en América Latina en un contexto de masificación de los automóviles a finales del siglo XX e inicios del siglo XXI. El autor nos habla sobre la proliferación de automóviles en América Latina, y nos dice que esta proliferación es consecuencia de la crisis del fordismo en los países desarrollados. El autor nos muestra que existieron cambios en las formas de entender la movilidad en países desarrollados. Específicamente este autor nos habla del paso de la movilidad individual a la movilidad colectiva, que, en líneas generales produjo una crisis en la producción fordista. Lo que propició que estas empresas

empiecen a buscar establecerse en países en desarrollo que aún no habían ingresado de manera plena y masificada en la motorización. Estas empresas empezaron a establecer monopolios y cadenas de suministros en América Latina. A la par de este fenómeno, según este autor, se acompañó la motorización con el reacomodo de vehículos usados en estas regiones, que a su vez promovió, de manera acelerada, el acceso a automóviles de las clases medias de Latinoamérica.

Otros estudios nos hablarán de la configuración del espacio urbano en relación con la automovilidad. En el caso de Errázuriz (2010), este autor nos habla de cómo el transporte motorizado influyó en la vida cotidiana de los chilenos, impulsando sus procesos de urbanización. Un proceso que estuvo vinculado a las nuevas prácticas de ocio que se impulsaron a partir del acceso a transporte motorizado, como visitas al campo para tomarse un respiro de la ciudad. Creando de esta forma nuevas rutas y paisajes suburbanos. En esta misma línea, Zunino et al (2018), hablará de la importancia de los automóviles y la automovilidad en la producción del espacio urbano en América Latina. Este autor sostiene que las experiencias de automovilidad no solo son momentos de tránsito y conexión, toda vez que más bien son formas de habitar la ciudad. Esto debido a que la movilidad es una práctica social. En América Latina existen otros estudios de carácter más contemporáneo, y que se concentran en entender las formas de movilidad y automovilidad colectiva a partir de la configuración del espacio urbano. Por ejemplo, Salazar (2013) hablará de la experiencia urbana de movilidad en Bogotá, Colombia. Este estudio dirá que la experiencia de movilidad de los habitantes muestra formas de construcción del espacio público.

Los estudios sobre automovilidad en América Latina, principalmente, se concentran en estudiar el pasado histórico de los procesos de motorización, y contemporáneamente, en estudiar las formas de movilidad urbana en grandes ciudades metropolitanas. En el caso de los estudios sobre automovilidad y movilidad socioespacial en Bolivia, el panorama es similar. Existen pocos estudios sobre transporte urbano (Alemán, 2010; Custer y Cordero, 2009) y otros cuantos sobre organización del transporte cooperativo urbano (Choque, 2017), pero ninguno se ha detenido en analizar los automóviles y su relación con la sociedad.

### **1.5.3 Algunos apuntes sobre reconfiguraciones/transformaciones rurales en los andes**

Los estudios contemporáneos sobre transformaciones en las áreas rurales en Bolivia evidencian reconfiguraciones urbano-rurales. Por un lado, muestran el desplazamiento de “élites” por campesinos que empiezan a acceder y controlar espacios políticos y actividades como el transporte (Spedding et al, 2013). Así también existen estudios que van a explorar la creciente interconexión urbano rural entre comunidades de El Altiplano y la ciudad de El Alto, una práctica de pluriactividad que hace que las personas de áreas rurales vivan entre el campo y la ciudad (Flores, 2017) con “una pata en la chacra y una en el mercado” (Tassi y Canedo, 2019), llevando su producción a la ciudad, mostrando un flujo continuo entre el campo y la ciudad bajo el influjo del acceso a transporte y telecomunicación (Tassi y Canedo, 2019).

En varias de estas investigaciones se menciona al transporte como una de las reconfiguraciones más importantes de la última década en el espacio rural, específicamente el acceso a automóviles. En las investigaciones revisadas hemos podido identificar que el acceso a automóviles, por un lado, se relaciona con la compra de vehículos chinos de bajo costos para vincular al campo y ciudad. Y, por otro lado, por el acceso a autos chutos. En este entendido, en lo que sigue, pasamos a presentar las ideas que se van esbozando en estos estudios al respecto del uso y presencia de autos chutos en áreas rurales.

En primer lugar, los estudios de Spedding et al (2013) y Tassi y Canedo (2019) presentan el acceso al transporte, como una de las transformaciones socioeconómicas en los espacios rurales que se da hacia finales del siglo XX, e inicios del siglo XXI. Concretamente, Spedding et al (2013), en el texto Chulumani flor de clavel, narran cómo los campesinos ricos de la región de los Yungas, hacia finales de la década de los 80, empiezan a adquirir buses y camiones para prestar servicio de transporte interprovincial; una actividad económica que antes estaba en manos de los vecinos del pueblo. Posteriormente, en este mismo estudio, al respecto del transporte, la autora pasa a decirnos que en la región de los Yungas este se ha proliferado, creando rutas y abriendo caminos, sobre todo por el influjo de autos chutos. Otros estudios como los de Flores (2017) y Urioste (2017), mencionan el influjo de autos chutos en áreas rurales, y dicen que su uso está vinculado sobre todo al apoyo de actividades agrícolas en áreas rurales.

Desde las lecturas anteriores, sostenemos que el acceso a automóviles representa una de la reconfiguración más contundente en el área rural, que grafica la dinamicidad y articulación de las áreas rurales, tanto entre comunidades y pueblos, como hacia ciudades intermedias. Asimismo, los autos chutos son una herramienta de trabajo que propicia una forma de mecanización de las actividades agrícolas.

### **1.6 Metodología**

La investigación se aborda desde una metodología predominantemente cualitativa. Se utilizó un enfoque etnográfico multisituado (Marcus, 2011) y multiescalar (De Landa, 2016), apoyado con revisión documental, revisión hemerográfica, entrevistas, etnografía digital y sombreado de movilidades<sup>13</sup>.

En relación a la delimitación espacial, la investigación en una primera etapa se centró en comprender el fenómeno de los autos chutos en los Yungas de La Paz. Se buscaba entender cómo el acceso a estos vehículos había permeado la realidad de la región yungueña. En tal sentido inicialmente la delimitación espacial estuvo acotada a los Yungas, sin embargo, en los datos de campo emergieron datos que vinculaban las reconfiguraciones locales a dinámicas globales. Esta articulación nos mostraba constantemente una relatividad de los dilemas morales legal/ilegal y legítimo que acompaña al fenómeno de los autos chutos en el espacio Bolivia. En este sentido, se optó por comprender el ensamblaje de lo local y lo global, para poder dar una respuesta crítica que evitara que esta tesis parezca una “defensa de lo ilegal” por parte de una investigadora de la región yungueña. Es en este marco que metodológicamente se tomó la decisión de seguir al auto chuto (seguir al objeto) en la cadena de suministro que vincula a los autos chutos de los Yungas con los garajes de subasta de autos usados en Japón. Desde nuestro punto de vista esto muestra la complejidad del fenómeno de autos chutos en el espacio local pero relacionado a su articulación global. De este modo la investigación optó por ver la cadena de suministro global de estos vehículos y tomó un enfoque etnográfico multisituado (multilocal) y multiescalar.

---

<sup>13</sup> El sombreado de movilidades como metodología se refiere a seguir a las personas, objetos u otros a lo largo de sus desplazamientos para poder crear cartografías, rutas e itinerarios de desplazamiento. También es conocida como etnografía móvil, que viene del giro de la movilidad. Para profundizar en esta técnica revisar el texto “transformándome en la sombra” de Paola Jirón

El enfoque etnográfico multilocal<sup>14</sup> hace referencia a un tipo de etnografía móvil, vinculada muy de cerca a las TAR de Latour y los rizomas de Deleuze y Guattari. En este tipo de etnografía, se va a identificar articulaciones, conexiones y asociaciones que aparecen sugeridas en los espacios locales y se las va a seguir a través de personas, objetos, metáforas, tramas/historias y conflictos (Marcus, 2001; Montsion, 2018). En nuestro caso, el acercamiento a la etnografía multilocal, siguió la pista global que sugería el trabajo de campo en Los Yungas de La Paz hasta reconocer una cadena de suministros. Esto permitió entender que la sociedad nacional no es necesariamente la única unidad de investigación básica. También permitió comprender y explorar las conexiones, asociaciones y relaciones inmutables entre lugares, fenómenos y contextos que surgieron del trabajo de campo en los Yungas de La Paz, de modo que de lo local se articuló a los garajes de autos usados en Japón.

El enfoque etnográfico multiescalar<sup>15</sup> es un enfoque cualitativo de la antropología y la sociología que nos ayuda a estudiar de manera articulada las articulaciones emergentes o ensambles donde se combinan entornos locales, instancias estatales y contrapartes transnacionales/globales.

Podría entenderse por el orden planteado en presentación de la investigación, que la misma parte de lo global hasta llegar a lo local, pero en realidad la investigación inicio en los Yungas de La Paz, siguiendo al auto chuto hasta identificar su procedencia. En este sentido, el esfuerzo del trabajo está en mostrar los elementos objetivos y subjetivos de la vida cotidiana de las personas que están construyendo su realidad y cómo estos se apropian de los elementos de la globalización.

En relación a la delimitación temática, el estudio surgió de dos experiencias previas de investigación en las asignaturas de metodología de la investigación cualitativa y problemática rural. En estas asignaturas exploré el proceso de recambio de “elites” en la región de los Yungas de La Paz hacia finales de 1990. Es así como en la propuesta inicial de esta investigación se tenía la idea de explorar la incidencia del recambio de elites en el proceso de formación político, económico y social de la región. Sin embargo, este parecía un tema poco delimitado y abstracto. Por este motivo la investigación se enfocó únicamente en explorar uno de los aspectos que Spedding et al (2013) y Tassi y Canedo (2019) identifican como indicador del recambio de elites y/o indicador de la reconfiguración de espacio rural: el acceso a transporte y automóviles en áreas rurales. En este entendido nuestra unidad de análisis no son los autos chutos en sí mismos, se utiliza a estos vehículos como un prisma a través del cual ver a una variedad de actores individuales y colectivos (Grosseti, 2011) y los procesos que configuran en los paisajes en los que transitan en la cadena de suministros de autos usados.

Finalmente, respecto a la delimitación temporal esta se encuentra entre 2011 y 2020. La delimitación de 2011 responde a la “nacionalización de autos chutos” mediante la Ley 133 del Estado Plurinacional de Bolivia. Esta normativa, según el Estado y sus instituciones, suponía la desaparición de los autos chutos de la circulación. Sin embargo,

---

<sup>14</sup> Para ampliar, la comprensión del enfoque etnográfico multisituado se puede revisar el texto ‘Etnografía en/del sistema mundo. El surgimiento de la etnografía multilocal’ de Marcus (2001)

<sup>15</sup> Para ampliar, la comprensión del enfoque etnográfico multiescalar se puede revisar a Savage, M. (2009) en el libro “Contemporary Sociology and the Challenge of Descriptive Assemblage”.

después de promulgada la ley, y en teoría nacionalizados todos los autos chutos, los vehículos continuaban circulando en la región de los Yungas, ya sea por condiciones locales o globales que explicaremos más adelante. En este entendido, se delimitó a 2011 porque consideramos que después de la nacionalización de autos chutos en Bolivia, el que sigan circulando mostraba elementos muy interesantes de explorar, nos preguntamos ¿cuáles son las razones por las que circulan a pesar de la prohibición? Por otra parte, 2020 fue el año en el que se concluyó la recopilación de trabajo de campo.

### **1.6.1 Estrategia metodológica y características del trabajo de campo**

En el marco de los objetivos planteados para esta investigación, se utilizó metodología cualitativa con un enfoque etnográfico combinado con la teoría fundamentada. Para la recolección de datos utilicé el método etnográfico multisituado y multiescalar (principalmente); observación participante en actividades específicas; entrevistas informales y semiestructuradas, etnografía digital y sombreado de movilidades de automoviles y personas para complementar toda la información recolectada.

La estrategia metodológica de esta investigación tiene tres etapas. La primera etapa de trabajo de campo fue exploratoria, y estuvo centrada en la delimitación temática, espacial y temporal. La segunda etapa estuvo vinculada a la observación y etnografía en los Yungas con familias y organizaciones. Y la tercera etapa, principalmente, estuvo centrada en explorar los resultados de las dos anteriores etapas. En esta etapa sobre todo se trabajó de manera multisituada en parte del circuito de internación de los autos chutos (Patacamaya, Oruro e Iquique en Chile).

Durante la primera etapa de trabajo se realizaron recorridos por diferentes pueblos de la provincia Sud Yungas de La Paz, entre ellos Chulumani, Irupana y Asunta, y también en pueblos de la provincia Inquisivi, como Quime, Cajuata y Licoma. Esto con el fin de identificar las poblaciones con mayor flujo de autos chutos, pero también para identificar poblaciones con ferias de venta de autos chutos y estaciones de carga de combustible. Esta decisión ayudó a entender la importancia de estudiar a los autos chutos, no en relación a la población a la que pertenecen, sino en relación a la circulación que realizan entre centros poblados, por su vínculo con el comercio, la producción de coca y el transporte público. Principalmente me ayudó a entender de manera general lo que había cambiado en el espacio rural desde que los pobladores empezaron a acceder a los autos chutos. Durante los recorridos entre estas poblaciones, decidí abordar únicamente autos chutos para transportarme. En la mayoría de las ocasiones que abordaba estos vehículos buscaba sentarme en el asiento de enfrente para acompañar al chofer. Esto con el fin de hacer algunas entrevistas informales, sobre todo charlar con los choferes sobre mis impresiones y recolectar las suyas. Esto me sirvió, de manera exploratoria, para identificar rutas, sindicatos de transporte de autos chutos, precios de vehículos y contactos con chutereros. En este entendido las charlas que mantenía con choferes eran predominantemente informales y posteriormente se cotejaron con entrevistas u observación.

En relación a los recorridos por los pueblos, se decidió hacer por los menos 6 recorridos diferenciando las visitas entre semana, cuando “el pueblo se queda vacío”, y en días de feria o actividades especiales, “cuando el pueblo se llena”, para poder identificar el flujo de personas y vehículos en ambas situaciones. En este entendido asistía a ferias, a ampliados o a encuentros deportivos, dependiendo del pueblo. En todos estos espacios, se utilizó el método etnográfico para registrar las ferias, encuentros deportivos u otra actividad, porque consideré que estas actividades mostraban, de manera muy clara, la

proliferación de autos chutos y la diversificación de rubros económicos en la región –que, precisamente, tienen relación con los autos chutos–.

Para la segunda etapa, se inició el trabajo de campo con una tipificación de actores de la región que usaban autos chutos –que se identificó en la primera etapa–. En este entendido, se trabajó con 12 familias productoras de coca de las cuales algunas tienen actividades económicas complementarias. En este entendido, entre las familias productoras de coca existían familias que se dedicaban únicamente a este rubro y familias que combinaban la producción de coca con actividades comerciales y de transporte (véase la *tabla 1*). En esta etapa se complementó el trabajo de campo con charlas informales con miembros de otras familias con similares características que no estaban contempladas, pero con los que nuestros informantes se vinculaban de manera constante por pertenecer a un mismo sindicato agrario. El detalle de las familias se encuentra a continuación:

**Tabla 1**

*Características de familias informantes*

N.º	Familia	Número de integrantes	Extensión de cocales	Actividades complementarias a la producción de coca (si/no)	Tipo de actividad complementaria	Tipo de uso predominante que le da al auto chuto	Técnicas de recopilación de información
1	Familia Ramírez	5	1 cato, 2 cortes	SI	Presta servicio de transporte con su auto chuto	Herramienta de trabajo y diversificación económica.	Entrevistas semiestructuradas y sombrero de movilidades
2	Familia Guachalla	6	2 catos, 4 cortes	SI	Compran coca en los yungas y la revenden en La Paz	Herramienta de trabajo de apoyo al cocal	Entrevistas semiestructuradas y sombrero de movilidades
3	Familia Apaza	4	4 catos	SI	Tienen una carpeta al detalle para vender coca en Bermejo (Tarija)	Herramienta de trabajo de apoyo al cocal	Entrevistas semiestructuradas y sombrero de movilidades
4	Familia Challco	3	3 cortes (aprox. Medio cato)	SI	Tienen una tienda de abarrotes y ocasionalmente trabaja por contrato con su auto chuto	Herramienta de trabajo de apoyo al cocal y tienda de abarrotes	Entrevistas semiestructuradas y sombrero de movilidades

5	Familia Condori	4	6 ½ cortes de coca y 3 catos de coca alquilados	SI	Tienen una tienda de abarrotes	Herramienta de trabajo de apoyo al cocal y tienda de abarrotes	Entrevistas semiestructuradas y sombreado de movilidades
6	Familia Vargas	4	3 cortes de coca y 2 catos alquilados	SI	Prestar servicios de transporte con su camión y trae autos chutos desde Iquique	Herramienta de trabajo de apoyo al cocal y usos recreativos de paseos en la región	Entrevistas semiestructuradas y sombreado de movilidades
7	Familia Machaca	5	5 catos de coca	NO	solo produce coca	Como herramienta de trabajo de apoyo cocal y usos recreativos	Entrevistas semiestructuradas y sombreado de movilidades
8	Familia Salazar	8	6 catos de coca	SI	Tienen 2 carpetas al detalle y venden coca en Bermejo y Santa Cruz	Como herramienta de trabajo de apoyo cocal y usos recreativos	Entrevistas semiestructuradas y sombreado de movilidades
9	Familia Aguilar	3	1 cato de coca	NO	solo produce coca	Como herramienta de trabajo de apoyo cocal y usos recreativos	Entrevistas semiestructuradas y sombreado de movilidades
10	Familia Apaza Michua	9	5 1/2 catos de coca	NO	solo produce coca	Como herramienta de trabajo de apoyo cocal y usos recreativos	Entrevistas semiestructuradas y sombreado de movilidades
11	Familia Clavijo	4	2 catos	NO	solo produce coca	Como herramienta de trabajo de apoyo cocal y usos recreativos	Entrevistas semiestructuradas y sombreado de movilidades
12	Familia Cutipa	5	2 catos	SI	Actualmente un integrante es concejal	Como herramienta de trabajo de apoyo cocal y usos recreativos	Entrevistas semiestructuradas y sombreado de movilidades

Nota: Elaboración propia.

También se realizaron entrevistas a dirigentes de la Asociación de Autos Chutos de Irupana y Chulumani. Así mismo a dirigentes de organización sociales del municipio de Irupana que participaron en los comités de autodefensa de los autos chutos en la región. Y ex transportistas interprovinciales del municipio de Irupana y Chulumani. (véase *tabla 2*)

**Tabla 2**

*Entrevistas complementarias del trabajo de campo*<sup>16</sup>

N.º	Entrevistado	Año	Características del informante	Tipo de entrevista
1	Pascuala N.	2018	Productora de coca de la comunidad Imanaco	Entrevista informal
2	Gladys C.		Profesora Jubilada pueblo de Irupana	Entrevista informal
3	Juan F.	2017	Transportista, Sindicato Volantes a Yungas	Entrevista informal
4	Herminia I.	2014	Comerciante y panadera del pueblo de Irupana	Entrevista informal
5	Lorenzo A.	2017	Chutero	Entrevista informal
6	Juan O.	2017	exdirigente Chutos (Irupana)	Entrevista informal
7	José C.	2017	exdirigente Chutos (Chicaloma)	Entrevista informal
8	Jorge C.	2017	exdirigente Chutos (Chulumani)	Entrevista informal
9	Ronald S.	2017	ex dirigente Strio General (Chicaloma) y dirigentes de Sindicato. 1ro de mayo	Entrevista informal
10	Katty C.	2014	exdirigente Chutos (Chulumani)	Entrevista informal
11	José N.	2016	comerciante (Irupana)	Entrevista informal
12	Saul L.	2016	Dirigente Sindicato "Apóstol Santiago"	Entrevista informal
13	René M.	2016	Socio Sindicato "Apóstol Santiago" con Auto Legal	Entrevista informal
14	Freddy H.	2016	Socio Sindicato "Apóstol Santiago" con Auto Chuto	Entrevista informal
15	Lourdes L.	2017	Productora de Coca (Caso 1 Chutos)	Entrevista informal
16	Pedro H.	2017	Rescatador de coca (Caso 1 chutos)	Entrevista informal
17	Felicidad C.		Comerciante (caso 2 chutos)	Entrevista informal
18	Copaquira – Quispe		transportista (caso 3 chuteros)	Entrevista informal
19	Víctor M.	2018	Socio Sindicato "Apóstol Santiago" con Auto legal	Entrevista informal
20	Maicol R.	2018	socio Sindicato. "Apóstol Santiago de Irupana" (con auto Chuto)	Entrevista informal
21	Alberto C.	2016	Dueño de auto chuto	Entrevista informal
22	Hugo E.	2017	Funcionario público (GAMI)	Entrevista informal
23	Entrevista a encargada de gasolinera	2019	Encargada Gasolinera	Entrevista informal
24	Dueño de Gasolcam	2019	dueño estación de servicio de Irupana	Entrevista informal
25	Nabi	2019	Importador pakistanés de autos usados a ZOFRI	Entrevista informal
26	Matías	2017	Chutero	Entrevista informal
27	David	2019	Chutero	Entrevista informal
29	Efraín	2019	mecánico	Entrevista informal

<sup>16</sup> La totalidad de nombres de nuestros interlocutores están presentados en este trabajo como pseudónimos.

30	Milton	2019	mecánico	Entrevista informal
31	Gonzalo H	2019	Afiliado Sindicato Volantes a Yungas	Entrevista informal

Nota: Elaboración propia.

Por otro lado, en esta misma etapa, se inició el trabajo de campo con Sindicatos de transporte de autos chutos. En este entendido, trabajamos predominantemente con el *Sin. Iro de mayo* y *Sind. Apóstol Santiago*. El trabajo con estos sindicatos consistió en asistir a las diferentes reuniones de socios que tenían entre 2016 y 2017, etapa en la que ambos sindicatos elaboraban un reglamento interno de funcionamiento, y específicamente, etapa en la que el *Sindicato Apóstol Santiago*, también se encontraba tramitando su personería jurídica. En ambos casos se realizaron viajes en ruta con los socios y se fue entrevistando a sus dirigentes, además de participar en actividades organizadas como Kermeses, campeonatos de fútbol y/o participar en entradas folclóricas.

La tercera etapa de investigación fue más bien un resultado de las anteriores etapas. En varias entrevistas, noté que cuando mencionaba a los autos chutos, mis informantes de manera muy entusiasta me hablaban de cómo comprarme un auto chuto, con quién debo hablar y cuánto cuesta. Este entusiasmo, por parte de mis interlocutores, me llamó la atención, pues de manera muy abierta siempre me hablaron o tuvieron interés por mostrarme rutas, hacerme conocer que sus familiares viven en Chile y trabajan con gente en ZOFRI, por si quería un automóvil. Y en otros momentos, sobre todo con los mecánicos, me mencionaban los lugares por los que ingresan los vehículos, los lugares que cobran peaje para pasar, sobre los *chuteros* y los lugares de los que traen los vehículos. Esta etapa amplió el enfoque teórico hacia la noción de *globalización*.

En todo caso, en esta etapa, volví a poner atención al mapeo teórico preliminar y volví sobre la noción de globalización por ser un tema que surgía de manera recurrente en entrevistas y charlas informales. En este entendido en esta etapa, tomé atención a las ferias de autos chutos en la región, esto con el fin de ver la dinámica de compra y venta de autos chutos. De esta forma conocí a dos *chuteros* yungueños que apoyaron este trabajo, permitiéndome acompañarlos en la venta de estos vehículos en diferentes lugares y/o acompañándolos a comprar vehículos a Iquique, Chile. Junto con los *chuteros*, pude conocer otra perspectiva de la venta de autos chutos, pues ellos me permitieron entender todo el circuito de internación de estos vehículos hasta llegar a los Yungas de La Paz, al usuario final; es decir me permitieron seguir los objetos (los autos). E hicieron que comprenda sus articulaciones para mostrarme que un espacio local, con características rurales como los Yungas, también puede recibir influencia de lo global.

Así, pude identificar de manera más clara a las personas que compran autos chutos, la participación del campesinado en la ruta de aprovisionamiento de esta herramienta de trabajo y dónde se compran estos vehículos. Esta etapa de investigación, sobre todo, me ayudó a construir un enfoque ampliado que da cuerpo y se sostiene en un fenómeno local en su ensamblaje con lo global. En esta última etapa se realizaron dos viajes a Iquique (Chile) para conocer el espacio, precios, proveedores, rutas y la participación de las personas en esta cadena de suministro. En 2019 viajé por tercera vez a Iquique y pude realizar entrevistas a los mecánicos e importadores paquistanís con los que trabajaban mis informantes. En esta misma etapa y a partir de esta experiencia, solicité se me pudiera incluir en algún grupo de WhatsApp de choferes *chuteros* y/o el grupo que organiza la nacionalización de autos chutos a nivel nacional; me unieron al segundo. Y a la par empecé a unirme a otros grupos de compra y venta autos chutos en Facebook y WhatsApp. En los grupos realicé sobre todo etnografía digital siguiendo un paisaje más por donde los

vehículos circulan. A mediados de 2019, cuando cundió el rumor de nacionalización de autos chutos, noté que las personas empezaban a comentar y preguntar todo tipo de detalles en relación a los autos chutos en los grupos de Facebook. Entonces también empecé a levantar datos lanzando preguntas abiertas o comentarios en los grupos de Facebook, a manera de triangular mis datos. Esto lo realicé más a manera experimental, no planteado como una encuesta en términos formales, sino más bien como un sondeo de opinión. En las que preguntaba: “Por qué compramos autos chutos y no legales?; o, ¿creen que los autos suban de precio con la nacionalización?; o, ¿conocen a algún *chutero* que pueda hacer llegar un vehículo hasta tal lugar?, etc. En todo caso, aunque esto no estaba contemplado en la metodología, debido a que preguntar en espacios digitales no es considerado una práctica “rigurosa”, me pareció importante mencionarla sobre todo para visibilizar el uso del espacio digital como generador de información.

### **1.6.2 Sobre la sistematización del trabajo de campo**

Respecto a la sistematización de la información e interpretación de los datos, utilicé teoría fundamentada, que es un método desarrollado por Strauss y Glaser orientado a generar teoría social a partir de datos cualitativos. En este entendido, los datos se analizaron en base a comparaciones, preguntas e hipótesis que se fueron descartando o confirmando a lo largo de las tres etapas de recolección de datos. Los datos recolectados y analizados constantemente volvían a ponerse a prueba al volver al trabajo de campo, y aunque describo tres etapas de recolección de datos, estas etapas no fueron lineales, como si de una etapa se pasara a la otra, sino más bien fueron cíclicas.<sup>17</sup>

Es importante mencionar que al iniciar el trabajo de campo tenía prenociones o intuiciones teóricas. Bajo la guía de la tutora se elaboró un mapeo teórico del lugar donde se encontraba mi objeto de estudio y este mapeo teórico orientó el trabajo de campo. Algunos enfoques se fueron descartando, como el de diferenciación campesina, y otros tomaron fuerza como el de globalización. En cada etapa de recolección de datos se fueron incluyendo lecturas –que están en el balance de la cuestión y en el apartado teórico–, que ayudaron a condensar la información recolectada.

Como parte de la sistematización de la información para hablar de fenómenos específicos en la escala local se optó por hablar del municipio, del pueblo, de la comunidad pueblo<sup>18</sup> y la comunidad. Y para ensamblarlo a lo global se optó por trabajar a partir de la

---

<sup>17</sup> En este punto es importante mencionar que fue necesario comprender una idea clave. Y fue asumirme como investigadora nativa (Spedding 2013b) y todo lo que aquello implicaba en el proceso de recolección de datos. Es decir, generar un proceso de objetivación participante (Bourdieu, 2004) que me permitiera dejar de lado mis subjetividades para no generar sesgos en la investigación, esto implicó comprender el lugar desde donde yo miraba mis datos y hacia investigación.

<sup>18</sup> La propuesta sobre *comunidad pueblo* proviene de un debate sostenido en 2017 con Matilde Nuñez del Prado respecto a las diferencias entre las comunidades que ella estudiaba y las que yo estudiaba en los Yungas de La Paz.

En ese sentido *comunidad pueblo* hace referencia a comunidades que tienen características similares a los pueblos, pero no son pueblos como tal; y a la vez estas comunidades no presentan las características de una comunidad. Por ejemplo, en nuestro estudio, una comunidad sería Imanaco. Tiene un sindicato agrario que la organiza, posee una concentración poblacional mínimamente de 6 familias, tiene un número limitado de tiendas o personas de la comunidad que ofrecen elementos esenciales como arroz, fideo, velas, azúcar. En cambio, una comunidad pueblo podría ser

cadena de suministro que contempla desde el suministrador, los redistribuidores y los usuarios finales.

---

Chicaloma, pues tiene una concentración poblacional mayor a la comunidad, pero no tan grande como la de los pueblos. También posee una plaza, una iglesia y mayor concentración comercial que la comunidad y un “corregidor”. Las comunidades pueblo albergan tiendas, postas de salud y una organización zonal, pero sin juntas de vecinos. Y por su parte, los pueblos son concentraciones poblacionales mayores. Un pueblo podría ser Irupana y Chulumani, pues tienen una organización zonal, adecuación vial y de tránsito, centraliza el comercio del municipio; también tienen plazas, un hospital y en este se encuentra la alcaldía municipal.

## **CAPÍTULO II: "SOLO A PEDIDO Y PARA CONOCIDOS": CONFIGURACIÓN DEL MERCADO DE LOS AUTOS USADOS EN DIFERENTES ESCALAS**

Este capítulo se concentra en explicar cómo se configura el mercado de los autos usados en diferentes escalas, pasando por Japón, Chile hasta llegar a Bolivia y sus áreas rurales. Lo que se intenta mostrar es cómo la expansión del mercado de los autos usados ha propiciado la articulación de actores emergentes en la escena global del capitalismo. Actores populares pakistaníes y bolivianos de origen rural y fronterizo articulando un circuito y un mercado de destino que había sido excluido por empresas de la geografía de la globalización hegemónica. Así, este capítulo muestra 4 paisajes de la vida social del auto usado: el primero situado en Japón cuando los vehículos son desechados y comprados por emprendedores pakistaníes. El segundo paisaje asociado a la llegada de estos vehículos, a Sud América, a la Zona Franca de Iquique en Chile. El tercer paisaje situado en el cruce de la frontera cuando un auto usado se convierte en auto chuto. Y el último paisaje situado en Bolivia y la configuración de nodos de redistribución de estos vehículos.

### **2.1 Configuración de la expansión de los mercados de autos usados y el influjo de países desarrollados**

A diferencia de los *autos mau* de Paraguay, los autos chutos son predominantemente vehículos usados, que son importados de otros países para ser reutilizados en Bolivia. Por esto se entiende que casi la totalidad de autos chutos son autos usados<sup>19</sup> que provienen de países desarrollados y vienen a cumplir el resto de su vida útil a Bolivia, o a otros países de Latinoamérica, África o Europa del Este.

Existen dos fenómenos que perfilan la exportación de autos usados a países a vías de desarrollo. Por un lado, una desaceleración del crecimiento del parque automotor en países desarrollados y un crecimiento vertiginoso de los parques automotores en países en vías de desarrollo.

De acuerdo al informe *Vehículos usados y medio ambiente. Una descripción global de los vehículos ligeros usados: flujo, escala y regulación* [traducción nuestra<sup>20</sup>] (United Nations Environment Programme, 2020), el crecimiento del parque automotor en países desarrollados se ha ido desacelerando en los últimos años. Entre el 2002 y 2007, el crecimiento del parque automotor en la zona Asia-Pacífico fue del 20%, mientras que en la zona norteamericana fue de 2,9% y en la zona europea fue de 2,6%. Para Covarrubias (2013), la desaceleración del crecimiento del parque automotor en países desarrollados, sobre todo, se debe a una preocupación medioambiental y a políticas rígidas en pro del medio ambiente. Sin embargo, esta perspectiva es un tanto contradictoria cuando se muestra que, en base a normativas medio ambientales, se ha ido generando un recambio acelerado de vehículos que no han cumplido su vida útil en sus países de origen, EE. UU., Japón y parte de Europa.

---

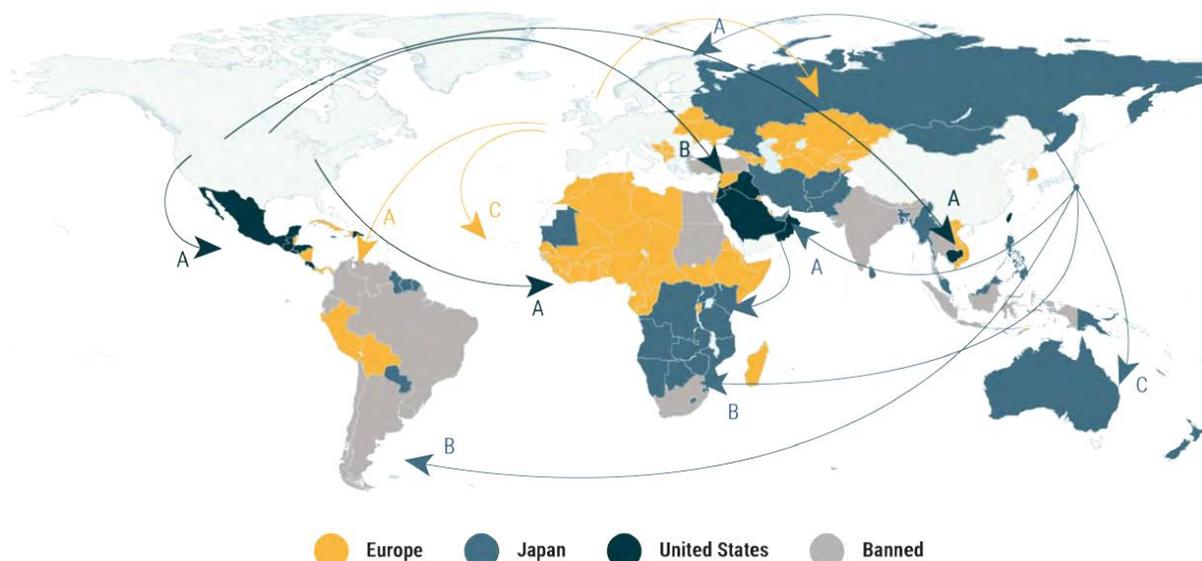
<sup>19</sup> Hacemos esta aclaración para diferenciar los autos chutos de los autos robados en otros países. Ambos pueden ser autos chutos por la manera de ingreso al país. Pero en esta investigación se denominará auto chuto únicamente a los vehículos usados e importados de otros países que ingresan a Bolivia de manera irregular para cumplir el resto de su vida útil.

<sup>20</sup> Título original en inglés: *Used vehicles and the environment. A global overview of used light duty vehicles: flow, scale and regulation.*

Según el informe *Vehículos usados y medio ambiente* (United Nations Environment Programme, 2020), en países desarrollados cada vez hay un mayor número de vehículos que debido a diferentes restricciones de circulación y uso son reemplazados antes de que finalicen su vida útil y económica. Este informe además detalla que existen por lo menos tres mercados de suministros de vehículos usados que tienen un alcance global: EE. UU., Japón, y Europa (véase *figura 2*).

**Figura 2**

*Principales regiones de origen y destino de autos usados*



*Nota: Datos recopilados de las principales regiones de origen de vehículos usados (PNUMA<sup>21</sup>), 2017.*

En este sentido, los automóviles usados se distribuyen a diferentes regiones del mundo<sup>22</sup>. Y, según los datos de PNUMA (*figura 3*), prácticamente existe un oligopolio en el suministro de vehículos usados que está manejado por EE. UU., Europa y Japón. Entre estos distribuidores se ha creado una suerte de división de nichos comerciales muy marcada, lo que ha propiciado que se distribuyan estos vehículos a regiones específicas. Por ejemplo, Europa entre los años 2015-2018 exportó alrededor de 7,6 millones de vehículos usados a África occidental, Europa del Este y Asia central, siendo estas regiones sus principales nichos comerciales. Por otro lado, EE. UU. tiene su nicho comercial en países del Oriente Medio, parte de África occidental, Centro América y el Caribe, México y parte de Europa del Este. La exportación de vehículos usados procedentes de EE. UU., entre 2015 a 2018, alcanzó aproximadamente 2,6 millones de vehículos por un valor aproximado de 24 billones de dólares. Por su parte, Japón, el segundo mayor exportador de vehículos usados, entre los años 2015 a 2018, exportó alrededor de 3,8 millones de vehículos –alrededor de 963 000 por año–, siendo sus destinos principales Nueva Zelanda, Emiratos Árabes, Sri Lanka, Pakistán, Kenia y Chile. Ahora bien, en el caso de nuestra investigación solo prestamos atención a la cadena de suministros que parte de Japón y se vincula con

<sup>21</sup> Programa de las Naciones Unidas para Medio Ambiente.

<sup>22</sup> Asia Pacífico, Europa del Este, Latinoamérica, África y Oriente Medio.

Chile. Esto debido a que Chile está en el top diez de importadores de vehículos usados de Japón, y se ha constituido en un nodo redistribuidor de vehículos usados de la región de América del sur. Un dato que coincide con nuestra investigación puesto que mediante los comerciantes (chutereros e importadores) que se establecen en Iquique (Chile) y en la frontera, estos vehículos que salen de ZOFRI logran llegar a países como Bolivia, Perú y Paraguay.

La cadena de suministro de automóviles usados que va desde Japón a los Yungas de La Paz en Bolivia está alimentada por una multiplicidad de fenómenos que serán detallados a continuación.

### **2.1.1 Programa Shaken y el preshaken**

En Japón –que es de donde provienen los vehículos que estudiamos- existe el programa “shaken”, que es una inspección vehicular que se realiza cuando el vehículo cumple 2 años de uso. Este programa tiene como objetivo verificar que los vehículos hayan sido adecuadamente mantenidos, no hayan sufrido alteraciones o desperfectos que pongan en peligro a los dueños, pasajeros, peatones y al medio ambiente.

Esta inspección es rigurosa y costosa. En las primeras etapas de la inspección *shaken* los propietarios pagan tasas, impuestos y seguros por un costo aproximado de 300 euros. Posteriormente ingresan a la inspección mecánica del vehículo, en la que se va detectando desperfectos, modificaciones, entre otros problemas. Y en caso de que el vehículo no pase la inspección, se deben solucionar todos los desperfectos (un costo aparte) o pagar las multas. En total una inspección *shaken* puede significar un gasto aproximado de 300 euros a 3 000 euros (400 000 yenes), dependiendo de las condiciones del vehículo. Por esta razón, según nuestro informante pakistaní, *Nabi* (comunicación personal, 2019), se han instalado talleres mecánicos de “*pre shaken*” de mecánicos privados, que se encargan de evaluar las condiciones del vehículo para ofrecer un aproximado de cuánto costaría una inspección formal y evaluar si vale, o no, la pena hacer la inspección, o cambiar el vehículo por uno nuevo.

En el caso de Japón, el *shaken* ha generado que las personas prefieran reemplazar sus vehículos antes que pagar las multas *shaken*. Esto ha puesto sobre la mesa el debate de ¿qué hacer con los vehículos que han sido descartados producto del *shaken*?

### **2.1.2 Deshuesaderos y subastas**

Después de una clasificación de los vehículos, en relación a su vida útil restante, una parte de estos vehículos son puestos a disposición de deshuesaderos que convierten a los vehículos en repuestos mecánicos para exportación, o los destinan a fábricas de fundición de metal. Sin embargo, otra gran parte, por el corto periodo de uso de estos vehículos, son puestos a la venta para exportación en casas de subasta de automóviles usados instaladas en Japón que son organizadas por concesionarias que compran estos vehículos.

Un primer elemento que nos muestra el auto usado después de ser desechado por su dueño original son los *deshuesaderos* que se presentan como espacios que se mueven entre lo formal e informal, sostenido por el trabajo de migrantes asentados y temporales. Estos espacios en su función formal reciben un pago por destruir los vehículos que no pasan el *shaken*, pero según *Nabi* (comunicación personal, 2019), dentro de los *deshuesaderos* existen familias –de origen pakistaní, indio y japones- que se dedican exclusivamente a desmantelar los vehículos para rescatar piezas que aún sirven como repuestos mecánicos. Las familias en este lugar se dedican a reacondicionar las piezas y enviarlas a países que demandan repuestos. Este es uno de los negocios a los que se dedica la familia de *Nabi*.

Por otro lado, en Japón existen una amplitud de *casas de subasta* de autos usados a las que asisten compradores de diferentes nacionalidades, de manera presencial o virtual, para adquirir estos vehículos y luego revenderlos en otros países. O son las mismas casas de subasta las que se establecen en zonas francas de países en vías de desarrollo para vender estos vehículos. En el caso de nuestra investigación, se pudo establecer que existe un vínculo interesante entre importadores de autos usados, bolivianos y chilenos, con intermediarios pakistanís como Nabi.

En este caso, los intermediarios pakistanís provienen de familias migrantes establecidas en Japón que trabajan en deshuesaderos y ferias de subastas de autos usados clasificando vehículos y repuestos para poder traerlos hasta Iquique. En Chile los automóviles son entregados a importadores bolivianos para la venta. Un flujo similar de ingreso de vehículos usados es descrito en Brooks (2012). Este autor habla del flujo comercial de autos japoneses que ingresan a Mozambique por intermediación de *dealers* pakistanís que se hacen cargo de establecer los vínculos entre Japón, Maputo (Mozambique) y el resto de África.

#### **2.1.2.1 Lo usado y la chatarra en perspectiva de los receptores de autos usados**

Lo que se puede establecer en este punto es que existe un mercado de vehículos usados. Para Collins (2016), este mercado representa un programa en el que se intercambia dinero por chatarra; ya que se reduce la cantidad de vehículos que se desguazan<sup>23</sup> en países exportadores, y, por el contrario, los vehículos desechados cumplen el resto de su vida útil en países en vías de desarrollo de África y América Latina. Respecto a este punto coincidimos en que los mercados de vehículos usados representan un programa de intercambio de dinero, pero no precisamente por chatarra. Pues, si bien desde la perspectiva japonesa estos vehículos son “chatarra”, desde la perspectiva de la región y de nuestro espacio de estudio, estos vehículos no son chatarra mientras cumplan la función para la cual fueron fabricados. Específicamente, en Bolivia, según García Jerez (conferencia de 26 de noviembre de 2020), existe una cultura de la reparación y conservación, que hace que se descarten vehículos después de muchos años de uso. Un caso emblemático son los *micros* que circulan en el transporte urbano de La Paz con una antigüedad aproximada de 20 a 25 años.

Según nuestros interlocutores, compradores y chutereros, los autos usados de origen japonés “son nuevitos”, “de calidad”, “para trabajar”, “usado, pero en buen estado”, “son resistentes, no hechizos” y no chatarra. Una perspectiva similar se puede leer en el trabajo de Brooks (2012) en África –una región receptora de automóviles usados–, este autor afirma que se tiene una percepción diferente a la japonesa con relación a los vehículos, toda vez que “...un coche que tiene tres años en Japón puede ser visto como anticuado, en cambio en África algo anticuado podría ser un coche que tiene 10 años...” [la traducción es nuestra] (Brooks, 2012, p.83). Por este motivo los vehículos usados japoneses en África, al igual que en América Latina, son considerados útiles y no chatarra.

Desde nuestra perspectiva, centrada en el caso de los automóviles usados, en Bolivia existe un fenómeno similar al de África. Pues las personas que compran vehículos usados comparan a estos vehículos con nuevos por el poco kilometraje y el mantenimiento que

---

<sup>23</sup> Luego de que se ha extraído partes que aun sirven de un auto usado que se va a descartar, se procede a reducir lo que queda de este en bloques comprimidos de chatarra. A este procedimiento se le llama desguazar.

tienen. Usualmente un comprador de estos vehículos pregunta por el modelo y el año de fabricación, sobre todo para verificar que el vehículo “sirva para trabajar”, “sea de carga”, etc. Esto porque los compradores de vehículos usados asocian la antigüedad con procesos de fabricación más rigurosos y de mejor calidad y no “descartables”, que es como ellos ven a la actual fabricación de autos. En este entendido, los compradores no verifican el año para ver si es muy viejo o chatarra, sino más bien para ver si el vehículo “será de aguante”. De esta manera estos vehículos, son vistos por los compradores como un insumo que les permitirá moverse, generar ingresos y/o diferenciarse. Este panorama sobre todo se ve cuando los vehículos son vendidos en áreas rurales y pasan a cumplir funciones como herramientas de trabajo, tecnifican los procesos agrícolas o les permite generar un capital de motilidad, un tema que se abordará en el siguiente capítulo.

## **2.2 América del Sur: Iquique principal nodo distribuidor de vehículos usados de la región andina**

En este punto es importante mostrar que los nodos de distribución, establecidos en Japón e Iquique (Chile), son movidos por una multiplicidad de actores que realizan una lectura específica de los mercados a los que van a destinar estos vehículos. Como habíamos descrito en el subtítulo anterior, en Japón se han establecido deshuesaderos y ferias de venta de autos usados, en los que trabajan una multiplicidad de actores –clasificadores de vehículos, seleccionadores de repuestos y fundidores de vehículos–, pero también se han establecido intermediarios de ventas de estos vehículos que son el vínculo entre Japón y Chile.

Para la región de América del sur, el principal nodo redistribuidor de vehículos usados se encuentra en Chile, específicamente ZOFRI, en Iquique. El puerto de Iquique funciona como receptor de los vehículos usados –provenientes mayormente de Japón–, que luego son redistribuidos predominantemente a Bolivia, Perú y Paraguay.

### **2.2.1 El rol de los intermediarios e importadores en la cadena de suministro de vehículos usados**

Según Jimenez (2021), en Iquique se han asentado una serie de importadores de origen chileno, peruano y boliviano que se dedican a la importación de vehículos usados, ya sea de manera directa o con intermediarios pakistanís. En nuestra investigación, se ha logrado establecer que el rol del intermediario es fundamental en la importación de vehículos usados, pues estos intermediarios se encargan de la selección, embarque y despacho de los vehículos desde Japón hasta Chile. Aunque también existen, en menor medida, importadores en Iquique que trabajan directamente con exportadores japoneses.

Según Matías (importador de vehículos usados, 2019), importar automóviles directamente de Japón implica un riesgo, pues los vehículos no han sido “verificados” y/o preseleccionados –trabajo que realizan los intermediarios pakistanís–, y pueden presentar problemas y ocasionar pérdidas. Según Matías (comunicación personal, 2017), los vehículos no verificados por intermediarios a menudo son chatarra, presentan desperfectos irreparables, o no son “aptos” para la región y función a la que se destinan estos vehículos.

Al respecto de esto, Jimenez (2021) destaca que los intermediarios son familias pakistanís asentadas en Japón que se dedican a comprar vehículos usados asistiendo a ferias en casas de subasta presenciales o virtuales. Por ejemplo, Nuestro interlocutor Nabi (pakistaní), junto a su familia, estableció talleres mecánicos en Japón en los que los vehículos usados –comprados en las subastas– son reclasificados según el destino y su funcionalidad. Según Nabi (comunicación personal, 2019), en estos talleres lo que se hace

es reparar aspectos mecánicos (cambios de lado de puerta y volante dependiendo del destino) y estéticos de chapería. Y posteriormente, mediante empresas establecidas, tramitan la exportación de estos vehículos a diferentes destinos de África y América Latina.

El caso de Nabi es muy particular debido a que empezó a trabajar con Ahsan (pakistaní) que es dueño de una empresa exportadora de autos usados en Japón. Ahsan conoció a la familia de Nabi hacia finales de la década de los 80 porque llevaba vehículos que compraba en las subastas de Japón a ser reparados en el taller de la familia de Nabi. Posteriormente Ahsan reclutó a Nabi para trabajar en su empresa llevando vehículos usados y repuestos a África. Luego Nabi fue destinado a Sud América para establecer la empresa y vender vehículos en ZOFRI donde conoció a Matías.

Varios importadores bolivianos de autos usados en Chile trabajan con intermediarios pakistanís porque han consolidado cierto tipo de acuerdos entre ellos, que permite que muchas veces puedan elegir de “catálogos virtuales” los vehículos que están siendo ofertados en Japón. Y ocasionalmente, les permite juntar capitales entre varios chutereros para traer vehículos usados para ser redistribuidos; o pueden otorgarles ciertos créditos o préstamos para sacar los vehículos de ZOFRI.

En este caso, lo que muestra esta relación entre importadores bolivianos e intermediarios pakistanís es la consolidación de un circuito de distribución de dimensión transnacional, que no está mediado por grandes empresas importadoras. Más bien, estas importaciones están organizadas por actores que cuentan con un capital intermedio –a pesar de dedicarse a la compra y venta de automóviles que requiere capitales generalmente elevados y que en el caso de autos nuevos generalmente requiere de sociedades para cubrir los gastos de importación–, y que además han logrado entender las dinámicas de comercio de vehículos desde una lógica de carácter más cooperativo, tanto en la importación, como en la venta en el espacio local. Esta es sobre todo una estrategia de carácter cooperativo, en una cadena más informal, que permite que nuestros interlocutores puedan articularse a estas cadenas con poco capital inicial, y vayan creciendo sin necesidad de préstamos con interés. Como es el caso de Lorenzo, importador boliviano de autos usados.

Una vez que te haces amigo de los pakistanís te lo traen por pedido, te mandan hasta catálogo. Y si alguien me pide un modelito igual yo les escribo para ver si pueden conseguir. O le pido a otro chuterero que me pase y lo vendo. Así nomás se trabaja más que todo para esos camiones grandes y volquetas (Lorenzo Aguilar, comunicación personal, 2017).

En esta dinámica comercial Iquique juega un rol fundamental, pues es el espacio en el que se materializa este tipo de transacciones de carácter transnacional, pero con actores que no necesariamente están vinculados a grandes empresas, sino más bien con actores con capitales intermedios, e incluso, en algunos casos, capitales muy bajos para vincularse al suministro de vehículos, que usualmente requiere capitales relativamente grandes.

Jimenez (2021) relata el caso de Matías<sup>24</sup>, y cuenta que, la primera vez que compró un vehículo usado en Iquique, lo compró con miedo porque no sabía si lo vendería en Bolivia. En este caso, Matías empezó comprando un auto usado de un revendedor en

---

<sup>24</sup> Importador orureño que vive entre Iquique y Bolivia desde hace 25 años- que se dedica a la venta de vehículos usados desde hace 15 años.

Iquique por un valor de 1400 dólares, y lo vendió en Challapata por 2350 dólares. De esta forma, es decir “comprando, vendiendo, reinvertiendo”, hizo crecer su capital hasta llegar a 70.000 dólares a finales de 2009.

A medida que Matías se hizo un comprador habitual en Alto Hospicio y en las playas de autos en Iquique, conoció a su proveedor pakistaní Nabi que lo “fichó”.

[Y]o compraba pues al por menor como se dice. Pero el pakistaní me ha fichado. No le entendía muy bien lo que hablaba, pero más o menos me ha dicho que cada vez le compro doscitos, trescitos que debería llevar más porque hay venta. Él me ha ofrecido traérmelo autos más baratos como ha visto que yo nuevo. Me he animado, he invertido unos 30 mil dólares, pero me he hecho traer esa vez 32 autos flamitas como para que anden en Bolivia siempre, no como esos chinos que se desarman. A parte esa vez como sabiendo me ha regalado 3 autos más para repuestos. Así no más he empezado, luego me he alquilado garajes aquí en Iquique para tener a la mano siempre los autos, los llevaba también a Oruro, me compraban también aquí mismo. Pero con el pakistaní bien nos trabajábamos, claro él no viene mucho ya, todo es por teléfono, manda no más y yo aquí recibo y distribuyó a algunos. También ahora hay más competencia. Los mismos chilenos se han dedicado al negocio, los mismos japoneses mandan y lo venden aquí pero ya pues estamos hablando de más de 2000 mil autos...lo máximo que yo he traído serán pues 100 (Entrevista a Matías, diciembre de 2017. En Jimenez, 2021).

Los intermediarios como Nabi, en muchos casos, pueden traer personalmente los vehículos a Chile para hacer contacto con importadores bolivianos o chilenos. Y en otros casos, cuando ya tienen contactos establecidos, como en el caso de Matías, los intermediarios sólo envían los vehículos.

En el caso de los intermediarios pakistanís podemos percibir una suerte de movilizar estos vehículos, captando a distribuidores locales que, con conocimiento de sus espacios y territorios, tienen la posibilidad de llegar a otros países y ampliar el circuito de distribución de los autos usados. Estos elementos parecen ser muy característicos de la cadena de suministros de vehículos usados. Por ejemplo, en Brooks (2012), se muestra que la cadena de suministros de autos usados con destino África, ven a Maputo como una zona que, al igual que Iquique, materializa la posibilidad de entrada de vehículos a otras regiones. Coincidentemente, tanto Maputo, como Iquique, tienen zonas francas en las que se incentivan políticas de libre comercio e importación. Pero, además, ambas zonas –Maputo e Iquique– cuentan con una red de actores, –no necesariamente grandes empresas–, que se dedican a generar movimiento para el ingreso de estos vehículos a otros espacios.

En síntesis, en el caso de Matías se puede ver que este interlocutor ha consolidado una red de personas con las que trabaja en las diferentes etapas relacionadas con la venta de un auto usado en Chile o chuto en Bolivia. A partir de este caso y otros, en lo que sigue, vamos a mostrar las etapas que identificamos en la compra y venta de vehículos usado en Iquique.

### **2.2.1.1 Testaferros: los *liberadores*<sup>25</sup> de autos en Iquique**

Con la ayuda de Matías y Lorenzo –importadores– identificamos que existe una serie de procedimientos para que los vehículos salgan de la zona franca. Por ejemplo, cuando los vehículos llegan de Japón a Iquique se necesitan registrar para que salgan de aduanas, y este registro se puede realizar únicamente por ciudadanos o empresas chilenas establecidas en la región. El rol de Nabi en esta etapa es importante, porque ayuda a que los automóviles se liberen mediante sus empleados y a la vez mediante su representante chileno.

Sin embargo, para que este proceso se “agilice”, Matías también ha consolidado un grupo de jóvenes mayores de edad –que son hijos de padres bolivianos, pero tienen nacionalidad chilena– que se encargan de registrar los vehículos a su nombre. En el caso de Lorenzo, de la misma manera él estableció una red de personas con las que trabaja para “liberar” los vehículos. Solo que, en este caso, esta red está compuesta, predominantemente, por chilenos que prestan documentos propios o de familiares para realizar esta transacción. Y en ambos casos, van turnando sus estrategias, con la contratación de personas en situación de calle, y/o ocasionalmente, a gente que no conocen por una única vez para realizar este registro.

En todo caso, a todos los actores antes mencionados, se los denomina liberadores de autos, pues estos actores son precisamente los que permiten la salida de los vehículos de ZOFRI con una hoja de expedición, que, posteriormente, les servirá para tramitar placas chilenas, establecerse en las playas de venta y/o circular en Iquique por algunos días.

Una vez que los vehículos usados se encuentran en territorio chileno y legalmente registrados, Matías se encarga de instalar “muestras” de los vehículos en las playas de ZOFRI y Alto Hospicio en Iquique. Manda otra parte de los vehículos a Challapata, un nodo redistribuidor en Bolivia. Cuando los compradores llegan a Iquique, Matías no solo les ofrece los vehículos sino también una serie de servicios como cambio de lado del volante y la internación del vehículo “de manera segura” a cualquier punto de Bolivia.

### **2.2.1.2 Talleres de cambio de volante y adecuación de puertas en Iquique**

En el trabajo de campo se pudo observar que alrededor de la ZOFRI existen una multiplicidad de talleres mecánicos y de chapería que ofrecen diferentes servicios, y que además venden autopartes de vehículos. Un elemento que llama la atención de estos talleres son los servicios de conversión de volante y adecuación de puertas para vehículos que, específicamente, son servicios ofertados para vehículos usados con destino Bolivia.

Estos talleres tienen su razón de ser en el hecho de que la mayoría de los autos usados de Japón llegan a Iquique con el volante a la derecha, que corresponde a la forma como son manejados los autos en Japón y algunas regiones de Europa. De esta forma, el cambio de volante consiste en llevar el volante de la derecha a la izquierda, tal y como se usa en Bolivia y otras regiones de Latinoamérica.

---

<sup>25</sup> También existe otro uso para el concepto de “Liberadores de Vehículos” y está vinculado a los que nuestros interlocutores llaman “golpe al seguro”. Durante el trabajo de campo algunos de nuestros interlocutores llamaban liberadores a chilenos que les vendían sus vehículos a bajos costos y les pedían que saquen los vehículos de Chile en el plazo de 8 horas, para luego denunciar estos vehículos como robados y recibir también el monto del seguro de sus vehículos. Luego en Bolivia estos autos son autos robados que fácilmente se denomina chutos por no saber el origen del vehículo.

El cambio de volante ha generado un negocio muy lucrativo en Iquique, pues se han instalado un centenar de talleres mecánicos dirigidos por chilenos, peruanos y bolivianos, especializados en transformación de vehículos usados, chapería y venta de repuestos. Los cambios de volante llegan a costar entre 100 \$ y 300 \$, ya que implican un recambio casi total de la forma del tablero principal del vehículo, reacondicionamiento de espacios, frenos, embrague y, en muchos casos, hasta de la caja de velocidades. Originalmente esta adecuación se realizaba en Japón, pero según Matías (comunicación personal, 2017) y Nabi (comunicación personal, 2019), el precio que se le añadía a los vehículos por este recambio era elevado.

Progresivamente se empezó a ofrecer este recambio por precios más módicos en Iquique, además añadiendo promociones en los precios dependiendo del número de vehículos a convertir, y si se quiere que el cambio sea estético, el monto puede ir variando. También existen ofertas de “combos” que son ofrecidos a dueños de vehículos que van a ser destinados a trabajar en el transporte de pasajeros. Dichos combos son principalmente destinados a cambiar o adecuar las puertas –de vehículos que no tienen la puerta de ingreso de pasajeros en el lado derecho–, y además a cambiar de lado el volante. Por realizar ambos trabajos en “combo” se paga entre 300 \$ a 400 \$.

En el caso de Matías, él ofrece a los revendedores de autos que le compran en Chile llevarlos a talleres confiables y garantizados para que realicen esta conversión. A cambio de llevar clientes a estos talleres, los mecánicos convierten uno o dos vehículos de Matías de manera gratuita. Los vehículos que él lleva a vender a Bolivia de manera personal son convertidos en Japón, una parte en Iquique y otros en Bolivia.

Los actores involucrados hasta este punto se extienden por su ubicación desde Japón (exportadores e intermediarios pakistanís) a Chile (importadores de autos usados, liberadores de vehículos, transformadores de vehículos usados). Hasta este punto toda la dinámica comercial es denominada compra y venta de autos usados. Pues la exportación de Japón a Chile es legal; la venta de vehículos usados en Chile es legal (mas no su circulación en ciudades, solamente en área rural); los talleres de reacondicionamiento de vehículos usados en Iquique también son legales. Sin embargo, una vez que los vehículos usados cruzan la frontera rumbo a Bolivia, la dinámica comercial se denomina compra y venta de autos chutos, ya que en Bolivia está prohibida la importación de vehículos con más de 2 años de antigüedad, y los autos usados que llegan a Iquique tienen al menos entre 6 y 15 años de antigüedad. Es en esta etapa que entran en escena los chutereros.

### **2.2.1.3 Los chutereros entre Chile y Bolivia**

En Iquique, Matías ofrece el traslado de los vehículos a Bolivia “de manera segura”. Para este cometido, Matías ha consolidado una red de choferes “internadores chutereros” que provienen predominantemente de comunidades rurales de Oruro y Potosí –donde está asentada su familia y la de su esposa– que se encargan de internar los vehículos a Bolivia. Para esto él ha articulado, junto con otros chutereros, el servicio “puerta a puerta” que consiste en que el comprador pague una parte del valor total del vehículo y espera su vehículo en su localidad en Bolivia. Por este servicio se cancela entre 300 y 800 dólares adicionales al valor del vehículo.

Matías también se ha articulado con sub-nodos de redistribución –manejados por otros chutereros mayoristas–, para los cuales manda vehículos en caravana desde Chile hacia Bolivia. Estos chutereros en gran parte tienen una suerte de puestos fijos de venta de autos chutos en ferias de diferentes departamentos que son considerados sub-nodos de redistribución para Bolivia. Cuando Matías ofrece estos servicios, pasa de ser un

importador de autos usados en Chile a convertirse en un chutero en Bolivia debido a que en el país existe una prohibición de importación de autos usados con antigüedad mayor a dos años.

A pesar de que Matías ofrece el servicio “puerta a puerta” y ha establecido sub-nodos de redistribución, prefiere articularse con otros chutereros que trabajan y se “mueven” en diferentes regiones de Bolivia. Entonces, Matías entrega los vehículos a estos chutereros móviles para que ellos se encarguen de internarlos a sus respectivas regiones y comunidades. En este entendido la mayor parte de los chutereros con los que trabaja Matías tienen un origen rural o una vinculación estrecha con el área rural. Este vínculo de los chutereros con el área rural es una cualidad apreciada por Matías (comunicación personal 2017), porque este vínculo de sus colaboradores les permite llegar a diferentes regiones de Bolivia con mayor facilidad; sobre todo, porque estos chutereros móviles “saben manejarse”, es decir que conocen rutas, formas de negociación y las condiciones para circular en áreas rurales y ofrecer vehículos. En muchos casos, estos chutereros reciben pedidos y llamadas directas de sus paisanos para que les traigan un vehículo o repuesto específico, y su cualidad de moverse ha hecho que también se conviertan en una suerte de comerciantes que llevan celulares y ropa usada –que también les entrega Matías– hacia áreas rurales.

En este entendido, los chutereros son actores móviles, que pueden ser los mismos importadores de autos usados en Chile, o los revendedores de autos chutos en Bolivia. Estos actores se encargan de establecer el vínculo comercial entre Chile y Bolivia. Su rol principal es el de articular los nodos y sub-nodos de distribución de vehículos. Es decir, articular el nodo de distribución transnacional de Iquique con los nodos y sub-nodos de distribución que se extienden a lo largo del territorio boliviano y sus fronteras con otros países.

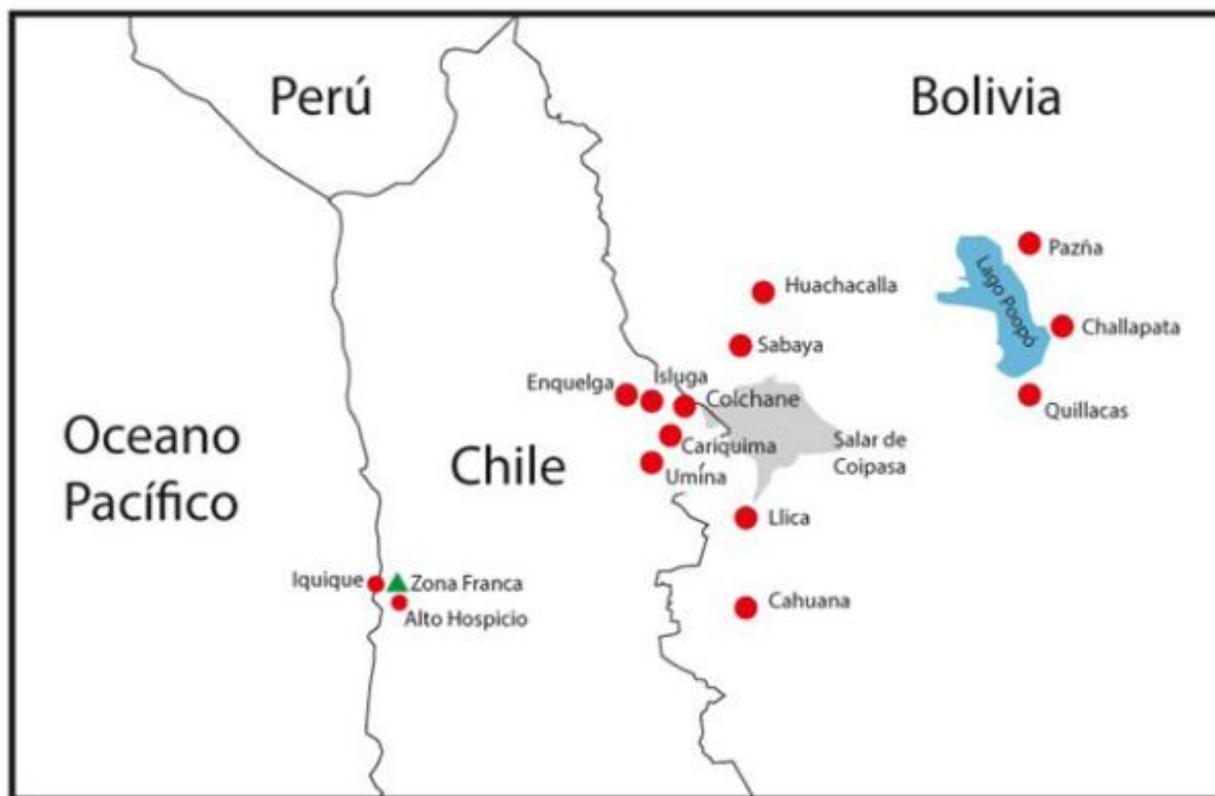
La función principal de los chutereros es la articulación ya sea transfronteriza, o dentro del territorio boliviano. En este entendido, los chutereros primero sacan los vehículos usados de Chile para introducirlos a Bolivia mediante diferentes mecanismos y rutas. Y luego en territorio boliviano, su función es generar el movimiento de estos vehículos a través de sub-nodos de distribución en diferentes regiones del país y a través de los chutereros móviles.

### **2.3 Convirtiendo un auto usado en un auto chuto: red trasfronteriza de internación de autos chutos de Iquique a Bolivia**

Cuando los vehículos usados son internados a territorio boliviano pasan a denominarse chutos, pues en Bolivia estos no tienen los permisos de circulación, debido a que son internados por contrabando a través de los 850km de frontera que comparten Chile y Bolivia.

Internar los vehículos usados de Chile a Bolivia implica la organización logística y el uso de diferentes infraestructuras sociales, espaciales y físicas. Estas infraestructuras a menudo son organizadas, creadas y apoyadas en la participación de diversos actores que circulan, viven o trabajan entre los límites entre Chile/Bolivia, comunidades fronterizas y con características rurales.

**Figura 3**  
*Principales lugares mencionados en el texto*



*Nota: Elaboración propia en base a entrevistas y trabajo de campo (2014-2020).*

Como se puede ver en la figura 3, desde Iquique los vehículos primero llegan a poblaciones fronterizas como Cariquima, Esquelga, Isluga o Umina en Colchane (Chile), para posteriormente pasar a poblaciones como Llica, Sabaya, Pazña, Huachacalla, Cahuana o Quillacas en territorio boliviano (véase figura 3).

Las rutas de internación de autos usados/chutos a Bolivia son altamente móviles y dinámicas, y están guiadas por el *loreo*<sup>26</sup>. Si bien existe una ruta principal de salida de los autos chutos desde Chile –la ruta CH 15 estudiada por Garcés et al (2016)–, esta tiene su prolongación por una variedad de caminos alternos hasta llegar a las poblaciones antes mencionadas.

En el caso de este espacio fronterizo, para Garcés et al (2016), estas rutas configuran un espacio de relaciones sociales para el flujo de personas y mercancías porque conectan diversas comunidades, grupos sociales y espacios nacionales. En el caso de los autos chutos, esto se refleja de manera clara, pues internar un vehículo involucra la participación de diferentes actores como policías, comunarios, chóferes, loros y chutereros que articulan

---

<sup>26</sup> El *loreo* sería la práctica que realizan las personas para vigilar el movimiento en la zona fronteriza para identificar los horarios y rutas adecuadas para cruzar la frontera ya sea por pasos habilitados o no habilitados. El *loreo* en este caso está sostenido predominantemente por el conocimiento del territorio de frontera, sus flujos, sus movimientos, el funcionamiento de instituciones del Estado de uno y otro lado de la frontera, los cambios de turno de policías y carabineros entre otro tipo de relaciones-

redes –basadas en acuerdos de confianza y solidaridad<sup>27</sup>– para la internación de estos vehículos.

### **2.3.1 Actores en la dinámica transfronteriza de internación de vehículos: comunidades, chutereros, choferes internadores, loros y policías/militares**

Para la internación de los vehículos a Bolivia, David –un chuterero que trabaja junto a Matías–, contacta a un grupo de choferes internadores oriundos de Sabaya (lugar de origen de David). Y, junto a estos choferes, planifica el cruce de la frontera por diferentes rutas, “dependiendo el movimiento” de policías y militares en frontera. David usualmente recomienda y contacta a sus clientes con estos choferes internadores “porque son de confianza”, conocen una multiplicidad de rutas y han logrado consolidar una red de contactos/loros en poblaciones fronterizas que les permite tener un panorama amplio de qué rutas usar, en qué horarios y cómo cruzarlas.

La internación comienza cuando los choferes internadores llegan a la frontera chileno-boliviana para ingresar a territorio boliviano. En este paso, ellos utilizan sus contactos en comunidades cercanas a la frontera para saber si hay circulación de carabineros o militares chilenos en frontera. Y si se les advierte de “movimiento de carabineros o militares”, ellos buscan estacionamiento por un precio módico en garajes de comunidades chilenas hasta que este movimiento pase. Al respecto David nos dice: “...yo llego a Cariquima, me cargo o compro gasolina para los autos, si hay paso normal me voy directo, si no, lo guardo los autos al garaje y me quedo a dormir ahí...” (comunicación personal, 2019). Según él (comunicación personal, 2019), actúa de esta forma por temas de seguridad.

El movimiento de alerta y guía para el paso y rutas está a cargo de un grupo de personas a los que nuestros interlocutores denominan *loros*<sup>28</sup>. Los *loros* son personas que desarrollan sus actividades en poblaciones fronterizas y se vinculan con chutereros y choferes internadores para informar qué rutas están libres y en qué horarios pasar. Ocasionalmente los *loros* también participan guiando las caravanas de vehículos en el cruce de frontera, armando pasos con pequeños puentes metálicos en lugares donde hay zanjas y/o apoyando como mecánicos si se presenta algún desperfecto.

Una vez que David recibe la llamada de los *loros* –él como guía de una caravana de entre 10 a 15 vehículos– se dispone para pasar la frontera hacia Bolivia conduciendo lo más rápido que puede, “corriendo como diablo” como manifiesta. En el camino, ocasionalmente los “loros” hacen señales para mostrar los pasos libres, caminos habilitados e informar la ausencia de control para ingresar a Bolivia. En el caso del paso de Colchane/Pisiga, la participación de los loros se amplió, sobre todo desde que se empezó a hacer una zanja en este límite fronterizo. De esta forma, en este paso, los loros preparan puentes de metal para cruzar esas zanjas; por eso la necesidad de señalar con luces el lugar donde están esos puentes para cruzar. En el caso de pasos por el salar Umina, Llica, los loros se encargan de

---

<sup>27</sup> La llamamos solidaridad porque si durante la internación de los vehículos chutos en Bolivia, si en el trayecto se le pincha una llanta a algún auto otros chutereros suelen jalar al vehículo, y así ayudarse entre ellos.

<sup>28</sup> En el caso de guías para poblaciones migrantes en el espacio fronterizo también se utiliza la denominación *chambero*. Durante el trabajo de campo en 2019, escuchamos esta misma denominación para referirse a los loros de chutos.

“buscar ruta”, sobre todo porque en temporadas de lluvia se suele crear fangales, y las huellas de las rutas se borran.

Una vez que los vehículos se encuentran en territorio boliviano, ya sea por haber pasado por el salar de Coipasa o por otra ruta alterna, se emprende el viaje principalmente a comunidades fronterizas de Bolivia, donde los pobladores, al igual que en Chile, han habilitado casas como garajes para guardar los ahora denominados autos chutos. En el trabajo de campo hemos podido observar que, en el paso por las comunidades fronterizas de Bolivia, los chutereros que guían la caravana pagan a las comunidades un “derecho de paso”<sup>29</sup> y/o “peaje comunal”.<sup>30</sup> Y cuando, ocasionalmente, deciden pasar por peajes del Estado, realizan un “aporte voluntario” a los funcionarios y/o policías.

Cuando los autos chutos están en territorio boliviano se abren paso hacia todo Bolivia a través de uno de los principales nodos distribuidores. En el caso de David, él trabaja con el nodo distribuidor de Challapata. En este lugar se puede ver que en las casas se han instalado también talleres de cambio de lado de volante y otros servicios mecánicos. Además, se ofrecen otros servicios como “gemeleado de autos” –que consiste en clonar los papeles y placas de vehículos legales– para que puedan llegar a diferentes destinos tanto urbanos como rurales de Bolivia.

En el caso de Matías se puede observar que él se ha articulado a otros chutereros e impulsa ferias departamentales de compra y venta de estos vehículos. Las ferias son espacios de compra y venta de autos chutos que han generado nodos redistribuidores en Bolivia. La feria de Patacamaya en La Paz, la feria de Ivirgarzama en Cochabamba, la feria de Challapata en Oruro, la feria de Pampa Colorada en Potosí, la feria de Vallegrande en Santa Cruz, son algunos de estos nodos.

**Tabla 3**

*Gastos y costos de internación de autos chutos, aproximados a finales de 2019*

<b>Gastos</b>	<b>Costo</b>
Vehículo Toyota Townace VAN comprado en Chile	1 600 \$
Cambio de volante	200 \$
Contrato de chofer internador/chutero	150 \$
Pagos por “derecho de paso” (comunidades y policía)	400 \$
Gasolina o Diesel	200 \$
<b>TOTAL</b>	<b>2 550 \$</b>

*Nota: Elaboración propia en base a trabajo de campo (2014-2020).*

Introducir un vehículo desde ZOFRI hasta Bolivia cuesta aproximadamente entre 2000 a 2600 dólares (véase *tabla 1*). Este aproximado puede variar, si en el camino el chutero o chofer internador se encuentra con policías o con el Control Operativo Aduanero (COA), ya que debe pagar coimas<sup>31</sup> de entre 200 Bs a 7000 Bs, “dependiendo la suerte” y la cantidad de vehículos que internan, como indica David (comunicación personal, 2019). El precio de una internación también puede subir si en el camino el vehículo sufre un desperfecto que se tenga que solucionar en el momento, como las llantas pinchadas que son los gastos más frecuentes por los caminos accidentados de las rutas.

<sup>29</sup> Este derecho puede oscilar entre 50 a 150 dólares dependiendo la cantidad de vehículos

<sup>30</sup> Se denomina peaje comunal porque estas recaudaciones en el caso de comunidades bolivianas se utilizan para hacer refacciones de carreteras, refacción a colegios, etc.

<sup>31</sup> Significa pagos que se realizan como sobornos.

Es importante agregar que uno de los requerimientos que hacen muchos compradores de autos chutos es que los vehículos sean de carga, “que sirvan para trabajar”. Es por esto por lo que generalmente piden modelos específicos, tipo *Van*, que tengan espacio para carga o se puedan adecuar para parrilla en la parte superior del vehículo. Esta especificidad también aumenta los costos, sobre todo porque los intermediarios, como Nabi (comunicación personal, 2019), deben hacer una selección específica de los vehículos.

En este entendido los modelos que se compran con más frecuencia son los siguientes:

**Tabla 4**

*Modelos de autos chutos más solicitados en Bolivia*

<b>Modelo del vehículo</b>	<b>Detalles</b>	<b>Precio de venta en Yungas</b>	<b>Precio en Iquique sin conversión</b>
Toyota Ipsum modelo 2000	Japones, caja mecánica, combustible gasolina.	3 750 \$	1 500 \$
Toyota Caldina Modelo 2002	Japones, caja mecánica.	3 000 \$	1 500 \$
Nissan Atlas modelo 2005	Japones, caja mecánica, combustible diésel 4x4.	4 900 \$	2 800 \$
Toyota modelo Hylux 4x4 2016	Japones, caja mecánica, combustible diésel.	6 500 \$	4 800 \$
Toyota Hiace Van modelo 2018	Japones, caja mecánica, combustible gasolina.	6 000 \$	3 900 \$
Toyota Townace Van Plateado modelo 2002	Japones, caja automática, combustible gasolina.	3 800 \$	1 600 \$
Toyota Rav4 modelo 1995	Japones, caja mecánica, combustible gasolina 4x4.	3 450 \$	1 500 \$
Toyota tipo Probox Succeed modelo 2006	Japones, caja automática, combustible gasolina.	3 400 \$	1 400 \$
Toyota Celica deportivo modelo 2002	Japones, caja mecánica, combustible gasolina.	3 000 \$	1 400 \$
Moto pegasus deportiva 250 Cc	China, combustible gasolina.	500 \$	350 \$

*Nota: Elaboración propia en base a datos de David Chutero de finales 2017. Aclaración los vehículos resaltados en rojo son los más usados en los Yungas.*

#### **2.4 La expansión del mercado de autos chutos en Bolivia**

El uso de autos chutos en Bolivia ha generado una demanda de estos vehículos y un nicho comercial que responde a necesidades específicas. Y es que, como se puede notar en los datos recolectados, estos vehículos generan necesidades desde su adquisición en Iquique, su paso por los nodos de redistribución en Bolivia y su uso en diferentes localidades de Bolivia. Al respecto de esto se ha descrito el mercado comercial de autos usados en Iquique y Japón; y, en cambio, en este subtítulo se abordará el mercado local de los autos chutos. Es decir que en lo que sigue se abordará el nodo de redistribución del Departamento de La Paz y los nichos comerciales que surgen por el uso de estos vehículos en áreas rurales.

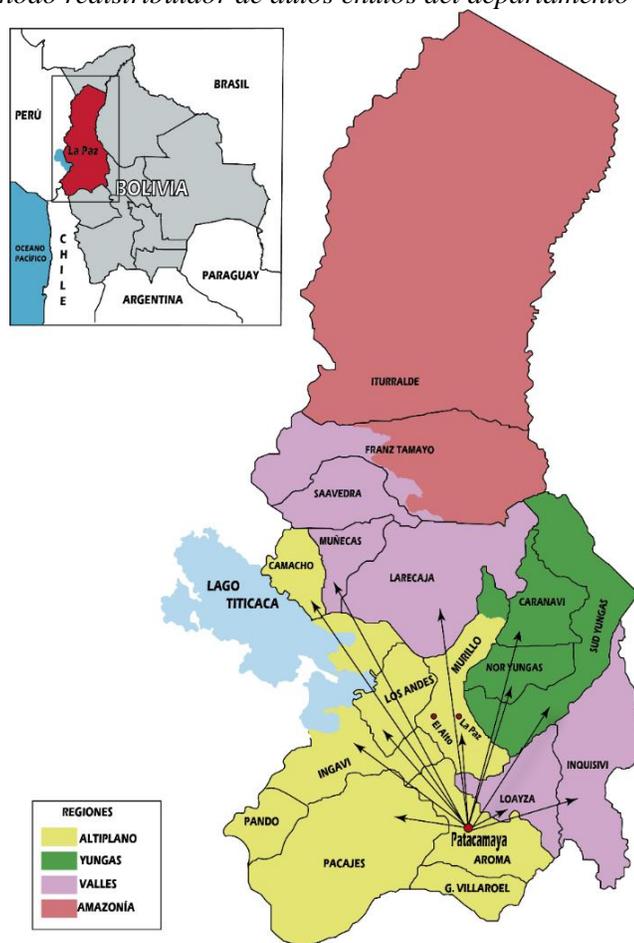
Concretamente hemos observado que en Bolivia existen cinco nodos de redistribución a nivel nacional: la feria de Patacamaya en La Paz, la feria de Ivirgarzama en Cochabamba, la feria de Challapata en Oruro, la feria de Pampa Colorada en Potosí, la feria de Vallegrande en Santa Cruz. Estos nodos se concentran alrededor de ferias comerciales, y son nodos cuasi fijos durante el año. Aunque también se observó que ocasionalmente las

ferias de autos chutos desaparecen por los controles, o en todo caso, se reacomodan en zonas circundantes a los lugares mencionados.

La ubicación geográfica de estas ferias es estratégica; es decir que estas ferias se encuentran en espacios con múltiples accesos viales que conectan estos nodos con diferentes regiones de Bolivia. En el caso de La Paz, el nodo de redistribución está ubicado en la feria de Patacamaya en la provincia Aroma. La ubicación geográfica de este nodo redistribuidor, a lo que se suma una o varias conexiones carreteras alternas (que crean los chutereros), propician que, por una ruta, los compradores de autos chutos lleguen hasta la feria de Patacamaya desde las provincias Loayza, Inquisivi, Sud Yungas, Nor Yungas, Caranavi, Larecaja; y, en cambio, por otra ruta, propicia que los compradores que vienen desde las provincias Pacajes, Ingavi, Los Andes, Camacho y Muñecas lleguen hasta esta feria (ver figura 4).

**Figura 4**

*Mapa del alcance del nodo redistribuidor de autos chutos del departamento de La Paz*



*Nota: Elaboración propia en base a entrevistas y trabajo de campo (2014-2020).*

Como se puede ver en el mapa anterior, por su ubicación geográfica, la feria de autos chutos de Patacamaya es accesible para los compradores de diversas regiones. Esta cualidad ha permitido que esta feria se convierta en un nodo redistribuidor para chutereros de municipios rurales circundantes que no se vinculan de manera directa con Iquique. El

surgimiento de ferias de venta de autos chutos en Bolivia propició que se creen una serie de empleos y subgrupos de chutereros que conforman el mercado de los autos chutos.

#### **2.4.1 Chutereros locales<sup>32</sup>, chutereros itinerantes<sup>33</sup> y sub-nodos de distribución de autos chutos**

En el caso de los **chutereros locales**, este grupo estaría conformado por personas de origen rural –con vínculo con sus comunidades–, que se han dedicado a comprar autos chutos en nodos de redistribución departamental (solo pocos en Iquique) y llevarlos a sus comunidades de origen para venderlos y generar ganancias. Este grupo de chutereros locales ocupa un espacio más dentro de la cadena de distribución de autos chutos y su rol es importante en dos sentidos. Primero, tienen la capacidad de generar sub-nodos de redistribución de autos; por ejemplo, el sub-nodo de la región de los Yungas (Caranavi, Asunta). Y segundo, porque su articulación a la cadena de distribución global permite que los autos chutos lleguen a una multiplicidad de lugares rurales.

El mercado de los chutos –a partir de nodos y sub-nodos de distribución– ha generado que familias de diferentes municipios se dediquen a vender autos chutos en provincias, municipios y comunidades. La cadena de suministro que estudio es la que llega a la región de los Yungas. En esta región existen pocas ferias de compra y venta de autos chutos, y se podría decir que las más grandes, y sobre todo fijas, son las de Asunta y Caranavi. Ferias en las que la exhibición de vehículos se limita a pocas unidades. Por su parte, en Irupana, el sub-nodo es aún más pequeño. La feria es ocasional y consiste en estacionar un par de vehículos cerca al campo deportivo de Churiaca como muestra. La existencia de estos sub-nodos, e instalación de pseudoferias, está orientada sobre todo a anunciar que existen chutereros rurales que traen autos chutos a su municipio o comunidad; si es que no lo han hecho ya antes.

Otros actores que identificamos en estos sub-nodos, son los chutereros itinerantes de origen rural. Este subgrupo de chutereros está constituido por revendedores que compran de Patacamaya (u otro nodo distribuidor) y no tienen ningún vínculo con la población a la que van a vender los autos chutos.

En todo caso, tanto los chutereros locales como los chutereros itinerantes, ambos de origen rural, al articular sub-nodos de distribución y llevar autos a pedido a comunidades rurales lo que generan es un mercado de los autos chutos desconcentrado. Por ejemplo, cuando los compradores de áreas rurales necesitan vehículos con características específicas, estos chutereros se comunican con sus contactos en los nodos de distribución y le ofrecen al comprador una variedad de vehículos que ellos podrían traer o “colocar”<sup>34</sup> en el municipio o comunidad.

Como ya hemos empezado a ver en este subtítulo, existen circuitos departamentales y regionales que forman mercados locales de compra y venta de autos chutos. Estos mercados son dirigidos principalmente por vendedores locales (lugareños de la región) que

---

<sup>32</sup> Se entenderá chutereros locales como las personas de origen rural y con un vínculo con las comunidades donde venden los autos chutos. Estos chutereros se abastecen de Iquique o un nodo de distribución departamental de Bolivia hacia sus comunidades rurales.

<sup>33</sup> Son vendedores de autos chutos también de origen rural pero que recorren diferentes poblaciones rurales para vender los autos chutos

<sup>34</sup> Los chutereros utilizan la palabra “colocar” para referirse a hacer llegar el auto chuto hasta la población donde está el comprador.

tienen un conocimiento amplio de la región en relación a las rutas de acceso, necesidades de compradores y sobre todo porque “brindan confianza”, “son conocidos”.

En este punto lo que se quiere resaltar son dos cosas: primero la presencia de familias de la región que se han dedicado a esta actividad de manera temporal o definitiva ya sea como chutereros o choferes internadores. En el caso de Lorenzo, tanto él como su esposa Nancy nacieron en Irupana y proceden de familias que se dedicaban a la agricultura, al cultivo de coca. Ambos migraron a La Paz por estudios y vienen de familias numerosas; Lorenzo es el hermano menor de cinco y Nancy es la menor de seis hermanos. Y cuando ellos decidieron “juntarse”<sup>35</sup> una gran parte de los terrenos y cocaleros de sus padres fallecidos ya habían sido repartidos entre los hermanos mayores que formaron familia años antes. Por lo que los terrenos que heredaron eran pequeños y no producían lo suficiente para abastecer a su familia: “nuestros cocaleros juntos hacían un bulto y medio, con suerte 2 si estaba cargado el cocal” (Nancy, comunicación personal, 2017). Ellos relatan que, durante los primeros años de convivencia, compraron un cocal más y ocasionalmente trabajaban como jornaleros para generar otros ingresos.

El año 2005, Jhonny, el medio hermano de Lorenzo le ofreció trabajo como chofer para internar autos chutos a los Yungas. Por cada auto internado desde la frontera chilena a Irupana le pagaría 400 Bs. Lorenzo decidió dedicarse de forma ocasional a ser chofer internador de autos chutos a los Yungas, generando ingresos adicionales destinados al ahorro para comprar un terreno en Irupana donde hacer su casa. Lorenzo relató que internar un auto desde la frontera hasta Irupana le tomaba 3 días: un día para salir de los Yungas y llegar a frontera, y 2 días manejando el auto hasta Irupana. Durante esta etapa Lorenzo combinó la internación de autos chutos con el trabajo en sus cocaleros. En los años siguientes, Lorenzo dejó por completo los cocaleros y se dedicó únicamente a traer autos chutos.

Para Lorenzo, el negocio con autos chutos reportaba ganancias de hasta 6 000 dólares al mes, principalmente, entre los años 2009 a 2011. Estos ingresos le permitieron a su familia comprar casas y abrir una tienda mayorista de insumos (una multi tienda de abarrotes, librería y ropa) en el pueblo de Irupana, e ir dejando poco a poco el negocio de los autos chutos. Lorenzo comentaba que aun trae autos chutos, “pero solo ha pedido y para conocidos. Ya no soy joven también, es trabajo para joven eso” (Lorenzo A., comunicación personal, 2017).

Actualmente Lorenzo se dedica, sobre todo, a manejar su camión en la ruta Irupana-La Paz, La Paz-Irupana.

Traer autos chutos a mí me ha ayudado a pararme, me gusta el cocal, pero no tenía plata para comprarme más terreno, tampoco quería prestarme porque ese tiempo la coca no estaba en su precio como ahora. Y solitos con la Nancy era matonearnos.

Me acuerdo los primeros años que hacía entrar autos la gente me compraba con miedo, y casi nadie del pueblo me compraba, más me compraban para las comunidades. Traía cada viaje uno, en el 2005 he debido meter solo cinco autos, también porque al principio me daba miedo. A inicios del 2007 he empezado a meter más autos y yo ya me vendía, y más baratos. Al mes por lo menos iba dos veces [a Iquique] y en cada viaje traía tres, cuatro autos. También ya me hice amigos y he empezado a conocer cómo se trabaja. Ese tiempo parecía que en las playas de autos en Chile se querían deshacer de sus autos.

---

<sup>35</sup> Concubinar

Incluso me vendían autos a 700 dólares, lo hacía convertir<sup>36</sup> y llegaba a Irupana con 1.500 dólares máximo y lo vendía en 3.000 o 4.000 dólares. Había sido pues porque justo el Evo había aprobado unos decretos<sup>37</sup>, y unas leyes que hacía que ya no se pueda importar ni meter autos muy antiguos a Bolivia, creo que por eso nos vendían bien baratos los autos en Chile.

He seguido trabajando unos cuatro años más hasta el 2009 más o menos. Me he ahorrado algo y con mi mujer hemos visto de abrir una tienda y dejar un poco esto de los chutos. Pero hemos vuelto a trabajar en esto porque a finales de 2010, justo nuestros dirigentes en una reunión ampliada con los dirigentes del Chapare habían propuesto al presidente que legalice los autos chutos por lo menos en estos lugares. Entonces el presidente había dicho “puede ser”. Entonces a partir de esa reunión han empezado a decir que se “van a legalizar los chutitos”, y me han empezado a solicitar que traiga algunos autos, porque de Challapata traían muy caro y en Patacamaya peor. De esa manera he vuelto a traer autos chutos de Iquique hasta más o menos febrero 2011, porque después ya estaban controlando grave. Pensaba que con legalización ya no iba a meter más autos, pero mira igual no más sigo metiendo, a veces más que antes incluso (Lorenzo A., comunicación personal, 2017).

Entre 2009 y 2011 Lorenzo empezó a traer más autos chutos, entre 4 a 5 vehículos propios (en caravanas de 20) por lo menos dos veces al mes. Y ocupaba al menos 7 u 8 personas para conducir los autos y hacer relevos si era necesario. Lorenzo empezó a trabajar con 4 jóvenes de la región de Inquisivi que conocían las diferentes rutas de acceso a los Yungas y eran “habilitados para manejar”. También contrataba otros choferes internadores en Iquique a los que les pagaba 100 dólares por viaje.

Hermes, Sergio, Boris y Marcelo, eran los choferes internadores de Inquisivi con los que trabajaba Lorenzo y tenían entre 17 años a 21 años. Lorenzo los describe como “jóvenes humildes que no han tenido oportunidad” (comunicación personal, 2017), porque la mayoría de ellos venían de familias migrantes de primera generación y no tenían cocaleros propios o solo eran jornaleros. O como Hermes, eran huérfanos de padre y madre. Todos ellos aprendieron a manejar porque habían trabajado como ayudantes de carros o buses que viajaban a los Yungas, y algunos fueron instruidos por los propios choferes o aprendieron mirando. Y, además, cumplían con los requisitos que según Lorenzo se necesita para internar chutos: “ser de bolas, manejar bien y correr como el diablo” (comunicación personal, 2017).

El caso de Lorenzo muestra como él y Nancy van dejando las actividades agrícolas para vincularse a otro tipo de actividades económicas, el comercio de autos chutos. Sin embargo, también existen familias que sin dejar la actividad agrícola se dedican a la venta de autos chutos para diversificar sus ingresos económicos, y otras familias (usualmente migrantes de retorno) se dedican exclusivamente a esta actividad.

Por ejemplo, José (35 años) y Beatriz (32 años) tienen 5 hijos, y poseen cocaleros en su comunidad que producen cada cosecha entre 3 o 4 “bultos”<sup>38</sup> de coca. Pero desde hace 5 años José se dedica a traer autos chutos –esporádicamente y solo ha pedido– para familiares

---

<sup>36</sup> Cambiar el volante del lado derecho al izquierdo que es el reglamentario en Bolivia. Y en algunos casos poner las puertas de acceso para pasajeros al lado derecho.

<sup>37</sup> Se refiere al Decreto Supremo N.º 28963 del 6 de diciembre de 2006 y la Ley N.º 3467 del 12 de septiembre de 2006.

<sup>38</sup> Un bulto o taqui de coca equivale a 50 libras de coca.

o gente de su comunidad. José conoció este negocio porque compró su auto chuto en Challapata el año 2012, y en esta transacción el chutero de Challapata le ofreció comisiones si lograba acomodar autos en los Yungas.

José empezó a ofrecer estos vehículos a familiares o personas de su comunidad, y para ganarse su confianza, él mismo se ofrecía a traerlos desde Challapata. En 2012, él empezó a traer estos vehículos, primero para su hermana y luego para una persona de la comunidad. José dijo lo siguiente: “ya me han visto que era de confianza me pedían. Unito veía lo que se ha comprado el otro y te preguntaban. No ve que nadie quiere quedarse atrás. En mi comunidad casi yo he debido vender a todos” (José, comunicación personal). Él traía estos vehículos pidiendo por lo menos la mitad del costo del vehículo, y cuando llegaban a Irupana los compradores debían cancelar la otra mitad. No había acuerdos escritos, todos los acuerdos eran verbales y basados en la confianza. Según José, “todos querían comprarse auto chuto, estaba de moda para el cocal. Pero no tenían plata”.

José al poco tiempo dejó de trabajar como chofer y comisionista de su proveedor en Challapata. Y más bien, empezó con un capital pequeño a comprar autos chutos en Patacamaya y a posteriormente revenderlos. José vendía los vehículos a crédito –en 4 o 6 pagos– ganando por cada auto por lo menos 3 000 dólares, más los intereses. “Varios de mi comunidad preferían comprarse así [en cuotas]. Antes que estar prestándose del banco. Yo les pedía por lo menos 1 500 dólares después lo demás para completar me pagaban cada mes o cada cosecho, pero solo con conocidos” (José, comunicación personal, 2017).

José solo traía autos chutos cuando un familiar o alguien de su comunidad se lo pedía. A diferencia de Lorenzo, José continuó con el trabajo en la agricultura. Y con las ganancias de la venta de autos chutos pudo comprar 4 cicales y algunos terrenos. Con estas inversiones José se ha convertido en un comercializador (carpetero) de coca con destino a Bermejo.

Por otra parte, en el caso de Jhonny se puede ver que él migró a Iquique por 4 años y conoció el negocio de los autos chutos trabajando en ZOFRI. Después de trabajar 4 años en Chile decidió volver a Irupana y empezar un negocio con algo de lo que había ahorrado. Sin embargo, él cuenta lo siguiente:

Ya no pude acostumbrarme al campo. De eso me he vuelto a Iquique en el año 2000. Fin del mundo saben decir, igual me he ido. Allá ya he empezado a ver qué, cómo hacían entrar auto chuto más que todo para los militares y los policías. Viendo eso me he animado a hacer la prueba, solo he traído unito bien asustado. Luego he visto que no se vendía, la gente no compraba, no tenían plata. De eso he empezado a traer repuestos, a veces me encargaban chasis, motor esas cosas traía porque aquí no había mucho, eso vendía. Luego ya también por 2005 o 2007 ya han empezado a pedir chutitos al lado de Cochabamba, luego al lado de Santa Cruz así. Yo no sé de cómo le he dicho a mi hermanito si podía ofrecérmelo allá en Yungas, para ver si se animaban y unito he vendido. De así no más la gente ha dejado de tener miedo, más después ya compraban se andaban no más con su chuto en el pueblo. Luego ya con mi esposa hemos empezado a traer, ella traía uno, yo traía otro. A lo así nos hemos empezado a trabajar de esto. Nos hemos comprado esta casita en Irupana y mi esposa ha puesto esta tienda de ropa usada. Ahora de eso nomás vivimos, de esta tienda. Traigo repuestos o chutos (Jhonny, comunicación personal, 2017).

La demanda de autos chutos en espacios rurales ha abierto para algunos actores nuevas fuentes de ingresos. Dedicarse a la venta de autos chutos, ser chutero rural o chutero itinerante, ha propiciado para algunas familias otra fuente de ingresos más, o en todo caso,

una oportunidad para capitalizarse. También esta demanda de autos chutos ha producido necesidades que a su vez han generado un mercado local relacionado a los autos chutos. Es decir que se han abierto talleres mecánicos, se ha empezado a vender repuestos, gasolina, accesorios, etc. Lo que, en líneas generales, muestra que estos vehículos reconfiguran la dinámica económica de la región.

Lo segundo que nos llamó la atención, pero que no se estudió son los elementos no materiales de la configuración del mercado de los autos chutos en Bolivia. En estos mercados la idea de “confianza” y “ser conocido” que se maneja alrededor de la figura del chutero es probablemente uno de los elementos más interesantes para futuras investigaciones pues la idea de “confianza”, el lazo con el origen rural, “ser conocido”, es algo que permite abrir el mercado de los autos chutos hacia espacios rurales que han sido excluidos de las cadenas de suministro oficiales.

## **2.5 A modo de cierre del capítulo**

En el caso de este capítulo los ensamblajes entre lo global y local se ven en dos ejes: uno expresivo y otro material. En relación a lo expresivo, vemos cómo un fenómeno, que en principio había sido únicamente observado desde la escala nacional, tiene implicancias globales. En ese sentido un fenómeno que parece localmente anclado, y que a menudo se juzga únicamente a partir del debate moral entre legal/ilegal y a partir de la debilidad del Estado boliviano, está también influenciado fuertemente por procesos globales. Nuestra intención no es mostrar un determinismo de los procesos globales sobre los espacios nacionales, más bien buscamos mostrar que ese fenómeno global, que parece llegar hasta los espacios más alejados, no existiría sin una serie de prácticas localizadas y la agencia de los actores en los espacios locales o nacionales.

En este caso se puede ver cómo las mal llamadas *hormigas de la globalización* en clave rural se articulan de manera solapada a las cadenas de suministros hegemónicas para poder responder a necesidades locales del otro lado del mundo. Los pakistaníes, chuteros y loros se presentan como productores de una ruta comercial de abastecimiento de automóviles usados –tensionando prácticas legales con ilegales, prácticas económicas con códigos no tan económicos como la confianza– que responden a necesidades locales de áreas rurales en Bolivia. No se pretende debatir si las prácticas de abastecimiento son legales, o no, porque como se ha visto a lo largo de los pasajes, los límites entre prácticas legales e ilegales son muy delgadas, de ahí que de un Estado-nación a otro las prácticas y las denominaciones cambien: de comercio legal a comercio ilegal o, de usado a chuto, de importador a chutero/contrabandista, etc.

Por otro lado, el ensamblaje material entre lo global y lo local, está relacionado con los procesos de recomposición espacial y territorial que muestra la cadena de suministros de autos usados. En relación a este planteamiento, se sostiene que el espacio geográfico y los límites del Estado-nación, son traspasados y cuestionados por las prácticas comerciales de nuestros interlocutores. De tal forma que, aunque existan a lo largo de la ruta espacios físicos –casas de subasta en Japón, playas de venta de vehículos usados en ZOFRI en Iquique y Alto Hospicio–, cuando los vehículos salen de ese espacio físico “legal”, las rutas y los pasos para los vehículos son indefinidos, cambiantes y permeados por la práctica del *loreo*. En este sentido la práctica del *loreo*, sería un ensamblaje material, pero que se desarrolla gracias a una expresión colectiva que es la conexión (*know-how*) de los loros con una estructura social en sus comunidades que les permite articular diferentes espacialidades.

De esta manera, los ensamblajes entre lo global y lo local, que se muestra en este capítulo son prácticas geográficas y espaciales que están ancladas a las estructuras sociales

comunales de nuestros interlocutores. Este ensamble comunal, su *know-how*, les ha permitido a nuestros interlocutores –chuteros, *loros*, pakistanís– llegar a mercados rurales específicos, donde estos vehículos son reutilizados, apropiados y adaptados a necesidades específicas, como se verá en el siguiente capítulo.

### **CAPÍTULO III “AHORA MI MULITA TOMA GASOLINA”: RECONFIGURACIONES<sup>39</sup> SOCIOECONÓMICAS EN LA REGIÓN DE LOS YUNGAS DE LA PAZ POR EL ACCESO A AUTOS CHUTOS**

En los capítulos precedentes, se puede notar que las cadenas de suministros suponen el despliegue de una extensa red social que se articula desde el espacio en el que se encuentra la mercancía (Japón), los espacios de redistribución (Chile-Bolivia), hasta los espacios de entrega al consumidor o usuario final (poblaciones rurales de Bolivia). Por otra parte, lo que se ha percibido en los estudios centrados en cadenas de suministros es que usualmente estos estudios tienden a centrarse en el inicio de estas; es decir que recurren a la perspectiva de los suministradores de esta mercancía para comprender la red. Sin embargo, a lo largo del proceso investigativo se ha notado que los entornos locales, las instancias estatales (capítulo 4) y sus contrapartes transnacionales (capítulo 2) son importantes para comprender, sin presuponer un determinismo de lo global sobre lo local (Savage, 2009). Y precisamente, este es el carácter multisituado y multiescalar de este trabajo, ya que nos concentramos en comprender los ensamblajes entre lo global-local de manera articulada a las reconfiguraciones emergentes en los espacios a los que llegan estos vehículos; es decir que, a pesar del orden propuesto para la lectura, este trabajo inició y busca comprender el espacio local en el que se utilizan estos vehículos. Esto debido a que estos espacios muestran de manera explícita, la fragilidad del concepto globalización cuando está frente a un espacio local que se apropia, legitima, adapta o rechaza, el uso de estos vehículos. Para, Shore y Wright (1997), este eslabón representaría “una posición única para comprender el funcionamiento de las múltiples y contradictorias intersecciones de las estructuras de poder locales, pero vinculados a sistemas globales” (pp.13-14).

Así, en este capítulo se presentan las reconfiguraciones socioeconómicas que se gestan en los espacios rurales como fruto del acceso a autos chutos. En este entendido, no se pretende mostrar cómo la globalización, o la modernidad llegan a un espacio rural, ya que la idea es más bien relativizar la noción de que la globalización homogeniza; es decir que se busca relativizar el término glocalización<sup>40</sup>.

La mercancía, los automoviles en este caso, nos van a hablar del **acceso a mercancías en perspectiva histórica**. Es decir, nos invitan a ver como grupos y regiones que históricamente han estado excluidos de cadenas de suministros globales -por no ser un mercado atractivo o no contar con el capital suficiente- en la actualidad acceden a mercancías y en su vida cotidiana viven la globalización localmente. Esto nos hace ver que “cada lugar es, al mismo tiempo, objeto de una razón global y de una razón local, que conviven dialécticamente” y se constituyen mutuamente (Robertson, 2000, p. 290).

Es importante mencionar que no todas las reconfiguraciones que se muestran en este capítulo se dan únicamente por el acceso a autos chutos, existen otras variables intervinientes. No obstante, consideramos importante dar cuenta de las reconfiguraciones que suceden y que están relacionadas con el acceso a autos chutos –aunque no

---

<sup>39</sup> Las reconfiguraciones se entenderán, en este capítulo, como los cambios, adaptaciones y resistencias que se generan en los Yungas de La Paz por el acceso a autos chutos. Y serán visibilizadas en relación al pasado histórico de nuestros interlocutores.

<sup>40</sup> El término glocalización nos habla de las formas de multilocalidad y multivocalidad en la que aparecen nuevos sujetos colectivos interconectados a escala global y la resignificación de las identidades que dan sentido a su participación (Robertson, 2000).

necesariamente están influenciadas únicamente por este acceso—, en esta última parte de la cadena de suministros. Para visibilizar el fenómeno relevamos el debate alrededor de las nuevas ruralidades, porque este enfoque nos va a hablar de las reconfiguraciones de espacios rurales por el influjo de la globalización. En el marco de ello, —me refiero al ensamble entre la cadena de suministro con la nueva ruralidad a partir del análisis de lo local—, se presenta tres tipos de reconfiguraciones que se dan por el acceso a autos chutos: en la esfera comercial, en el sistema de transporte y en la esfera productiva.

Estos procesos de reconfiguración dan forma a procesos de diferenciación campesina, nuevas formas de vivir lo rural hacia el final de la cadena de suministros. De esta manera este capítulo ilustra el rol de los autos chutos en la vida cotidiana de nuestros interlocutores en los Yungas de La Paz, con la finalidad de presentar otras lecturas sobre el fenómeno en cuestión.

### **3.1 Nuevas actividades económicas en el contexto del acceso a autos chutos**

#### **3.1.1 Talleres mecánicos y tiendas de accesorios para automotores en el contexto del influjo de autos chutos**

Hacia finales de la década de 1980 el transporte en la región de los Yungas se incrementó. En Chulumani se consolidó la ruptura del oligopolio del transporte del sindicato “Volantes a Yungas” con la creación del sindicato de transporte “San Bartolomé”. Un sindicato que fue impulsado por campesinos de Chulumani en el marco de la Asociación de Transporte Libre (ATL). Según Gonzalo H., afiliado del sindicato “Volantes a Yungas”, el hecho de que a finales de la década de 1980 el transporte se expanda fue un alivio para la demanda de transporte por parte de pasajeros de esa época; e implicó, junto con la apertura de ADEPCOCA<sup>41</sup> (1985) que haya más productores que vendan su coca en la ciudad y no solo en su pueblo.

Cuando ha empezado a haber más flotas y camiones en los Yungas no era competencia para nosotros, más bien era ayuda. A uno le daba pena tener que dejar a la gente esperando para otro viaje o llevarlos como animales. En eso ha aliviado hartito que haya más transporte esa época” (Gonzalo H., comunicación personal, 2018).

El aumento del transporte en la dinámica local también propició que se establecieran algunos talleres mecánicos para refaccionar los vehículos de manera momentánea hasta que estos puedan llegar a la ciudad de La Paz a un “mejor taller”. Los pocos talleres mecánicos, por entonces, se concentraban predominantemente en Chulumani, y según Gonzalo H., solo eran dos, un mecánico general y un *parchador* de llantas. Y si existía una emergencia mayor, como la necesidad de remplazar un repuesto, se debía ir a la ciudad de La Paz para buscar el repuesto, regresar a los Yungas para que arreglen el vehículo momentáneamente, y después poder ir a La Paz con el vehículo para que sea revisado y arreglado.

Los talleres mecánicos en Chulumani o Irupana solo respondían a la demanda de los buses o carros que hacían servicio a la ciudad de La Paz. En el caso de Irupana, existían dos mecánicos: uno que era una persona jubilada de aerolíneas donde cumplía el rol de mecánico y el otro era un joven que migró a La Paz y trabajó como aprendiz de mecánico. Estos mecánicos tenían este oficio de manera eventual, el resto del tiempo se dedicaban a actividades agrícolas.

---

<sup>41</sup> Asociación Departamental de Productores de Coca

Con la diversificación de transporte hacia la ciudad y la proliferación de autos chutos en Irupana, la necesidad de contar con mecánicos se incrementa.

En 2010, las juntas de vecinos del municipio de Irupana y sindicatos de base, solicitan la apertura de dos carreras más en la sede universitaria de Irupana: mecánica automotriz y agronomía. Según el alcalde del municipio, Condorena, en 2011 se apoyó y consolidó esta iniciativa “para brindar oportunidades laborales a los jóvenes de acuerdo a la demanda del mercado. Para que no se vayan a buscar trabajo a la ciudad” (Condorena, comunicación personal, 2018). La motorización/la automovilidad, en este caso, es vista como una realidad que genera necesidades a las que se debe responder: más mecánicos. Pero también, como una realidad que genera otras formas de trabajo en la región: más mecánicos como forma de generar otras fuentes de ingreso, una forma de acceso a pluriactividad para algunos de nuestros interlocutores.

Entre 2010 y 2018 los talleres mecánicos fueron proliferando a la par de los vehículos. Por ejemplo, en septiembre de 2018, entre la población de Huancané y el ingreso a la población de Chulumani –que se encuentran a una distancia aproximada de 5 kilómetros– se contabilizó 42 talleres mecánicos. Entre estos talleres se encontraron talleres mecánicos en general y talleres mecánicos especializados en chapería, balatas, embragues, gomería, lubricación y electricidad.

Juan Carlos, mecánico de Irupana, tiene 25 años y migró a Irupana hace 10 años. Los primeros años en los Yungas él era trabajador (ayudante pagado mensual) de una familia productora de coca, pero no pudo acostumbrarse al trabajo. Posteriormente consiguió trabajo como aprendiz de mecánico en el pueblo de Irupana, y trabajó ahí durante 7 años mientras estudiaba mecánica en la universidad de Irupana. Luego abrió un taller mecánico propio, que según comenta, atiende principalmente autos chutos y muy pocas veces autos que hacen transporte a la ciudad de La Paz. Según él, esto se debe a que “los legales pueden salir a La Paz a hacerse arreglar, tapizar, lo que quieran. Pero los chutos andan en los Yungas nomás. (Juan Carlos, comunicación personal, 2018).

Juan Carlos, además de ofrecer servicio de mecánico, también vende repuestos para vehículos. Este último negocio de venta de repuestos es un negocio compartido con Jhonny. Jhonny le proporciona autos chutos –que compra de remate en Iquique por algún desperfecto<sup>42</sup>–, y los trae hasta Irupana solamente para ser desarmados y vendidos por piezas para repuestos.

A la par de los talleres mecánicos, hemos podido observar, que también se han abierto tiendas relacionadas a la venta de insumos para automotores como accesorios para vehículos, repuestos y líquidos. Estas tiendas ofrecen llantas, herramientas, líquidos de vehículo, asientos, calcomanías, cigarreros, aros, letreros, entre otros, que son utilizados en los autos chutos. En el caso de Irupana estas tiendas son de los mismos mecánicos, y otras son de productores de coca que han diversificado sus fuentes de ingresos.

---

<sup>42</sup> Los desperfectos suelen ser que los autos están abollados, con parabrisas rotos, sin alguna puerta, etc.

### **Figura 5**

*Repuestos en taller mecánico de Irupana*



*Nota: Fotografía tomada en el municipio de Irupana, 2019.*

### **Figura 6**

*Taller mecánico de Irupana*



*Nota: Fotografía tomada en el municipio de Irupana, 2019.*

### **3.1.2 Reventa de combustible**

Otra actividad económica relacionada, o que deriva de la presencia de autos chutos, es la reventa de gasolina. En estos casos la gente instala puestos de reventa de gasolina en sus casas o en la calle. En el caso de comunidades alejadas de las estaciones de servicio de combustible, lo que se ha visto es que en alguna casa ofrecen gasolina ganando entre 2 y 4 bs por litro. Por ejemplo, Maycol de Villa Trinidad –comunidad a 50 minutos de Irupana– asiste cada semana a Irupana para cargar gasolina a su vehículo y trae un bidón de 20 litros de gasolina extra para la venta. Él compra la gasolina en la estación de combustible a 4 bs<sup>43</sup> y la revende a 7bs en su comunidad.

---

<sup>43</sup> La tarifa oficial en Bolivia por litro de gasolina es de bs 3,74 por litro. Sin embargo, usualmente en las gasolineras donde se hizo el trabajo de campo, cobran 4bs el litro.

## Figura 7

### *Puesto de reventa de gasolina, Irupana*



*Nota: Fotografía tomada en el municipio de Irupana, 2019.*

En los mismos pueblos donde existen estaciones de servicio, existen revendedores de gasolina que colocan letreros en sus casas para ofrecer combustible. En pueblos como la Asunta o Irupana, se puede observar que, a pesar de existir estaciones de servicio de combustible, se instalan puestos de venta de gasolina. En el caso de la Asunta, en la entrada al pueblo un grupo de mujeres instalan puestos de venta de gasolina improvisados en la calle vendiendo el litro de gasolina a 8bs. Y en el caso de Irupana, existe un panorama similar, pero la reventa de gasolina no se hace en la calle como tal, sino en casas específicas o en algunos talleres mecánicos. La reventa de gasolina está extendida hasta el nivel comunal donde suele haber algún comunario que revende su gasolina o “presta” a otras personas para que sus autos puedan circular.

En lugares alejados como la Asunta, la reventa de gasolina puede representar una actividad económica estable y fija, debido a que las cisternas de combustible llegan entre tres y cuatro veces al mes, por lo que la gasolina usualmente escasea o no abastece a un municipio tan extenso y con tantos vehículos. En Irupana o en las comunidades, la reventa de gasolina representa un ingreso adicional que no desplaza la actividad económica principal, ya que la cisterna de combustible llega por lo menos 1 vez a la semana. Y a pesar de que el municipio de Irupana es extenso la gasolina no escasea tanto como en la Asunta.

### **3.1.3 Transformaciones comerciales en las ferias y tiendas de abarrotes**

Una de las transformaciones más evidentes –que pudimos percibir durante el trabajo de campo en la Asunta, Irupana y Chulumani– está relacionada con la proliferación del comercio en pueblos y comunidades. Esta proliferación de comercios está relacionada con la inversión de varias familias productoras de coca en la apertura de tiendas y en la compra de vehículos legales para prestar servicio de transporte de pasajeros y carga en la ruta La Paz-los Yungas.

Las transformaciones que se mencionaron antes se pueden medir a través de la intensa interconexión urbano-rural influenciada por la multilocalidad, que ha propiciado una variada oferta de servicio de transporte de pasajeros y carga desde la ciudad de La Paz hasta diferentes municipios. Por ejemplo, en la Terminal Minasa, conocida como “terminal a los Yungas”, se asientan una variedad de sindicatos que prestan servicio de transporte de

pasajeros en la ruta La Paz-Irupana<sup>44</sup> durante todo el día, todos los días. También la interconexión urbano-rural se percibe en el flujo de camiones que salen con coca o fruta de los Yungas hacia los mercados de La Paz y El Alto; o, cuando estos mismos camiones, ingresan a los Yungas con material de construcción, abarrotes y alimentos llevados de La Paz y El Alto a la región yungueña. A propósito de lo anterior se puede percibir una dinamización de las ferias comerciales en los pueblos Yungueño, existe una proliferación de tiendas que ofrecen insumos. En el caso de Irupana, hacia finales de la última década del siglo XX, la feria se concentraba en el mercado central y la calle principal del pueblo. Y para 2004 y 2011, la feria se extiende y se abre otro mercado. En 2008, por ejemplo, se inaugura el “mercado campesino” en la entrada al ex vivero –que es una urbanización de “los sin tierra” tomada en 2004–, que se encuentra en el extremo más alejado del mercado central. A esto se suma la proliferación de tiendas de venta al por mayor de diferentes insumos a lo largo de todo el pueblo.

En los relatos de nuestras informantes, Pascuala y Herminia, se puede apreciar lo anterior. En el caso de Herminia, que tiene una casa en la calle principal de Irupana, decía que:

de un momento para otro, todos han empezado a poner tienda. Desde abajo hasta arriba donde los sin techo. A la vecina [se refiere a la tienda mayorista que esta frente a su casa] le han hecho la competencia, no ve que ella era la única (Herminia, comunicación personal, 2014).

También se empieza a percibir que esta feria se dinamiza por el acceso a transporte. Al respecto, Pascuala relata: “antes ir a comprar al pueblo era perder un jornal de trabajo. Con [auto] chuto vos subes nomás cualquier rato. Yo les digo a mis hijos que me lleven o me voy en otro”.

Es importante presentar estas dinámicas, pero daría lugar a otra investigación. En este sentido nuestro interés en presentar lo anterior es mostrar que esta interconexión rural-urbana ocupa un lugar importante a la hora de hablar de las reconfiguraciones del comercio en la región de los Yungas. En nuestro trabajo de campo hemos presenciado dos fenómenos vinculados a la actividad comercial que se relacionan con los autos chutos: la dinamización de las ferias de los pueblos y visibilizamos a los grupos de tiendanís (predominantemente mujeres, que han incursionado en el comercio como forma de diversificar sus ingresos).

---

<sup>44</sup> Pudimos tomar nota de que en la ruta La Paz-Irupana que existe 6 sindicatos de transporte: 2 sindicatos mixtos que prestan servicios con buses y minibuses y 4 sindicatos que prestan servicio únicamente en minibuses. Los sindicatos en esta ruta trabajan por turnos, es decir que organizan un rol de salidas, intercalando los turnos de los sindicato que deben cargar durante todo el día; esta organización está en relación a buses y minibuses, o sea, pueden cargar pasajeros de manera conjunta buses y minibuses, pero nunca dos minibuses o dos buses juntos, porque generaría “competencia desleal” y porque son dos servicios diferenciados como relata un chofer del sindicato arenas “el minibus es para los apurados, sin mucha carga por eso es más caro. En cambio, el bus va por más barato, paramos en más lugares y llevamos más carga”

**Figura 8**

*Auto chuto del hijo de Pascuala cargado de insumos en la Plaza principal de Irupana*



*Nota: Fotografía tomada en la plaza principal de Irupana, enero de 2017.*

Como se puede apreciar en lo expuesto hasta esta parte, las reconfiguraciones en relación a la actividad comercial están guiadas por la interconexión rural-urbana, la creciente apertura de tiendas y mercados. En el caso específico de este acápite interesa mostrar cómo es que el comercio se vincula con los autos chutos, o entender ¿qué funcionalidad tienen los autos chutos para la actividad comercial? Es así que, en el próximo punto, hablaremos de las tiendanis y formas que utilizan los autos chutos para abastecer de insumos en sus comunidades.

### **3.1.4 Tiendanis<sup>45</sup>: vendedoras de abarrotes e insumos en comunidades**

Otro cambio se dio tanto en las comunidades pueblo como en las comunidades es que se empezaron a abrir más tiendas de abarrotes. Por ejemplo, según Rosmeri Calle (comunicación personal, 2018), hasta 2006 en Chicaloma solo había dos tiendas que suministraban abarrotes a los pobladores. Pero para principios de 2018 ya había nueve tiendas. La apertura de más tiendas puede deberse a múltiples factores, entre ellos, la subida del precio de la coca, el incremento poblacional de la región, mayor poder adquisitivo de los pobladores (mayor demanda), o campesinos adinerados que invierten en otros rubros (transporte y comercio).

En el caso de las comunidades pueblo y comunidades, las tiendas juegan un rol importante porque les permite acceder a insumos sin necesidad de ir a los pueblos, que suelen estar alejados. Es así que los dueños de tiendas en comunidades pueblo y comunidades trabajan de manera reticular con centros de abastecimiento tanto en la ciudad de La Paz como con el pueblo principal de su municipio. En este caso los autos chutos juegan un rol importante en el abastecimiento porque permite que las tiendanis articulen el

---

<sup>45</sup> Tiendani es una palabra que combina aymara y español, hace referencia a las personas que tienen tienda o se dedican a atender una tienda.

pueblo –que es donde generalmente llegan los insumos desde La Paz– con su comunidad o comunidad pueblo.

Por ejemplo, Rosmeri C. tiene como principal fuente de ingreso una tienda en Chicaloma (comunidad pueblo). Rosmeri C. cuenta que su tienda es conocida como “la tienda del jabonero” porque “el que no cae resbala”. Esta referencia ella la asocia a la variedad de productos que ella ofrece en su tienda, desde insumos de abarrotes, librería, carnicería, e inclusive, tiene a la venta prendas de vestir como zapatos, pantalones y otros. La manera en la que ella mantiene esta variedad de insumos está relacionada a que Rosmeri C. viaja a la ciudad de La Paz por lo menos dos veces al mes para abastecerse de mercadería; pero también a que se ha articulado con tiendas mayoristas del pueblo de Irupana para otros insumos.

En este contexto, el uso de los autos chutos es esencial. Al respecto, Rosmeri relataba que ella utiliza su vehículo de dos maneras. La primera, está relacionada con el recojo de mercadería que descarga el camión que llega desde La Paz al pueblo de Irupana, pero que tiene como destino Chicaloma. El segundo uso, lo denomina de “emergencia”, cuando no puede viajar a la ciudad de La Paz a abastecerse, ella compra insumos de tiendas mayoristas de Irupana. Esto último es una práctica a la que ella recurre, sobre todo, cuando se trata de productos que se acaban rápido como refrescos, cerveza y tarjetas de telefonía móvil.

Ella relata que:

Cuando trabajaba con otros autos me salía caro hacer llegar las cosas a Chicaloma. Ahora que hay competencia de tiendas no puedes vender tan caro. Se comprar el paquete de Coca Cola de 2 litros a 56 Bs, y el pasaje que tenía que pagar para que me lo hagan llegar 10 paquetes hasta Chicaloma era 20 Bs, aparte si quería llevar algunas cosas como paquetes de huevo y otras cosas era más el pasaje. Acababa contratando el minibús entero por unos 50 Bs, bien rogado. Además, lo que hacía entrar en el minibús se acababa hasta el miércoles, y tenía que volver a subir por refresco, porque se acaba rápido. En total en una semana [gastaba] 100 Bs o más para hacer llegar mis cosas. ¿Acaso se gana de golpe de la tienda?, gotea y gotea la ganancia. De eso me he comprado mi chutito porque con esos 100 Bs que gastaba puedo hacer 4 viajes, entonces me sale más barato y puedo cargar lo que quiera sin que me riñan y me estén apurando para comprar. (Rosmeri C., comunicación personal, 2018).

En el caso de las tiendanis el auto chuto también es una herramienta de trabajo. En el caso de Rosmeri el auto chuto le permite transportar mercadería y abastecerse de emergencia, y como ella dice, le abarata los costos de movilidad de la mercadería.

### **3.2 Reconfiguración del servicio de transporte e interconectividad en la escala local por influjo de autos chutos**

En nuestra investigación evidenciamos dos reconfiguraciones en relación al servicio de transporte local. La primera reconfiguración está relacionada con la expansión del transporte motorizado y la dinamización que genera esta expansión del transporte hacia comunidades, comunidades pueblo y pueblos. Y la segunda está relacionad<sup>a</sup> con la incursión de campesinos productores de coca en la multiactividad; en este caso, un grupo de campesinos productores de coca han empezado a diversificar sus ingresos y ofrecer este servicio de transporte de pasajeros y material con sus autos chutos.

Es así que en este acápite describiremos las reconfiguraciones mencionadas a través de dos rubros del transporte: el servicio de transporte de pasajeros público de autos chutos y el servicio de transporte de carga de autos chutos.

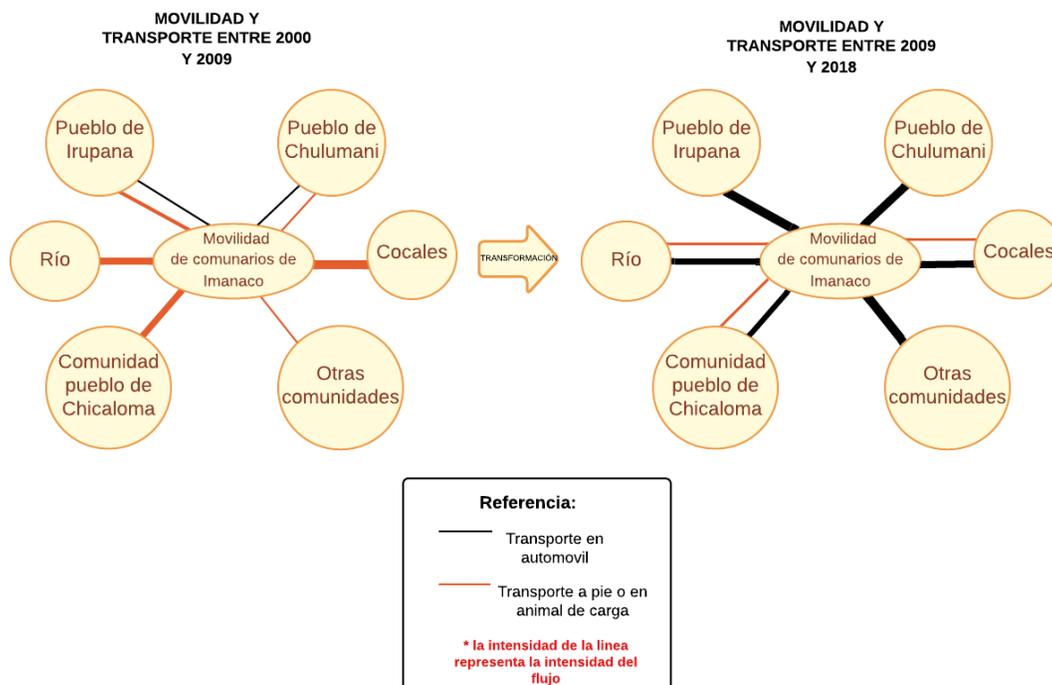
### 3.2.1 Transporte local y creación de sindicatos de transporte público

El transporte local en la región de los Yungas se ha extendido y complejizado en los últimos 20 años. Ya no solo se trata de transporte privado, sino más bien, se ha vuelto transporte público de pasajeros. Tassi y Canedo (2019) hablan de una expansión del transporte público (hacia las ciudades), que está a cargo de campesinos que han comprado autos chinos a bajo costo y han empezado crear sindicatos y ofrecer este servicio hacia las ciudades. En la región de los Yungas, también se puede percibir el fenómeno descrito por Tassi y Canedo (2019). Por ejemplo, durante la semana en la ruta La Paz-Chulumani se ve la salida diaria de entre 5 a 8 minibuses de 14 pasajeros. Y en la ruta La Paz-Irupana, se puede ver entre 3 y 6 minibuses de 14 pasajeros por día. Además, en cada ruta salen entre 2 o 3 buses al día de 35 a 45 pasajeros. Estos datos constituyen un tema sugerente e interesante -es objeto de otra investigación- pero nos llama la atención como la gente llega al pueblo de Chulumani e Irupana entre semana.

Justamente lo que pretendemos mostrar es la reconfiguración del transporte local, pero que surge de la mano de los autos chutos que son parte de un sistema de transporte que concluye en la ciudad de La Paz. En este caso los dueños de autos chutos –que predominantemente son campesinos productores de coca– se han organizado a partir de sindicatos de transporte para hacer usufructo de una diversidad de rutas de interconexión entre comunidades, comunidades pueblo y pueblos. El transporte público con autos chutos ha generado una interconexión continua entre pueblos en diferentes días y horarios, y no restringida a los fines de semana como hasta hace dos décadas atrás. Es decir que existe una dinamicidad e interconexión en este espacio rural.

**Figura 9**

*Transformación de las formas de transporte y movilidad en la comunidad de Imanaco*



*Nota: Elaboración propia en base a entrevistas a productores de coca de la comunidad Imanaco (2019-2020).*

Como se puede ver en la figura 9, el transporte y movilidad se ha ido transformando en las últimas dos décadas. Pues pasa de ser un transporte, predominantemente a pie o en animales de carga, a un transporte predominantemente en automóvil. Los flujos que antes no eran muy intensos, sobre todo hacia pueblos como Irupana y Chulumani, se empiezan a intensificar. Empiezan a existir otras formas de movilizarse hacia los cocaleros, los ríos y comunidades pueblo; además de ir a pie o en animales de carga, las personas se movilizan en automóviles con mayor frecuencia. Estas dinámicas son muestra de la reconfiguración del transporte y la movilidad de las personas de la región de los Yungas. A nivel local, como se ha mostrado, también existe una expansión y reacondicionamiento de la red vial que responde a la expansión del transporte motorizado en las comunidades y pueblos.

Los autos chutos, que son vehículos accesibles, han permitido que varias familias los adquieran con relativa facilidad, y solo en algunos casos, accediendo a préstamos bancarios. Asimismo, la adquisición de estos vehículos ha generado un nuevo grupo de actores que dinamizan la interacción entre comunidades y pueblos de la región, y que, además, se organizan en sindicatos para prestar servicio de transporte local. Como se mencionó anteriormente, hasta inicios del año 2000 el transporte local en Irupana era reducido. Los fines de semana, desde cada comunidad hasta la feria del pueblo de Irupana, se movilizaban 1 o 2 vehículos. Y la mayoría de estos vehículos tenían horarios establecidos de salida al pueblo. Pascuala, productora de coca de la comunidad de Imanaco, recuerda que hace 20 años en Chicaloma/pueblo solo había dos familias que tenían vehículo y prestaban servicio a Irupana: la familia Larrea y la familia Justo. Al respecto de esto el siguiente relato puede ayudarnos a comprender las condiciones del transporte antes de la llegada de los autos chutos:

Don Larrea empezaba a tocar la bocina [de su micro] desde las 4:30 como enseñado, como diciendo “levántense flojos”. Ya tenías que estar bien vestido para ir al pueblo, 5:15 se iba. Si te atrasabas ya no había campo y tenías que ir bien colgado en la puerta. En el peor de los casos tenías que ir a pie hasta el pueblo[...]contaditos entraban en su micro, 16 o 18 sentados, y todos los demás taqueados parados. Era pecado llevar a tu wawa, él [don Larrea] te decía “¿estas yendo a pasear o a comprar?” y les hacía bajar a las wawas. Y subías al pueblo sin quien te ayude con las cosas, era bien malo (el sr, Larrea). Ese trechito a Irupana cobraba 2 Bs ese tiempo. A veces era preferible ir a pie nomás (Pascuala N., comunicación personal, 2018).

Para 2006, más familias contaban con un vehículo, la gran mayoría autos chutos. Al principio, estos vehículos habían sido usados, casi exclusivamente, de manera privada o como apoyo en la producción de hoja de coca. Pero posteriormente empezaron a prestar servicio público. En una primera etapa el servicio que prestaban se hacía de manera “informal” o no organizada. Y debido a la rápida proliferación de autos chutos en la región, un grupo de propietarios de estos vehículos buscaron por diferentes medios sindicalizarse para hacer usufructo de algunas rutas que tenían bastante demanda. Durante el proceso de sindicalización varios propietarios de autos chutos pidieron respaldo de sus comunidades, ADEPCOCA, COFECA<sup>46</sup> y/o las alcaldías. En muchos casos estos permisos fueron otorgados para “tener transporte fijo” toda la semana. En los acápite siguientes, prestamos

---

<sup>46</sup> Consejo de Federaciones Campesinas de los Yungas de La Paz

atención a dos sindicatos de transporte: el sindicato Apóstol Santiago de Irupana y Sindicato 1ro de Mayo de Chicaloma.

### **3.2.1.1 Sindicato de transporte Apóstol Santiago de Irupana**

El sindicato Apóstol Santiago de Irupana cuenta con 41 afiliados de los cuales 29 tienen autos chutos y 12 tienen autos legales. En el caso de los 29 afiliados que tienen auto chuto, 27 trabajan en actividades relacionadas a la producción de hoja de coca, 1 es peluquero y 1 tiene una granja de pollos. Ninguno de ellos se dedica de manera exclusiva a prestar el servicio de transporte público, pues más bien esta es una actividad complementaria a su actividad principal y les permite generar ingresos extras.

Los dueños de autos chutos que pertenecen a este sindicato vienen de diferentes comunidades del municipio de Irupana. Del total de afiliados, 8 personas son del pueblo de Irupana, los restantes 33 pertenecen a comunidades y/o comunidades pueblo. De los afiliados, la mayor parte son varones y solo 2 son mujeres dueñas de vehículos, y de ellas, solo una maneja su auto chuto.

Este sindicato, aprovechando que tienen autos chutos y legales puede cubrir dos rutas: Irupana-Chulumani con autos chutos y La Paz-Irupana con autos legales. Según Saúl López, dirigente de este sindicato, la organización como sindicato, surgió como respuesta a conflictos.

Al principio solo queríamos cubrir la ruta Irupana-Chulumani, porque cualquiera hacia servicio y peleábamos. A veces hasta los golpes han llegado. Por eso hemos juntado varios de los que trabajábamos esa época, sin importar chuto o legal, y hemos tramitado con la alcaldía. Después ya se han hecho brillar los ojos los legales y han pedido sacar personería para viajar a La Paz. (Saúl L., comunicación personal, 2016).

Durante toda la semana este sindicato trabaja en la ruta Irupana-Chulumani, organizados por turnos. Incluso han creado un “reglamento interno” donde se especifica sanciones, y un modo de organización del sindicato para trabajar en dos grupos: “A” y “B” –el grupo se asigna cuando los dueños de autos se afilian al sindicato–. Esto sirve para garantizar que todas las personas que forman parte del sindicato usufructúen la ruta de manera equitativa y con los mismos beneficios. Pero también con la finalidad de que todos aporten al sindicato de manera equitativa y cumplan algunas tareas de mantenimiento de la ruta si fuera necesario.

Según Saul L. (comunicación personal, 2016), dirigente de este sindicato, ellos prestaban servicio desde el 2008 y tenían un sindicato con acuerdos y reglas verbales. Pero en 2011 varios socios legalizan sus vehículos en la “amnistía de autos chutos” y ven la posibilidad de establecerse de manera legal y ampliar sus servicios a la ruta Irupana-La Paz. Claro que, en esta ruta por las limitaciones de los autos chutos, solo trabajarían los autos legales y en la ruta Irupana-Chulumani trabajarían los autos chutos.

De esta manera este sindicato inicia el trámite para establecerse legalmente y adquirir una personería jurídica apoyados sobre todo en los autos legales. René M., socio del sindicato, expresó al respecto:

Después de 2011 se han disparado los autos chutos, casi todos tenían. Han empezado a quitarnos, a querer agarrarse la ruta a Chulumani, cada fin de semana era bulla, pelea. Saben estar diciéndonos “cuando se ha visto sindicato de chutos”, como para darnos de baja y no

íbamos a estar aguantando eso. De eso hemos apoyado en sacar la personería (René M., comunicación personal, 2016).

Según Saúl y René (comunicación personal, 2016), el sindicato saca una personería jurídica apoyado en los autos legales, para que este sindicato sea el único autorizado para circular en la ruta Irupana-Chulumani, pero también para que los afiliados con autos legales puedan trabajar en la ruta Irupana-La Paz. Sin embargo, a pesar de este acuerdo, todos trabajaban en la ruta Irupana-Chulumani. Esta dinámica generó algunos conflictos relacionados a la idea de lo chuto y lo legal, ideas que serán abordadas a detalle más adelante.

Este sindicato ha logrado establecerse y cobrar una relevancia a nivel local por el rol de vincular a dos centros poblados: Irupana y Chulumani. Su relevancia local también se puede percibir, pues en los años 2016 y 2017, el sindicato participó en la fiesta patronal de Irupana y Chulumani presentando una danza en la entrada folklórica<sup>47</sup>.

### **3.2.1.2 Sindicato de Transporte 1ro de Mayo de Chicaloma**

El Sindicato de Transporte “1ro de mayo” cubre la ruta Chicaloma–Irupana. Este sindicato, a diferencia del anterior, solo está compuesto por socios con autos chutos y no cuenta con personería jurídica. Sin embargo, para hacer usufructo de la ruta tienen un aval de la Central Agraria de Chicaloma. Este sindicato cuenta con 18 afiliados, de los cuales 14 pertenecen a la comunidad pueblo de Chicaloma y 4 son de comunidades de Chicaloma. Todos sus afiliados son varones. El servicio que presta este sindicato se enfoca en conectar comunidades y comunidad pueblo (Chicaloma) con el pueblo de Irupana. Y precisamente ese aspecto lo diferencia del sindicato anterior, que conecta pueblo con pueblo.

**Figura 10** Auto chuto N.º 10 del sindicato 1ro de Mayo de Chicaloma en su parada reglamentaria del Mercado Municipal de Irupana



*Nota: Fotografía tomada en el municipio de Irupana, enero de 2017*

El sindicato de transporte “1ro de mayo” en 2014, cuando se agruparon, solo tenía acuerdos verbales y de buena fe para organizarse y hacer servicio público. Sin embargo,

---

<sup>47</sup> En este caso el sindicato contrató a la saya afroboliviana de Chicaloma para que se presente en representación de ellos. En este caso la Saya portaba el banner del Sindicato Apóstol Santiago de Irupana Contrataron bailarines para que entren con su letrero, en su representación.

trascurrido algunos años tuvieron una serie de desacuerdos y problemas, respecto a quiénes pueden prestar servicio y cómo se debe prestar este servicio. Esto se debió principalmente a la circulación de autos no autorizados por la central agraria para hacer servicio. Y también a peleas internas entre ellos, respecto a cuántos pasajeros deben cargar, los turnos y horarios de circulación. Todo esto, según sus propios afiliados, los obligó a hacer un reglamento interno con sanciones y multas por incumplimiento. De la misma manera que el sindicato “Apóstol Santiago”, encontraron conveniente organizarse en grupos para prestar servicio de transporte.

Este sindicato trabaja en el marco de sus normas y reglamento solo los fines de semana que es cuando prestan servicio de manera continua. Los demás días no prestan servicio, o solo reciben contratos. La forma de organización de este sindicato es con dos grupos que van rotando el día de trabajo cada semana, como comenta Ronald:

Yo estoy en el grupo 1, esta semana por decirte me toca trabajar sábado en la mañana y a los del grupo 2 les toca trabajar domingo en la mañana. Y la siguiente semana cambiamos, a mi grupo ya nos tocará domingo. En las tardes a partir de las 2 sea sábado o domingo cualquiera puede trabajar. Solo por el sábado nos organizamos porque es más lleno. Y antes nos sabíamos pelear, incluso se hacían bajar el pasaje a 4 Bs, por eso ya nos organizamos para que todos ganemos igual (Ronald S., comunicación personal, 2017).

Este sindicato está diseñado específicamente para prestar servicio público los fines de semanas, que son días de feria en Irupana. Es así que, entre semana el sindicato no trabaja de manera “formal” y cualquier vehículo puede prestar servicio de transporte. En todo caso durante la semana el servicio de transporte entre comunidades, comunidades pueblo, hacia los pueblos se hace por contrato,<sup>48</sup> “si es urgente”; o se pregunta dentro de la comunidad si alguien ira al pueblo. En este sindicato todos los afiliados se dedican a la producción de coca. Y prestar servicio de transporte es un ingreso extra a su actividad principal.

Una de las principales diferencias entre los dos sindicatos estudiados, “Apóstol Santiago” y “Iro de mayo”, es los lugares donde prestan servicio. Por ejemplo, la dinámica de transporte entre Chulumani e Irupana es diferente. Chulumani es la capital de provincia. Eso implica que los flujos de movilidad y transporte se concentren en este pueblo. En muchos casos los viajeros de otros pueblos acuden hasta Chulumani para abordar buses o minibuses para dirigirse a La Paz. De la misma manera, bastantes viajeros con destino a Irupana o Asunta, toman vehículos desde La Paz con rumbo a Chulumani para desde ahí recién dirigirse a su destino. Además, Chulumani al ser la capital de provincia Sud Yungas, tiene diferentes espacios administrativos que conciernen a toda la provincia, como los juzgados.

Las características de Chulumani hacen que sea un pueblo hacia el que constantemente se encuentre transporte desde la ciudad y desde otros pueblos. Este es uno de los motivos por el cual el Sindicato “Apóstol Santiago de Irupana” se organiza para usufructuar esta ruta, “porque se trabaja todos los días”.

---

<sup>48</sup> Es cuando un usuario contrata un vehículo hacia algún destino por el costo total de asientos del vehículo. Este costo debe cubrir los asientos tanto de ida como de vuelta, aunque el usuario no necesariamente vuelva en el mismo vehículo. Por ejemplo, un pasaje en transporte público de Chicaloma a Irupana son 5bs por persona; la misma ruta, Chicaloma-Irupana por contrato tiene un costo de 60bs, sin importar si va uno o dos pasajeros.

En cambio, la dinámica entre Chicaloma e Irupana es diferente. Si bien el pueblo de Irupana es un centro poblado que concentra varias instancias administrativas, no hay circulación de vehículos continua entre estos dos espacios. Chicaloma al ser una comunidad pueblo cuenta con tiendas de abarrotes, una feria propia que se realiza los viernes. Entonces la circulación incrementa predominantemente los fines de semana por las ferias de los sábados, o por campeonatos de fútbol, y durante la semana, solo en emergencia o para temas administrativos o de salud.

### 3.2.1.3 Rutas de circulación en los Yungas

A diferencia de los autos legales, que tienen la libertad de circular en todo el territorio boliviano, los autos chutos solo circulan en el límite de la región a la que pertenecen. De esta forma, en la región de los Yungas de La Paz, los autos chutos circulan solamente dentro de los límites de la provincia Nor Yungas, Sud Yungas, llegando hasta Inquisivi o Caranavi.

En el caso de Irupana, se ha recopilado información respecto a las principales rutas de circulación en relación a sindicatos de transporte de autos chutos, como se puede ver a continuación.

**Tabla 5**

*Rutas de circulación en el municipio de Irupana en relación a sindicatos de transporte de autos chutos*

Ruta	Distancia en kilómetros	Sindicato	Costo del pasaje
Chicaloma - Irupana	9 km	Sind. Trans. 1ro de mayo	5 Bs
Irupana – Chulumani	31,4 km	Sind. Trans. Santiago de Irupana	15 Bs
Irupana - Plazuela	17,7 km	Sin Sindicato/pero con parada	7 Bs
Irupana - Miguillas	38,2 km	Sin Sindicato/pero con parada	12 Bs
Irupana – Kora (Inquisivi)	89 km	Sin Sindicato/pero con parada	20 Bs a 25 bs

Nota: Elaboración propia en base a trabajo de campo, 2017-2020.

### 3.2.1.4 Volqueteros y cargadores de arena

Una gran parte de los autos chutos que son internados hasta los Yungas son vehículos tipo miniván o taxi. Sin embargo, en los últimos 10 años también se han empezado a internar autos chutos de carga como camiones pequeños y volquetas que prestan servicios en la construcción de viviendas y en la refacción de redes viales de la región.

Estos vehículos solo se pueden comprar haciendo pedidos a los chutereros y llegan por lo general en dos o tres meses. Y sus precios oscilan entre los 18 mil dólares a 25 mil dólares; es decir, casi 3 veces más de lo que cuesta un auto chuto tipo miniván o taxi.

En algunos municipios de los Yungas existen grupos de propietarios de autos chutos de carga que, de manera indirecta o por terciarización, trabajan con las alcaldías. Esto se debe a que las empresas que reciben contratos de los municipios, o del gobierno central, para el mantenimiento de las redes viales, por lo general, dotan de insumos y maquinaria a los trabajadores para hacer este mantenimiento. Pero cuando las empresas no cuentan con la maquinaria necesaria para el mantenimiento subcontratan maquinaria. En los Yungas, una

parte de la subcontratación de maquinaria la reciben dueños de autos chutos de carga, predominantemente volqueteros para recojo de escombros, arena, entre otros materiales.

En el caso del municipio que estudiamos las volquetas trabajan junto a los tractores, retroexcavadoras y aplanadoras en el mantenimiento de caminos. Asimismo, estos vehículos también están vinculados al rubro de la construcción. Una actividad que, en los últimos años, se ha expandido y acelerado en esta región. Al respecto de esto último, actualmente algunos insumos de construcción como ladrillo, calaminas, alambre, cemento y estuco son traídos de la ciudad de La Paz. No obstante, existen insumos, como la arena y las piedras que son sacadas de los ríos de la región de los Yungas, y precisamente, esta es una de las necesidades a la que atienden las volquetas chutas.

En el municipio de Irupana, los volqueteros realizan contratos con familias que están construyendo sus casas, o con instituciones que realizan alguna actividad relacionada a la construcción. El trabajo que desarrollan consiste en ir a la “playa” de Miguillas a lavar y cargar arena. Posteriormente llevan la arena a las comunidades o pueblos donde recibieron contratos. Los contratos que reciben son por viaje, una carga cuesta entre 450 a 500 Bs de los que 50 Bs se destina al ayudante que lava y carga la arena junto al chofer.

Una volqueta en “época alta” hace entre 12 a 14 viajes al mes para diferentes contratos. Y en “época baja” por lo menos hacen entre 6 a 8 viajes al mes, generando ingresos entre 3.000 Bs a 6.000 Bs al mes.

Para la comprensión de este caso entrevistamos a 6 dueños de volquetas chutas. 2 de ellos tenían como actividad principal la producción de coca. Y los restantes 4, siendo los más jóvenes, tenían como actividad económica principal los contratos con su volqueta. Este es otro caso de pluriactividad generado por los autos chutos alrededor de servicio de transporte.

### **3.3 Reconfiguraciones de la producción de coca en relación al acceso a autos chutos**

Un elemento que caracteriza las transformaciones económicas de la región de los Yungas está referido a la producción agrícola, puntualmente a la producción de hoja de coca. En los Yungas, la tecnificación y complejización de la producción de coca es moderada –aún responde a un patrón de producción tradicional– y solo se percibe en algunas etapas del proceso productivo. Esta tecnificación responde principalmente al perfeccionamiento de ciertas habilidades. Por ejemplo, preparar *taquis* de coca calculando el rociado de agua adecuado para comprimir sin hacer “choqueta”<sup>49</sup> la coca; o perfeccionar técnicas de cosecha de hojas elegidas que se venden a mayor precio.

También, esta tecnificación y complejización está vinculada a la introducción de ciertos elementos en las diferentes etapas del proceso productivo. Por ejemplo, utilizar agroquímicos para fumigar, poner sistemas de riego en los cocales, adquirir vehículos, y aunque no es muy común, acceder a máquinas de selección y secado de la coca. Por la introducción de todos estos elementos en las diferentes etapas del proceso productivo consideramos que hay una tecnificación y modernización en la producción de hoja de coca. Sin embargo, a pesar de la introducción de todos estos elementos en la producción de hoja de coca, aún es un proceso predominantemente manual, tradicional y especializado.

En los Yungas, por las características de la producción y la topografía se puede afirmar que uno de los elementos que ha dinamizado la producción de coca es el acceso a transporte motorizado, que ha servido como apoyo en diferentes etapas productivas. Como,

---

<sup>49</sup> Se dice choqueta a la coca que por contacto con agua/lluvia se vuelve oscura marrón o negra

por ejemplo, el traslado de coca para secado, o el traslado de la coca para la venta, como se puede ver en la figura 11.

**Figura 11**

*Auto chuto cargado de coca en la población de Chicaloma*



*Nota: Elaboración propia. Fotografía tomada en Chicaloma, enero de 2017.*

### **3.3.1 Auto chuto como herramienta de trabajo para el cocal**

La producción de hoja de coca es la principal actividad económica de la región de los Yungas de La Paz. Esta actividad, en los últimos 10 años, se ha reconfigurado, tecnificado y complejizado. Aunque por cuestiones geográficas y culturales aún mantiene su esencia de producción manual y “tradicional”. Y tan solo en algunas etapas la producción se ha ido reconfigurando por la introducción de elementos específicos. Entendiendo ello, en este acápite se abordará las transformaciones en la producción de hoja de coca que guardan relación con el acceso a autos chutos.

Entonces, antes de proseguir, es importante aclarar que no todas las familias productoras de coca tienen un auto chuto. Entonces se optó por analizar 12 familias productoras de coca de las cuales todas tienen por lo menos un auto chuto.

De las 12 familias que tenían auto chuto, 5 tenían entre 3 a 6 ½ *catos*<sup>50</sup> de coca, y por lo tanto necesitaban mayor apoyo para atender sus cocales. Las otras dos familias que tenían auto chuto tenían cocales pequeños, dos *catos* o menos, y también se dedicaban a otras actividades más, como las granjas apícolas y a prestar servicio de transporte local o contratos; es decir que para algunos el auto chuto era un elemento que les permitía acceder a la pluriactividad, a otros les permitió complementar su actividad principal y para algunos representó un bien que aceleró procesos de diferenciación, cómo se puede ver en el siguiente cuadro:

**Tabla 6**

*Familias en relación a tamaños de cocales, tenencia de autos chutos y actividades complementarias a la producción de coca*

<b>Familia</b>	<b>Número de integrantes</b>	<b>Extensión de cocales</b>	<b>Actividades complementarias</b>
----------------	------------------------------	-----------------------------	------------------------------------

<sup>50</sup> Un *cato* es la extensión de terreno donde se planta la coca, tiene una extensión aproximada de 40 x 50 metros.

Familia Ramirez	5	1 cato, 2 cortes <sup>51</sup>	Presta servicio de transporte con su auto chuto
Familia Guachalla	6	2 catos, 4 cortes	Compran coca en los yungas y la revenden en La Paz
Familia Apaza	4	4 catos	Tienen una carpeta al detalle para vender coca en Bermejo (Tarija)
Familia Challco	3	3 cortes (aprox. Medio cato)	Tienen una tienda de abarrotes Ocasionalmente trabaja por contrato con su auto chuto
Familia Condori	4	6 ½ cortes de coca y 3 catos de coca alquilados	Tienen una tienda de abarrotes Trabaja con su camioneta viajando a La Paz para traer insumos
Familia Vargas	4	3 cortes de coca 2 catos alquilados	Prestar servicios de transporte con su camión traer autos chutos desde Iquique
Familia Machaca	5	5 catos de coca	No
Familia Salazar	8	6 catos de coca	Tienen 2 carpetas al detalle y venden coca en Bermejo y Santa Cruz
Familia Aguilar	3	1 cato de coca	No
Familia Apaza Michua	9	5 1/2 catos de coca	No
Familia Clavijo	4	2 catos	No
Familia Cutipa	5	2 catos	Actualmente un integrante es concejal

*Nota: Elaboración propia en base a los datos recolectados.*

Nuestra primera impresión es que las familias que tienen autos chutos tienen como actividad principal la producción de coca, y en algunos casos, aparte de su actividad principal, diversifican sus ingresos con otras actividades. Por la información presentada hasta aquí, se puede notar que el uso de autos chutos en familias que tienen más de un *cato* de coca (o producen más de 6 *taquis*<sup>52</sup> de coca) es más habitual, y que como ellas mismas dicen, les sirve “como herramienta de trabajo”, o es su “nueva mulita”. A continuación, iremos desglosando las diferentes maneras en las que el auto chuto se constituye en una herramienta de trabajo para productores de coca.

### **3.3.1.1 Mi mulita antes tomaba agua, ahora le doy gasolina**

En época de cosecha la familia Salazar inicia su jornada a las 5:30 de la mañana. Lourdes es una productora de coca de la comunidad La Joya de Chicaloma. Ella se levanta muy temprano y empieza preparar la merienda<sup>53</sup> para llevar al cocal.

A las 6 de la mañana ella despierta a algunos de sus hijos que aún no se han levantado y sirve el desayuno para todos. Clemente, su esposo, es el primero en acabar su desayuno. Después, él se levanta rápidamente y va alistando las cosas que necesitan llevar

<sup>51</sup> Hace referencia a la extensión de un cocal en relación a la distribución de wachus de coca por hileras. No hay una medida específica. Un cato de coca aproximadamente tiene entre 4 y 6 cortes.

<sup>52</sup>Un *taqui* equivale a un bulto de coca, es decir a 50 libras de coca.

<sup>53</sup> Alimentos que se sirven en el *akulli* (descanso) en el cocal a media mañana y en el almuerzo

al cocal. Alista varias botellas de agua, saquillos<sup>54</sup>, bolsas y, además de subir su machete, sube la red para secar coca al auto. Posteriormente, él anuncia: “vuelvo en diez, se van a apurar”.

Clemente enciende su auto y se va a la cancha de Chicaloma, que queda a 3 minutos de su casa en auto. En la cancha él extiende sus dos redes para secar coca, aunque el clima este algo nublado. Luego de extender las redes vuelve a su casa a recoger a su familia en el auto, y así ir a su cocal en la comunidad La Joya, que está a 40 minutos a pie de su casa, pero que en auto se encuentra a 10 minutos.

En el cocal ellos empiezan a trabajar más o menos a las 7:15 de la mañana y en el primer descanso, alrededor de las 10 de la mañana, Clemente deja el cocal y va a secar su matu<sup>55</sup> de coca porque está soleando. Entre ir a la cancha a extender la coca y volver, pasan aproximadamente 40 minutos. Una vez que él regresa al cocal vuelve a cosechar. Y en el descanso de medio día él vuelve a la cancha de Chicaloma para remover su coca. Esta vez en compañía de su hija menor (12 años).

Una vez que Clemente remueve la coca a medio día, espera junto con su hija hasta que la coca haya secado. Posteriormente recoge la coca y las redes, y junto a su hija vuelven a casa. A esta hora la hija se queda en casa para preparar la cena, recoger la casa y lavar los servicios. Clemente vuelve al cocal de La Joya más o menos a la 13:45 y vuelve a cosechar hasta las 16:00.

Cuando el jornal acaba, el hijo mayor de Clemente lleva los tres saquillos de coca recién cosechada al auto y espera a que sus padres y las mingas<sup>56</sup> lleguen al vehículo para dirigirse a Chicaloma a dejar a sus padres y posteriormente a Irupana a dejar a las mingas. En época de cosecha esta rutina se repite casi todos los días a veces alternando entre Clemente y su hijo mayor el secado de la coca y manejo del auto; e intercalando entre sus dos hijas, quién vuelve a la casa a medio día para cocinar la cena. Usualmente la familia de Clemente y Lourdes trabajan el jornal hasta las 4 de la tarde.

Tanto para Lourdes como para Clemente es importante cosechar su coca lo más pronto posible y alistarla para mandarla a vender a Bermejo. La venta de la coca de las primeras cosechas, según Clemente, ayuda a pagar a las mingas con las que trabajaron; y las ventas posteriores son la ganancia familiar.

Para Lourdes el auto chuto ha reemplazado a Luisito, un burrito de carga con el que trabajaban hasta hace 5 años, pero además de eso, ella dice que “el chuto me hace ganar una minga. Mi hija ya no se queda secando la coca todo el día, va, vuelve”.

Cuando le preguntamos a Lourdes ¿Cómo se organizaba para ir al cocal antes de tener un auto?, ella respondió lo siguiente:

Antes de que tenga auto me levantaba 4 de la mañana para cocinar merienda para el cocal. Acababa de cocinar 5:30, desayunaba hasta las 6 y me alistaba para ir al trabajo. Máximo tenía que salir al cocal 6:45, porque hasta ir al cocal era más o menos 40 minutos, 1 hora a pie dependiendo a qué cocal iba. Al de abajo del río siempre era una hora, a ese

---

<sup>54</sup> Bolsas de yute o tela para cargar la coca

<sup>55</sup> Coca matu es la coca recién cosechada que no ha sido secada al sol.

<sup>56</sup> Las mingas son trabajadores por jornal o por ayni que son contactados por la persona que va a cosechar su coca. Esta palabra se vuelve un verbo, mingar, cuando las personas que necesitan cosechar sus cocalas van a las casas o llaman por teléfono para conseguir cosechadores ej. “estoy yendo a mingar para mañana”

temprano tenía que salir. Ahora me facilita tener auto porque puedo dormir un poco más hasta 5:30 por lo menos. Y al cocal llego en 10 minutos o menos a veces depende a cuál vaya. Ahora esta es como mi Luisito; mi mulita, antes tomaba agua, ahora le doy gasolina. (Lourdes L., comunicación personal, 2017).

En los casos que estudiamos el auto chuto es un instrumento de trabajo, que en la agricultura de los Yungas está asociado con la carga y movilidad para trabajar en los cocales. La introducción de estos vehículos en la producción de coca es más notoria al ver cómo los caminos para vehículos han proliferado. La entrada a las comunidades antes tenía caminos de herradura y en la actualidad se han ensanchado para que puedan entrar los vehículos. En el caso de la comunidad de Imanaco en Chicaloma, el camino para vehículo llega de la ruta principal hasta casi el río. Este es un camino ramal de por lo menos unos 5 kilómetros de distancia que ha sido abierto por los comunarios.

Finalmente, si bien el auto chuto es una herramienta de trabajo para los productores también se aprovecha para darle otros usos más, como para asistir a la feria, hacer compras, ir a pasear al río, e ir a visitar a familiares en otros pueblos. Pero su uso principal está vinculado a todo el ciclo de producción de hoja de coca, desde ir a plantar y trabajar la maleza del cocal, cosechar, comercialización interna –venta solamente en la comunidad o pueblo–, hasta trasladar la coca para que sea transportada a La Paz.

### **3.3.2 Grupos de cosechadores: cosechando de comunidad en comunidad**

Roberto y Rosario son una pareja joven con dos hijos, uno de 6 años y otro de 12 años. Ellos se dedican a la producción de hoja de coca en la comunidad de Imanaco. Roberto también viaja cada mes a Tarija porque es propietario de una carpeta al detalle para la comercialización de coca en Bermejo. Estas dos actividades, producción y comercialización de hoja de coca, son sus principales fuentes de ingresos.

En los últimos 3 años Roberto se ha dedicado a viajar a Bermejo cada mes con 8 bultos de coca. Por lo general, esta familia tiene la capacidad de responder a esta demanda con su propia producción<sup>57</sup> que, en diferentes épocas de cosecha, alcanza hasta aproximadamente 12 cestos de coca por cato. Sin embargo, producir y comercializar alrededor de 1.200 libras de coca, 4 veces al año les ha significado trabajar predominantemente con cosechadores pagados y en muchas ocasiones traídos de otras comunidades o pueblos.

Trabajar con mano de obra pagada en los últimos 10 años se ha convertido en una actividad recurrente en los Yungas, sobre todo para productores que tienen varios cocales y poca mano de obra familiar. Rosa, la hermana de Roberto, no tiene grandes extensiones de cocal y vive en la ciudad de La Paz, pero se dedica también a comercializar coca en Bermejo, Tarija. Debido a todo esto ella solo viaja a Chicaloma los fines de semana a realizar el trabajo de su cocal y “ganar mingas” para evitar contratar muchos cosechadores.

---

<sup>57</sup> Roberto y Rosario tienen 3 ½ *catos* de coca y casi siempre tienen trabajo en sus cocales. Pero cada año según Rosario hay uno o dos meses que no tienen coca y en estos meses por lo general trabajan con la coca de los hermanos de Roberto. Es decir, Roberto lleva la coca de sus hermanos a venderse a Bermejo ganando un porcentaje por cada bulto de coca. Y cuando los hermanos de Roberto no tienen coca, la compran de otras personas u otras comunidades. Aunque según Rosario “rara vez” compran coca de otras personas. Esta familia realiza todas estas actividades para no perder cupo y su carpeta al detalle.

En ambos casos, tanto Roberto como Rosa, contratan a grupos de cosechadores para acelerar el proceso de cosecha.

En el caso de Roberto junto a su esposa y un grupo de 11 cosechadores contratados cosechan entre las siete de la mañana y las dos de la tarde durante 2 a máximo 3 días seguidos un cato de coca. Trabajo que, según ellos, entre 4 personas y en los mismos horarios, les tomaba entre 8 a 10 días. Para ellos contratar grupos de cosechadores es una variante de mingar, es delegar las mingas al “jefe de grupo”, porque los grupos son generalmente personas que casi siempre trabajan juntas. Entonces basta con contactar al “jefe del grupo” para asegurar que todo el grupo asista a cosechar; es decir, asegurar el trabajo de 11 a 13 personas. Estos grupos de cosechadores “salvan” en épocas en las que la demanda de jornaleros y cosechadores sube en las comunidades o pueblos.

Los grupos de cosechadores son muy dinámicos en su modo de trabajo y dependiendo de “cómo se hagan conocer”<sup>58</sup> pueden trabajar no solo en su comunidad, sino que pueden ir a diferentes comunidades y pueblos. Justamente esta dinámica de grupos de cosechadores que se movilizan para cosechar de comunidad en comunidad ha sido alimentada por la incursión del transporte motorizado a nivel local con autos chutos.

Eulogia, jefa de grupo de cosechadores, pertenece a la comunidad de Capani en Irupana, tiene un grupo fijo de 11 cosechadores conocidos por ser un grupo que “cosecha formal”<sup>59</sup> y que “no huequean”<sup>60</sup> la coca. Además, también son conocidos porque cosechan coca elegida. Un trabajo que requiere cosechar solo hojas grandes “bonitas” que son vendidas a mayor precio en el mercado. Eulogia se encarga de coordinar los lugares a los que debe ir a cosechar el grupo durante la semana, e intenta ocupar solo 3 o 4 días de la semana para trabajar por contrato, porque “los del grupo también tienen cocal que atender” sostiene Eulogia.

En el siguiente relato Eulogía cuenta su incursión en la cosecha en grupo y el uso de autos chutos para este fin:

Íbamos a cosechar desde antes siempre, pero no podías ir dos días seguidos o tres días seguido el auto se hacían rogar. Íbamos un día y al día siguiente ya no nos llevaban o no había auto. Todos tienen sus cosas que hacer también, de ahí mi hermano el Juan Carlos se ha comprado su auto [chuto] y ya con él trabajaba también. Íbamos los 11 más mi hijo y mi hermano 13 cosechadores. Él [Juan Carlos] se manejaba, cobraba de eso y de su jornal. Yo le he apoyado al principio porque estaba empezando, luego ya también le he dicho que se arme su propio grupo para ir a cosechar, se ha armado también.

De ahí recién yo me he comprado mi auto [chuto], mi hijito el menorcito ya era joven también a él le hacía manejar. De lo así también ya mejor [teníamos el ingreso de] su jornal de mi marido, mi hijo, de mí y del pasaje del auto más. De así hemos empezado, ya también todos se hacían grupo para ir a otros lados a cosechar, aquí pueblo es no ve, no hay mucho trabajo. Me acuerdo la primera vez que hemos ido a cosechar a lado de Wiri [Llojeta], era como fiesta porque la primera vez que venían de otro lado, nos han atendido

---

<sup>58</sup> Eulogia, jefa de grupo de cosechadores, utilizaba la siguiente frase para referirse a grupos conformados por personas que cosechan rápido, hojeada y cuidando la planta, y que son más contratados que los grupos que “cosechan rápido pero como sea, quitando las guías de la planta”.

<sup>59</sup> Sin distracciones y cuidando la planta.

<sup>60</sup> Arrancar de la planta las guías por donde brotan las hojas de coca y/o partir las hojas de coca al cosechar.

bien, hemos comido bien, nos han dado refresco así da ganas de cosechar también. Era como diciendo tenemos que hacer quedar bien a Irupana había que tratar bonito a la coca, cosechar formal, así era de mí mi pensamiento. Ahí también te haces conocer, por eso yo no trabajo con cualquiera en el grupo, hay otros que se trabajan con jóvenes, con sus wawas se hacen grupo, ellos van a huaquear la coca no más (Eulogia, comunicación personal, 8 de enero de 2020).

Como se ha podido apreciar en el relato de Eulogia, ella ha logrado establecer un grupo de cosechadores y ha comprado un auto chuto para no depender de los tiempos de su hermano o de otros choferes de chutos. Esto le ha permitido consolidar los contratos y no fallar a las personas que la contratan. Su grupo de cosechadores ha ido a cosechar a diferentes poblaciones y comunidades como Wiri en Llojeta, La Joya e Imanaco en Chicaloma, Miguillas y La Plazuela.

Al llevar estos grupos a otros pueblos o comunidades la familia de Eulogia recibe tres jornales (del marido, su hijo como chofer y ella), un pequeño porcentaje (5 Bs) por cada cosechador que lleva y el costo de pasaje de cada cosechador. Por ejemplo, a principios de 2020, por llevar un minibús con 13 cosechadores ella cobraba 200 Bs de Irupana<sup>61</sup> a La Joya (Chicaloma). Este monto cubría 10 Bs de pasaje ida y vuelta incluido el chofer y 5 Bs como porcentaje por cada cosechador incluida ella, su marido y su hijo (chofer). Eulogia cobra el jornal de las 13 personas y se encarga de darles su jornal al finalizar la cosecha por la que recibieron el contrato.

En un día de trabajo –de 7 de la mañana a 2 de la tarde– la familia de Eulogia puede generar hasta 440 Bs, si súmanos tres jornales (esposo, hijo y ella) de 80 Bs, más el contrato del auto 200bs. Y si el jornal se extiende hasta las cuatro de la tarde puede generar hasta 500 Bs porque el jornal sube a 100 Bs.

En todo caso, el acceso a vehículos ha incrementado el radio de operación de cosechadores. Estos pueden organizarse en grupo e ir a otros pueblos a cosechar, e incluso, a otros municipios. También, como tendencia, ahora las personas se mueven predominantemente en automoviles. Esto supone para algunos de ellos menos desgaste físico, como comentaba una cosechadora: “antes llegabas cansado al cocal si era lejos, entonces ya tenías tu primer akulli<sup>62</sup>, descanso llegando al cocal. Ahora llegas, te alistas boleas un poco y directo al wachu”.

Como se puede apreciar en la Figura 11 la automovilidad que se genera a partir del uso de autos chutos ha propiciado que los cosechadores de coca puedan movilizarse a diferentes municipios y comunidades. Es decir que puedan vender su fuerza de trabajo en más lugares. Esto ha significado para dueños de grandes extensiones de cicales un alivio sobre todo en épocas de alta demanda de mano de obra. Las formas de mingar también han mutado, pues si bien aún se mantiene al ayni como práctica, se puede percibir que va ganando espacio progresivamente la cosecha por pago de jornal en las practicas productivas de los Yungas. Esta es una realidad que se ve sobre todo en lugares como la Asunta y Khora, que pagan por libra de coca cosechada (pero este tema requeriría otra investigación).

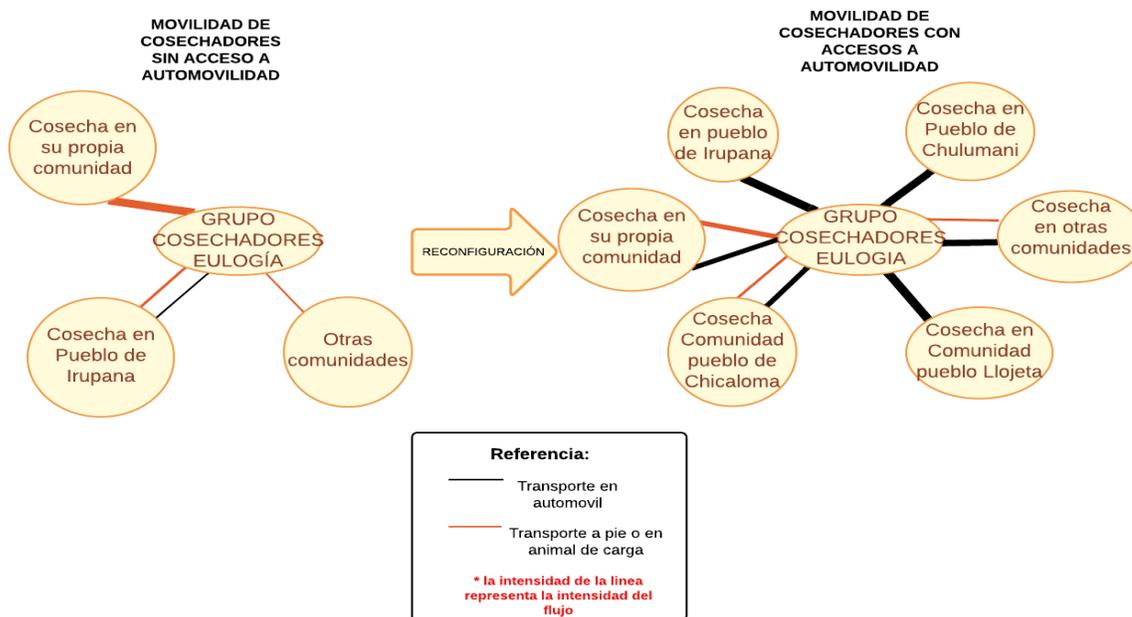
---

<sup>61</sup> Por ejemplo, llevar cosechadores de Irupana a Wiri (Llojeta) costaría 250 Bs; de Irupana a Miguillas 400 Bs; y de Irupana a Plazuela 220 Bs.

<sup>62</sup> Es el período en el que los cosechadores se sientan a masticar coca antes de empezar a trabajar. También es un tiempo de descanso para comer o charlar después de un periodo de trabajo

En fin, lo que interesa mostrar es como las prácticas de cosecho se han diversificado influenciadas por la automovilidad.

**Figura 12**  
Reconfiguración de la movilidad, caso Eulogia



*Nota: Elaboración propia en base a entrevistas y trabajo de campo, 2019-2020.*

### 3.3.3 Compradores de coca

Los autos chutos también se vinculan a la comercialización de la coca por los “rescatadores de coca” o compradores de coca. Pedro G., uno de nuestros informantes que se dedica a rescatar coca para venderla en La Paz, tiene un “contrato” en la ciudad de La Paz y debe entregar alrededor de 20 bultos de coca mensualmente. Por esta razón él rescata (compra) coca no solo de Chicaloma sino también de poblaciones como Irupana, Laza, Villa Trinidad, Chulumani y alguna vez ha comprado coca de Plazuela.

Al respecto Pedro G. relata lo siguiente:

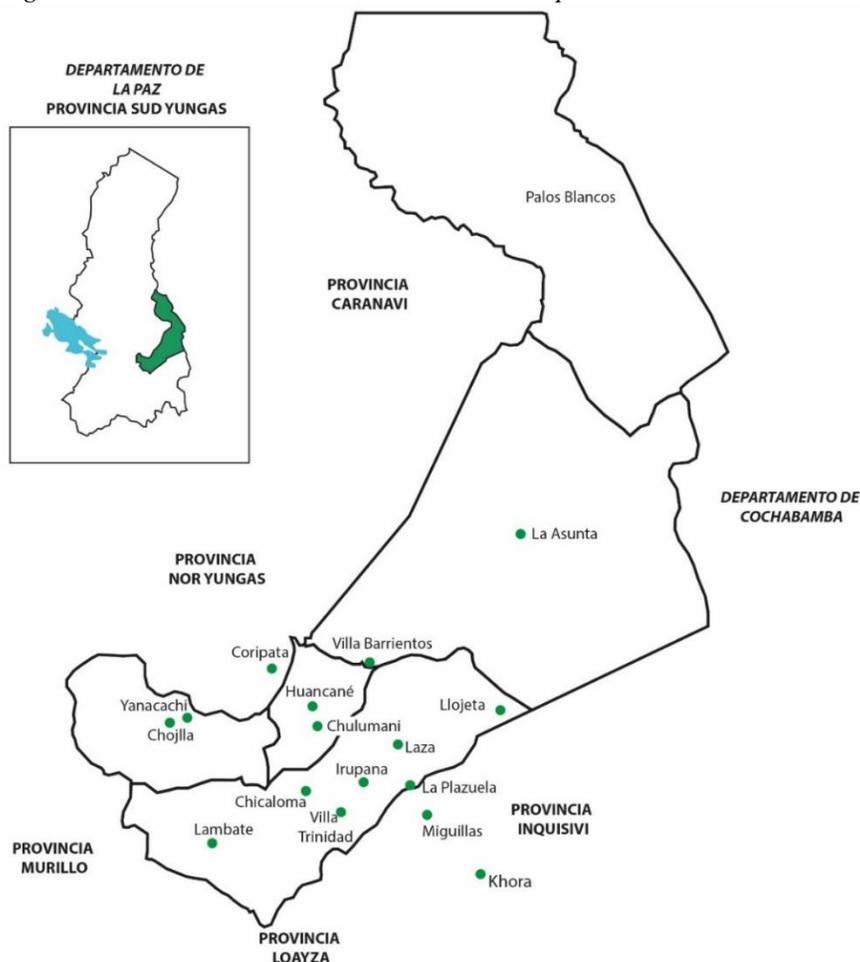
Mi auto es una herramienta de trabajo también, ahora para mi es más fácil moverme a todo lado y comprar coca. Antes cuando estaba sin este auto, le he fallado dos o tres veces a mis compradores en La Paz, no es fácil juntar 20 taquis. Ahora, si veo que no voy a juntar rápido me muevo a otros lados a conseguir, llamo a algunos lados para que me lo junten y ya solo voy a recoger. Sin auto también llamaba, pero tenía que estar rogándome para que me lleven hasta los lugares a recoger, además las carreras [viajes] eran caras. Ir a Villa Trinidad nomas me cobraban 80 Bs. Ahora con 25 Bs de gasolina voy hasta ese lado. Tener auto me hace ahorrar un poco. (Pedro G., comunicación personal, 2017).

Para los rescatadores de coca, tener un auto chuto les ha permitido ampliar su abanico de proveedores de coca. Los potenciales vendedores de coca no solo están en su comunidad, sino también en otras comunidades y otros pueblos. Como se puede ver en el caso de Pedro, al igual que en los anteriores casos, el uso del auto chuto es un apoyo a su actividad principal; en este caso la compra y venta de coca.

En resumen, como se puede ver en el siguiente mapa, hasta acá se ha mostrado que el potencial de movilidad de productores, cosechadores, compradores de coca y otros pobladores de la región yungueña ha expandido su radio de acción gracias a los autos chutos.

**Figura 13**

*Mapa de lugares mencionados en relación al radio de expansión de movilidad*



*Nota: Elaboración propia en base a entrevistas y trabajo de campo, 2017-2020.*

### 3.4 Nodos conflictivos del acceso a autos chutos en el espacio local

La adquisición de automóviles chutos en la región de los Yungas en muchos casos responde a una necesidad de transporte e interconectividad entre territorios para diferentes fines que van desde lo productivo hasta lo comercial. Sin embargo, también existen elementos de conflicto respecto al acceso. En este caso identificamos tres tipos de conflicto que se generan alrededor de los autos chutos. El primero está relacionado con el congestionamiento vehicular, el segundo con la producción de coca y el transporte a cocales sin acceso vial, el tercero con la contaminación de ríos y el cuarto con los accidentes viales.

En el caso del **congestionamiento vehicular** es difícil pensar que en espacios rurales -con apenas unos miles de habitantes- se tenga que esperar, en el peor de los casos, hasta una hora para ingresar con automóvil a la plaza, a cancha, o al hospital. Este panorama generalmente sucede en días de feria y encuentros deportivos. Por un lado, los

pueblos se encuentran en quebradas o lomas, y tienen calles angostas en muchos casos de un solo sentido. Las autoridades subestatales recién en la última década han empezado a pensar en formas de ordenamiento vial (tema que se aborda en el siguiente capítulo) como respuesta a la problemática surgida por el influjo de autos chutos. Por otro lado, los pobladores de la región y sus autoridades locales han empezado a gestionar formas propias de ordenamiento de los autos chutos que complementan o guían las iniciativas de autoridades subestatales (se aborda en el siguiente capítulo). Mientras la gestión de la vialidad avanza, los pobladores constantemente se quejan de los embotellamientos, los caminos angostos, la falta de mantenimiento caminos ramales y calles del pueblo. Incluso si el auto chuto permite interconectividad entre pueblos, comunidades pueblo y comunidades las condiciones infraestructurales no son lo suficientemente adecuadas.

Durante trabajo de campo en 2018, los pobladores se quejaban de que las “trancaderas” generaban peleas y mal humor y preferían caminar dentro del pueblo los fines de semana. También algunos de nuestros interlocutores atribuían al auto chuto el incentivo de la flojera “A todo lado van en auto, de la casa a la tienda ya van con auto, de la casa a la cancha ya van con auto, ni 5 minutos caminando... la gente se ha vuelto floja”

De la mano de lo anterior, para los **productores de coca que tienen cocal alejados o sin acceso vial el conseguir cosechadores se ha vuelto un problema**. En el texto de Spedding (2019) tener un cocal alejado ya representaba un problema, pues los dueños de estos cocal, según la autora, tenían que hacer ayni con dueños de cocal alejados para poder acceder a mano de obra sin quejas por que el cocal sea lejano. Este punto es conflictivo toda vez que productores de coca que no tiene auto chuto y tienen un cocal alejado difícilmente consiguen mano de obra, porque usualmente, según nuestros interlocutores, “a la gente le da flojera caminar quieren que les dejen en el cocal siempre. Ni un pedacito quieren caminar”. Según Spedding (en conversación en enero de 2023) esto ha generado que incluso algunos productores de coca vendan sus cocal, o los abandonen.

Respecto al acceso a autos chutos, nuestros interlocutores identificaban que los **autos chutos habían propiciado que “la basura se riegue”**. Lo anterior en referencia de que los dueños de autos chutos llevaban la basura a barrancos colindantes con el río para desecharla. Según nuestros interlocutores esto no sucedía antes pues la gente buscaba maneras de desechar la basura sin tener que transportarla a ríos. En este caso, Pascuala, comentaba que llevaba la basura orgánica, cascaras, verduras y otros, a su cocal para fertilizar la tierra y quemaban los plásticos, pero esto ahora es cada vez menos visto.

La última problemática que identifican en relación a los autos chutos está relacionada con los **accidentes, atropellos, embarrancamientos y choques**. Para Herminia, nuestra interlocutora, era inconcebible que su mejor amiga Magda, haya muerto en la puerta de su tienda porque a un auto se le rompieron los frenos y la atropello; o escuchar que atropellaron a gente “por manejar como locos”. Lo que en este punto es un nodo conflictivo para la gente es que los vehículos se manejan sin precaución, en estado de ebriedad, corren mucho o existen desperfectos mecánicos. Para las alcaldías esto se debía a la falta de educación vial y alguno municipios implementaron políticas para tratar este tema (se toca en el siguiente capítulo).

Finalmente, lo que nos parece es que la realidad de algunos espacios rurales se está transformando y que las respuestas llegan después de presentarse los problemas. Por lo menos, en tres de estos nodos conflictivos se ve de manera clara como se delinea lo rural pero no necesariamente en contraposición a lo urbano, sino más bien presentan nuevas centralidades que van perfilando una nueva ruralidad y nuevas formas de vivir lo rural.

### 3.5 A modo de cierre del capítulo

En este capítulo vemos cómo los ensamblajes global-local toman dimensiones particulares hacia el final de la cadena de suministros, cuando llegan al espacio y al usuario final. En este espacio los ensamblajes articulan lo global con el espacio rural. Esta articulación, según las nuevas ruralidades, debiera devenir en una desposesión de los campesinos y el vaciamiento de las áreas rurales (Kay, 2009; Kay, 2015; Teubal, 2001; Grammont, 2004). Sin embargo, nuestro estudio muestra que la articulación entre lo global y el espacio rural, son reconfiguraciones, antes que desposesión y vaciamiento del área rural. Estas reconfiguraciones a lo largo del capítulo se traducen en cambios, adaptaciones y resistencia en los ensamblajes al final de la cadena de suministros.

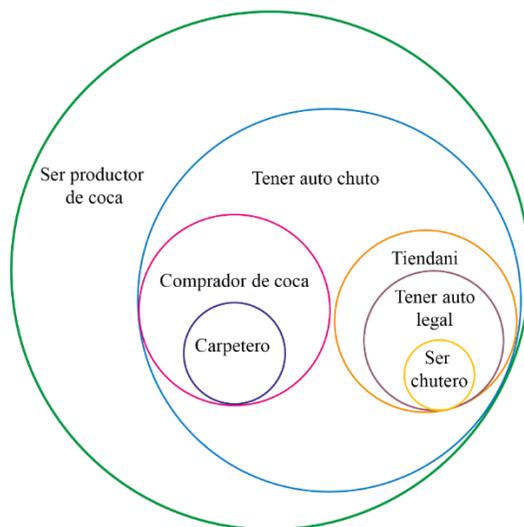
**Los cambios** en este caso están vinculados a la movilidad de las personas en esta región. Por ejemplo, en relación a un pasado histórico, nuestros interlocutores, cambian el moverse a pie y en animales de carga por una forma predominante de transporte, el automóvil. Este es un cambio progresivo y predominante en gran parte de la población. Alrededor del acceso a automóviles, van cambiando varias de las actividades en la región, como las actividades agrícolas, comerciales y recreativas. Este cambio, como se ha visto, tiene potencialidades por ofrecer una opción de transporte para maximizar la producción agrícola y dinamiza las relaciones regionales. Sin embargo, también genera conflictos para la población, como los que se muestran en el subtítulo “Nodos conflictivos del acceso a autos chutos en el espacio local”.

Por otro lado, en el ensamblaje global-local (articulación global-rural) hacia el final de la cadena de suministros se percibe también como **adaptaciones**. Principalmente las adaptaciones se muestran en relación a la pluriactividad. En este caso se ve, cómo el acceso a estos automóviles ha generado que se creen otros rubros económicos en los que nuestros interlocutores participan. Por ejemplo, la apertura de talleres mecánicos, la venta de combustibles y el prestar servicio de transporte de pasajeros y de carga.

La pregunta, respecto a las adaptaciones, que nos surgía es si ¿la pluriactividad responde únicamente a un fenómeno global de desposesión del campesinado, o es también muestra de los nuevos entramados y el rescalamiento de las estructuras agrarias a espacios económicos, políticos y sociales en el contexto de la globalización? Nuestro trabajo visibiliza que la pluriactividad no es únicamente una respuesta a la desposesión del campesinado, o una salida de campesinos empobrecidos frente al capitalismo global. Pues, más bien, se muestra que en muchos casos la pluriactividad responde a diferentes procesos asociados a las formas en las que los campesinos empiezan diversificar sus actividades. Así, evidentemente, algunos campesinos se ven inmersos en estos procesos como forma de subsistencia, otros como forma de inversión que generan procesos de acumulación de capital. Por ejemplo, los chutereros de origen rural, ven en la compra y venta de autos chutos, una forma de acumular ingresos para reinvertirlos. Los campesinos medios invierten en autos chutos para trabajar en transporte, invierten en tiendas y carpetas al detalle como una forma de plantar su capital o como una forma de hacerlo rotar. Al respecto de lo anterior, como se puede ver en la figura 14, identificamos una diversidad de formas de pluriactividad que se relacionan con la tenencia de un auto chuto

### Figura 14

*Formas de pluriactividad en relación a la tenencia de autos chutos*



*Nota: Elaboración propia en base a la sistematización del trabajo de campo realizado en Municipio de Irupana, Provincia Sud-Yungas.*

Finalmente, las resistencias, en la relación global-local (global-rural), son las más pragmáticas. En este capítulo solo se ilustra una resistencia, que está relacionada con la organización de sindicatos de transporte de autos chutos para hacer usufructo de las rutas. Este tipo de organización se muestra como una forma de resistencia, porque cohesiona al poder comunal y al poder subnacional para poder existir. La articulaciones (ensamblajes) como reconfiguraciones de resistencia, son las que presentaremos en el siguiente capítulo de manera ampliada en diferentes paisajes de la cadena de suministros de autos chutos.

## **CAPÍTULO IV. “NO ESTÁ EN SU JURISDICCIÓN RESOLVER ESTOS TEMAS”: ENCUENTROS Y DISPUTAS ENTRE AGENTES ESTATALES Y AGENTES NO ESTATALES EN LA RUTA DE LOS AUTOS CHUTOS**

En este capítulo, se muestra como el ensamblaje global-local se articula con el ensamblaje nacional. En este caso, mostramos como esta articulación global-local-nacional revela encuentros y disputas entre agentes estatales y agentes no estatales en diferentes lugares de la cadena de suministros de autos usados. Así, este capítulo presenta los ensamblajes entre lo local, lo global y lo nacional, y los efectos de este encuentro a través de las disputas por la gobernanza en la ruta de los chutos. De este modo, se hace énfasis en el encuentro entre actores estatales y no estatales en la frontera, en la formulación de políticas públicas, en los municipios y en la gestión de problemáticas que van surgiendo por la influencia de acceso a automóviles en la cotidianidad de nuestros interlocutores.

### **4.1 Habitar la frontera: encuentros y disputas entre las regulaciones de los Estados y los agentes locales**

En este acápite se sitúa a la frontera entre Chile y Bolivia como el primer espacio de encuentros y disputas entre los actores estatales y no estatales, en la articulación entre lo global, nacional y local. En la frontera, actores estatales y no estatales, están sujetos a lo que Reeves (2014) denomina “trabajo fronterizo” que nos muestra como la frontera física – límite entre dos Estados nación– se desdibuja. El trabajo fronterizo, va perfilando a la frontera como un espacio social cambiante, históricamente variable y coproducido por diversos actores, un espacio polifacético porque logra captar la influencia de lo global, local y lo nacional a la vez.

En medio del trabajo de campo, entre julio de 2017 y marzo de 2018, se abrió una zanja que marcaba la frontera entre Bolivia-Chile. La apertura surgió en el contexto de tensión diplomática entre Bolivia y Chile, por la captura de militares bolivianos en territorio chileno y posteriormente la captura de militares chilenos en territorio boliviano. Entre los argumentos para la apertura de la zanja, se encuentra principalmente un interés por precautelar hechos delictivos y frenar el contrabando proveniente de ZOFRI a Bolivia, una preocupación del Estado boliviano que hizo que el Estado chileno iniciara con la apertura de la zanja. Esta acción para nuestros interlocutores, chutereros y algunos piloteros<sup>63</sup>, era contradictoria debido a que sostenían que “sin Bolivia, Iquique se muere”, haciendo referencia a que Iquique vive de manera estrecha del comercio que genera ZOFRI en el que bolivianos participan de manera activa.

A pesar de la apertura de la zanja los chutereros y piloteros buscaron nuevas formas de movilizarse en la frontera; nuevas rutas de internación y construyeron pequeños puentes de metal del ancho de la zanja para que los vehículos pasaran. Esto como forma de disputarse el control de la frontera con los Estados.

Preguntamos a nuestros interlocutores ¿si siempre tenían conflictos con los policías y los militares? Y las respuestas fueron “depende (...) alguna vez se hacen a los locos (...) te corretean, te disparan y ya estas... a veces tranquilo también pasas, si le pasas plata se hace al cojudo”. Nos explicaron que muchas veces los policías y militares, pueden negociar a cambio de favores y coimas el paso. Y en otras ocasiones disparaban a las llantas o los

---

<sup>63</sup> Personas que se encargan de llevar mercadería desde Zofri hasta Bolivia por vía legal o ilegal/ por “la negra”

“correteaban” al cruzar la frontera porque “necesitan hacer su informe” sino “como van a decir que están trabajando si no agarran a nadie”.

En este espacio las comunidades y autoridades locales también son actores clave en los encuentros y disputas. La ruta de los chutos en su paso por el espacio fronterizo genera ingresos para las comunidades y esta es una actividad defendida abiertamente. De hecho, las comunidades no dejan ingresar al control aduanero, ni policías porque las comunidades viven del movimiento económico que genera esta actividad.

Cuando el control aduanero decomisa vehículos, camiones con mercadería los pobladores de comunidades salen en defensa y muchas veces intentan recuperar los camiones. Si no logran recuperar los camiones o mercadería, prefieren quemarlos antes que entregarlos al Estado. Esto nos hizo pensar la frontera como un espacio de encuentro en el que las relaciones entre “contrabandistas”, chuteros, pilotos y agentes del Estado es relacional. Allí nuestros interlocutores constantemente se encuentran y disputan el control del espacio, de la frontera y construyen la legitimidad de sus acciones.

#### **4.2 La organización de agentes locales y formas de legitimación del uso de autos chutos: nacionalizaciones de vehículos indocumentados**

En este acápite se intentará mostrar cómo se materializan las tensiones entre las políticas públicas estatales y las demandas de organizaciones sociales en Bolivia. Esto a partir del fenómeno de las nacionalizaciones de autos chutos en Bolivia y las paradojas que estas representaron en 2011.

En la historia de Bolivia se realizaron un total de seis nacionalizaciones entre 1990 y 2011 (1990, 1994, 1997, 1998, 2004 y 2011). Según el informe oficial de la Aduana Nacional, en 5 regularizaciones de autos chutos –entre 1995 y 2004– se nacionalizaron un total de 141.674 vehículos a nivel nacional. Y en el contexto de la regularización de autos chutos de 2011 se nacionalizaron 128.059 vehículos a nivel nacional (una cifra similar a la del total de las 5 nacionalizaciones anteriores).

Las primeras cinco nacionalizaciones de autos chutos (1990, 1994, 1997, 1998 y 2004), principalmente se relacionaron por la respuesta del Estado frente a la motorización acelerada y no regulada en ciudades de Bolivia. Sin embargo, si bien la nacionalización de 2011 tuvo el mismo objetivo que las anteriores, se le sumó un componente político en su justificación. Esta nacionalización respondió, según el Estado, a una solicitud de organizaciones sociales de base hacia el Estado. Así esta nacionalización visibilizó la idea del vehículo *como un valor democrático* (Mom, 2014) y se sostuvo en las premisas de que “todos tienen derecho a tener auto”, o la de “el auto chuto para los pobres”. Este valor democrático de los vehículos es importante para el debate en cuestión porque pone en discusión la accesibilidad y su encuentro con lo político.

Lo que se puede ver en los hechos es que todas las nacionalizaciones significaron ingresos importantes de dinero para las arcas del Estado. Específicamente, recuérdese que, entre las 6 nacionalizaciones de autos chutos, el Estado recibió un total de 320 millones de dólares, aproximadamente 160 millones en las primeras 5 nacionalizaciones y 160 millones solo en la de 2011.

En el proceso de regularización/nacionalización del año 2011 en el municipio de Irupana –según entrevistas a los dirigentes de la Asociación de Vehículos Indocumentados– del total de vehículos registrados para someterse al saneamiento, en promedio solo un 20% completó los papeles y pagos. Y posteriormente fueron nacionalizados.

Específicamente en Chicaloma<sup>64</sup>, respecto a la relación de vehículos por comunidad y vehículos nacionalizados en 2011, se puede ver que solo 14.1% del total de vehículos fueron nacionalizados. (véase tabla 7).

**Tabla 7**

*Cantidad de vehículos de Chicaloma por comunidad en relación al número de vehículos nacionalizados en 2011*

Comunidades	Autos chutos en la comunidad 2011	Total, vehículos Nacionalizados 2011	Total, autos chutos aprox. 2020
Imanacu	12	3	11
Chuylla	9	3	9
Huariscallo	11	2	10
La Joya Imicasi	8	1	10
Villa Trinidad	12	1	8
Maticuni	12	2	11
Collpamayú	6	0	8
Bajo Tocaróni	8	0	8
Churumata	5	0	7
Tocaróni	5	1	7
Calvario	7	1	6
Alto Tocaróni	6	1	7
Monte Tambillo	5	0	6
<b>TOTAL</b>	<b>106</b>	<b>15 (14.1% del total)</b>	<b>108</b>

*Nota: Elaboración propia en base a entrevistas y revisión de cuadernos de registro de exdirigentes de comunidades de Chicaloma.*

Y, por su parte en Irupana, pueblo que entonces tenía 122 autos chutos contabilizados, solo se nacionalizaron 32 de ellos. Lo que representa apenas el 26.2% del total de autos chutos. A continuación, se puede ver el detalle de estos datos:

**Tabla 8**

*Cantidad de vehículos por comunidad de Irupana Pueblo en relación al número de vehículos nacionalizados en 2011*

Comunidades	Autos chutos en la comunidad 2011	Total, vehículos Nacionalizados 2011
Yanatha	6	0
Sascuya	10	3
El Palmar (Alianza)	7	1
Capani Rosariuni	4	1
Uyuca	3	0
Machacamarcá	9	3
Colipampa	7	1
Thia Huayrapata	7	2
Tambo Cueva	3	1
Phuri Chiñani	7	1

<sup>64</sup> Chicaloma está compuesta por 13 comunidades y tiene una población de 684 según datos del INE 2012

Chica Duraznani	5	0
Chica Choropata	9	2
Barbecho	9	2
La Avanzada	11	6
Isquircani	9	4
San Juan Mayo	9	4
Pahuata	7	1
TOTAL	122	32 (26.2% del total)

*Nota: Elaboración propia en base a entrevistas, revisión de cuadernos de registro de exdirigentes de comunidades de Irupana.*

En el caso de las comunidades de Chicaloma e Irupana, según los ex secretarios generales, la nacionalización “no llegó a todos”<sup>65</sup>. Por un lado, los tiempos eran cortos y los tramites complicados. Y, por otro lado, luego de la evaluación de pagos que debían realizar por concepto de impuestos de su vehículo, varias familias que buscaban nacionalizar sus vehículos “se desanimaron”. De esta forma, aunque la nacionalización de 2011 fue presentada como un deseo de las bases, un deseo gestionado por las organizaciones sociales, en los hechos, sólo un porcentaje pequeño de personas nacionalizó sus autos.

De hecho, entre las ideas predominantes de quienes nacionalizaron sus autos chutos en 2011, se puede ver que existen dos percepciones dominantes que no tienen relación con las ideas de “autos para los pobres”. Concretamente los ex dirigentes de Chicaloma, los dirigentes de Irupana y los socios de base coincidían al decir que quienes se acogieron a la nacionalización lo hicieron principalmente por dos razones:

- **Para diferenciarse.** - esta idea fue principalmente manifestada por productores de coca que tenían una sola actividad económica. En este caso hacían referencia a que los que nacionalizaron sus vehículos “quieren ser diferentes”, “quieren dedicarse a otras cosas” y sostenían en algunos casos que ellos no nacionalizaron sus vehículos porque **“nosotros producimos coca, no somos choferes. Ese auto es herramienta de trabajo”**.
- **Para diversificar sus ingresos.** – esta idea surge de la reflexión de la idea de diferenciarse. En este caso nuestros interlocutores sostenían que muchos de los que nacionalizaron querían dedicarse no solo al cocal, sino también a otras actividades. En este sentido, nuestros interlocutores sostenían que “nacionalizar era una inversión” debido a que luego de nacionalizados sus autos, “lo vendían a precio de

---

<sup>65</sup> Por normativa de la Ley 133, se concedían 15 días hábiles a partir del 9 de junio de 2011 para poder generar el registro en línea de los autos chutos en el “Formulario de registro del Vehículo Automotor”. Al finalizar esta etapa, la aduana cruzó la información de registros con la Dirección de Prevención de Robo de Vehículos (DIPROVE) y el Registro Único para la Administración Tributaria Municipal (RUAT) para evitar que los vehículos robados en países vecinos sean legalizados con esta ley. Al finalizar el registro la Aduana Nacional de Bolivia presentó un informe de los vehículos que no podrían acogerse al programa de saneamiento y un calendario de programación de inspección para los vehículos que sí podían acogerse al saneamiento. También publicó las páginas web donde se podía hacer las consultas de precios referenciales para saber cuál es el monto que se debía tributar por el vehículo a ser legalizado, estos precios oscilaban entre 3 000 a 9 000 dólares dependiendo del modelo del vehículo.

legal”. Lo que representaba una generación de capital para invertir en negocios, comprar otros vehículos para prestar servicio a La Paz; o en todo caso, para comprar dos autos chutos (con el dinero de la venta del auto legal) que apoyen las actividades de toda la familia. “Han vendido su legal y se han comprado dos chutos” sostenían nuestros interlocutores.

Esta baja adscripción a la nacionalización nos deja entrever que de alguna manera las necesidades de los sujetos rurales y organizaciones de base, respecto al uso de autos chutos, no estaban vinculadas a la formalización o legalización. Sino más bien su disputa estaba en el plano político, una disputa por la legitimidad del uso de estos vehículos.

Las necesidades respecto de los autos chutos son, desde el punto de vista de nuestros interlocutores, propiciar una circulación libre, sin restricciones y sin condicionamientos. Desde la perspectiva de nuestros interlocutores, sus solicitudes son viables y legítimas, sobre todo porque se sujetan del hecho de que son ellos, a partir de las organizaciones de base, quienes realizan el mantenimiento y apertura de caminos ramales; y son ellos los que han generado su propio sistema de abastecimiento de vehículos y de transporte local, quitándole un peso económico grande al Estado en materia de viabilidad y transporte en espacios rurales altamente productivos, como los Yungas que abastece de coca a diferentes regiones de Bolivia y sus fronteras, generando trabajo para la población.

#### **4.2.1 *¡En defensa de los autos chutos!* creación de la Asociación de Autos Indocumentados en los Yungas**

Durante el proceso de saneamiento de autos chutos de 2011, por temas administrativos y de organización, se crearon las “Asociaciones de Vehículos Indocumentados” a nivel Bolivia. Las asociaciones originalmente tenían un carácter provisional, pues se conformaron para recolectar datos y organizar a los propietarios de autos chutos. En el proceso previo a la nacionalización de 2011 su rol consistió en el levantamiento de datos –*censo*– del total de vehículos indocumentados en cada municipio de Bolivia. Este *censo* se realizó, principalmente, en coordinación con organizaciones sociales y se crearon sindicatos de dueños de autos chutos.

En la región de los Yungas este levantamiento de datos se hizo en coordinación con los sindicatos agrarios y la Asociación de Vehículos Indocumentados en cada municipio. En Irupana<sup>66</sup>, los representantes de la Asociación de Vehículos Indocumentados enlistaron a los vehículos indocumentados<sup>67</sup> bajo el siguiente detalle: Irupana pueblo y las comunidades un total 196 autos chutos; Chicaloma 106 autos chutos.

La tarea de la Asociación de Vehículos Indocumentados, en 2011, fue levantar el estimado de vehículos indocumentados que se acogerían al proceso de saneamiento vehicular. Y, por otro lado, esta asociación tenía que coordinar acciones logísticas de manera directa con la alcaldía y la *Dirección Nacional de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos* (DIPROVE), para organizar las inspecciones vehiculares en las capitales de provincia.

---

<sup>66</sup> Irupana está dividida en nueve distritos municipales: Irupana, Laza, Chicaloma, Victorio Lanza, La Plazuela, Lambate, Taca, Pariguaya y Tres Ríos

<sup>67</sup> Según los representantes de la asociación (Juan Orihuela, comunicación personal, 2017) no era obligatorio registrarse, razón por la cual “no todos se han anotado en las listas de la asociación” – esto además de que “[...] otros pensaban que era una trampa” para incautar sus vehículos–.

En este caso se ve que las disputas por la legitimidad entre el Estado y las organizaciones no siempre son conflictivas. Muchas veces las organizaciones de base son un eslabón de apoyo para el Estado. Tampoco queremos decir que las organizaciones son instrumentos del Estado, sino más bien apoyan y confrontan al Estado en relación a intereses comunales. Aunque existen dirigencias que pueden comprometer la acción de las comunidades, esto no quiere decir que las mismas vayan a participar si no hay previo consenso, como mostraremos a continuación.

Durante el proceso de saneamiento de vehículos indocumentados (legalización), la asociación jugó un rol importante, pero no central en el proceso. Si bien su rol estaba relacionado con viabilizar el saneamiento de autos chutos en la región y, de algún modo, contribuir a la regulación estatal, este rol cambió pasada la nacionalización.

Al finalizar el proceso de saneamiento las asociaciones de autos chutos deberían de haberse disuelto, porque una vez finalizado este proceso, estas asociaciones no tendrían ninguna razón para existir. Esto debido a que todos los autos chutos deberían de haber pasado a ser legales, y por lo mismo, tendrían otro tipo de representaciones. Sin embargo, no todos los autos chutos se nacionalizaron y estas asociaciones al finalizar el trabajo de campo de esta investigación aún estaban vigentes, pero no estructuradas, y sus funciones se fueron resignificando hacia la “defensa de autos chutos” para su libre circulación, y en menor medida, hacia la organización para viabilizar una nueva nacionalización.

En 2012, luego de la nacionalización, la Asociación de Vehículos Indocumentados, frente a la incautación de vehículos por parte del Estado, resignifica su rol y pasa a organizarse “en defensa de los autos chutos”. Esto debido a que después del saneamiento de vehículos indocumentados, los controles tanto en fronteras como en mercados de venta de autos chutos se incrementaron. La Aduana Nacional, policía y militares empezaron a realizar operativos de incautación en poblaciones en las que aún circulaban autos chutos. Controles e incautaciones que respondían a la política de Estado de “lucha contra el contrabando” y que surgieron a raíz de que los autos chutos continuaban ingresando a Bolivia debido a la posibilidad de otra nacionalización. No obstante, una nueva nacionalización fue rechazada por el gobierno: “A los hermanos les digo que no va a haber otra nacionalización. Ya no compren estos autos, no va a haber. Quienes compran autos chutos pierden su tiempo”, sostenía Evo Morales (Discurso transmitido por PAT, 3 de septiembre de 2012) al respecto de lo anterior.

Entre noviembre de 2011 y diciembre de 2012, el Control Operativo Aduanero (COA), los policías y militares implementaron controles en la región de los Yungas. Producto de estos controles se incautaron vehículos en diferentes municipios de la región. Según el informe radiofónico de Radio Yungas del 27 de septiembre de 2012, en el municipio de Irupana se incautaron 5 vehículos y en Chulumani 4 vehículos; y aunque no dieron el detalle exacto de incautaciones en otras poblaciones se mencionó la cifra total de 36 vehículos incautados en la región yungueña, entre enero y septiembre de 2012. Los datos de aduanas, por otro lado, informan que durante 2012 se habría decomisado entre 5 a 10 autos chutos por día a nivel nacional. Este mismo año se puede apreciar en la prensa nacional que en Challapata –nodo distribuidor de autos chutos a nivel nacional– se desplegaron constantes operativos de incautación de autos chutos en los que participaron el COA, Aduana Nacional y DIPROVE.

Es en este contexto que se reestructura la Asociación de Vehículos Indocumentados y se organiza en otros municipios bajo la premisa de la *defensa de los autos chutos* en la

región de los Yungas. Y, para el caso de otros municipios de Bolivia, esta reestructuración, además, presupone la exigencia de una nueva nacionalización.

El 21 de octubre de 2012, los dueños de autos chutos del municipio de Chulumani se reúnen en una asamblea convocada en la sede de la FEJUVE del pueblo de Chulumani. Dicha asamblea fue impulsada por los sindicatos agrarios de las comunidades. Al respecto Jorge nos relata lo siguiente: “en nuestras comunidades se han alarmado cuando en las noticias ha salido que estaban incautando autos en Oruro y Potosí. Entonces han llamado a reunión para que convoquemos al municipio” (Jorge C., comunicación personal, 2017).

Según el relato de Jorge C. (comunicación personal, 2017), la reunión logró reunir a 36 dueños de autos chutos. Entre las personas que asistieron se eligió a un nuevo directorio de la Asociación de Vehículos Indocumentados. Y posteriormente, la directiva solicitó llevar reuniones de dueños de autos chutos en los municipios de Irupana, La Asunta y en Nor Yungas, con el fin de coordinar acciones.

Según Jorge C. (comunicación personal, 2017), su tarea como parte de la organización contemplaba organizarse “[...]en defensa de los autos chutos”. Y, además, se pensaban como portavoces ante el gobierno de Evo Morales para solicitar la posibilidad de legalización de los automóviles. Al respecto de esto último, Jorge C. (comunicación personal, 2017) decía que la nacionalización era “casi segura” debido a que “en las elecciones hemos (los Yungas) brindado el apoyo al gobierno”.

En esa misma reunión, los nuevos dirigentes decidieron declarar a los Yungas en estado de emergencia, debido a que, en conferencia de prensa, la Aduana Nacional de Bolivia había anunciado un mega operativo para la incautación masiva de autos chutos a nivel nacional.

### **Figura 15**

*Posesión de la directiva de la Asociación de Autos Indocumentados 2012*



*Nota: Fotografía de Juan Adolfo Apaza, reportero ERBOL-Chulumani.*

En este contexto, después de la conformación de la Asociación de Vehículos Indocumentados de Chulumani (2012), se fueron conformando las Asociaciones pares en los municipios de Irupana y La Asunta.

Sin embargo, las Asociaciones de Vehículos Indocumentados tomaron protagonismo el año 2013, ya que en ese año se intentó realizar un *mega operativo* de incautación de autos chutos en la región de los Yungas.

En marzo de 2013, un operativo encabezado por militares, policías, la Dirección Nacional de Prevención de Robo de Vehículos (DIPROVE) y el Control Operativo Aduanero (COA) ingresó a la región de los Yungas por diferentes vías de acceso<sup>68</sup>. Según Martín (comunicación personal), el ingreso de DIPROVE para la incautación de autos chutos de los Yungas, no era legal y se utilizaba para atemorizar. Esto debido a que DIPROVE se encargaba de los autos robados, y en los Yungas, lo que había eran autos chutos “sin papeles, pero no robados”.

Ronald, que en 2013 fue Secretario General de su comunidad, nos relata lo siguiente:

Yo estaba en mi cocal cuando me ha llamado mi hermana y me ha dicho que había varias camionetas y camiones entrando a los Yungas. Ni bien he colgado [el teléfono] he llamado a la radio para alertar de esta situación, y como en cadena han empezado a llamar más gente. Algunos decían que están entrando a erradicar coca a La Asunta, después decían que van a militarizar la región. Hasta que uno de la directiva de la Asociación de Autos Chutos de Chulumani dijo “están viniendo a incautar los autos indocumentados, tomen sus precauciones”. Ni bien ha salido este comunicado oficial, como nunca he visto a los autos irse a sus comunidades, camino al monte, algunos tapaban con chala<sup>69</sup> de plátano. Incluso don Eulogio lo ha sacado las cuatro llantas del auto para que no se lo lleven, porque su hijo no estaba y él no sabía manejar.

Más o menos a las 5 de la tarde en Chicaloma la Regional (ADEPCOCA) con parte de directiva de la Asociación de los Autos Chutos han llamado a una asamblea en las gradas (cerca de la plaza) para ver este tema. En la asamblea se nos ha informado que COFECAY ha instruido que por central salgan 3 personas a la vigilia en monte para que alerten si entran los que quieren incautar. En radio lo único que han dicho es que “si alguien alerta movimiento de la policía comunicarse con sus centrales”. Y si en alguna comunidad incautan autos hagamos saber inmediatamente (comunicación personal, 13 de septiembre de 2017).

Según Raquel A. (comunicación personal, 2017) –parte de la directiva de autos indocumentados de Chulumani–, el mismo mes de marzo en 2013, la aduana habría ingresado a los Yungas y habría decomisado varios vehículos.

En Chulumani le han quitado al hermano Roger Pacoricona, entonces de eso hemos ido a La Paz a verificar. Y ahí nos han dicho que van a seguir entrando hasta que todos los autos chutos desaparezcan (Raquel A., comunicación personal, 2017).

A partir de todos estos sucesos, los dueños de autos chutos se empezaron a organizar alrededor de las Asociaciones de Vehículos Indocumentados y los sindicatos agrarios de base. Según Raquel (comunicación personal, 2017) y Jorge C. (comunicación personal, 2017), si bien no todos en los Yungas tienen autos chutos, la preocupación por la incautación es una preocupación generalizada. Esto debido a que “para unos [los vehículos] son herramientas de trabajo para el cocal. Pero a otros les lleva al pueblo, al Interyungueño, a comprar su coca. Prestan servicio” (Raquel A., comunicación personal, 2017). Es de esta

---

<sup>68</sup> Las poblaciones más cercanas del ingreso a los Yungas por Villa Fátima son Unduavi, o la parada conocida como “el Velo de la Novia”. Si se ingresa por el Sector Illimani la población más cercana es Lambate. Y la población más cercana para el ingreso por el sector Inquisivi era Quime.

<sup>69</sup> Hojas secas del árbol de plátano.

manera que los dueños de autos chutos se organizan y elaboran estrategias de carácter preventivo y de defensa, que se pueden clasificar de la siguiente manera: establecimiento de vías de comunicación radial (estrategia de comunicación); organización para vigiliias en montes; concentraciones y bloqueos en los pueblos para impedir la salida de vehículos indocumentados; y finalmente, resguardo de los vehículos indocumentados escondiéndolos. Estas estrategias eran para todos. No solo para dueños de autos chutos, sino también personas que no tenían un auto chuto<sup>70</sup> para apoyar. Esto debido a que nuestros interlocutores entendían que “los autos son para todos”.

En abril de 2013, se alertó por radio que un contingente policial ingresaba a los Yungas por el sector Illimani (Lambate) y otro por Unduavi. Lo que propició que inmediatamente se instruyera, también por radio, a los dueños de autos chutos a guardar sus vehículos y salir a la vigilia en caminos. Aproximadamente a las 10 de la mañana, los contingentes policiales empezaron a ingresar al municipio de Irupana, según informaron las vigiliias. En este entendido, en el municipio de Irupana, se puso en práctica la estrategia de aglomerar gente para impedir el paso de los militares y policías que venían a incautar automóviles. Sin embargo, esta estrategia no funcionó. Un comerciante nos relató que “en vez de salir toda la gente se ha preocupado de ir a guardar sus autos. Cuando ya ha pasado la policía el pueblo estaba pelado como antes” (José N., comunicación personal, 2016). Ese día DIPROVE, junto al COA, en su paso por el municipio de Irupana, incautó tres vehículos que luego fueron recuperados en Chulumani.

En la población de Chulumani, pusieron en práctica la estrategia de aglomerar gente en la salida de Chulumani a La Paz. Se reunieron varias personas del pueblo con el objetivo de evitar la salida de los motorizados incautados cuando la policía y los militares pasaron por la zona. De esta forma, en el momento en que DIPROVE y COA llegaron a Chulumani, este grupo de personas los detuvieron parándose en medio de la calle. Según Raquel, la gente empezó a presionar golpeando los vehículos de los policías y advirtiendo con que no sacarían un auto más de la región con algunas otras advertencias. Raquel nos comentó que las advertencias sobre todo eran para asustarlos: “Era para asustarlos nomás, no queríamos que nos quiten. Uno con esfuerzo se compra y ellos de lo fácil se lo agarran y manejan felices nuestros autos en La Paz”, sostuvo Raquel A. (comunicación personal, 2017). Esta estrategia, a diferencia de lo acontecido en Irupana, si funcionó, pues DIPROVE, COA, militares y policías abandonaron la región sin incautar ningún auto chuto.

Después de este incidente en la región de los Yungas, las diferentes Asociaciones de Vehículos Indocumentados se declararon en vigilia permanente y en estado de emergencia. Y es que, si bien este es un incidente que ocurrió tan solo una vez, la estructura organizativa de defensa de autos chutos se mantiene sostenida sobre todo por los sindicatos agrarios hasta la actualidad. En este entendido, se asume que las Asociaciones de Vehículos Indocumentados se articulan y desarticulan con la ayuda de los sindicatos agrarios y las

---

<sup>70</sup> Como parte de la organización en defensa de la coca en muchas ocasiones se les pide a los comerciantes, transportistas acatar las determinaciones de las Centrales para la movilización. Un panorama similar surgió con la defensa de los autos chutos. Estas determinaciones sobre todo se asumen porque en el caso de la coca como dicen algunos productores “todos directa o indirectamente vivimos de la coca” y en el caso de los autos chutos ocurrió algo similar, Martín dijo “hemos dicho a los comunales porque todos usan el chuto, no es de unos nomás. Sirve a la comunidad, sirve al pueblo”.

centrales, según el contexto y las necesidades. Por otro lado, las Asociaciones de Vehículos Indocumentados también tienen como tarea asignada el gestionar un nuevo saneamiento de autos chutos; esto incluso a pesar de que esta posibilidad, según el gobierno, está cerrada.

Desde nuestro punto de vista, se podría tomar a los años 2011, 2012 y 2013 como la etapa que viabilizó las condiciones necesarias para la circulación de autos chutos en la región. Ya que, durante este periodo de tiempo, los dueños de autos chutos se organizaron a través de su asociación para hacer vigiliadas y planificar estrategias de defensa contra la incautación de autos chutos. Lo que, aparentemente, surtió efecto porque a partir 2014 no se ha vuelto a presenciar operativos de esa naturaleza. Según Ronald: “ahora cuando entran, solo buscan los autos robados, si es que entran rara vez. Aunque por precaución igual lo guardamos” (comunicación personal, 2017).

En 2017 y 2019 –en el contexto del conflicto de cocaleros de los Yungas con el Estado por la promulgación de la ley de la coca 906– en los amplios convocados por ADEPCOCA orgánica<sup>71</sup> en Coripata y Arapata respectivamente, unas horas antes de su desarrollo circuló por radio que “están entrando policías a incautar los autos chutos”. Esta noticia propició la suspensión automática de esta asamblea y que los productores volvieran “de medio camino” a sus comunidades para evitar incautaciones y enfrentamientos.

A pesar de que existe un grado de susceptibilidad y temor por parte de los dueños de autos chutos frente a la incautación, ellos siguen circulando con estos vehículos respaldados en sus formas de organización.

El objetivo de este acápite ha sido mostrar la fuerza organizativa de los propietarios de autos chutos a través de sus asociaciones y organizaciones regionales, que se mueven entre una tensión constante con el Estado en su nivel nacional y las políticas de regulación. Como se ha podido ver, según sus necesidades y los beneficios obtenidos, los propietarios aceptan las políticas de regulación del Estado nacional (saneamiento) y rechazan las políticas públicas que implican pérdidas (incautaciones). En este sentido, la fuerza organizativa para la defensa de autos chutos no ha sido pensada de manera espontánea, ya que la organización desde las bases en momentos de crisis es una práctica anclada históricamente en las regiones con organizaciones sociales y sindicatos agrarios.

En el caso de las incautaciones, el poder articularse a través de sus estructuras organizativas rurales, permitió que los autos chutos circulen de manera relativamente normal, y definitivamente, de manera legítima en la región de los Yungas.

#### **4.3 Influencia de la estructura comercial/social en las instituciones estatales y su incidencia en la presencia y uso de autos chutos**

Los fines de semana –viernes, sábado y domingo– son días en los que se hace más notoria la afluencia de autos chutos en los Yungas de La Paz. Estos días los pueblos de Irupana, Chulumani, Coripata y la Asunta se encuentran abarrotados de autos chutos que vienen desde las comunidades y comunidades pueblo, a las ferias comerciales para abastecerse de insumos. Además, estos pueblos durante los fines de semana, ocasionalmente, se convierten en espacios recreativos que albergan encuentros deportivos (Interyungueño, peleas de gallos, entre otros), fiestas y discotecas. Actividades que terminan por mostrar, también, la

---

<sup>71</sup> En el contexto del conflicto cocalero en Bolivia a partir de 2017 la Asociación Departamental de Productores de Hoja de Coca se vio dividida en dos grupos. Un grupo denominado Adepcoca Orgánica y otro grupo denominado Adepcoca del Gobierno. Para más referencias y detalles sobre este conflicto revisar el libro “Masucos y Vandálicos” de Alison Spedding.

circulación masiva de autos chutos por los embotellamientos que se generan en los pueblos.

En el pueblo de Irupana –así como en otros pueblos– se puede observar que debido al influjo de autos chutos se ha empezado a generar necesidades relacionadas al: ordenamiento vial, adecuación de calles, manejo de accidentes automovilísticos y abastecimiento de combustible. Estas necesidades, en gran parte, han sido atendidas por los dueños de autos chutos, corregidores de distrito, secretarios generales de comunidades, y en menor medida, por el gobierno municipal, la policía y la Agencia Nacional de Hidrocarburos (ANH).

En relación a la presencia de autos chutos en la región de los Yungas, lo que queremos mostrar en este subtítulo, es cómo las necesidades han sido gestionadas y atendidas por diferentes actores que se mueven entre las normas del Estado central y las formas organizativas de los actores locales de la región. En este entendido este subtítulo presenta el rol de los municipios, de la Agencia Nacional de Hidrocarburos, de la policía y de las organizaciones sociales en relación al uso y presencia de autos chutos.

#### **4.3.1 Municipios entre la permisividad y el rechazo al uso y circulación de los autos chutos**

En la esfera subestatal, es decir los municipios, el manejo de autos chutos es una problemática, que, según nuestros datos, se maneja entre actitudes y acciones de permisividad y rechazo. Las acciones y actitudes de permisividad están relacionadas de manera estrecha en función a las demandas y necesidades concretas (percibidas, pero no exigidas) de dueños de autos chutos en la esfera local. Y las acciones de rechazo parecen, predominantemente, una performance de los municipios ante el Estado central, que les exige restringir la circulación de autos chutos.

Al respecto de las acciones de rechazo como performance ante el Estado central, hemos identificado dos acciones y actitudes principalmente. La primera es la “denuncia de los alcaldes” en medios de comunicación respecto a que sus municipios están “llenos de autos chutos”. La segunda está relacionada a que entre 2011 y 2016, hubo varias iniciativas de emplacar autos chutos en los municipios para que estén regulados. Sin embargo, por instrucción del Estado central este emplacado no procedió en ningún municipio.

Las acciones de rechazo a nivel subestatal, sobre todo en municipios con características rurales-urbanas, están guiadas por el Estado. Pero en la práctica el vínculo entre municipios y organizaciones sociales de base es interdependiente e incluso se podría hablar, en el caso de los Yungas, de una cogestión del municipio a cargo de organizaciones sociales, sindicatos agrarios y municipio. Mientras las acciones de permisividad del municipio responden a las necesidades que surgieron por la circulación de los autos chutos en el pueblo de Irupana y en los caminos troncales.

Principalmente el municipio de Irupana realiza adecuaciones en las calles del pueblo de Irupana –para que la circulación se ordene, sobre todo los fines de semana cuando hay más afluencia en el pueblo– y mantenimiento en caminos troncales. La adecuación de calles, según un funcionario del Gobierno Autónomo Municipal de Irupana (GAMI), se realiza porque la afluencia de autos chutos en el pueblo ha generado el desgaste de calles, congestiones y accidentes viales. En este caso, nuestro interlocutor nos decía que, la adecuación de calles consistía en pintado de pasos de cebra, instalación de semáforos, señaléticas viales cerca a colegios e instituciones, instalación de rompemuelleres y, los fines de semana, una suerte de ordenamiento de la circulación basada en la prohibición de estacionar en la plaza principal.

Según un funcionario del Gobierno Autónomo Municipal de Irupana (GAMI), estas adecuaciones de las calles sobre todo son exigidas por la población del pueblo de Irupana: “han ocurrido varios accidentes en el pueblo y la junta escolar ha exigido que pongamos señalética, rompemuelles alrededor de unidades educativas, porque los autos correteaban mucho.” (Entrevista funcionario GAMI, 2019). Sumada a esta exigencia del pueblo de Irupana, los funcionarios del GAMI también pensaron en poner semáforos en el pueblo, pero según nuestro interlocutor, descartaron esta idea porque desde su perspectiva no rindió frutos en el municipio de Chulumani.

Los planes de ordenamiento vial, sobre todo para fines de semana, están centrados en dos acciones concretas: establecimiento de paraderos fijos en diferentes puntos del pueblo, para los sindicatos de servicios de transporte público de autos chutos y restricción de estacionamiento de vehículos, bajo sanción, en zonas de aglomeración como la plaza central y mercados.

La GAMI ha creado algunos puestos de trabajo en la alcaldía, los guardias municipales (que apenas son 2) tienen la tarea de hacer cumplir las restricciones de estacionamiento, poniendo grapas a los automóviles o haciendo advertencias verbales a los conductores para que se apresure en su circulación por la plaza o mercado. Al respecto el encargado de esta tarea nos comentó lo siguiente:

Mi trabajo es básicamente si un vehículo se estaciona más de lo debido en la plaza lo tengo que sacar o multar. En el caso de que no esté el dueño le pongo grapa a las llantas y para que lo saque tienen que pagar la multa...si no hiciéramos eso los sábados sería un caos porque como vienen de todo lado se llena bastante. ¿Ha ido alguna vez a Chulumani en sábado? Si vas con auto te puedes trancar largo rato, queremos evitar que eso pase aquí (Álvaro R., comunicación personal, 2019).

#### **Figura 16**

*Señalización de paraderos de sindicatos de autos chutos habilitados en Irupana*



*Nota: Fotografías tomadas en el municipio de Irupana en 2018.*

Otro tipo de adecuaciones que realiza el municipio de Irupana alrededor de los autos chutos, está relacionada con el mantenimiento de caminos troncales. En este caso, el mantenimiento de caminos principalmente se realiza para la circulación de transporte interprovincial, pero los autos chutos también son beneficiarios de este mantenimiento, porque circulan en estos caminos. Sin embargo, a pesar de que son beneficiarios de algún

tipo de mantenimiento de caminos realizado por la alcaldía, una gran parte del mantenimiento de caminos ramales hacia las comunidades lo realizan por trabajo comunal.

Según el POA del municipio de Irupana, existe solo una partida relacionada a caminos, nominada “gestión y mantenimiento de caminos vecinales”. Esta partida tiene como objetivos: el “desarrollo, mejoramiento y mantenimiento vial urbano–rural” del municipio para “garantizar el acceso a todas las comunidades durante todo el año”; “mejorar la infraestructura de caminos vecinales existentes”, “disminuir el aislamiento de las comunidades”, y “elevar la capacidad de transporte de sus productos”. Sin embargo, este presupuesto, que asciende a Bs 1.322.162<sup>72</sup>, no responde a las necesidades reales de los comunarios y al mantenimiento de sus caminos.

Por ejemplo, durante nuestro trabajo de campo en enero de 2018, el camino principal que conecta a la comunidad-pueblo de Chicaloma y el pueblo de Irupana, se encontraba bloqueado por aproximadamente 17 días debido a un derrumbe que solo podía ser trabajado con maquinaria (por la magnitud). Este derrumbe obligaba a los comunarios a “dar la vuelta” por una vía de acceso que incrementaba tiempos (de 20 min a 1 hora) y costos (de 5bs a 8bs). Lo que nos interesa mostrar es que existe un presupuesto del municipio para el mantenimiento de caminos principales en los que circulan con mayor frecuencia los autos chutos. Sin embargo, cuando se trata de cumplir los objetivos (mencionados arriba) del POA del GAMI respecto a la “Gestión de Caminos vecinales”, se observa que esta es una tarea asumida por las comunidades. Pues, se ha podido evidenciar que nuestros interlocutores, abren, refaccionan, ensanchan y limpian caminos mediante el trabajo comunal. Esto con el fin de facilitar la llegada a sus cocales; transportar su coca hacia el pueblo y venderla; abastecerse de insumos en las ferias de los pueblos; y/o para asistir a actividades recreativas como campeonatos de fútbol o fiestas.

El municipio también responde a las necesidades que genera el auto chuto gestionando educación vial. Por ejemplo, desde la gestión 2015<sup>73</sup>, la alcaldía del municipio de Irupana<sup>44</sup> ha impulsado mediante convenio con brigadas móviles del SEGIPLIP, el otorgamiento de licencias de conducir en el municipio. Este convenio en específico, según Álvaro R. funcionario público del municipio de Irupana (comunicación personal, 2019), responde a diversas necesidades, pero primordialmente a la necesidad de que los dueños de vehículos aprendan normas de tránsito básicas para circular y evitar accidentes.

En este entendido, se instó, pero no obligó, a los dueños de autos chutos a que saquen su licencia para circular y evitar accidentes. Desde esta carnetización de licencias de conducir, los policías ocasionalmente realizan la revisión de licencias en el municipio

---

<sup>72</sup> Del total de este presupuesto, Bs 1.172.162 (88%) está destinados a “gastos de salarios para el personal de Funcionamiento de Reten Municipal” y Bs 150.000 (12%) a “Mantenimiento a caminos vecinales”.

<sup>73</sup> Link de propaganda de la alcaldía sobre licencias de conducir: [https://www.ivoox.com/carnetizacion-licencias-conducir-irupana-audios-mp3\\_rf\\_8403675\\_1.html](https://www.ivoox.com/carnetizacion-licencias-conducir-irupana-audios-mp3_rf_8403675_1.html)

### **Figura 17**

*Auto chuto perteneciente al Centro de Salud Huiro Nogalani de Irupana estacionado en el municipio de Chulumani*



*Nota: Fotografía tomada en el municipio de Irupana, marzo de 2019.*

Un tema menos abordado está relacionado a los usos que los municipios e instituciones públicas hacen, en sus respectivos municipios, de los autos chutos para cubrir necesidades de la región<sup>74</sup>. Especialmente nos llama la atención, respecto a los municipios, la entrega de autos chutos a algunas comunidades para responder a emergencias médicas (foto adjunta arriba); o la entrega de autos chutos a trabajadoras sociales y policías para atender casos en áreas dispersas. En fin, estas entregas nos dejan entrever que el uso de estos vehículos no los reduce a objetos de lujo, porque para los mismos municipios, con recursos limitados, son herramientas de trabajo y cumplen un rol social que permite la integración.

#### **4.3.2 El rol de la policía frente a la presencia y uso de autos chutos**

En el municipio de Irupana, existían 3 policías –2 permanentes y 1 relevo para 17.276 habitantes– que pertenecen a la Policía Rural y Fronteriza. Estos policías atienden una multiplicidad de tareas que van desde atención de casos de violencia, seguridad vial y casos delictivos como robo y hurto. Específicamente el rol de estos policías respecto a la presencia y uso de autos chutos, según nuestro trabajo de campo, se limita a coadyuvar en el tránsito y viabilidad y a todo lo que ello conlleva.

Respecto a esto hemos podido documentar tres tipos de casos en los que policías se involucran con los autos chutos: en accidentes de tránsito, congestiones o aglomeraciones vehiculares (por actividades recreativas) y control de documentos del auto y licencias de conducir.

La participación de la policía, cuando existe un accidente de tránsito que relaciona a autos, se remite a la mediación del conflicto y a la detención de los involucrados. Pero, cuando ocurre un **choque entre autos chutos**, generalmente, los dueños prefieren negociar en el momento si un dueño paga al otro, o si ambos se hacen cargo de los daños de su propio vehículo. Esto dependiendo del grado de responsabilidad de cada chofer en el

---

<sup>74</sup> Incluso estos vehículos son usados en la ciudad de La Paz. Por ejemplo, un interlocutor al que le habían incautado su automóvil, lo reconoció circulando en la ciudad de La Paz bajo uso de la policía y se lamentaba de no haberlo quemado, chocado o destruido el vehículo antes de que se lo confiscase

choque<sup>75</sup>. En estos casos la participación de policías es casi nula, a menos que, por “mala suerte” te hayas chocado delante o cerca de un policía. Si esto pasa, el policía lo que hace es llevar a los dueños de los autos chutos a su oficina y multarlos por “conducción peligrosa de vehículo” y dejarlos ir, generalmente, bajo amenaza de que “pueden perder sus autos, porque son ilegales” si no pagan la multa.

Durante el trabajo de campo, solo se ha visto dos **choques entre un auto legal y un auto chuto**. En este caso generalmente los autos chutos terminan pagando a los autos legales, según nuestros interlocutores dueños de autos chutos, “porque son legales” y “tienen derechos”. La participación de la policía, si es que no llegan a acuerdo previo entre choferes, se centra específicamente en “defender los derechos de los dueños de autos legales”. En este caso también multan a los dueños de autos chutos por “conducción peligrosa de vehículo”.

También, durante el trabajo de campo, hemos visto que la policía hace controles ocasionales de licencias de conducir. Este control se realiza, tanto a dueños de autos chutos, como a dueños de autos legales. Lo que nos llama la atención de este control –realizado en días de feria o días de llegada de gasolina, cuando los autos abarrotan las calles– es que los dueños de autos chutos tengan o no tengan licencia de conducir, pagan una multa a la policía por “no portar licencia” o “por manejar auto chuto”.

Durante el trabajo de campo hemos evidenciado una suerte de gestión de manejo de conflictos de tránsito mediado por las comunidades, corregidores y/o secretarios generales de sindicatos agrarios. En estos casos las comunidades y/o secretarios generales median los accidentes de tránsito cuando no hay otra parte involucrada en el accidente; predominantemente embarrancamientos o accidentes graves. Lo que hacen los comunarios implica desde la recuperación del vehículo del barranco, auxilio a los heridos y, en el caso de que haya muertos, rescate de los cuerpos. Posterior a estas acciones, lo que se ha visto en el trabajo de campo es que, si no hay voluntad del chófer de correr con los gastos de los heridos, la comunidad sanciona al dueño del auto chuto con no darles ordenes comunales, cosecha de sus cicales, entre otras acciones hasta que firme un compromiso para responsabilizarse del accidente.

Cuando el auto chuto no pertenece a una comunidad, o la presión de la comunidad no funciona para que el chofer se responsabilice, se asiste a instancias legales contra el dueño del auto chuto. Aunque, ciertamente, durante el trabajo de campo hemos visto que los dueños de autos chutos que tuvieron accidentes graves, que involucraron heridos o muertes, por lo general se hicieron responsables con parte de los gastos. También en un accidente grave, pudimos verificar que el auto chuto tenía su SOAT (Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito), y según nos comentó el dueño de este auto chuto, en realidad pueden comprar el SOAT, pero una gran parte no lo hace.

Finalmente, se podría decir que la actuación de la policía en relación al uso de autos chutos es ambivalente. Cuando hay accidentes los policías se involucran poco, dejan el

---

<sup>75</sup> Una práctica bastante común, incluso en las ciudades metropolitanas, donde los dueños de vehículos que sufren un choque prefieren “arreglar entre ellos”, antes que ir a tránsito porque probablemente uno u otro terminaría detenido, no refaccionarían sus vehículos y terminarían “gastando más dinero” que pudo haber sido invertido en la refacción de sus vehículos.

trabajo de mediación y resolución de conflicto a las partes involucradas, o a las organizaciones de las comunidades. Todo esto debido a que, según nos decía uno de los policías, “no tienen jurisdicción” sobre los autos chutos porque son ilegales. Sin embargo, cuando se trata de controles de peajes e inspección de licencias, la participación de la policía es un tanto más activa. En estas ocasiones para ellos los autos chutos ya no son ilegales, sino que más bien pasan a adquirir deberes y deben pagar peajes<sup>76</sup> y multas.

En todo caso lo que interesa mostrar, más allá de la ambivalencia en el actuar de la policía, es su rol solapado con respecto a las organizaciones comunales de base. En este caso la Policía Rural y de Frontera cumple el rol de ordenamiento y control, junto y en relación a las organizaciones sociales de base. Y en muchos casos, la mediación y resolución de conflictos guiada por la comunidad, los sindicatos de base, e incluso los acuerdos entre las partes, son formas de solución más efectivas que las multas que cobra la policía. Lo que nos muestra que la estructura organizativa rural incide en el ordenamiento y regulación de los autos chutos.

#### **4.3.3 Agencia Nacional de Hidrocarburos (ANH) y la distribución de combustible a autos chutos**

En Sud Yungas existen tres estaciones (Chulumani, Asunta e Irupana) de servicio que abastecen de combustible –gasolina y diésel– a los vehículos de la región. En el municipio de Irupana se encuentra una estación de servicio, que hasta finales de 2010 fue administrada por la Corporación Agropecuaria Campesina Regional Irupana (CORACA-RI<sup>77</sup>), pero a finales de 2011 fue vendida a una persona particular oriunda de la comunidad de Zamora de la provincia Omasuyos.

La estación de servicio de Irupana se encarga de abastecer gasolina y diésel al municipio de Irupana; sin embargo, por su ubicación, también abastece a municipios de la provincia de Inquisivi. Durante el trabajo de campo en 2019, se pudo observar que esta estación semanalmente recibe una cisterna de 40.000 mil litros de combustible. En el caso de los autos chutos, hasta principios de 2017, el abastecimiento de combustible era irrestricto. Sin embargo, hacia finales de 2017 el abastecimiento se empezó a restringir por la lucha contra el contrabando de gasolina y el instructivo de no abastecer a autos chutos por parte de ANH. En este entendido, desde finales de 2017, los dueños de autos chutos tienen un cupo de 20 litros de gasolina vendida en bidón; aunque ocasionalmente si el encargado de la gasolinería es “flexible”, los dueños de autos chutos pueden cargar directamente en su vehículo.

---

<sup>76</sup> Respecto al cobro de peajes se hacia finales de 2020, en etapa de pandemia, se pudo verificar que existían registro de circulación de vehículos en el peaje de Irupana. En este caso se registraban los autos de ingreso hacia Irupana. Y también se pudo observar el cobro de peaje de 2 bolivianos con 50 ctvs. por pasar el peaje. De la misma manera en la Asunta en el peaje de camino a Caranavi se pudo verificar el cobro de peaje de 2 bs. En ambos casos el cobro de peajes se realiza a todos los vehículos sin diferencias autos legales o chutos.

<sup>77</sup> La Corporación Agropecuaria Campesina Regional Irupana fue creada el 13 de octubre de 1984 a iniciativa de la Federación Regional Única de Trabajadores Campesinos de Irupana FRUTCI. y la Federación Regional Única de Mujeres Campesinas de Irupana FRUMCI., como una institución de carácter, económico - social sin fines de lucro para la producción ecológica. Actualmente cuenta con una planta agroindustrial instalada para la producción de café, un taller para la producción de mermeladas y para el procesamiento de miel.

Una de las principales razones por la que los dueños de autos chutos compran gasolina en bidones es porque los autos chutos no tienen B-SISA<sup>78</sup>. No obstante, la estación de servicio de Irupana –haciendo uso del Decreto Supremo 28511 de 2005 que establece carga en bidones de hasta 50 litros en zonas fronterizas y rurales– abastece de combustible a autos chutos; aunque también es cierto que la estación de servicio de Irupana estableció un cupo de 20 litros por persona “para que alcance para todos”.

**Figura 18**

*Carga de gasolina para autos chutos en la estación de servicio de Irupana*



*Nota: Fotografía tomada en la Estación de Servicio (gasolinera) de Irupana, 2019.*

Para carga gasolina en bidones se solicita adjuntar la fotocopia de carnet del comprador. Como la venta de gasolina en bidones, es un recurso de dueños de autos chutos para acceder a combustible, una parte de las ventas de combustible se registran como compras de autos legales. Esto para justificar la cantidad de gasolina destinada al municipio semanalmente. Sin embargo, estas restricciones son temporales, porque en el transcurso de un año muchas veces los autos chutos también pueden cargar gasolina directamente en sus vehículos.

En el caso de la carga de gasolina, los trabajadores nos manifestaban, que se cumple la norma sobre venta de hidrocarburos e intentan registrarse bajo la norma, porque de no ser así, podrían multarlos y cerrar la estación de servicio. También nos explicaban que está prohibido vender a los autos chutos, pero que no está prohibido vender a personas en áreas rurales y que existen decretos que sustentan estas ventas con cantidades limitadas para maquinaria agrícola, y los autos chutos al fin y al cabo son herramientas agrícolas en la región.

Finalmente, respecto al abastecimiento de venta de combustible, hemos podido ver que es un espacio en el que los sindicatos de base o agrarios no inciden de manera directa, a

---

<sup>78</sup> Boliviana de Sistemas de Autoidentificación (B-SISA) es un método de regulación, supervisión, control y fiscalización de la comercialización de carburantes para evitar el uso ilegal de éstos. Es un sistema implementado en todos los vehículos legales del país, mediante un sticker con código QR para controlar la venta de combustible estaciones de servicio de todo el país. En 2015 en Irupana el municipio entregó el B-SISA a los dueños de autos chutos para poder cargar gasolina. Sin embargo, desde el gobierno central se instruyó que esta entrega era ilegal y el alcalde pidió a los dueños de autos chutos que devuelvan el B-SISA y recojan el dinero que habían pagado por él.

pesar de haber tenido intenciones. Por ejemplo, en 2014, por iniciativa de la Asociación de Vehículos Indocumentados “31 de mayo” del municipio de Irupana, en coordinación con la FEJUVE, FRUTCI y FRUMCI, se gestionó la entrega de placas de control para la carga de combustible en formato de sticker como se ve a continuación.

#### **Figura 19**

*Placa de control de carga de gasolina para autos chutos en el municipio de Irupana en 2014*



*Nota: Fotografía de placa de control de informante tomada en 2014.*

La entrega de esta placa de control tenía un costo de 200 Bs e incluía el B-SISA. No obstante, esta iniciativa de las organizaciones de base no prosperó y las placas no se utilizaron.

A pesar de que las organizaciones de base no inciden de manera directa en el abastecimiento de combustible en la región. Se ha podido notar, a través de los relatos del dueño de la estación de servicio de Irupana, que existe una incursión de personas de origen rural en la habilitación de estaciones de servicio en áreas rurales y regiones fronterizas. En el caso de nuestro interlocutor, hacia finales de 2019, nos informó que iba a inaugurar dos nuevas gasolineras una en Inquisivi y otra en Riberalta para “responder a las necesidades de combustible de áreas rurales”.

#### **4.3.4 Otros intentos de autorregulación de los sindicatos agrarios respecto al uso de autos chutos en el municipio de Irupana**

Una problemática recurrente alrededor de los autos chutos en la región de los Yungas es el robo de estos vehículos mediante prácticas violentas relacionadas al cogoteo y asesinato de conductores de autos chutos. Estos robos no pueden denunciarse a la policía, porque como se ha mencionado antes, “no está en su jurisdicción resolver estos temas”. No obstante, cabe aclarar que los policías sí coadyuban en la búsqueda de los autores de asesinatos y cogoteo, y no coadyuban en la recuperación de los vehículos robados.

De esta forma, cuando alguien sufre un robo de su auto chuto realiza la denuncia por radio o Facebook. Mediante estos medios de comunicación los dueños de autos chutos robados dan las características de los vehículos y solicitan que informen, a cambio de una recompensa, si vehículos de esas características están en sus comunidades. A menudo, esta estrategia funciona, pero muchas otras no, porque los autos chutos no tienen placas y su robo no puede ser denunciado a DIPROVE.

Frente a esta problemática, en 2014, en un ampliado de la Federación de Irupana se solicitó tocar el tema “robo de autos chutos”. Este tema específico, según Pedro Huachalla afiliado a esta federación (comunicación personal, 2017), no era un tema de agenda de la federación; sin embargo, se abordó porque era “preocupación de todos” gestionar formas de luchar contra el robo de sus autos.

Al respecto Pedro H. nos comentó que:

En ese tiempo, y ahora mismo, se escucha que han robado auto y matado gente. Justo, hace tres semanas, debe ser, hemos encontrado en el río el cuerpo de un señor de Irupana al que le habían robado su auto, cogoteada, muerta. Después en la radio escuchamos cada vez que los cogotereros roban autos en la Asunta de eso tenemos miedo. De eso, aquella vez hemos dicho que hay que organizarnos, por si nos roban los autos y están pasando por otro pueblo. Clarito van a reconocer por su placa o sticker que dirá Plazuela, Chicaloma, Irupana, así. De esa manera lo hemos tratado en la reunión aquella vez. Todos han dicho, sí, también acaso uno se alza plata del suelo. Será chuto, pero cuesta (comunicación personal, 2017).

Es de esta forma que en 2014 a partir de la asamblea de la Federación de Irupana se instruye a las comunidades: “numerar los vehículos de la comunidad” y “avisar si se tiene conocimiento o sospecha de los ladrones”. En algunas comunidades, además se realizó el emplacado, como se puede ver en la foto (figura 20), que nos muestra un auto de la localidad de Plazuela emplacado. Sin embargo, no todos los autos se emplacaron dentro de las comunidades, y en otros municipios como Chulumani o la Asunta, no existieron estas formas de organización.

**Figura 20**

*Vehículo con placa de control perteneciente a la plazuela (PLA 032) estacionado en el pueblo de Irupana*



*Nota: Fotografía tomada en el municipio de Irupana, 2018.*

**4.4 A modo de cierre del capítulo**

En este último capítulo, el ensamblaje global-local en la cadena de suministros de autos usados va a mostrarnos, la articulación de lo nacional hacia el final de la cadena de suministros. Llama la atención en este capítulo que en diferentes lugares –desde la frontera boliviano-chilenas hasta los Yungas de La Paz-, actores no estatales y actores estatales (policías, militares, autoridades subestatales, etc.) se encuentran y disputan la gobernanza y legitimidad de los espacios. En este sentido, la articulación global-local-nacional, se relaciona de manera directa con una cadena global de autos usados que se sostiene y expande en relación a estrategias locales. Esta articulación esta más allá del Estado, como se ha visto existe una serie de practicas de actores estatales que buscan formalizar, regular e institucionalizar las practicas de nuestros interlocutores. Aunque, en la cotidianidad, en los espacios que estudiamos son los mismos actores estatales que usan estos vehículos para

cubrir necesidades de transporte; o son los mismos actores estatales los que recurren a los actores no estatales para gestionar el uso de estos vehículos, los accidentes entre otros.

El primer ensamblaje local-global-nacional se encuentra en las fronteras. En este capítulo vemos cómo en la frontera, actores locales y actores estatales, se encuentran y disputan la legitimidad de la frontera. Esto ocurre porque la frontera para el Estado es el espacio –periférico– en el que se escenifica y construye la soberanía estatal, el límite que cierra el Estado nacional. Sin embargo, la frontera está construida desde el Estado de una manera muy abstracta, perdiendo de vista la vida cotidiana de quienes habitan y trabajan en las fronteras. Como se ha visto en este capítulo, la frontera es el lugar donde se construye un espacio de negociación entre actores estatales (policías y militares) y no estatales (comunarios); los policías y militares, conviven y se involucran de manera estrecha con chuteros, loros y comunarios, y en esta convivencia se generan disputas por la gobernanza y la legitimidad de la frontera. En este lugar cada actor construye una concepción diferente del significado de frontera y soberanía, unos vinculados a los intereses del modelo económico del capitalismo de Estado y otros vinculados a las necesidades de los comunarios que defienden de manera abierta las prácticas de loreo y el cruce de mercancías, porque este cruce genera una economía para los habitantes de este espacio.

El segundo espacio donde percibimos, el ensamblaje global-local-nacional se encuentra en el nivel subestatal, los municipios. En este caso, el ensamblaje, encontramos una suerte de escenificación de la soberanía del Estado. Nos referimos a que, a pesar de la descentralización y autonomía, los municipios se mueven en relación a agendas nacionales que promueven políticas públicas homogéneas. En este caso, desde el Estado central existe una política pública de lucha contra el contrabando que debe ser parte de las agendas de los municipios. Sin embargo, el municipio, por lo menos en las regiones rurales, se encuentra administrado no solo por el nivel nacional, sino también por las organizaciones sociales de base. Ahí el auto chuto, que proviene de una cadena de suministros global, genera tensiones entre los lineamientos estatales, las acciones de los municipios y las solicitudes de las organizaciones de base. En ese espacio, el ensamblaje, global-local-nacional, genera que las decisiones respecto al uso o no de estos vehículos, estén fuertemente permeadas por decisiones de actores locales que muchas veces contradicen los mandatos del Estado. En nuestro trabajo se puede observar que los alcaldes municipales deben moverse entre las formas estatales y no estatales de administración y regulación del espacio.

Este ensamblaje también permea a otras instituciones que dependen del Estado pero que se asientan en el espacio rural, como la policía y la Agencia Nacional de Hidrocarburos. En relación a nuestro trabajo, ambas instituciones, en el espacio rural deben responder por un lado a las formas de administración y organización Estatales, y por otra parte a las formas de administración y organización de actores locales. Tanto la ANH como la Policía, en este contexto disputan el espacio para el Estado, pero la gran mayoría de veces negocian la administración conjunta con los comunarios. Aquí el ensamblaje local-global-nacional, tensiona y visibiliza las disputas por la gobernanza de los espacios que han sido construidos por actores que están vinculados a la cadena de suministros. Esta disputa surge por la fuerza de la sociedad organizada, el rescalamiento de la estructura organizativa de origen rural a la escena económica, política y social que generan un Estado que pacta la administración (Barragán, 2015).

El segundo espacio donde percibimos, el ensamblaje global-local-nacional se encuentra en el nivel subestatal, los municipios. En este caso, la articulación es una suerte de escenificación de la soberanía del Estado. Nos referimos a que, a pesar de la

descentralización y autonomía de los municipios, los mismos se mueven en relación a agendas nacionales que promueven políticas públicas homogéneas. En este caso, desde el Estado central existe una política pública de lucha contra el contrabando y esta política pública debiera ser parte de las agendas de los municipios. Sin embargo, el municipio, por lo menos en las regiones rurales, se encuentra administrado por las alcaldías y las organizaciones sociales de base. Ahí, esta cadena de suministros de autos usados muestra la compleja relación entre los lineamientos estatales de cuidado del modelo económico, las acciones de los municipios como respuesta a esta llegada de automóviles chutos y las solicitudes de las organizaciones de base para usar estos vehículos. En los municipios, el ensamblaje, global-local-nacional, genera que las acciones y decisiones, respecto al uso o no de estos vehículos, estén fuertemente permeadas por decisiones de actores locales, que muchas veces se contradicen con los mandatos del Estado.

Este ensamblaje, global-local-nacional, muestra el choque entre el Estado abierto a recibir un tipo de globalización, mientras nuestros interlocutores construyen otra globalización. Esto se podría presentar como una pugna entre legalidad y legitimidad. En este caso, en el espacio local se construye un tipo de legalidad que genera conflictos con la legalidad vertical que proviene de lo nacional.

## CONCLUSIÓN Y REFLEXIONES FINALES

Como se ha revisado a lo largo de este trabajo, los ensamblajes son articulaciones específicas, territorializadas, de relaciones materiales, discursivas y colectivas que constituyen las formas globales y toman dimensiones particulares dependiendo la ubicación geográfica. Los ensamblajes, en este sentido, identifican la combinación entre la reconfiguración de formas situadas y los procesos globales en formación.

En este trabajo estos ensamblajes han sido utilizados como una herramienta teórico-metodológica para mostrar esas articulaciones específicas que se encuentran entre lo local-global, y así evidenciar la contradicción y fragilidad, tanto del concepto globalización a la luz de sus articulaciones con el espacio local y lo nacional, y también de las sociedades que se adaptan, aunque sea en sus términos. Así este trabajo identifica tres tipos de ensamblajes: el primero se encuentra en el capítulo 2 y está relacionado con las formas en las que se articula esta cadena de suministro, específicamente apoyada en una estructura social de origen rural que permite que las mercaderías crucen de Japón a Chile, y luego de Chile a Bolivia; el segundo ensamblaje, se presenta en el capítulo 3 de este trabajo, específicamente lo ubicamos hacia el final de la cadena de suministros, los espacios en los que estos automóviles se usan en la vida cotidiana. En este ensamblaje la articulación global-local se presenta como reconfiguraciones en el espacio local vistas como cambios, adaptaciones y resistencias. En el capítulo 4, se retoma la cadena de suministros desde que llega al espacio nacional boliviano, y se identifica que las articulaciones, ensamblajes, están relacionadas con encuentros y disputas por la gobernanza de los espacios.

Históricamente el acceso a automóviles y transporte, como se mostró en el estado del arte de este trabajo, significó una forma de diferenciación; en el caso de nuestro trabajo, esta idea también se visibiliza. En el ámbito específico del transporte, el romper con el oligopolio del sindicato Volantes a Yungas y Flota Yungueña a principios de 1980, propició que un nuevo grupo de transportistas de ascendencia campesina se incorpore en la prestación de servicios de transporte (Spedding et al, 2014). Su participación en este rubro no solo estuvo legitimada en la prestación de este servicio, sino también en su origen campesino y en su vínculo con las organizaciones sociales de la región yungueña. Esto fue, desde nuestro entender, una nueva forma de diferenciarse del grueso de la población que se dedicaba exclusivamente a la producción de coca.

Ahora bien, entre 2001 y 2012<sup>79</sup>, se empieza a visibilizar que varios campesinos acceden a la compra de automóviles, específicamente autos chutos. En este contexto, el acceso autos chutos es visto como indicador de democratización de un bien (Mom,2014) Sin embargo, el valor democrático del acceso a autos chutos, no propició por sus características, una ruptura del oligopolio del transporte asentado a finales de 1980, sino más bien, resignificó la tenencia de un automóvil, por lo menos en la región yungueña. Pues, si bien por un tiempo, tener auto chuto o auto legal, no estableció diferencias entre los campesinos esta figura fue cambiando. Las primeras diferencias, entre tener auto chuto y legal, se tornaron en relación a la imposibilidad de ingresar a las ciudades y también al precio de estos automóviles. Y, a pesar de que los chutos han dinamizado la movilidad en la región en relación al pasado histórico (variable histórica/temporal), aún en la región a nivel local se tienen pocas *opciones* de acceso a automovilidad –solo queda moverse a pie o en

---

<sup>79</sup> En esta etapa se evidencia un incremento poblacional en la región de los Yungas probablemente vinculado al alza de los precios de la coca y a una relativa estabilidad política en la región.

animales de carga— si no hay un auto chuto. A esto se suma, que también se tienen pocas *condiciones* para moverse en la región sino hay autos chutos. En este sentido, se podría decir que el acceso a autos chutos propició un mayor capital de movilidad en la región de los Yungas, pero este capital, está condicionado por que los automoviles son chutos.

Por otro lado, la inversión en automóviles por parte de nuestros interlocutores ya sea como revendedores o como usuarios, se constituye en una forma de plantar el capital o diversificar sus ingresos. Esto hace que el acceso a estos automóviles, para los usuarios finales, se convierta en una forma de diferenciación campesina que les permite hablar de estatus.

En este caso, nuestros interlocutores, frente a la globalización, no solo han construido un espacio que cambia por la llegada de lo global. Sino también espacios de adaptación y resistencia. Lo anterior, para las teorías de las nuevas ruralidades es difícil de concebir. Sin embargo, lo que se muestra en este trabajo son espacios rurales con complejos entramados de características urbanas y rurales al mismo tiempo. Por ejemplo, una organización geográfica que puede diferenciar a la comunidad, comunidad-pueblo, pueblo y ciudad. Todos los espacios mencionados, en épocas específicas —como campeonatos de fútbol, ferias comerciales, riñas de gallos, fiestas— se vuelven espacios caóticos con embotellamientos vehiculares por varias horas, como se evidenció en este trabajo.

En este sentido, la idea de “no queremos quedarnos atrás” en este trabajo hace referencia a esas características del campesinado que están “más allá de la indigeneidad” del que habla Pellegrini (2019). Por ejemplo, en el caso de Pablo C., productor de coca —a pesar de no saber manejar su vehículo y no tener mucho interés en aprender a hacerlo—, entiende la compra de su vehículo a partir de disfrutar su dinero y como una necesidad para la producción de la hoja de coca. O por lo menos así lo refleja cuando nos dice: “no tengo hijos, por lo menos disfrutaré mi plata para dos días de vida” y “si quiera me va estar sirviendo para trastear la coca, para pasearme...” (Pablo C., comunicación personal, 2018). Como el caso de Pablo, hay muchos, si bien los vehículos cumplen la función de apoyar actividades económicas, en otras ocasiones cumplen la función de “sentar presencia” para demostrar que nuestro interlocutor, “tiene auto, tiene casa, tiene cocal, le está yendo bien” (Pablo C., comunicación personal, 2018). De la misma manera, José G. (comunicación personal, 2017), un chutero yungueño, identifica al deseo de “no quedarse atrás” como una de las razones por las que su negocio creció en los últimos años. Cuando José cuenta que suministró de vehículos a casi toda su comunidad resalta dos ideas principalmente: “traía autos para que la gente se antoje. Viendo se compra, ¿no ve? Porque al principio tenían miedo a comprar porque era chuto”, y “unito veía lo que se ha comprado el otro y te preguntaban, no ve que nadie quiere quedarse atrás”.

Por otro parte, queremos destacar que uno de los retos del trabajo ha sido enfocar el fenómeno de los autos chutos desde los Yungas de La Paz e identificar sus asociaciones con la esfera global. A través del recorrido de los autos chutos, vemos la articulación entre Japón, Chile y a los Yungas de La Paz, y se muestra las diferentes etapas de una cadena global de suministro de mercancías. Esto nos permite entender tipos de geografías, infraestructuras, negociaciones, jerarquías, modalidades de gobernanza, apropiaciones y tensiones del fenómeno de la globalización. En este sentido una dimensión interesante, que surge en este trabajo, está relacionada con la visibilización de procesos, rutas, actores de lo global invisibilizados por las lecturas desde espacios hegemónicos de la globalización. En este caso, se visibiliza una articulación entre espacios rurales de Bolivia e Iquique, Japón y Paquistán. Aquí lo que se ve es, cómo la *expansión de estructuras comerciales y sociales de*

*origen rural* han re-escalado a la cadena global de abastecimiento de autos usados. La pertenencia rural de nuestros interlocutores propicia que –a partir de vínculo con el área rural en Bolivia y su vínculo global en Iquique– se conformen y articulen redes comerciales de largo alcance que permite la democratización del acceso a mercancías.

Lo anterior nos permite mostrar la capacidad de esta cadena global de llegar a áreas rurales, fronteras y ciudades intermedias, donde la globalización hegemónica no ha llegado por considerarlas poco atractivas. Una de las fortalezas más importantes de nuestros interlocutores es la creatividad, la capacidad de encontrar un nicho comercial en la “basura global” (los autos chutos), apropiársela, reconceptualizarla y adaptarla a las especificidades socioeconómicas de una economía y sociedad indígena campesina. En este espacio, un elemento importante es la *expansión de estructuras comerciales y sociales de origen rural al espacio global*. Esta expansión muestra la capacidad de nuestros interlocutores de articular rutas de abastecimiento de autos chutos hacia regiones rurales por una demanda creciente de automovilidad. Lo que nos habla de un conocimiento práctico (know-how) de la economía y las necesidades de su región, su territorio y sus comunidades.

Así también, se muestra que las estructuras comerciales y sociales, también tiene un componente político. Este componente se refleja en la capacidad de los campesinos, mediante la organización, gestar un Estado que pacte con ellos. Esto ha permitido garantizar la circulación de estos automóviles, el abastecimiento de combustible y frenar la incautación de autos chutos. En este espacio nuestros interlocutores se disputan, con el Estado-nación, formas de gobernanza y la legitimidad de los espacios en los que coexisten: fronteras, municipios, comunidades, políticas públicas, entre otros.

En relación a lo anterior a lo largo de este trabajo, se ha visto que la globalización no implica una desposesión de los actores locales, ni de los Estados-nación, pero si complejiza su comprensión. En diferentes escalas, la globalización se ve sujeta a la gobernanza, freno o apertura de los Estados y actores locales. Por lo menos, esto es lo que se ve dentro de las dinámicas de las economías populares que se muestran en este trabajo. Sin embargo, es importante aclarar en este punto que la capacidad de gobernanza y autogestión de nuestros interlocutores, en diferentes paisajes de la ruta de los autos chutos, no implica que no sufran formas de violencia y dinámicas extorsivas. De hecho, en cada espacio que se muestra en este trabajo, los actores estatales (policías, militares, e instituciones del Estado), aprovechan la extralegalidad de sus actividades para extorsionar o asfixiar estas prácticas. Esta suerte de asfixia, sin embargo, no hace más que contribuir al discurso de nuevas ruralidades donde el campesinado se desaposesiona, pierden sus tierras y se produce el vaciamiento del área rural.

Concretamente, en este trabajo nuestra intención no fue detenernos en los debates marxistas sobre la subsunción del trabajo campesino al capital, ya que este debate supone otro enfoque analítico, que no logra captar la desigualdad y la heterogeneidad de las experiencias de globalidad en el llamado “Sur global”. Esto no significa, que no reconozcamos que nuestros interlocutores están atravesados por un intercambio desigual de carácter estructural, pero tampoco se debe invisibilizar que son sujetos capaces de ensamblarse a esa estructura y generarse medios de vida de una manera ‘pragmática’ que bien les puede permitir generar procesos de acumulación o subsistencia.

Lo que se ve en este trabajo son nuevas formas de vivir la ruralidad que se reflejan en la apropiación de la globalización, sin necesidad de crear espacios autárquicos o concentrar la fuerza productiva en fundos agrícolas de transnacionales que concentran la riqueza en pocas manos, como nos dice las teorías de la nueva ruralidad. Podemos no estar

de acuerdo con esto, y pensar que el capitalismo hace que los sujetos, los campesinos, estén bajo el control y la dirección del capital, pero esta es una posición macrodeterminista. En este sentido, este trabajo no trata de invisibilizar otros fenómenos y romantizar la participación de nuestros interlocutores en la globalización. Sino más bien, intenta complejizar las formas en las que se comprende la globalización y la ruralidad. Mostrando como nuestros interlocutores sortean las dificultades y a partir de gramáticas propias - permeadas fuertemente de cultura y formas organizativas locales- crean las rutas y los espacios donde confluyen las cadenas no hegemónicas de la globalización.

## BIBLIOGRAFIA

- Alemán, V. (2010). *El transportista vive del volante. La producción del transporte público y su organización social, el caso del grupo Hito 45 del Sindicato Mixto de Transporte "Litoral"*. (1.a ed.). Instituto de Investigaciones Sociales-IDIS.
- Almaraz, J., Del Pino, J., Izquierdo, J., Garcia, F., Cillero, A., Bouzada, P., Jimenez, J., Tauler, A., Sánchez, V., Lloret, M. & Sospreda, M. (s. f.). Transporte y elección modal. Aplicaciones de sociología de la movilidad. En <https://silo.tips/download/x-congreso-espaol-de-sociologia-grupo-sociologia-urbana> [Ponencia]. X Congreso Español de Sociología, Pamplona, es.
- Alonso, F. (2007). Algo más que suprimir barreras: conceptos y argumentos para una accesibilidad universal. *Trans. Revista de traductología*, 11, 15-30.
- Altman, J. & Hinkson, M. (2007). Mobility and modernity in Arnhem Land: the social universe of Kuninjku Trucks. *Journal of Material Culture*, 12, 181-203.
- Anteproyecto de código penal para Bolivia* (art. 261). (1964). Ministerio de Gobierno, Justicia e Inmigración.
- Appadurai, A. (1991) *La vida social de las cosas. Perspectiva cultural de las mercancías*. Editorial Grijalbo/Conaculta.
- Barragán, R. (2015) *El Estado Pactante: pensando en la fortaleza de la sociedad organizada*. Tinkazos 18, 101-112.
- Bolivia: Código de Tránsito, 16 de febrero de 1973*. (1973). Gaceta de la Republica de Bolivia.
- Bourdieu, P. (1973). Condición de clase y posición de clase. En *Estructuralismo y Sociología*. Editorial Nueva Visión.
- Brooks, A. (2012). Networks of power and corruption: the trade of Japanese used cars to Mozambique. *The Geographical Journal*, 178, 80-92.
- Canaviri, R. (2013) Ch'isillosos. . . Pero orgullosos. . ." Instrumentalización de las redes sociales en los talleres de servicio automotriz del transporte pesado. *Temas Sociales*, 33, 197-226.
- Canzler, W., Kaufmann, V. & Kesselring, S. (2008). *Tracing mobilities. To-wards a cosmopolitan perspective* (Vol. 1). Ashgate Pub.
- Carlo, C., Aguilar, C., Ventura, L. & Silvestre, I. (2012). *Migrantes, paisanos y comerciantes. Prácticas sociales y económicas en la Zona Franca de Cobija (1998-2011)* (1.a ed.). Embajada del Reino de los Países Bajos; Fundación PIEB.
- Carter, W. & Mamani, M. (1982). *Irpa Chico. Individuo y comunidad en la cultura aymara*. Editorial Juventud.
- Castells, M. (1997) ¿Fin del Estado nación? El País 26 de octubre En: <http://www.insumisos.com/lecturasinsumisas/Fin%20del%20Estado%20nacion.pdf>

- Castells, M. (2000) Globalización, sociedad y política en la era de la información. *Revista Bitácora Urbano Territorial*, 4, 42-53.
- Choque, A. (s. f.). *Transporte cooperativizado en la urbe paceña. Estudio de caso de la Cooperativa de Transportes Kupini Ltda* [Tesis de licenciatura]. Universidad Mayor de San Andrés.
- Clarsen, G. (2008). *Eat my Dust: Early Women Motorists*. University Press.
- Clarsen, G. & Veracini, L. (2012). Settler colonial automobilities: ¿A distinct constellation of automobile cultures? *History Compass*, 10, 889-900.
- Covarrubias, A. (2013). Motorización tardía y ciudades dispersas en América Latina definiendo sus contornos; hipotetizando su futuro. *Cuadernos De Vivienda Y Urbanismo*, 11(6), 12-43.
- De Boer, E. (1986). Transport Sociology. En *Transport sociology: social aspects of transport planning* (1.a ed., pp. 7-16). Oxford.
- De Grammont, H. (2004). La nueva ruralidad en América Latina. *Revista Mexicana de Sociología*, 1, 279-300.
- De Landa, M. (2016). *Assemblage Theory*. Edinburgh University Press.
- De Marchi, B., Machicado, C. & Morales, H. (2021). *Transporte, pasajeros y vías. Aproximaciones a la historia de la integración boliviana* (1.a ed.). Vicepresidencia del Estado Plurinacional de Bolivia.
- Ding, K. (2013). *Platforms and firm capabilities: a study of emerging global value chains*. Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization.
- Errázuriz, T. (s. f.). *La experiencia del tránsito. Motorización y vida cotidiana en el Santiago Metropolitano 1900-1931* [Tesis doctoral]. Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Estalella, A. (2011) Ensamblaje de esperanza. Un estudio antropológico del bloguear apasionado. [Tesis doctoral]. Universitat Oberta de Catalunya.
- Feltran, G. & Fromm, D. (2020). Ladrões e Caçadores: Sobre um Carro Roubado em São Paulo. Thieves and Hunters: On a Stolen Car in São Paulo. *Revista Antropolítica*, 50, 138-160.
- Fernández, R. (1999). El transporte, columna vertebral de la globalización. *Cuadernos de Investigación Urbanística*, 41, 49-57.
- Flink, J. (1975). *The car culture*. MIT Press.
- Flores, G. (2017). Las élites de la uva en la región de Luribay. *Temas Sociales*, 42, 63-78.
- Garcés, A., Moraga, J. & Maureira, M. (2016). Tres movibilidades para una ruta. Espacio, comercio y transnacionalidad boliviana en Tarapacá. *Estudios Atacameños: Arqueología y Antropología Surandinas*, 53, 205-220.

[https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0718-10432016000200011](https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-10432016000200011)

- García, F. (2016). La movilidad socio-espacial desde la teoría de Piere Bourdieu: capital de motilidad, campo de movilidad y habitus ambulante. *Sociedad y economía*, 31, 15-32.
- Garibay, G. & Curiel, A. (2007). Cómo mejorar la calidad del aire. *Revista Ciencia*, 31-39.
- Giarracca, N. (2001). *¿Una nueva ruralidad en América Latina?* (1.a ed.). Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales.
- Giucci, G. (2007). *La vida cultural del automóvil. Rutas de la modernidad cinética*. Universidad Nacional de Quilmes.
- Gomez, E. (2015). Aspectos teóricos de las nuevas ruralidades latinoamericanas. *Gazeta de Antropología*.
- Graziano, J. (s. f.). *Velhos e Novos Mitos do Rural Brasileiro* [Ponencia]. II Seminário do Projeto Rurbano, IE/ Unicamp, mimeo, br.
- Grossetti, B. (2011). Studying relational chains from narrative material. *Bulletin de Méthodologie Sociologique*, 110, 11-25.
- Haesbaert, R. y Limonad, E. (2007). O territorio em tempos de globalización. *Tempo e Crítica*, 1, 39-52.
- Harris, O. (1982). El trabajo y el producto de una economía étnica en el Norte de Potosí. En *En Lehmann David (ed) Ecología y Cambio en los Andes*.
- Jimenez, T. (2021). Red transnacional de distribución de autos usado a Bolivia. En *Fronteras y circuitos económicos populares* (1.a ed., pp. 60-68). Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales.
- Kaufmann, V., Bergman, M. & Jove, D. (2004). Motility: mobility as capital'. *International Journal of Urban and Regional Research*, 28, 745-756.
- Kautsky, K. (1982). *La cuestión agraria. Biblioteca del pensamiento socialista* (7.a ed.). Editorial Siglo XXI.
- Kay, C. (2009). Estudios rurales en América Latina en el periodo de globalización neoliberal: ¿una nueva ruralidad? *Revista Mexicana de Sociología*, 71, 607-645.
- Kay, C. (2014). The Agrarian Question and the Neoliberal Rural Transformation in Latin America. *European Review of Latin American and Caribbean Studies*, 100, 73-83.
- Kruger, R. (2018). Transporte. En *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina* (1.a ed., Vols. 218–226). Biblos.
- Knowles, C (2014) Flip-Flop. A journey Throught Globalization's backroads. Plutopress.
- Lagos, M. (1997). *Autonomía y Poder, Dinámica de clase y cultura en Cochabamba*. Plural Editores.

- Latour, B. (2008). *Reensamblar lo social: una introducción a la teoría del actor-red*. Editorial Manantial.
- Law, J (2006). *Traduction/trahison: notes on ANT*. Convergencia. Revista de Ciencias Sociales. 42, 47-72.
- Lenin, V. (1971). *Una gran iniciativa, obras completas: Vol. XXXI*. Editorial Cártago.
- Marcus, G. E y Saka, E (2006). Assemblaje. *Theory Culture Society* 2006, 23(2-3), 101-109
- Marcus, G. (2011). Etnografía en/del sistema mundo. El surgimiento de la etnografía multilocal. *Alteridades*, 22, 111-127.
- Martínez, M., Kuppusamy, I. & Felsen, D. (2006). Legalización de los autos chutos políticas públicas vs impacto ambiental. En *Legislación de los Autos Chocolate. Políticas Públicas vs Impacto Ambiental*. (1.a ed., pp. 10-14). Tecnológico de Monterrey.
- Meruvia, S. (2011). *Bases Jurídicas para modificar los preceptos y sanción de los delitos de accidentes de tránsito en el código penal boliviano* [Tesis de licenciatura]. Universidad Mayor de San Andrés. Inédita.
- Mom, G. (2014). *Atlactic Automobolism: the emergence and persistence of the car 1895-1940*. (1.a ed., Vol. 1). Berghahn.
- Muller, J. (2015) Etnografía del área comercial Eloy Salmón (La Paz, Bolivia): Transformaciones territoriales, estrategias económicas y prácticas culturales. *Revista Temas Sociales* 37: 13-34.
- Okada, I. (2018). Importación de vehículos usados asiáticos en Bolivia: Reforma de la política reguladora y sus significados. En *China, tendencias geopolíticas y América Latina* (1.a ed., pp. 39-58). CIDES.
- Ong, A. & Collier, S. (2004) *Global Ensemblages: technology, Politics, and Ethics as Anthropological Problems*. Lodres: Blackwell.
- Pellegrini, A. (2017). *Más allá de la indigeneidad. Cultivo de coca y el surgimiento de una nueva clase media en Bolivia* (1.a ed.). Mama Huaco.
- Platt, T. (1982). El rol del Ayllu andino en la reproducción de la pequeña articulación en el Norte de Potosí. En *En David Lehmann (Ed.) Ecología y cambio en los Andes*.
- Revista nueva Economía (s/f) *Guía de vehículos. Historia automotriz en Bolivia*.
- Ribeiro, G. (2007). La globalización popular y el sistema mundial no-hegemónico. *Nueva Sociedad*, 241, 36-62.
- Riella, A. & Romero, J. (2003). Nueva ruralidad y empleo no-agrícola en Uruguay. En *Territorios y organización social de la agricultura* (1.a ed.). La Colmena.
- Riviere, G. (1982). *Sabaya: structures socioéconomiques et représentations symboliques dans le carangas Bolivie*.

- Robert, K. (2018). Automovilidad. En *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina* (1.a ed., pp. 44-53). Biblos.
- Royer, P. (2012). *Géopolitique des mers et des océans*. Paris:PUFa.
- Savage, M. (2009). Contemporary Sociology and the Challenge of Descriptive Assemblage. *European Journal of Social Theory*, 12 (1), 155-174.
- Sassen, S. (1991). *The Global City*. New York, London, Tokyo. Princeton University Press.
- Sassen, S. (2007). *Una sociología de la globalización* (1st ed.). Katz Editores. <https://doi.org/10.2307/j.ctvm7bd32>
- Schotte, A. & Acosta, C. (s. f.). *Estudio de los factores económicos, sociopolíticos y culturales que afectan la ingeniería de diseño y manufactura automotriz en México* [Ponencia]. 8o CONGRESO IBEROAMERICANO DE INGENIERIA MECANICA, Cusco, pe.
- Schuster, C. (2019). The Bottlenecks of Free Trade: Paraguay's Mau Cars and Contraband Markets in the Triple Frontier. *Journal of Latin American and Caribbean Anthropology*, 24, 498-517.
- Sheller, M. & Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A*, 38, 207-226.
- Shore, C. y S. Wright (Eds.) (1997). Policy: A New Field of Anthropology. En *Anthropology of Policy: Critical Perspectives on Governance and Power*, 3-39. Londres y Nueva York: Routledge.
- Spedding, A., Flores, G. & Aguilar, N. (2013). *Chulumani flor de clavel. Transformaciones urbanas y rurales, 1998-2012* (1.a ed.). PIEB.
- Spedding, A. & Llanos, D. (1999). "No hay ley para la cosecha": un estudio comparativo del sistema productivo y las relaciones sociales en Chari y Chulumani. Editorial PIEB.
- Strauss, A. & Corbin, J. (2002). *Bases de la Investigación Cualitativa. Técnicas y procedimientos para desarrollar la Teoría Fundamentada* (1.a ed.). Universidad de Antioquia.
- Tassi, N.; Medeiros, C; Rodríguez-Carmona & G. Ferruino. (2013) *Hacer plata sin plata El desborde de los comerciantes populares en Bolivia*. Fundación PIEB.
- Tassi, N. & Canedo, M. (2019). *Una pata en la chacra y una en el mercado: Multiactividad y reconfiguración rural en La Paz* (1.a ed.). CIDES-UMSA.
- Tassi, N. & Poma, W. (2020). Los caminos de la economía popular: circuitos económicos populares y reconfiguraciones regionales. *Temas Sociales*, 47, 10-35.
- Tastevin, Y. (2015). The Indian Auto Rickshaw in Egypt: An Ethnography of Transnational Trade Connections. *Journal of Urban Research (Online)*, 12. <http://journals.openedition.org/articulo/2872>

- Teubal, M. (2001). Globalización y nueva ruralidad en América Latina. En *¿Una nueva ruralidad en América Latina?* (1.a ed., Vol. 1, pp. 45-65). Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales.
- Treviño, M. (s. f.). *Propuesta para incorporar un artículo en el código penal boliviano, que establezca el delito de contaminación del medio ambiente por vehículos motorizados* [Tesis de licenciatura]. Universidad Mayor de San Andrés.
- Tsing, Anna (2005). *Fricciones. Una etnografía de la conexión global*. Princeton y Oxford: Princeton University Press.
- Tsing, Anna (2015). *The Mushroom at the End of the World. On the Possibility of Life in Capitalist Ruins*. Princeton: Princeton University Press.
- Ugarte, C. (s. f.). *Ingreso de contrabando en Bolivia 2006-2014. Un factor incidente en la estabilidad política* [Tesis de licenciatura]. Universidad Mayor de San Andrés.
- Urioste, M. (2017). *Pluriactividad campesina en tierras altas. “Con un solo trabajo no hay caso de vivir”* (1.a ed.). Investigaciones del Foro Andino Amazónico de Desarrollo Rura.
- Urry, J. (2000). *Sociology beyond Societies: Mobilities for the twenty-first Century* (1.a ed.). Routledge.
- Urry, J. (2004). The system of automobility. *Theory, Culture & Society*, 36, 255-274.
- Vargas, F. & Chávez, J. (2011). *El transporte público en la ciudad de La Paz*. (1.a ed.). Gobierno autónomo municipal de La Paz, Unidad de tráfico y Transporte.
- Weig, D. (2015). From mobility to motility: Changes in Baka mobilities and sociality in North-eastern Gabon. *Hunter Gatherer Research*, 1, 421-444.
- Weig, D. (2017). Capacidad de movimiento: la motilidad como clave para entender movilidades y transformación social de los grupos baka en Gabón. *Quaderns de l’Institut Català d’Antropologia*, 33, 153-167.
- Yañez, C. & Badia-Miró, M. (2011). El consumo de automóviles en la América Latina y el Caribe (1902-1930). *El Trimestre Económico*, 78(310), 317-342.
- Zalles, S. (2010). *Los caminos del poder local en Yungas: coca, vialidad y fiscalidad 1932-1952* (1.a ed.). Archivo y Biblioteca Nacionales de Bolivia.
- Zunino, D., Giucci, G. & Jirón, P. (2018). *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina* (1.a ed.). Biblos.