



Revista de Estudios Sociales

ISSN: 0123-885X

res@uniandes.edu.co

Universidad de Los Andes

Colombia

Lube-Guizardi, Menara; Heredia, Orlando; Muñoz, Arlene; Riquelme, Grecia; Valdebenito, Felipe
Experiencia migrante y apropiaciones espaciales: una etnografía visual en las inmediaciones del

Terminal Internacional de Arica (Chile)

Revista de Estudios Sociales, núm. 48, enero-abril, 2014, pp. 166-175

Universidad de Los Andes

Bogotá, Colombia

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=81530018013>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica

Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal

Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

Experiencia migrante y apropiaciones espaciales: una etnografía visual en las inmediaciones del Terminal Internacional de Arica (Chile)*

Menara Lube-Guizardi* – Orlando Heredia* – Arlene Muñoz*

Grecia Riquelme* – Felipe Valdebenito**

DOI: <http://dx.doi.org/10.7440/res48.2014.13>

RESUMEN

Presentamos una etnografía visual acerca de los movimientos, las apropiaciones y la experiencia migrante urbana en el Terminal Internacional de Buses de Arica (norte de Chile). El *Terminal*, como es popularmente conocido, es un escenario de circulación transfronteriza, y constituye uno de los espacios urbanos que articulan el cruce de fronteras entre Chile, Perú y Bolivia en la frontera norte chilena. Ya sea dentro del recinto del Terminal o en sus inmediaciones, podemos observar una serie de apropiaciones del espacio por parte de migrantes y autóctonos dedicados a actividades económicas comerciales que involucran el cruce de fronteras, o a la participación en el mercado de mano de obra migrante en Arica.

PALABRAS CLAVE

Apropiación espacial, fronteras, espacio urbano, triple frontera andina.

* Los autores agradecen a la Comisión Nacional de Investigación Científica y Tecnológica de Chile (CONICYT), que financia el presente estudio a través del proyecto FONDECYT 1121177 "Conflictos de género, inserción laboral e itinerarios migratorios de las mujeres peruanas en Chile: un análisis comparado entre las regiones de Arica-Parinacota, Tarapacá y Valparaíso" (2012-2015), dirigido por Menara Lube-Guizardi.

♦ Doctora en Antropología. Profesora del Departamento de Antropología, Universidad Alberto Hurtado, Chile. Investigadora de la Universidad de Tarapacá (Chile) y del Instituto Universitário de Pesquisas do Rio de Janeiro (Brasil). Correo electrónico: menaraguizardi@yahoo.com.br

✦ Fotógrafo y estudiante de Antropología de la Universidad de Tarapacá, Chile. Miembro del equipo de Investigación del Proyecto Fondecyt 1121177 (Centro de Investigaciones del Hombre en el Desierto. Arica, Chile). Correo electrónico: orlandoheredia@gmail.com

✦ Socióloga e investigadora de la Corporación Democracia Ciudadanía y Desarrollo, Chile. Miembro del equipo de Investigación del Proyecto Fondecyt 1121177 (Centro de Investigaciones del Hombre en el Desierto, Chile). Correo electrónico: arlene.munoz.droguett@gmail.com

◆ Estudiante de Antropología de la Universidad de Tarapacá, Chile. Miembro del equipo de Investigación del Proyecto Fondecyt 1121177 (Centro de Investigaciones del Hombre en el Desierto. Arica, Chile). Correo electrónico: davila.grecia@gmail.com

✧ Estudiante de Antropología de la Universidad de Tarapacá, Chile. Miembro del equipo de Investigación del Proyecto Fondecyt 1121177 (Centro de Investigaciones del Hombre en el Desierto. Arica, Chile). Correo electrónico: f_valdebenito97@hotmail.com

Migrant Experience and Spatial Appropriations: A Visual Ethnography of the Surroundings of the Arica International Terminal (Chile)

ABSTRACT

This essay presents a visual ethnography about the movements, spatial appropriations, and the migrant urban experience surrounding the International Bus Terminal of Arica (North of Chile). The *Terminal*, as it is popularly known, is a trans-bordered scenario, constituting one of the urban loci that articulate the national frontiers crossing between Chile, Peru and Bolivia. Inside the *Terminal*, and in its vicinity, we can observe spatial appropriations carried on by migrants and autochthones, which are involved in the commercial activities between national borders or in the migrant labor market so important to Arica's economic reality.

KEY WORDS

Spatial appropriation, borders, urban space, Andean TBA.

Experiência migrante e apropriações espaciais: uma etnografia visual nas imediações da Rodoviária Internacional de Arica (Chile)

RESUMO

Apresentamos uma etnografia visual sobre os movimentos, as apropriações e a experiência migrante urbana na Rodoviária Internacional de Arica (norte do Chile). O Terminal, como é popularmente conhecido, é um cenário de circulação transfronteiriça e constitui um dos espaços urbanos que articulam o cruzamento de fronteiras entre o Chile, o Peru e a Bolívia na fronteira norte chilena. Seja dentro da Rodoviária ou em suas imediações, podemos observar uma série de apropriações do espaço por parte de migrantes e autóctones dedicados a atividades econômicas comerciais que envolvem o cruzamento de fronteiras ou a participação do mercado de mão de obra migrante em Arica.

PALAVRAS CHAVE

Apropriação espacial, fronteiras, espaço urbano, tríplice fronteira andina.

Introducción

En las áreas septentrionales de Chile, encontramos el territorio conocido como “Norte Grande”, compuesto por tres regiones político-administrativas chilenas: Arica y Parinacota (capital Arica), Tarapacá (capital Iquique) y Antofagasta (capital Antofagasta). Este amplio territorio pertenecía a Perú y Bolivia, y se anexó a Chile después de la Guerra del Pacífico (1879-1883). Tras la guerra, el territorio al sur del antiguo departamento peruano de Tacna, al que pertenecían las ciudades “siamesas” de Tacna y Arica (González 2008, 13), fue ocupado por el Ejército chileno, y durante 46 años constituyó una zona en litigio entre Perú y Chile. El litigio fue decidido en una “operación quirúrgica” (González 2008, 14): un acuerdo entre Estados firmado en junio de 1929. Tacna pasó definitivamente a Perú y Arica a Chile (Podestá 2011, 124), demarcándose entre ambas la frontera de estos países.

Arica es, actualmente, un escenario urbano donde la construcción de la frontera nacional es un proceso en

marcha y muy evidente: ya sea por la militarización de la ciudad y de su extrarradio, o por la relevancia social de imaginarios demarcadores de los “unos” y “otros” de estos espacios —de quienes pueden o no transitar legítimamente en esta zona—. Todo esto está en constante diálogo con el pasado de circulación humana en estos territorios, pero también con la intensificación coetánea de los flujos migratorios y comerciales entre Chile, Perú y Bolivia, en los cuales Arica participa de forma activa. Nuestro objetivo en este ensayo es construir una etnografía visual de uno de estos espacios articuladores (quizás el articulador *sine qua non*) de la migración en Arica: el Terminal Internacional Rodoviario.¹

1 Tanto en Chile como en Perú, la expresión “terminal”, que se refiere a la parada de transporte público, es usada en masculino. Así, pese a que la palabra con este sentido debiera flexionarse al femenino, el uso común en Arica, tanto por los chilenos como por los migrantes peruanos, es “el terminal de buses”, y no “la terminal”, como lo recomienda el DRAE.

El *Terminal* (como es popularmente conocido) organiza el tráfico terrestre a través de autobuses entre Arica y Tacna, recibiendo pasajeros que vienen desde diferentes localidades de Perú y Bolivia. Adquiere un importante papel en el contexto macrorregional, puesto que el paso terrestre entre Perú y Chile —entre la frontera peruana, Santa Rosa, y la chilena, Chacalluta— es el segundo cruce internacional más transitado de Sudamérica (Podestá 2011, 128). Gran parte de este tránsito acontece en buses y *colectivos*² que tienen al Terminal de Arica como su punto chileno de articulación. El cruce Santa Rosa-Chacalluta es un paso fundamental para la migración peruana que sigue por tierra hacia Argentina (Cozzani e Insa 2011) y hacia el centro-sur de Chile. Y en los últimos años viene ganando protagonismo como ruta de la migración de ecuatorianos y colombianos que se desplazan por carretera a territorios chilenos o a otros destinos del Cono Sur. El Terminal articula además los flujos migratorios bolivianos que vienen desde la capital, La Paz (a ocho horas de Arica en bus), atraídos por las ofertas de empleo en la industria minera del norte chileno. Junto a este intenso y multifacético tránsito migratorio, el Terminal cumple un papel importante en lo que se refiere al flujo comercial. Es una de las rutas centrales a partir de las cuales comerciantes bolivianos y peruanos transportan productos textiles, artesanía “étnica”, hierbas para tés, instrumentos musicales, *souvenirs* e, incluso, algunos productos gastronómicos desde sus países de origen hacia el norte y centro de Chile, y de allí también hacia Argentina: un comercio que vincula estos cuatro países desde por lo menos dos siglos (Langer y Conti 1991).

Nuestra etnografía en el Terminal nos permitió un cambio de mirada: sus dinámicas, escenas y experiencias nos ayudaron a problematizar nuestra postura antropológica, haciéndonos percibir los matices de la experiencia migrante del espacio. Esta experiencia parece desafiar lecturas dicotómicas, construyéndose a la vez a partir de procesos de explotación de la mano de obra migrante que reproducen la pobreza y exclusión de peruanos(as) y bolivianos(as) en Arica, pero que dan margen a procesos de apropiación del espacio público que devuelven alguna agencia a los sujetos.

Los “patios”

El Terminal ocupa un terreno rectangular dividido internamente en dos patios. Entrando por el acceso principal —que sale a la Avenida Diego Portales—, tenemos del

lado derecho el Patio de Colectivos (de donde parten viajes exclusivamente a Tacna), y del lado izquierdo, el Patio de Buses (de donde parten ómnibus hacia Perú y Bolivia). Entre ambos patios hay una edificación central, donde encontramos veintiocho pequeños locales comerciales de venta de pasajes, servicios de transporte, turismo, envío de dinero a Perú y Bolivia, locutorios, entre otros rubros vinculados a la vida y el tránsito transfronterizos.

En el Patio de Colectivos (ver la imagen 1), inmediatamente a la derecha de la puerta de entrada del Terminal, encontramos otros catorce locales comerciales, también dedicados a servicios del rubro de viaje y transporte. En la pared del fondo de este patio encontramos una zona techada, pensada para ser un espacio de espera (al abrigo del sol) para los pasajeros que tomarán allí sus colectivos hacia Perú. Allí, notamos la presencia casi constante de mujeres peruanas y bolivianas que trabajan en el rubro de la *ropa usada*: prendas de segunda mano importadas desde Estados Unidos y Europa, y llevadas por ellas desde Chile a Perú y Bolivia (ver la imagen 2).

Entrando al Patio de Buses, girando inmediatamente a la izquierda de la puerta principal, encontramos un pequeño restaurante que sirve desayunos, almuerzos y cenas, donde descansan y comen los comerciantes (que hacen múltiples viajes diarios entre Tacna y Arica, y entre esta última y La Paz), motoristas, asistentes de viaje de las empresas de buses, trabajadores del Terminal e inmigrantes a la espera de trabajo. Al lado del restaurante están los baños públicos, donde por 300 pesos chilenos (aproximadamente 0,60 dólares estadounidenses) se pueden utilizar los servicios higiénicos, incluida la ducha. Delante del baño, un pequeño muro (ver la imagen 3) sirve de asiento a pasajeros que esperan los buses, y también de local de trabajo para las mujeres que transportan ropa usada.

El Patio de Buses se encuentra funcionalmente dividido en la mitad: la parte adyacente a la puerta de entrada está dedicada exclusivamente a buses que van y vienen de Perú. La parte de atrás está dedicada a buses que conectan a Arica con Bolivia.³

El Terminal Internacional colinda, a su lado derecho, con el Terminal Nacional Rodoviario, y a su lado izquierdo, con una gasolinera. Es curioso notar cómo las instalaciones del Terminal Nacional contrastan con las del Internacional. En el lado opuesto al Terminal, en

² Taxis que llevan hasta cuatro pasajeros y que cobran precios de aproximadamente 4.000 pesos chilenos (8 dólares estadounidenses) por persona.

³ Desde el Terminal sólo se puede viajar a localidades de Perú y Bolivia. Para los demás destinos de Sudamérica, el pasajero debe viajar de Arica a La Paz, Santiago de Chile o Lima, haciendo allí trasbordo a otros buses.



Imagen 1. El Patio de Colectivos en el Terminal Internacional Rodoviario de Arica, 2012. Fotografía de Alejandro Garcés. Patio de “taxis” que llevan pasajeros de Arica (Chile) a Tacna (Perú). Terminal Internacional Rodoviario de Arica. Al fondo, el contraste del edificio piramidal del Terminal Nacional.



Imagen 3. Sentadas junto al muro en el Terminal Internacional de Arica, 2012. Fotografía de Alejandro Garcés. Frente al baño, en el patio de buses del Terminal Internacional, mujeres peruanas doblan, clasifican y empaquetan la ropa usada que transportarán a Perú.



Imagen 2. Abrigadas del sol en el Terminal Internacional de Arica, 2012. Fotografía de Alejandro Garcés. Mujeres peruanas sentadas en el piso y sobre cajas de cartón clasifican y empaquetan la “Ropa Americana” en el espacio techado del patio de colectivos.

la misma Avenida Diego Portales, mirando de frente al recinto de buses, se despliegan numerosos comercios que parecen no hacer alusión a otra cosa que no fuera el cruce de fronteras entre Chile, Perú y Bolivia (ver la imagen 4). Hospederías, hostales, pensiones, hoteles —algunos clandestinos, otros regulares—, ofrecen locales de descanso a viajeros, turistas, comerciantes, y también a los migrantes. Hay, además, un importante número de locutorios (para servicios de llamadas telefónicas, envío de dinero e internet); restaurantes de comida peruana (ver la imagen 5); bazares (tiendas de productos variados de uso cotidiano, desde alimentos

hasta productos de higiene personal); locales de venta de pasajes de bus hacia Perú y Bolivia; servicios de transporte internacional, entre otros.

Detrás del Terminal Internacional encontramos el río San José, brazo de agua estacional que cruza la ciudad en verano, desaguando en el mar las lluvias altiplánicas que en febrero inundan las montañas del interior de la región. Del otro lado del río, tras cruzar un pequeño puente (ver la imagen 6), está la población Rosa Esther, barrio empobrecido y punto de venta urbano de *pasta base*, donde circulan diariamente compradores y consumidores, y donde se comete un nivel importante de delitos vinculados al consumo de la droga.

En Rosa Esther se ofrecen alimentación y habitación (destinado a migrantes) en locales clandestinos a precios mucho más económicos que aquellos cobrados por los locales legalizados para estos rubros. También encontramos un comedor social de la Iglesia católica —en la capilla San Eduardo—, donde los migrantes pueden cenar de marzo a diciembre por 300 pesos. Por lo peligroso del sector, ya entrada la tarde los migrantes se organizan para pasar en grupos de mínimo tres personas, evitando ser asaltados.

Del otro lado de la Avenida Diego Portales, en el sentido opuesto al del río, encontramos Juan Noé, barrio que presenta un tejido urbano muy diverso, con una mezcla de espacios educacionales, habitacionales, comerciales, y que además da cobijo a una importante economía sumergida, personificada por el comercio de la ropa usada, por las hospederías clandestinas para migrantes y por otros



Imagen 4. The Bolivian Way en la Avenida Diego Portales, 2012. Fotografía de Orlando Heredia. Establecimiento comercial situado en la Avenida Diego Portales, en las inmediaciones del Terminal Internacional de Buses de Arica. La multifuncionalidad del rubro –restaurant, residencial y venta de pasajes– da indicios del tipo de mercado generado alrededor del Terminal, por el flujo constante de trabajadores migrantes, comerciantes y viajeros peruanos y bolivianos en Arica.

Imagen 5. Internacionalmente peruano, en Avenida Diego Portales, 2012. Fotografía de Orlando Heredia. El restaurante, en la Avenida Diego Portales (Arica), anuncia un menú de comida internacional compuesto de platos mayoritariamente peruanos, con patrocinio de una marca peruana de refresco.

negocios ilegales (restaurantes, pequeñas tiendas). Los migrantes suelen estar, además, en los jardines y veredas del barrio en sus momentos libres, descansando por la tarde tumbados bajo árboles, o conversando con otros migrantes, y comiendo —algunas veces en familia, y otras, en grupo o individualmente (ver imágenes 7 y 8)—.

Vendiendo la mano de obra

Alrededor del Terminal Internacional se teje una red de ofrecimiento de mano de obra migrante que va tomando los espacios y rincones, instituyendo dinámicas, relaciones sociales y espacialidades propias. El primer punto hacia donde se dirigen los migrantes, a partir de las 5:40 horas, es al costado del Terminal Nacional, que colinda con el edificio del parcialmente abandonado Shopping Center del Pacífico. Todavía es de noche



Imagen 6. Se hace camino al andar, 2013. Fotografía de Orlando Heredia. Puente que conecta los fondos del Terminal Internacional de Buses de Arica con la población Rosa Esther.



Imagen 7. Caminante, no hay camino hoy, 2013. Fotografía de Orlando Heredia. Al caer la tarde, un joven inmigrante que no tuvo suerte en encontrar trabajo espera la hora de irse a la hospedería sentado en jardines de la Avenida Diego Portales, frente al Terminal Internacional.



Imagen 8. Descanso en verde urbano, 2013. Fotografía de Orlando Heredia. Regularmente se ven familias tomando un descanso en las áreas verdes de la Avenida Santa María. Esta calle, de gran tránsito vehicular, es paisaje urbano de muchos migrantes que se dispersan en las pocas áreas verdes circundantes a los terminales. Aquí, la experiencia migrante del espacio irrumpe en el habitual paisaje citadino, de gran flujo vehicular, resignificando los jardines, que, si no fuera por los migrantes, no constituirían un lugar de ocio en el corazón de la ciudad.



Imagen 9. De la madrugada y sus sorpresas, 2012. Fotografía de Orlando Heredia. Inmigrantes parados, a las 5:45 horas, en la calle A. Raiteri, al costado del Shopping Center, esperando la llegada de las camionetas con los contratantes para los trabajos diarios.

y hace bastante frío (ver la imagen 9). En las veredas de los dos lados de esta calle, hombres peruanos y bolivianos ofrecen su trabajo a las chacras agrícolas de los valles, y también para labores de construcción, generalmente dentro del perímetro urbano. A lo largo de la calle van llegando camionetas que se estacionan cerca de los migrantes. Éstos se dirigen rápidamente a la ventana del conductor para negociar el valor del día de trabajo, esperando ser más rápidos que sus compañeros para garantizar así su “jornal” (paga por día de



Imagen 10. La esperanza, 2012. Fotografía de Orlando Heredia. Inmediatamente afuera del Terminal Internacional, se concentran mayormente mujeres.

trabajo). Ante cada camioneta estacionada, se observa el movimiento de hombres que corren y hacen una aglomeración alrededor del vehículo.

Después de las 8:30 horas y hasta las 13:00 horas, los migrantes que no hayan conseguido trabajo en estos primeros puntos se desplazan hacia otro local, ahora más cercano al Terminal Internacional. Las mujeres se sientan en las jardineras que están delante de los kioscos de venta de comida frontales al Terminal (ver la imagen 10).



11



12



13

Imágenes 11, 12 y 13. Negocios son negocios, 2013. Fotografía de Orlando Heredia. A un costado del Terminal Internacional, en la calle Nicolás Hidalgo, se concentran mayormente hombres a partir de las 8:30 horas. Pueden pasar muchas horas hasta que llegue una nueva *chamba*. Los hombres migrantes se identifican con claridad porque llevan bolsos que suelen contener herramientas para la albañilería y el trabajo agrícola. Durante todo el día se verán grupos que intentan encontrar alguna posibilidad de trabajo esporádico, así como otros que buscarán otros medios asociados al comercio (legal o ilegal) transfronterizo.



Imagen 14. De la vida y de la espera, 2013. Fotografía de Orlando Heredia. Señora peruana espera el pasar del día en las inmediaciones del Terminal Internacional, sin haber conseguido trabajo.



Imagen 15. Ganarse el tiempo, 2013. Fotografía de Orlando Heredia. Hombres migrantes esperan el paso del tiempo en la jardinera frente al Terminal.



Imagen 16. Esquinas migrantes: de dorado y de gris, 2013. Fotografía de Orlando Heredia. Inmigrantes esperan aún conseguir el trabajo del día en la esquina del Terminal, delante de los kioscos locales. El sol se pone al fondo, y con él, la expectativa de tener *chamba* hasta el nuevo día.



Imagen 17, 18 y 19. Clasificando, agrupando, empaquetando, 2013. Fotografía de Orlando Heredia. Mujeres peruanas clasifican ropas usadas en el patio de buses del Terminal Internacional. La ropa es hábilmente doblada y guardada en bolsos, que luego es disimulada portándola como equipaje propio. Diversas técnicas se despliegan para lograr pasar la ropa usada; una de ellas es el intento de repartirla entre los distintos pasajeros que viajan en los buses, para luego recuperarla pasada la frontera peruana. Ya es menos común ver a las mujeres ponerse gran cantidad de ropas en el cuerpo, práctica muy recurrente hasta hace pocos años. En la imagen 19, bajan del maletero, del bus proveniente de Tacna, los bolsos coloridos y fardos con mercancías traídas de Perú. En las inmediaciones del Terminal se pueden ver mujeres de paso, una y otra vez a lo largo de los años, atravesando la frontera con productos. Ellas vienen cargadas de mercancías compradas en Perú que llevan hasta los almacenes (pequeños comercios) de los barrios de Arica, para luego volver transportando ropa usada, de modo que el viaje de ida y vuelta alimenta dos mercados, uno en cada lado de la frontera.

Los hombres se situarán de pie en la esquina, entre la pared lateral del Terminal Internacional y la gasolinera (ver las imágenes 11 y 12). Allí, seguirán recibiendo a camionetas que vienen a recoger trabajadores y a negociar valores y número de horas de trabajo (ver la imagen 13).

Ya acercándose las 12:00 horas, las mujeres y los hombres que no consiguieron trabajo se distribuyen por otros puntos intentando llamar la atención de los potenciales contratantes. A los que no consiguen trabajo les toca hacer tiempo (ver las imágenes 14 y 15) esperando la hora de entrar a dormir a alguna de las hospederías (normalmente abiertas a partir de las 18:30 horas). Al atardecer, mientras aún hay luz, es posible encontrar migrantes en las esquinas de los alrededores del Terminal (ver la imagen 16).

Las mujeres de la ropa usada

Parcialmente protegidas del sol gracias a los paraguas que ellas mismas improvisan (ver la imagen 17), o directamente bajo el fuerte sol (ver la imagen 18), mujeres migrantes (mayoritariamente peruanas) separan y clasifican las ropas usadas —de Estados Unidos y Europa— distribuyéndolas en bolsos coloridos con los cuales cruzarán la frontera hacia Tacna (ver imagen 19). La distribución de las cantidades y de los tipos de productos atiende la finalidad de mantener el número de ítems dentro de los límites que permiten que el transporte se clasifique como “para uso personal”. La idea es pasar lo máximo posible,

arriesgando perderlo todo. Este transporte es un servicio mayormente femenino, quienes lo coordinan y ejecutan.

Desde Arica, se distribuye la ropa mayoritariamente hacia Perú, donde el producto encuentra un mercado consumidor bastante relevante.⁴ En la población Juan Noé se hallan las instalaciones comerciales que se utilizan como bodegas de la ropa usada, negocios predominantemente regentados por hombres chilenos que emplean muchas mujeres migrantes. En la actualidad el sector de bodegas es una especie de patio de la población, relegado alrededor de unos *bandejones* de tierra, donde hay gran cantidad de contenedores en los que se deposita gran parte de la basura y los escombros del barrio. Este sector es oscuro y mantiene cierta intimidad que permite realizar de manera “disimulada” el proceso de elección, recolección y reducción de ropa, previo al transporte hacia el Terminal (ver la imagen 20).

De día o de noche, la figura femenina es clave para el proceso de “desborde” del mercado de la ropa desde el Terminal hasta el barrio Juan Noé, y viceversa. Son las mujeres quienes sostienen en sus espaldas el peso de este comercio internacional, cargando bultos repletos de ropa y convirtiéndose en el principal medio de traslado de estas mercancías desde las bodegas hasta los buses (ver las imágenes 21 y 22).

4 La razón por la que Arica cumple un papel central en la distribución de este producto al país vecino se vincula a las medidas comerciales de Perú (Ley 28.008, Art.1º), que, para proteger la industria textil nacional, prohíbe la importación de ropa usada.



Imagen 20. De noche todos los gatos son negros, 2013. Fotografía de Orlando Heredia. Mujeres recogen ropas en una bodega del barrio Juan Noé, para el último viaje del día entre Arica y Tacna.

Imágenes 21 y 22. Con el *awwayu* hacia la frontera, 2013. Fotografía de Orlando Heredia. Migrantes transportan ropas entre las bodegas de Juan Noé y el Terminal Internacional. El *awwayu* es un tejido tradicionalmente utilizado por las mujeres Aymara para transportar niños y mercancías.

Imágenes 23 y 24. Fuerza y coraje en femenino, 2013. Fotografía de Orlando Heredia. Mujeres migrantes transportando mercancías traídas de Tacna a Arica para su venta en pequeños negocios de la ciudad.



21



22



23



24

Ellas son también protagonistas de un comercio minorista que trae productos desde la Zona Franca de Tacna hasta Arica. Algunas lo hacen caminando todo el día con las espaldas y los brazos llenos; otras se movilizan en colectivos para llegar a las poblaciones retiradas de Arica. Entregan productos como chocolate, papel higiénico o aderezos y deambulan por las poblaciones de almacén en almacén, de “casera a casera” (ver las imágenes 23 y 24).

Estos dos mercados de trabajo femenino migrante (la ropa usada y la venta de mercancías venidas de Tacna) construyen sobre el espacio unas marcas de género, a partir de las cuales las mujeres adquieren cierta centralidad. Incluso cuando ellas no cargan personalmente los productos a sus espaldas, contratando un “cohecito” de transporte manejado en general por hombres (conocidos como “burritos”), son ellas las que van adelante, guiando el transporte y ordenando hacia dónde hay que llevar la mercancía. ‡

Referencias

1. Cozzani, María Rosa y Cinthia Insa. 2011. *Argentina en el circuito de las migraciones recientes. Dinámicas transnacionales en la consolidación de la corriente migratoria con origen en Perú*. Santiago de Chile: Actas de la Conferencia Geográfica Regional – Unión Geográfica Internacional.
2. González Miranda, Sergio. 2008. *La llave y el candado. El conflicto entre Perú y Chile por Tacna y Arica (1883-1929)*. Santiago de Chile: Ediciones Lom.
3. Langer, Erick y Viviana Conti. 1991. Circuitos comerciales tradicionales y cambio económico en los Andes centromeridionales (1830-1930). *Desarrollo Económico* 31, n° 121: 91-112.
4. Podestá Arzubíaga, Juan. 2011. Regiones fronterizas y flujos culturales: la peruanidad en una región chilena. *Revista UNIVERSUM* 1, n° 26: 123-137.