



# #5

Abril 2021

# (Trans)Fronteriza

**Fronteras  
y circuitos  
económicos  
populares**

Boletín del  
Grupo de Trabajo  
**Fronteras:  
movilidades,  
identidades  
y comercios**



**CLACSO**

**PARTICIPAN EN ESTE NÚMERO**

Fernando Rabossi  
Nico Tassi  
Ricardo Coelho Netto da Silveira  
Renata Milanês  
Maximino Matus Ruiz  
Efrén Sandoval Hernández  
Felipe Evangelista  
Tania Estefany Jimenez Cala  
Felipe Rangel  
Juliane Müller  
Alejandro Garcés H.

# La ruta de los chutos

## Red transnacional de distribución de autos usados a Bolivia

Tania Estefany Jimenez Cala\*

Los autos chutos son vehículos usados que no cuentan con documentos válidos de propiedad y han sido internados a territorio boliviano de manera ilegal. Estos vehículos son utilizados principalmente en áreas rurales de Bolivia para apoyar actividades agrícolas y comerciales. Y en otros casos, cuando ofrecen servicios de transporte público local representan una fuente de ingresos extra para las familias de áreas rurales. En este entendido los autos chutos constituyen una herramienta de trabajo que permite a las personas de áreas rurales desplazarse entre comunidades y centros poblados, o hacia la carretera que muchas veces pueden estar a varias horas a pie.

En el caso de los Yungas en La Paz, el uso de autos chutos muestra un proceso interesante, pues los pobladores empiezan a adquirir sus propios vehículos y/o reemplazan el transporte en animales de carga por el transporte motorizado. Este proceso es evidente, en la comunidad de Imanaco de Irupana (Sud Yungas, Bolivia) donde los afiliados aseguran que todas las familias de la comunidad por lo menos tienen un auto

\* Egresada de Sociología, Universidad Mayor de San Andrés (UMSA) La Paz. E-mail: jimeneztejc@gmail.com

chuto, o cuando Felicidad, productora de coca de Los Yungas, nos dice “antes mi burrito tomaba agua, ahora toma gasolina”.

La presencia de estos vehículos en Los Yungas, zona productora de coca de Bolivia, ha permitido que los campesinos productores de coca puedan maximizar sus tiempos y productividad. Por ejemplo, la posibilidad de desplazarse de sus casas a sus cocalos en un vehículo permite que los campesinos realicen varias actividades durante una jornada. Como ir a cosechar de 7 a 9 de la mañana, y volver a casa cuando el sol esté más fuerte para extender la coca y secarla. Para luego volver al cocal a seguir cosechando hasta mediodía, hora en la que volverán a casa con toda la coca cosechada y además hora en la que recogerán la coca que dejaron secando en la mañana. Actividades que sin la facilidad de transporte motorizado se realizarían en jornadas diferentes. Por otro lado, los autos chutos han permitido una serie de desplazamientos, que antes de su presencia eran impensados, como llevar grupos de cosechadores de Irupana a Chulumani que están a 32 kilómetros de distancia.

Por otra parte, los autos chutos han permitido tener a disposición movilidad durante toda la semana, no solo los días de feria (sábado), como tradicionalmente solía ser. Esto ha posibilitado que la gente se desplace a centros poblados y entre comunidades, no solo con fines de abastecimiento o comerciales, sino también con fines educativos y recreativos como asistir a clases en la escuela del pueblo, asistir a encuentros deportivos, discotecas y fiestas teniendo la seguridad de que encontrarán un vehículo para regresar a sus comunidades. Se podría decir que la presencia de estos vehículos en áreas rurales ha impulsado una democratización del transporte motorizado, por sus precios relativamente accesibles que oscilan entre 2000 a 4500 dólares. Sin embargo, estos vehículos no estarían en espacios rurales si no fuera por la participación de una multiplicidad de actores que hacen posible la internación y distribución de estos vehículos a Bolivia.

Por tal motivo, en este trabajo nos propusimos explorar y entender mejor la red de internación y distribución de autos chutos, que más allá de vincularse únicamente con el contrabando, la ilegalidad y la escasa

presencia del Estado boliviano, nos muestra la dinámica entre una multiplicidad de actores de diferentes latitudes, que han logrado consolidar redes sociales muchas veces basadas en acuerdos de palabra y lazos de solidaridad con normas y códigos propios.

### El rol de EEUU, Europa y Japón en el suministro de automóviles usados a “países en desarrollo”

El mercado de suministro de automóviles usados, según UNEP 2020, es impulsado principalmente por EEUU, Europa y Japón, que entre los años 2015 y 2018 exportaron aproximadamente 14 millones de vehículos usados a “países en desarrollo”. Este mercado promovido por “países desarrollados” que han impulsado políticas públicas orientadas al consumo, muestra un recambio acelerado de vehículos sin cumplir con su vida útil y económica en los países de origen.

Por ejemplo, Japón –el mayor suministrador de vehículos usados a Sudamérica– ha impulsado el programa “Shaken”, una inspección vehicular que se realiza cada tres años por normas medio ambientales y arancelarias. El “Shaken” es un programa que suele ser tan riguroso y metódico, que, si se encuentra algún desperfecto en el vehículo, los propietarios pueden llegar a pagar hasta 3000 euros (alrededor de 400.000 yenes). Por esta razón muchos propietarios de vehículos en Japón prefieren cambiar de vehículo antes que cumplir con la inspección vehicular y todo lo que esta conlleva. De ahí que, según UNEP 2020, entre los años 2015 y 2018, Japón exportó 3.9 millones de vehículos usados de los cuales 233,752 fueron enviados a Chile. De modo que en 2018 Chile se convirtió en el tercer mayor importador de vehículos usados a nivel mundial, distribuyendo estos vehículos hacia países como Bolivia, Perú y Paraguay.

## Iquique principal nodo distribuidor de vehículos usados de la región andina

La zona franca de Iquique, en Chile, es uno de los mayores importadores de vehículos usados y se constituye en un nodo redistribuidor de estos vehículos a países como Bolivia, Perú y Paraguay. En esta zona se han asentado una serie de importadores de origen chileno, peruano y boliviano que se dedican a la importación de este tipo de vehículos, ya sea de manera directa o con intermediarios “pakistanís” o “turcos”.

Los intermediarios “turcos” y “pakistanís” pertenecen a familias asentadas en Japón que se dedican a comprar vehículos usados asistiendo a ferias en casas de subasta presenciales o virtuales. Estos intermediarios una vez que compran los vehículos usados los clasifican según su funcionalidad, los reparan, limpian y posteriormente tramitan su exportación a otros países. En el caso de varios importadores bolivianos de autos usados, en Chile, trabajan con intermediarios “turcos” y “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.

*Matías*, un importador orureño que vive entre Iquique y Bolivia desde hace 25 años y se dedica a la venta de vehículos usados desde hace 15 años, nos 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, él empezó comprando un auto usado en Iquique por un valor de 1400 dólares y lo vendió en Challapata por 2350 dólares, y “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 las playas de autos en Iquique, conoció a un proveedor “pakistaní”, 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 docitos, trecitos 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 flimitas como para que anden en Bolivia siempre, no como esos chinos que se desarmen. 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 2000 mil autos...lo máximo que yo he traído serán pues 100” (Entrevista a Matías, diciembre de 2017)

*Matías* ha consolidado una red de personas con las que trabaja en las diferentes etapas que implica vender un auto usado en Chile o chuto en Bolivia. Cuando los vehículos llegan de Japón a Iquique, él necesita registrar los vehículos para que salgan de aduanas, para este fin él trabaja con 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. Aunque en muchos otros casos también contrata a personas en situación de calle para realizar este registro.

Una vez que los vehículos usados se encuentran en territorio chileno y legalmente registrados, se encarga de instalar “muestras” de los vehículos en las playas alrededor de ZOFRI y Alto Hospicio en Iquique y 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 si no también una serie de servicios como cambio de lado del volante y la internación del vehículo “de manera segura” a cualquier punto de Bolivia. Para la conversión de volantes – los autos que vienen de Japón tienen el volante en el lado derecho y en Bolivia se maneja en el izquierdo- él trabaja con un grupo de mecánicos, predominantemente peruanos y bolivianos, que están instalados en los alrededores de la

ZOFRI. *Matías* lleva a los clientes a los talleres y a cambio los mecánicos convierten uno o dos vehículos de *Matías* de manera gratuita.

Finalmente, 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” que provienen predominantemente de comunidades 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 han inventado dos tipos de servicio: el servicio “puerta a puerta” y el servicio “copiloto”. En el primero el comprador paga la suma total del vehículo y retorna a su localidad en Bolivia y espera que el vehículo llegue en una semana aproximadamente, por este servicio se cancela entre 300 y 800 dólares adicionales. Y el servicio “copiloto” se refiere a que el comprador va como copiloto del chofer internador en toda la ruta y por este servicio se paga un monto adicional entre 150 a 400 dólares.

### Convirtiendo un auto usado en un auto chuto: dinámica transfronteriza de internación de autos chutos a Bolivia

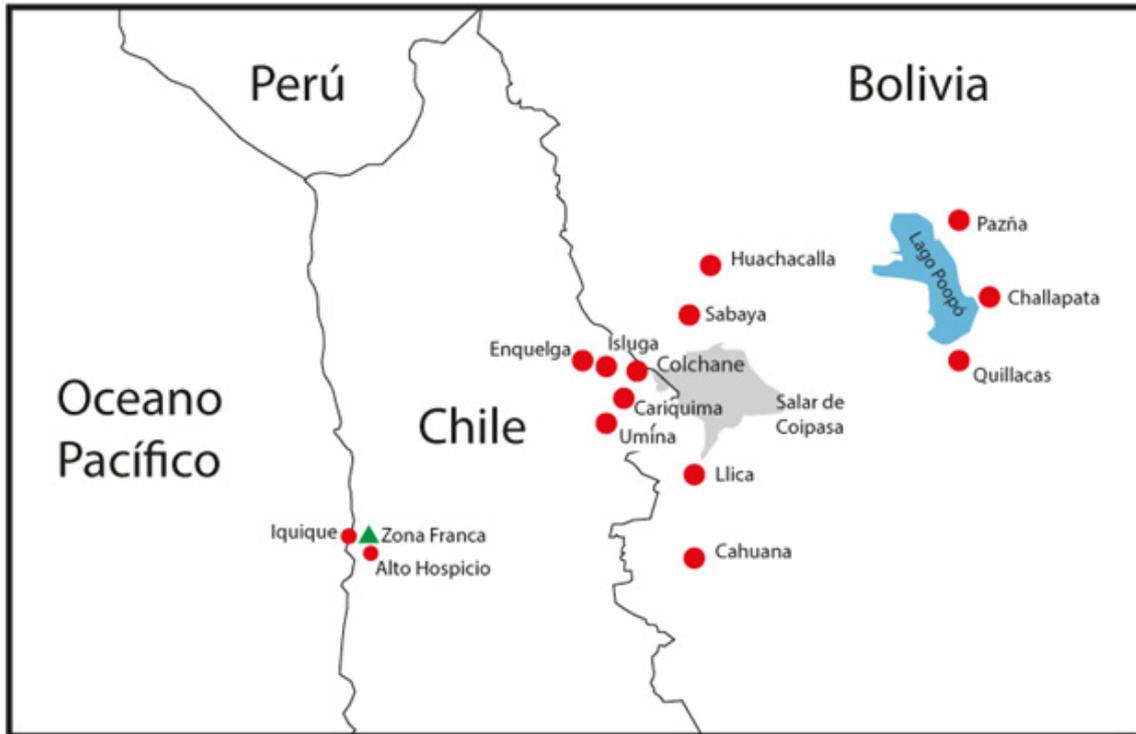
Cuando los vehículos usados son internados en territorio boliviano pasan a denominarse “chutos”, pues en Bolivia no tienen los permisos de circulación y son internados de manera ilegal por los 850km de frontera que comparten Chile y Bolivia.

Internar los vehículos de Chile a Bolivia implica la organización logística de diferentes aspectos que son apoyados en actores como los choferes, los denominados “loros” –personas que viven en frontera y se encargan de informar el flujo de carabineros (Chile), militares y COA<sup>1</sup> (Bolivia)-, las comunidades fronterizas de Chile y Bolivia y policías. Desde Iquique los vehículos primero llegan a poblaciones como Cariquima, Esquelga, Islum o Umina en Colchane (Chile), para posteriormente llegar a poblaciones como Llica, Sabaya, Pazña, Huachacalla, Cahuana o Quillacas en

<sup>1</sup> Control operativo aduanero.

territorio boliviano. En territorio chileno los habitantes de las poblaciones fronterizas han puesto a disposición sus domicilios como garajes -por precios muy módicos- mientras los choferes esperan las instrucciones y el momento adecuado para cruzar la frontera rumbo a Bolivia.

Figura 1. Mapa de la frontera entre Chile y Bolivia y los principales lugares mencionados en el texto



Fuente: elaboración propia en base a entrevistas

*David*, un chofer internador oriundo de Sabaya que trabaja con Matías, nos comenta que “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”, esto por temas de seguridad ya que alguna vez, según nos cuenta, le robaron vehículos en Colchane.

Una vez que *David* recibe la señal por 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”. En el camino, ocasionalmente los “loros” hacen señales con luces para señalar los pasos libres y caminos por los que deben ingresar a Bolivia.

Una vez los vehículos se encuentran en territorio boliviano, ya sea 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 paso por las comunidades fronterizas de Bolivia, los choferes internadores que guían la caravana pagan a las comunidades un “derecho de paso”. 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 del nodo distribuidor principal 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 *Matias*, organiza junto a otros chutereros, ferias departamentales de compra y venta de estos vehículos, generando así 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 Colorado en Potosí, la feria de Vallegrande en Santa Cruz.

La ruta de los chutos dibuja una serie de redes que involucra a actores de diferentes latitudes, en este caso japoneses, turcos, pakistanís, chilenos y bolivianos. Que, en base a tratos y alianzas han logrado consolidar modalidades de distribución que muchas veces no son tomadas en cuenta en los análisis convencionales de las cadenas globales. Pero que son importantes a la hora de entender fenómenos como la presencia de autos chutos en diferentes regiones de Bolivia. Dado que estos actores

-intermediarios pakistanís y turcos, pequeños importadores, mecánicos, choferes, policías, comunidades, “loros” y compradores- permiten que estos vehículos lleguen a Bolivia.

## BIBLIOGRAFÍA

United Nations Environment Programme. (2020). *Used vehicles and the environment. A global overview of used light duty vehicles: flow, scale and regulation*. <https://www.unep.org/es/resources/report/global-trade-used-vehicles-report>

