



La producción de movilidades en el espacio peruano-chileno durante el cierre de fronteras por COVID-19: una lectura desde los objetos cotidianos

Ricardo Jiménez Palacios¹, Manuel Cesar Dammert Guardia², Marcela Tapia Ladino³ y María Del Rosario Marceliano Chaparro⁴

Recibido: 5 de junio de 2023 / Aceptado: 10 de septiembre de 2024

Resumen. El presente artículo analiza la situación de la movilidad fronteriza en el territorio peruano-chileno, durante el contexto de cierre de fronteras por COVID-19. A pesar del decretado cierre, se consolidó en la población una disconformidad respecto a que *la frontera nunca cerró* y que por esta siguieron transitando camiones, capitales, mercaderías, productos de abasto, entre otros elementos. De ahí que, para analizar la producción de movilidades fronterizas en el contexto de COVID-19, consideramos necesario complejizar el propio concepto de movilidad, así como los acercamientos empíricos a la misma. De esta forma, para el presente artículo adoptamos el giro de la movilidad y el seguimiento de objetos como marcos teóricos y analíticos para estudiar este contexto. La investigación aplicó una guía semiestructurada de entrevista dirigida a 86 actores económicos formales e informales en la frontera de Tacna, de los cuales seleccionamos a los actores económicos fronterizos del sector salud y del sector gastronómico. Entre los principales hallazgos se corroboran las posibilidades analíticas del giro de la movilidad para estudiar la movilidad fronteriza, así como la presencia del dispositivo-frontera como un elemento que se involucra en la producción de movilidades más allá de considerarse únicamente como un dispositivo que se cruza entre un origen y un destino.

Palabras clave: movilidad fronteriza; giro de la movilidad; cierre de fronteras; Tacna; Arica.

[en] The Production of Mobilities in the Peruvian-Chilean Space during the Closure of Borders by COVID-19: A Reading from Everyday Objects

Abstract. This article analyzes the situation of border mobility in the Peruvian-Chilean territory in the context of border closures due to COVID-19. Despite the official closing, popular understanding was

¹ Universidad Privada de Tacna (Perú).

Email: rjimenezp@upt.pe

<https://orcid.org/0000-0001-9741-8689>

² Centro de Investigaciones Sociológicas, Económicas, Políticas y Antropológicas de la Pontificia Universidad Católica del Perú.

Email: mdammert@pucp.edu.pe

<https://orcid.org/0000-0001-7583-1878>

³ Instituto de Estudios Internacionales de la Universidad Arturo Prat (Chile).

Email: marcela.tapia@unap.cl

<https://orcid.org/0000-0002-2846-710X>

⁴ Escuela de Postgrado de la Universidad Privada de Tacna.

Email: marcelianochaparro@gmail.com

<https://orcid.org/0000-0002-4409-8623>

that *the border never was fully closed* and that trucks, capital, commodities, grocery products, among other things, continued to make it across the border. Hence, to analyze the production of border mobility in the context of COVID-19, we suggest a more complex approach to the concept of mobility itself, as well as the adoption of alternative empirical approaches. In this piece the mobility turn and object tracking approaches are adopted. Semi-structured interviews were conducted with eighty-six formal and informal economic actors on the Tacna border, from which we selected border economic actors from the health and food sectors. Among the main findings, the analytical possibilities of the mobility turn to study border mobility are corroborated, as well as the presence of the border-device as an element that engages in the production of mobilities beyond being considered only as a device that crosses between an origin and a destination.

Keywords: border mobility; mobility turn; border closure; Tacna; Arica.

[pt] A produção de mobilidades no espaço peruano-chileno durante o fechamento da fronteira pela COVID-19: uma leitura a partir de objetos cotidianos

Resumo. Este artigo analisa a situação da mobilidade fronteiriça no território peruano-chileno, durante o contexto de fechamento de fronteiras devido à COVID-19. Apesar do decreto de fechamento, a população estava insatisfeita com o fato de que *a fronteira nunca foi fechada* e que caminhões, capital, mercadorias e alimentos, entre outras coisas, continuaram a passar por ela. Assim, para analisar a produção de mobilidades fronteiriças no contexto da COVID-19, consideramos necessário tornar mais complexo o próprio conceito de mobilidade, bem como as abordagens empíricas da mesma. Desta forma, adotamos neste artigo a virada da mobilidade e o rastreamento de objetos como referenciais teóricos e analíticos para estudar este contexto. A pesquisa aplicou um guia de entrevistas semiestruturado dirigido a 86 atores econômicos formais e informais na fronteira de Tacna, dos quais selecionamos os atores econômicos fronteiriços do setor da saúde e do setor gastronômico. Os principais resultados corroboram as possibilidades analíticas da mobilidade voltada para o estudo da mobilidade fronteiriça, bem como a presença do dispositivo-fronteira como um elemento que está envolvido na produção de mobilidades além de ser considerado apenas como um dispositivo positivo que atravessa origem e destino.

Palavras-chave: mobilidade fronteiriça; virada de mobilidade; fechamento de fronteiras; Tacna; Arica.

Sumario. Introducción. 1. Estado de la cuestión: ciudad global como escenario de futuro. 2. La producción de movilidades en Tacna y Arica, ¿qué se ha dicho desde la academia? 3. Complejizar la producción de movilidades fronterizas a partir de objetos. 4. Metodología. 5. Resultados. 5.1. La complejidad de la movilidad transfronteriza a través de unos antojos. 5.2. Alimentos, insumos y gastronomía en la producción de movilidades fronterizas. Conclusiones. Agradecimientos. Referencias bibliográficas.

Cómo citar: Jiménez Palacios, R., Dammert Guardia, M. C., Marcela Tapia Ladino, M., y Marceliano Chaparro, M. Del R. (2024). La producción de movilidades en el espacio peruano-chileno durante el cierre de fronteras por COVID-19: una lectura desde los objetos cotidianos. *Geopolítica(s)*. *Revista de estudios sobre espacio y poder*, 15(2), 357-378. <https://dx.doi.org/10.5209/geop.89048>

Introducción

¿Cómo pensar la movilidad transfronteriza en contextos de cierre de frontera, políticas de distanciamiento y pandemia? Desde mediados de marzo del 2020, junto con la declaración del estado de emergencia, se instauró la política de cierre de los puestos fronterizos de Santa Rosa (Tacna), en el lado peruano, y Chacallauta (Arica), en

el lado chileno. A diferencia del resto de fronteras del Perú, distinguidas por su carácter poroso y permeable a la circulación, la frontera en Tacna se suele describir con mayor nivel de rigidez, donde las condiciones institucionales de control fronterizo logran organizar gran parte del ritmo y características de la movilidad fronteriza (Dammert *et al.*, 2017). A pesar de la característica rigidez de esta frontera, sumada a las condiciones de cierre desde marzo del 2020 hasta mayo del 2022, se consolidó una percepción de disconformidad por parte de la población referente a que *la frontera nunca cerró*, y que por esta siguieron circulando mercaderías, capitales e inversiones, alterando la economía cotidiana de la frontera previa a su cierre.

Precisamente, establecer una lectura del cierre de fronteras desde la porosidad, las movibilidades y las percepciones del habitante fronterizo, invita a una perspectiva desde la geopolítica crítica (Ó Tuathail, 1996; Cabrera, 2020), más allá de una mirada centrada únicamente en el aparato estatal. En ese sentido, el cierre de las fronteras no es sinónimo de inamovilidad, sino que modificó las condiciones de permeabilidad (Miller *et al.*, 2022), ritmo y velocidad (Axelsson, 2022), configurando un escenario de persistencia de desigualdades y afectaciones económicas y sociales, sobre todo en las poblaciones vulnerables. Junto con estos aspectos, en este artículo proponemos la necesidad de ampliar los debates sobre la movilidad fronteriza estableciendo un diálogo con los aportes del giro de la movilidad (Cresswell, 2010; 2012; 2014; Sheller & Urry, 2016), el cual nos permite centrarnos en la producción de la movilidad fronteriza más allá de los viajes de origen-destino. En su lugar, el giro de la movilidad refiere a la producción de movibilidades y espacialidades generadas a partir de interconexiones entre elementos humanos y no-humanos los mismos que, en el contexto de cierre de fronteras por COVID-19, vieron alterada su producción. Así, junto con el tránsito de personas, servicios, bienes, capitales e información (Dilla, 2015), consideramos que la movilidad fronteriza se produce también a partir de las interacciones entre estos elementos (Cresswell, 2010), los mismos que facilitan u obstaculizan otras movibilidades.

La frontera, desde esta perspectiva, no solamente se cruza, sino que debe ser leída como un dispositivo-frontera que se involucra en la manera en que se producen movibilidades entre ambos países. La gestión del dispositivo-frontera —antes, durante y después de la pandemia— alteró la producción de movibilidades cotidianas al modificar las interconexiones de elementos producidos en este territorio. No obstante, ¿cómo visibilizar una lectura de redes interconectadas en el contexto de cierre de frontera? En el equipo de investigación consideramos que seguir a los objetos (Marcus, 2001) es una estrategia analítica para descentrar una mirada antropocéntrica de la movilidad fronteriza que nos permita profundizar en mayores interconexiones cotidianas y trayectos con otros elementos materiales, simbólicos, laborales y urbanos.

Si bien existe producción previa sobre la movilidad fronteriza entre Tacna (Perú) y Arica (Chile), la difusión científica sobre el tránsito de objetos a lo largo de los corredores fronterizos ha recibido menor atención que el tránsito de personas (Berganza & Cerna, 2011; 2014; Guizardi *et al.*, 2017; Valdebenito & Guizardi, 2015; Tapia & Parella, 2015; Tapia, 2017; Tapia, Liberona & Contreras, 2017; Tapia, Liberona & Contreras, 2019; Liberona, Tapia & Contreras, 2017). Uno de los textos más relevantes en la frontera peruano-chilena refiere a la presentación de Fernando Graña (2001) y el tránsito de mercaderías entre la ciudad de Tacna y Arica, en esa misma línea se encuentran las investigaciones de Guizardi *et al.* (2014) y Jiménez *et al.* (2019). No obstante, la referencia a los estudios fronterizos sobre el tránsito de

las mercaderías por Tacna y Arica ha derivado finalmente de los estudios sobre el tránsito de las personas. En vistas de esta brecha, la presente propuesta se enfoca en generar mecanismos que partan de la movilidad de los propios objetos por la frontera, posibilitando nuevas entradas analíticas para la producción de movilidades.

En este artículo se analiza la producción de movilidades fronterizas de dos tipos de objetos durante la pandemia: anteojos y alimentos. El argumento central parte de la visibilidad de estos dos objetos a fin de generar lecturas reticulares sobre la producción de movilidades y espacios en el territorio fronterizo de Tacna (Perú) y Arica (Chile); así, se observará que la producción de movilidades —conectada a empoderamientos económicos, empleos, alquileres, transportes, entre otros— se verá alterada ante la transformación de la gestión del dispositivo-frontera durante los años 2020 y 2022. Este enfoque toma como referencia el giro de la movilidad a fin de discutir las claves analíticas para la movilidad fronteriza.

Finalmente, el documento se organiza de la siguiente manera. Primero, se establece la revisión de la literatura y perspectiva analítica, bajo la premisa de complejizar la producción de movilidades y la circulación de mercaderías en este proceso. Segundo, se describe la metodología y el estudio de caso de la frontera tacno-ariqueña. En tercer lugar, en la sección de resultados, se analizan las características de movilidad de anteojos y alimentos, como una manera de visibilizar los procesos de movilidad cotidiana en un contexto de cierre de fronteras y políticas rigurosas de inmovilidad. Finalmente, en la sección de resultados se esbozan hallazgos referentes a la necesidad de diversificar enfoques para leer la movilidad fronteriza y al reconocimiento de la frontera como un dispositivo que se involucra en la producción de movilidades, más allá de considerarse únicamente como un dispositivo que se cruza entre un origen y un destino. El cambio de la gestión del dispositivo-frontera conllevó a una nueva producción de movilidades que generó impactos en el trabajo, ingresos y alquileres en un lado y otro de la frontera.

1. La gestión del dispositivo-frontera y la producción de movilidades en Tacna y Arica, un breve recuento

Durante agosto de 1929, días antes que Tacna retornara a la administración peruana, un grupo de comerciantes dedicados a la venta de frutas y legumbres solicitó al entonces mandatario chileno que no se aplique el arancel aduanero a los productos de Tacna durante un plazo prudencial que les permitiera liquidar sus compromisos pendientes con la zona salitrera de Tarapacá (Gutiérrez, 1951). De manera que, la movilidad de frutas y legumbres, frente a una nueva gestión de la frontera, comprometía a su vez encargos aduaneros, decisiones gubernamentales, empleos derivados del comercio, variaciones en el costo de vida y consumos en la zona salitrera.

Así, para agosto de 1929, la gestión de la frontera tacno-ariqueña, conllevaría a alterar la forma cotidiana en que se movilizarían mercaderías y otros bienes a lo largo del territorio. Es importante considerar que estos bienes no solo transitaban o cruzaban la frontera, sino que coparticipaban de una movilidad producida por una interconexión de elementos humanos y no-humanos (Cresswell, 2010). Por un lado, comerciantes, autoridades, clientes, aduaneros y; por otro lado, mercaderías, legumbres, frutas, pero también, normas, aranceles, inversiones y el propio

dispositivo-frontera, como objeto de gestión gubernamental, se convertían en elementos clave para la producción de la movilidad fronteriza.

Casi un siglo más tarde, durante la emergencia sanitaria por COVID-19, el dispositivo-frontera sería nuevamente objeto de gestión. La nueva gestión de la frontera, en el marco de la emergencia sanitaria, alteraría la coproducción de la movilidad fronteriza conllevando a nuevas formas de interconexión entre elementos humanos y no-humanos (Mapa 1). Y es que el par tacno-ariqueño se ha visto atravesado por una memoria espacial (Núñez *et al.*, 2022) que puede ser rastreada históricamente.

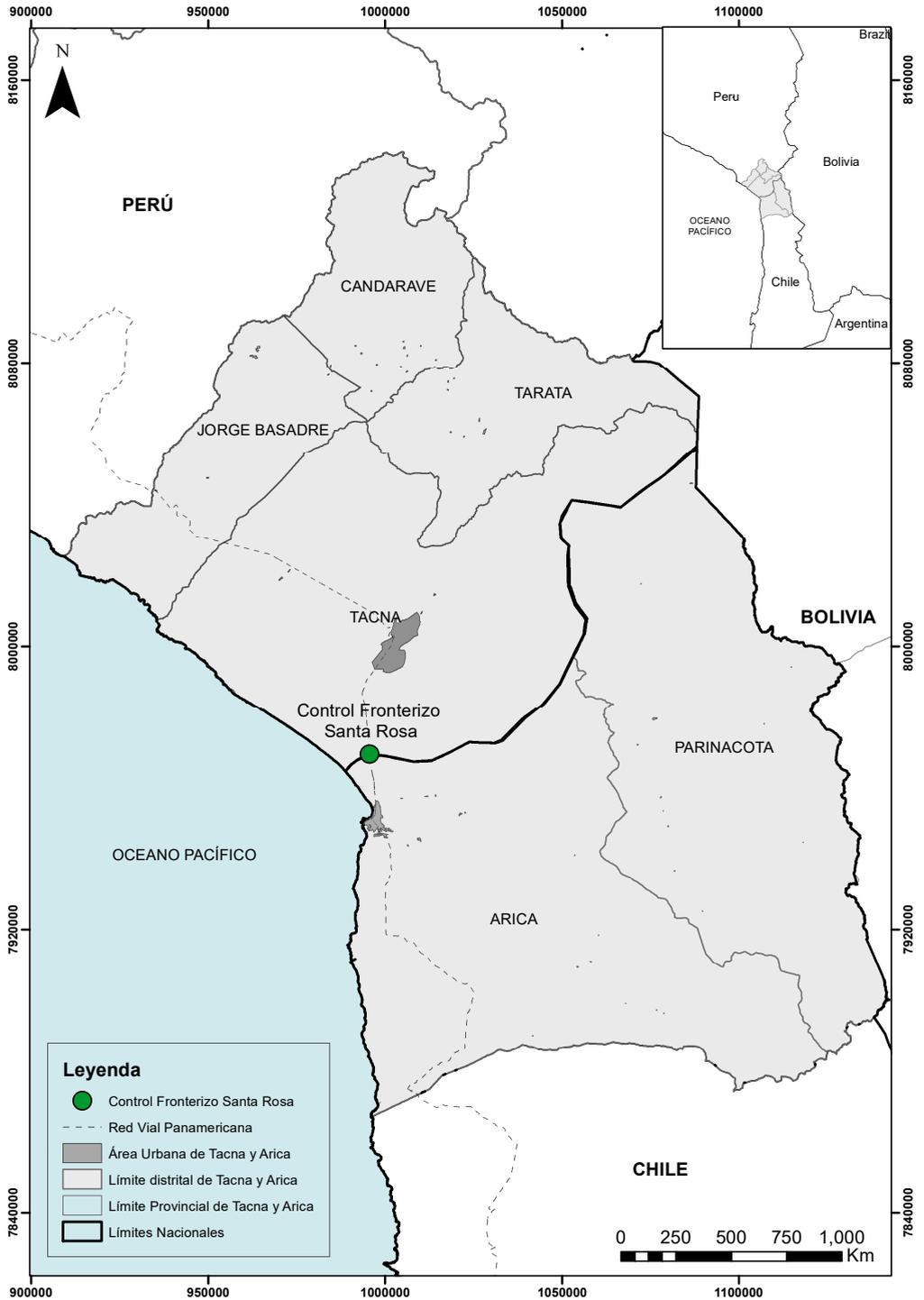
Desde la época precolombina, el par tacno-ariqueño puede leerse desde la teoría del control vertical de pisos ecológicos en las sociedades andinas (Murra, 1975). El control vertical de pisos ecológicos que unirá el Altiplano Andino con el Litoral del Pacífico a través del par territorial tacno-ariqueño, se mantendrá desde el período preincaico (Santoro *et al.*, 2010), pasando por la ocupación de los reinos aimaras y posterior ocupación española (Rosenblitt, 2013), para mantenerse durante la época republicana, antes y después de la Guerra del Pacífico, conformando una memoria espacial que permite explicar las dinámicas consolidadas hoy en día.

A decir de Jaime Rosenblitt (2013), durante las primeras décadas de la época republicana (primera mitad del siglo XIX), Tacna ocupó un lugar estratégico en tanto que permitía mantener relaciones comerciales con Moquegua y Tarapacá, así como con mercados más importantes tales como Arequipa y Bolivia. En este contexto, “la disposición en Arica de un puerto de desembarque permitía el control de las operaciones a distancia” (Rosenblitt, 2013, p.250), con puertos más consolidados a nivel sudamericano como Valparaíso. Hasta fines de la década de 1870, Tacna, Arica y Tarapacá pertenecían a la República del Perú, siendo que las dinámicas socio-espaciales entre Tacna y Arica se mantenían al interior de un mismo Estado Nacional.

Entre 1879 y 1884 se desarrolla la Guerra del Pacífico, también llamada Guerra del Salitre o Guerra de los 10 centavos, la misma que enfrentó a Chile contra la alianza entre Perú y Bolivia. Por la parte peruano-chilena, el conflicto tuvo fin con la firma del Tratado de Ancón en 1883 y su ratificación en 1884; en dicho Tratado, Perú cedía de forma perpetua la Provincia de Tarapacá a Chile. De la misma manera, Perú cedería a Chile las Provincias de Tacna y Arica durante diez años, período tras el cual debía desarrollarse un plebiscito donde la población decidiría por mantenerse bajo administración chilena o retornar a la administración peruana. El plebiscito acordado en el Tratado de Ancón nunca se llevó a cabo, permaneciendo Tacna y Arica bajo administración chilena durante cerca de cincuenta años.

Hasta esa época, Tacna y Arica mantenían una relación socioespacial al interior de un mismo territorio, sea desde los reinos aimaras, el Imperio Incaico, el Virreinato del Perú, el Estado Nacional Peruano o el Estado Nacional Chileno, siendo recién para 1929 que Tacna y Arica serán divididos por una frontera internacional. En junio de 1929, los gobiernos de Perú y Chile firman el Tratado de Lima con el propósito de poner fin a la controversia sobre las provincias de Tacna y Arica; en el referido tratado se acordó que Tacna retornaría al Perú, mientras que Arica permanecería de manera perpetua bajo la administración de Chile. De esta manera, aunque el intercambio socio espacial entre Tacna y Arica se remonta a la época precolombina, su relación fronteriza internacional data de inicios del siglo XX.

Mapa 1. Localización del espacio analizado



Fuente: Elaboración propia.

Así, para 1929, el dispositivo-frontera tacno-ariqueño será gestionado desde diversos enfoques los cuales, a su vez, conllevarán a una producción heterogénea de la movilidad fronteriza durante los siglos XX y XXI. Desde 1929 hasta la década del 1950, el par tacno-ariqueño será gestionado desde un enfoque de subsistencia económica complementaria producto del *modus vivendi* provisional y continuos tratados comerciales en beneficio de ambas ciudades. Desde la década del 1950, el enfoque desarrollista del Gobierno de Manuel A. Odría, en Perú, y de Carlos Ibáñez, en Chile, impulsarán dinámicas internas que transformarán la producción de movilidades entre las ciudades de Tacna y Arica. Así, podemos mencionar el incremento de obras públicas, el potenciamiento de la industria minera en Perú (Monsalve, 2019) y el otorgamiento de Puerto Libre (Cerdeña, 2020) como elementos clave que transformarán las dinámicas fronterizas entre ambas ciudades.

Por otro lado, desde fines de la década del 1970 en adelante, las políticas de ajuste neoliberal irán de la mano con la creación de Zonas Francas en el sur peruano y el norte chileno, transformando nuevamente la producción de movilidades tanto desde el tránsito de personas, mercaderías, capitales, además de normativas, aranceles e inversiones. Finalmente, para el período de pandemia por COVID-19, la gestión del dispositivo-frontera (Mapa 1), como elemento no-humano, coparticipará en la construcción de cierto tipo de movilidad, del cual daremos cuenta en el presente manuscrito.

2. La producción de movilidades en Tacna y Arica, ¿qué se ha dicho desde la academia?

Sin embargo, el dispositivo-frontera no solo ha sido un objeto de gestión gubernamental, ésta también ha sido objeto de reflexión académica. Los estudios sobre fronteras han otorgado especial atención a las distintas condiciones de movilidad de personas a través de las fronteras. A grandes rasgos, esta literatura y la investigación sobre frontera ha permitido comprender que las fronteras trascienden su significación como líneas divisorias y unidades territoriales. Por el contrario, la literatura científica advierte que las fronteras operan a través de distintos mecanismos de permeabilidad selectiva (Miller *et al.*, 2022), configurando ritmos y velocidades de las distintas formas de movilidad (Axelsson, 2022), además de las condiciones de gestión del dispositivo-frontera y de los regímenes de movilidad fronteriza que producen asimetrías y desigualdades (Casaglia, 2021).

No obstante, aunque la producción de movilidades suele asociarse a la migración de personas, existen otras formas de movilidad en la frontera (Tapia, Liberona & Contreras, 2017; Tarrus, 2007; Nájera, 2011) que no implican un cambio de residencia, sino una serie de prácticas intermitentes en los territorios fronterizos. Tapia, Liberona & Contreras (2017; 2019) interpretan la movilidad fronteriza entres prácticas productivas y reproductivas, entendiendo a las primeras como aquellas que buscan un beneficio económico en base a la empleabilidad u otros medios de subsistencia, mientras que las segundas refieren a aquellas que tienen como propósito el acceso a beneficios sociales, la reproducción social o la recreación. Por otro lado, la movilidad fronteriza ha pretendido explicarse desde el tránsito de personas y actividades, en base a las asimetrías y complementariedades territoriales (Dilla, 2015), las

mismas que permiten explicar el dinamismo de los corredores fronterizos en base a la generación de múltiples articulaciones espaciales.

Sin embargo, aunque la principal preocupación en torno a la movilidad fronteriza ha sido el flujo de personas, bienes, capitales, servicios o información, entre una ciudad y su par fronterizo, es importante indicar que la movilidad se trata de un tránsito desde un punto A hacia un punto B (Cresswell, 2010). Frente a ello, el giro de la movilidad nos explica que el trayecto de un punto de origen (A) hacia un punto de destino (B), encierra múltiples experiencias, más allá de un valor económico y temporal (Jain & Lions, 2008). De esa misma forma, la movilidad fronteriza requiere ser discutida en un sentido de producción, más allá de una representación de flujos por un corredor fronterizo, constituidas por una ciudad A, en un país, y una ciudad B, en el otro.

Precisamente, la movilidad de personas, bienes, capitales, servicios o información debe llevar a preguntarnos ¿por qué ciertas personas, bienes, capitales y servicios pueden transitar por la frontera y por qué otros no? De ahí que sea importante entrever el rol del poder en la producción de movilidades y el papel de las movilidades en la constitución del poder (Cresswell, 2010; 2012). La manera de gestionarse el dispositivo-frontera, y las modificaciones en su gestión durante la pandemia, transformó la movilidad de las mercaderías y con ello la movilidad de alquileres, trabajos e ingresos. En efecto, moverse no es la única manera en que se manifiesta la producción de movilidades; ir más lento o permanecer quieto son formas desarrolladas al margen del movimiento. La quietud, en sí misma, encierra ya el potencial de perturbar o dificultar la movilidad (Bissell & Fuller, 2011), así como la propia movilidad puede habilitar paradas, quietudes e inamovilidades relativas (Cresswell, 2011).

Además, el giro de la movilidad advierte que la producción de movilidades puede ocurrir desde escalas micro-corporales hasta escalas intercontinentales⁵. Al respecto, el tránsito de algunas mercaderías por la frontera tacno-ariqueña solo podría ser explicada remitiéndonos a los cuerpos de las paseras [personas dedicadas a cruzar mercaderías a través de la frontera y los conocimientos que adquieren para camuflar mercaderías, así como del conocimiento de los horarios más convenientes para el cruce, además de la espera en ciertos puntos del control fronterizo y la permanencia en ciertos puntos de la ciudad. De este modo, la producción de movilidades se expresa bajo diversas modalidades, sea en quietud, espera o permanencia, además de acontecer desde escalas corporales hasta macro-escalas. Bajo esta perspectiva, aunque los conceptos de flujos y corredores fronterizos permiten visualizar el fenómeno de la movilidad fronteriza, complejizar el propio concepto de movilidad nos permite entrever otras formas y prácticas cotidianas que construyen el espacio fronterizo.

Finalmente, las lecturas sobre la movilidad fronteriza tacno-ariqueña no solo pasa inadvertidas las escalas y modalidades de la movilidad, sino que además eluden el carácter interconectado de la producción de movilidades fronterizas (Cresswell, 2010; Salazar, 2018; 2019; 2020; 2021). La interconexión en la producción de movilidades nos permite interpretar que ésta puede ser facilitada u obstaculizada por la co-presencia y co-participación de otros elementos en el desarrollo de la movilidad. No solamente se mueven personas, servicios, bienes, capitales e información; las propias personas se mueven con y por capitales, van en la búsqueda de servicios, los

⁵ Aunque las investigaciones sobre migración y geografía del transporte han privilegiado las macroescalas como formas particulares de movimiento (Cresswell, 2010).

mismos que transitan junto a capitales interconectadamente. Sin embargo, como sugiere Cresswell (2010), no solamente se movilizan interconectadamente, sino que facilitan u obstaculizan la movilidad de otros elementos, humanos o no-humanos. En el caso de la movilidad fronteriza, es usual presenciar personas con mercaderías proscritas, quienes atraviesan más lento la frontera o deben cruzarla por cruces no habilitados. Es común presenciar las esperanzas de acceder a determinados servicios ofrecidos en una ciudad, los mismos que acompañan el viaje y la premura de quien atraviesa la frontera para acceder a ciertos servicios.

De esta manera, advertimos que la producción cotidiana de la movilidad fronteriza puede ser leída en clave histórica a partir del impacto de las diversas formas de gestión gubernamental del dispositivo-frontera. Asimismo, consideramos que la producción científica reciente, sobre el par tacno-ariqueño, posterga una mirada más compleja de la movilidad fronteriza, la misma que permitiría advertir sobre sus escalas, modalidades e interconexiones. En ese marco, la comprensión de la movilidad fronteriza, en el contexto de COVID-19, invita a complejizar nuestras lecturas a fin de advertir los impactos de la gestión del dispositivo-frontera en la vida cotidiana.

3. Complejizar la producción de movilidades fronterizas a partir de objetos

Por ende, la gestión del dispositivo-frontera se torna en un elemento no-humano que coproduce movilidades de la mano con otros elementos. Sea en 1929, al demarcarse nuevamente la frontera, sea en el 2020, al cerrarse los controles fronterizos; la historia del par tacno-ariqueño ha experimentado diversas formas de gestión que alteraron la producción de movilidades fronterizas. Así, en un plano empírico, resulta clave una perspectiva epistemológica que evidencie la cotidianeidad de la producción de movilidades fronterizas. No obstante, el abordaje epistemológico para evidenciar la complejidad de la producción de movilidades (Cresswell, 2010; 2012; 2014) no solo pasa por una perspectiva teórica, sino que además pasa por una estrategia empírica de campo.

La cotidianeidad previa al cierre de fronteras deja notarse en investigaciones previas (Tapia, Liberona & Contreras, 2017; 2019) que dan cuenta de la movilidad fronteriza por ocio y salud de Chile hacia la frontera sur peruana. Encontramos a la Avenida Bolognesi, atiborrada de negocios de salud, clínicas dentales —generales, especializadas y pediátricas— servicios de óptica y venta de anteojos; hay también restaurantes, casinos y tragamonedas, además de un mercado de abastos contoneado por comerciantes ambulantes y vendedores que ocupan la avenida para llamar a la clientela. En lo flancos de la Avenida Bolognesi, los taxis transitan a una baja velocidad, esperando ser abordados por un turista chileno que busque ser traslado algunas cuadras dentro del casco urbano de Tacna. A su vez, la berma central de la Avenida Bolognesi reúne más venta ambulatoria, lustrabotas y más turistas que toman asiento a la sombra de las palmeras.

Capturar sistemáticamente la movilidad cotidiana de la frontera debe encaminarnos a innovar nuestros abordajes y análisis de campo. Más allá de privilegiar la movilidad humana, producida en estos espacios, es importante dar cuenta —en consonancia teórica con el giro de la movilidad (Cresswell, 2010; 2012; 2014; Sheller & Urry, 2016)— de las interacciones entre elementos humanos y no-humanos que producen movilidad en estos espacios fronterizos.

Los servicios de ópticas y venta de anteojos, en la ciudad de Tacna, no se ven demandados únicamente por una relación entre oferta y demanda. El fenómeno no se reduce a una elección de los turistas chilenos por servicios de bajo costo y de entrega inmediata; frente a estos fenómenos se constituyen los emprendimientos peruanos, cuidadosos de ofrecer un servicio cordial y de calidad. Además, alrededor de los turistas y los emprendimientos circundan, indefectiblemente, anteojos, así como su movilidad, circuitos propios y su disposición en anaqueles, los mismos que producen una espacialidad en apertura a la presencia de los turistas quienes, a su vez, también se van movilizandoy produciendo espacialidad. Las ópticas nos remiten también a los alquileres de los puestos de venta, su acceso a servicios básicos y así como a la subcontratación de *jaladores*.

Sin embargo, las ópticas y los anteojos no agotan la producción de movilidad en su ciclo mercantil, ésta se va extendiendo a lo largo de la biografía social del propio objeto (Appadurai, 1991; Kopytoff, 1991), continuando su trayecto fuera del ciclo estrictamente mercantil, produciendo nuevas espacialidades, sea en sus usos, en su posible reventa o en su tránsito hacia obsequios. La posibilidad de analizar la producción de movilidades desde los objetos permite entretejer sentidos más extensos de las dinámicas fronterizas.

Los solicitados anteojos de la concurrida Avenida Bolognesi, en la ciudad de Tacna, se movilizan en un ciclo mercantil. Sin embargo, la presencia del mercado turístico chileno hace que estos objetos sean extraídos de su esfera mercantil a través su adquisición (Kopytoff, 1991) produciendo trayectos y movilidades propias. Otros elementos de la biografía social de los anteojos acontecerán a lo largo de este ciclo no mercantil (Appadurai, 1991). De la misma manera los servicios gastronómicos se mueven entre ciclos mercantiles y no mercantiles. Aunque la oferta de los productos y servicios gastronómicos pueda ser variada en un restaurante tacneño, la elección de un plato en particular por parte de un comensal chileno desenvuelve otra historia fuera del ciclo comercial, sea en la ostentosa de la experiencia gastronómica, en la historia que pueda contar a sus connacionales y las posibilidades de lujo que puede darse en la ciudad peruana o en la suntuosa experiencia que podrá compartir en redes sociales virtuales. Así, dar lectura de la producción de movilidades, a partir de los objetos, nos permite profundizar en aspectos de la vida cotidiana inadvertidos ante una lectura antropocéntrica del fenómeno fronterizo. Así, consideramos necesario abordar el cierre de fronteras, como un elemento más involucrado en la coproducción de movilidades.

4. Metodología

Este artículo forma parte de un proyecto de investigación sobre los efectos de la pandemia COVID-19, el cierre de frontera y políticas sanitarias en las actividades y estrategias de actores de distintos sectores económicos de la ciudad fronteriza de Tacna. La selección del estudio de caso (Tacna) se debe a su importancia como ciudad fronteriza, y sus particularidades en su conformación histórica y económica. Pero también por asumir que el estudio de Tacna es una entrada útil para analizar las condiciones del espacio fronterizo tacno-ariqueño. Pese a estas especificidades contextuales, consideramos que el análisis de las estrategias de actores económicos y

sociales durante la pandemia es útil para el trabajo de generalización analítica y formulación teórica, tal como se discute y aborda en el presente artículo.

Para la recolección de datos se realizó una revisión documental y fuentes secundarias sobre las características económicas, demográficas y laborales de la ciudad. Además, se buscó territorializar la información reconociendo que las actividades vinculadas a la frontera no están distribuidas de manera homogénea en el espacio, sino que producen concentraciones sobre todo en el distrito central de la ciudad de Tacna. La estrategias y actividades de actores económicos operan de manera multi-escalar, lo cual implica estudiar cómo sus estrategias operan articulando distintos territorios. A través de la aplicación de guías semiestructuradas de entrevista, se recopiló la información y testimonios de 86 actores económicos, distribuidos para distintos sectores formales e informales. En cada entrevista se abordaron — diferenciados por ejes temporales, antes y durante la pandemia— los siguientes temas: situación del sector; acciones de instituciones públicas y privadas en el sector; problemas y dificultades; estrategias y acciones territoriales en el desarrollo de su actividad; importancia de las condiciones fronterizas. La selección de los casos de los criterios de diversidad y bola de nieve, buscando obtener información relevante y detallada. El número de casos se elaboró a partir del criterio cualitativo de punto de saturación, como resultado del análisis del material cualitativo.

Posterior al trabajo de campo generamos un análisis de contenido compuesto por categorías apriorísticas y emergentes. Entre las categorías apriorísticas de análisis consideramos la situación del sector comercio y turismo, el impacto de las acciones gubernamentales y las estrategias desplegadas por lo actores económicos —formales e informales— antes y durante la pandemia. Entre las categorías emergentes surgieron tres temáticas relevantes en el marco del cierre de fronteras entre Perú y Chile: la producción de espacialidades interescales en el comercio ambulante peruano, las posibilidades analíticas de la interseccionalidad en la movilidad fronteriza y el protagonismo de los objetos como clave analítica para la movilidad fronteriza.

5. Resultados

Sujetos a la última categoría emergente, para la presente sección se analizan dos casos: el objeto-anteojos y el objeto-alimento. El propósito del seguimiento a estos objetos radica en las posibilidades relaciones que tiene; las citas de las entrevistas darán cuenta de la forma en cómo se producen movilidades y espacialidades relacionales diferentes antes y después de la pandemia. Estas relaciones se traducen en ingresos económicos, empleos, alquileres y otros elementos que acompañan la movilidad de los objetos.

5.1. La complejidad de la movilidad transfronteriza a través de unos anteojos

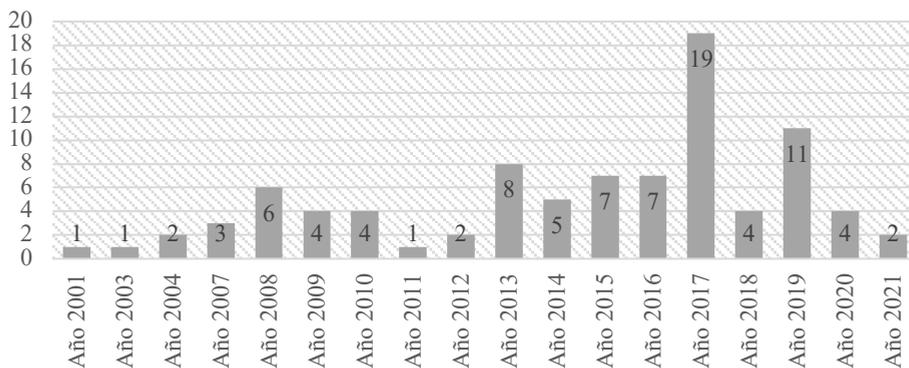
Durante los últimos años, diversos trabajos de investigación han evidenciado la movilidad por salud de los chilenos hacia Tacna (Liberona, Tapia & Contreras, 2017; Tapia, Liberona & Contreras, 2017; 2019; Quispe, 2019; Salazar Mera, 2019; Jiménez & Frisancho, 2019). Más de un estudio coincide que, entre un 39% y un 41% de los turistas chilenos que visitan Tacna, lo hacen por motivos de salud (Liberona, Tapia & Contreras, 2017; Tapia, Liberona & Contreras, 2017; Jiménez & Frisancho,

2019). Asimismo, entre las principales motivaciones se evidencia el incremento de la cultura preventiva (Salazar Mera, 2019), los costos accesibles al servicio y la rapidez de este (Liberona, Tapia & Contreras, 2017; Tapia, Liberona & Contreras, 2017; 2019), además del trato cordial del personal médico como un factor relevante para la elección de los servicios de salud (Quispe, 2019). Las evidencias generadas por investigaciones previas inciden, principalmente, en la percepción del usuario chileno respecto a sus motivaciones para cruzar la frontera por razones de salud.

En consonancia con las motivaciones del turista chileno encontramos el incremento sostenido de las licencias de funcionamiento para servicios de salud —emitidos por la Municipalidad Provincial de Tacna— las que han aumentado paulatinamente durante los últimos veinte años (MPT, 2022). Se resaltan, de manera particular, los servicios de ópticas y oftalmologías, las que duplicaron su presencia entre los años 2012 y 2017.

Estas ópticas, en su mayoría, se encuentran ubicadas en la Avenida Bolognesi, uno de los principales ejes urbanos de la ciudad de Tacna. Aunque investigaciones previas han evidenciado la concentración de servicios de salud en la referida avenida (Tapia, Liberona & Contreras, 2019) es importante acotar que estos servicios se encuentran ubicados en apenas cuatro cuadras de ésta, desde la cuadra 6 hasta, aproximadamente, la cuadra 9 de la Avenida Bolognesi. Más aún, entre los años 2000 y 2021, se emitieron cerca de 91 licencias de funcionamiento para ópticas en el referido espacio, contando con ópticas diseñadas para 2 o 4 m².

Figura 1. Número de licencias para el funcionamiento de ópticas y centros odontológicos en la ciudad de Tacna (2001-2021)



Fuente: Elaboración propia (Información solicitada por transparencia a la Municipalidad Provincial de Tacna).

El aumento, concentración y aglomeración de las ópticas en una sección de los ejes urbanos de la ciudad de Tacna se torna en un correlato relevante del carácter transfronterizo de la producción de movidades por salud. Así, la característica transfronteriza de la movilidad por salud no solo interactúa con elementos del lado chileno —tales como la percepción del servicio y la accesibilidad de costos— también interactúa con elementos del lado peruano, tales como aglomeración y concentración de servicios en los ejes urbanos de la ciudad. Comprender la producción de la movilidad transfronteriza permite interpretar la producción de la movilidad durante la pandemia por COVID-19. A continuación, expondremos los hallazgos que

nos permitan evidenciar la presencia de otros elementos, más allá de la motivación, presentes en el espacio fronterizo peruano.

[...] los jaladores también intervienen bastante [...] Hay negocios que trabajan con jaladores y hay personas, o hay negocios, que no trabajan con jaladores. Eso lo decide ¿quién? El dueño. Y yo creo que tiene mucho que ver con la posición estratégica que pueda tener el negocio. [...] A veces ganan por comisión, no estoy seguro si les dará una propina diaria. En realidad, cada uno maneja sus términos de distinta forma (Entrevista Núm. 51).

Bueno, generalmente, como se habrá dado cuenta, afuera hay personitas que le hablan bonito, que le dan una tarjeta, así es. La mayoría antes trabajaba con eso, ¿por qué? Porque, como usted ve, yo estoy en un local medio escondido, no es tan fácil darse cuenta y el cliente a veces no tiene la intención a veces o si no tiene la curiosidad. Por ejemplo, usted quiere hacerse unos lentes, pero no tiene experiencia, no sabe de lunas, te dicen antirreflejo, pero ¿qué es antirreflejo? O te dicen *blue protect* pero ¿Qué es *blue protect*? (Entrevista Núm. 56. Propietaria Óptica).

Además de los turistas chilenos, los precios accesibles y la rapidez en el servicio, las ópticas de la Avenida Bolognesi convocan también a las y los llamados *jaladores* [persona encargada de captar clientes en la vía pública]. Para el caso de las ópticas de Tacna, la referencia a los jaladores se relaciona con la presencia de conocimientos sobre el rubro de venta —en este caso los tipos de lentes— así como la estimulación hacia la curiosidad del cliente quien, principalmente, es turista. No obstante, la presencia del jalador nos remite a otros aspectos espaciales como la ubicación estratégica de los puestos de venta y el pago de los alquileres que supone cada ubicación:

Entrevistador: ¿En promedio cuánto es el alquiler en la zona?

Entrevistado: Ah depende, depende del área, del perímetro que tenga el local. Depende, uno, de eso. Depende también si es que tu negocio es con puerta a la calle, si está dentro de una galería, todos esos factores influyen. Pero, yo pienso que un local pequeño, no debe bajar de 3 mil soles [US\$800] ... ¡No! ¡Más! En la Avenida Bolognesi pienso que debe estar más, más. Pienso que debe estar unos 5 mil [US\$1200] aprox o un poquito más quizás. Y en los alrededores por Bolívar, el precio debe ir bajando (Entrevista Núm. 51).

La situación de las ópticas de Tacna, como elementos de turismo transfronterizo, deben entenderse desde la accesibilidad de precios, la rapidez en el servicio, además de otros factores que trascienden la percepción del turista, tales como el rol de los jaladores, sus conocimientos y prácticas, además de la posición de los puestos de venta, su aglomeración y precios de alquiler. De esta manera, al decretarse el cierre de fronteras en Perú y Chile, la situación de las ópticas adquirirá ciertas características importantes de resaltar. A continuación, reproducimos dos testimonios de trabajadoras de óptica quienes, posterior al cierre de fronteras, optaron por continuar con el negocio.

Yo tengo mis clientes en Chile que necesitaban lentes. Me vi en la necesidad de comunicarme con ellos por Whatsapp, me enviaban sus medidas. Y yo, cuando tenía sus lentes listos, los enviaba en los camiones que han estado pasando. Cuando llegaban a Chile, entre ellos se ayudaban para repartirlos (Entrevista Núm. 34).

Oye Laura, necesito lentes, cómo hacemos ¡Ellos mismos! Creo que yo les decía. Yo la verdad, gracias a ellos es que yo empiezo a hacer mis redes, como yo tenía... mis clientes tenían su número, mi número, mis clientes decían *oye Laura, necesito lentes ¿Cómo podemos hacer? Tengo la receta*. Ellos fueron, gracias a Dios, dándome esa idea y hasta ahí yo no sabía que los camioneros [...] estaban pasando, entonces yo espero que me pasen los datos. Ahí busco en mis contactos los camioneros. Oye estás pasando. Sí Laurita estoy pasando, tengo lentecitos, ya ok, entonces así empezó (Entrevista Núm. 79. Propietaria Óptica).

Los testimonios dialogan con la percepción de que la frontera nunca se cerró por completo, por estas siguieron transitando bienes, mercaderías, camiones, servicios, entre otros elementos que cruzaban bajo una modalidad distinta ante el referido cierre de fronteras. Los anteojos seguían transitando, pero no transitaban con el turista portándolos sino con la mediación de un nuevo servicio de encomienda donde participaban la o el dueño de la óptica, el camionero y el cliente. Es importante resaltar que la red referida por la Entrevista 79 siempre existió, solamente que la configuración de ésta cambió con la pandemia.

La red que unía al cliente chileno con los anteojos ya no estaba mediada por el tránsito hacia la ciudad, siendo que ésta implicaba extenderse a otros servicios que antes consumía el turista, tales como servicios médicos, restaurantes, mercados, mercadillos, ferias, entre otros. Asimismo, la mediación entre el cliente chileno y los anteojos, ya no estaban producidas por una red que estructuraba a jaladores, posición de tiendas y alquileres. La reconfiguración de la red, al movilizarse directamente por la frontera restringida, separaba e inmovilizaba a los jaladores y sus familias, el posicionamiento de tiendas, ingresos y alquileres, repercutiendo además sobre la inmovilidad de otros servicios como los referidos líneas arriba. De esta manera, es importante acotar que el tránsito transfronterizo en el contexto pandémico no implica inmovilidad, sino transformación de la producción de movilidad y con ello repercusiones en la ciudad de origen y destino de los bienes.

Diversas entrevistas dieron cuenta que el cierre de fronteras no sucedió al cien por ciento, precisamente la protesta realizada hacia el paso fronterizo de Santa Rosa (Tacna) del jueves 07 de abril del 2022, apuntaba a abrir las fronteras o cerrarlas definitivamente. El fenómeno del cruce de anteojos por la frontera debe leerse comprendiendo que estas mercancías poseen una biografía social (Kopytoff, 1991) necesaria de desentrañar. Los anteojos que antes requerían de una red transfronteriza producida por servicios de ópticas, clientes, servicios turísticos, altos alquileres, tercerización laboral, entre otros; ahora se tornaba en una red trasfronteriza limitada al servicio de ópticas, a los clientes y al servicio de transporte por la frontera. No obstante, el fenómeno, lejos de generar inmovilidad, produjo nuevas movilidades en el territorio norte de Chile.

Sí, se ha complicado bastante y a parte; a partes ellos en todo el tiempo esta pandemia, ellos han estado en Arica; en Arica hay bastante tiendas, han hecho bastantes galerías, hasta la misma gente de acá se ha puesto su óptica en Arica y da el mismo precio, incluso el chileno prefiere quedarse en la frontera, allá en Chile en Arica y no pasar la frontera (Entrevista Núm. 69).

La Figura 2 y la Entrevista 69 permiten complementar el hallazgo en torno a la compleja producción de la movilidad transfronteriza en el contexto pandémico. La movilidad transfronteriza, leída a través de los anteojos, seguía interactuando con entornos urbanos, con empleos, alquileres, ideas, gustos y percepciones. Mientras que el desplazamiento de los anteojos desalentaba la economía local en Tacna, abría espacios económicos en el norte chileno; este fenómeno arrastraba consigo empleos, actividades terciarias y valor del suelo traducido en alquileres comerciales. Sin embargo, es importante considerar que los anteojos no transitaban en solitario por la frontera, junto a ellos transitaba también la idea de Tacna, así como los gustos y las percepciones de la clientela chilena. Así, la gestión del dispositivo-frontera, en el marco de la emergencia sanitaria por COVID-19, transformó las redes de movilidad antes existentes generando impactos y consecuencias para ambas ciudades, de manera particular en los alquileres, formas de empleabilidad e ingresos.

Figura 2. Calle Zegers (Iquique-Chile), ópticas ¡Desde Tacna!



Fuente: Foto del autor.

5.2. Alimentos, insumos y gastronomía en la producción de movilidades fronterizas

Al igual que los anteojos, la población chilena que se movilizaba a Tacna lo hacía también por motivos gastronómicos y de alimentación. La literatura previa (Contreras, Tapia & Liberona, 2017; Tapia, Liberona & Contreras, 2019; Mamani, 2022) indica que la gastronomía, junto con el ocio, constituye uno de los principales motivos por los que la población ariqueña viaja a la ciudad de Tacna (Contreras, Tapia & Liberona, 2017). Asimismo, se considera que entre los principales motivos para la visita a ciertos restaurantes se encuentran “los precios, la variedad de platos, las

porciones, una pista de baile y la presencia de una orquesta los viernes, sábados y domingos. Por lo tanto, la oferta no es sólo gastronómica sino recreacional” (Tapia, Liberona & Contreras, 2019, p.119). Además, se considera que junto a esta gastronomía recreacional se encuentra también una oferta gastronómica gourmet.

En esa misma línea, Grecia Mamani (2022) analiza la percepción del turista chileno respecto a los emprendimientos gastronómicos de la ciudad de Tacna, considerando las dimensiones de fiabilidad, sensibilidad, seguridad, empatía y calidad del servicio. La evaluación de cada una de las dimensiones fluctúa entre el alto grado y el muy alto grado de valoración de los servicios, entre los que resaltan la adaptación al gusto, la personalización, la empatía, la infraestructura, el equipamiento, entre otras dimensiones.

Las investigaciones previas (Contreras, Tapia & Liberona, 2017; Tapia, Liberona & Contreras, 2019; Mamani, 2022) evidencian aspectos relevantes de la movilidad por motivos gastronómicos y de alimentación a la ciudad de Tacna. Sin embargo, considerando las discusiones que Walter Imilán y Ana Millaleo (2015) desarrollan en torno a la gastronomía peruana en Santiago de Chile, es importante indicar que la gastronomía se constituye a partir de un ensamblaje entre dimensiones económicas y simbólicas, además de otros elementos tales como distribución de productos, capital social, saberes culinarios, entre otros.

La gastronomía y la alimentación, desde sus diversos ensamblajes abre dimensiones que trascienden la experiencia del comer como un servicio, y lo posiciona como una práctica compleja; dicha complejidad se expresa en modalidades, productos, saberes, equipamientos, infraestructura, insumos, entre otros elementos interrelacionados. La Entrevistada Núm. 54, trabajadora de un restaurante tacneño, nos aproxima de la siguiente manera en el contexto de cierre de frontera:

era una incertidumbre porque si no hay ventas, no hay como solventar los gastos, de por sí había que pagar alquiler de este inmueble, había que pagar la luz, había que pagar el agua. No nos podíamos desentender de los trabajadores, había remuneraciones que pagar, había también este [...] proveedores que pagar, servicios en general. Estábamos también viendo qué iba a pasar con nuestros insumos porque justo nos cortó a mitad de a [...] a mitad de mes perdón (Entrevista Núm. 54).

Evidenciar la complejidad de la práctica gastronómica permite una mejor comprensión de los impactos generados por el cierre de fronteras debido a la pandemia por COVID-19. Asimismo, la percepción de un cierre selectivo de la frontera (Miller et al., 2022), se replica en el testimonio de otros actores económicos de la frontera:

Todo se llevan: las papas, la cebolla, fruta, todo, todo. Por eso acá se empezó a elevar el costo porque no había pues. Había ... nos estábamos desabasteciendo como dice, de acá del sector de las chacras que vendían acá, traían al mercado y todo, pero se llevaban a Chile. Ellos se abastecen de los alimentos prácticamente de lo que los peruanos abastecen. Por eso nosotros queríamos hacer paro, para que no entre ningún tráiler. Prácticamente se dice que Chile a la fuerza que nos abra la frontera porque los tráileres todo abastecían de alimentos a los chilenos y acá nos quedábamos sin nada (Entrevista Núm. 74).

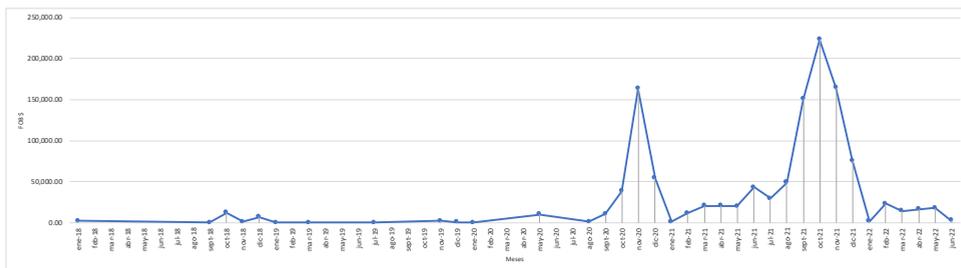
Los insumos y alimentos que antes de la pandemia era movilizadas a través de los servicios gastronómicos, continuaron su trayecto hacia Chile, esta vez, sin los servicios que los mediaban y con los ingresos que ello implicaba. La movilidad de

alimentos, insumos y otras mercaderías hacia Arica (Chile), conllevó a la desmovilización de economías en Tacna (Perú). Uno de los testimonios más directos a ese respecto es de la Entrevista Núm. 06. Este caso corresponde a una antigua comerciante del Mercado Central de Tacna, ubicado en la Avenida Bolognesi, centro de comercio fronterizo en la ciudad, ella vende diversos productos comestibles de marcas peruanas, tales como chocolates, bizcochos, entre otros dulces; a lo largo de las últimas tres décadas sustentó su negocio en base a caseros provenientes de Chile:

[...] los panetones [...] entre grandes se dan la mano. Acá no había panetón D’Onofrio, pero en Chile sí hay; entre grandes se dan la mano. Todas las cosas se llevaban, los camioneros han hecho buena plata este año, los camioneros son los que llevan la mercadería (Entrevista Núm. 06).

El cierre de la frontera por COVID-19 significó para la Entrevistada Núm. 06, la ausencia de sus caseros; sin embargo, significó también la fuga de ciertas mercaderías de alimentos. Al igual que el caso de los anteojos, el continuo tránsito de los alimentos transformó las redes de movilidad producidas antes de la pandemia. Si la movilidad de alimentos significaba ingresos para las comerciantes, alquileres de puestos de venta, pago de servicios básicos, estos elementos dejaron de movilizarse al transformarse los trayectos de la mercadería-alimento por la frontera peruano-chilena en el contexto de COVID-19.

Figura 3. Exportación de productos de panadería por el Paso Fronterizo de Santa Rosa (Perú)



Fuente: Exportaciones de la Partida Arancelaria 190509000 de Perú a Chile por el Complejo Fronterizo de Santa Rosa (Sunat, 2022).

La Figura 3 evidencia cómo los productos de panadería⁶ aumentaron su exportación por el paso fronterizo sur-peruano durante los años de pandemia. Nuevamente, más allá de ser un flujo de exportación, consideramos importante notarlo como un producto que se interconecta con otros elementos tales como empleos, sostenimientos familiares, alquileres de bodegas, entre otros. Precisamente, ante estas acciones se organizó la movilización del 7 de abril de 2022, la cual exigía la apertura de la frontera:

⁶ Los productos en cuestión refieren a la Partida Arancelaria 190509000 con el código armonizado 190590, lo cual incluye a productos de “panadería, pastelería o galletería, incluidos con adición de cacao; hostias, sellos vacíos de los tipos utilizados para medicamentos, obleas para sellar, pastas secas de harina, almidón” (Trade Atlas, 2022), productos entre los cuales están incluidos los panetones.

Si la frontera está cerrada debería ser *al cien por ciento*, pero no ocurría eso, igual llevaban productos de acá para alimentar a Chile, entonces, ¿de qué estamos hablando? Se cierra la frontera ¡tiene que ser al cien por ciento! Entonces, esa era la consigna cuando fuimos allá y ¡uy! Policías salieron creo que hasta del cielo bajaron porque nosotros no fuimos a enfrentar, ni nada, simplemente a decir el por qué queremos que se aperture (Entrevista Núm. 04).

Los testimonios referentes a los servicios gastronómicos y su posterior situación durante y después de la pandemia, discute las lecturas referentes al cierre de la frontera y la consiguiente inamovilidad entre Tacna y Arica. Entre ambas ciudades y, entre ambos países, siguió produciéndose movilidad fronteriza, ciertos alimentos y productos de abasto continuaron su tránsito por la frontera posibilitando emprendimientos en la parte chilena y desincentivándolos o transformándolos en la parte peruana, situación similar a la lectura de los servicios de ópticas a través de los anteojos como objeto móvil de análisis. De esta manera podemos considerar que, en primer lugar, el cierre de fronteras por COVID-19 no representó una interrupción total de las mismas ni mucho menos una inamovilidad en torno a ellas. Puede considerarse sí, en segundo lugar, que el decreto de cierre de fronteras por el COVID-19 transformó la producción de movilidades fronterizas, siendo que esta nueva producción de movilidades conllevó a otro tipo de impactos y consecuencias en ambas ciudades sea en el precio de los alquileres, en las formas de empleabilidad o en los ingresos comerciales.

Conclusiones

Hasta aquí podemos esbozar cuatro importantes hallazgos producto de la investigación. En primer lugar, el fenómeno de la movilidad fronteriza puede leerse desde diversos enfoques, los cuales brindan posibilidades interpretativas distintas. Por un lado, podemos leer la movilidad fronteriza en tanto flujos que transitan entre un territorio A (Arica-Chile) y un territorio B (Tacna-Perú); por otro lado, podemos leer la movilidad fronteriza en tanto movilidad producida desde el enfoque del giro de la movilidad. En ese sentido, se entiende que la interrelación de agentes humanos y no-humanos produce movilidad y espacialidad, a diversos ritmos y escalas. El giro de la movilidad, como enfoque para la frontera peruano-chilena, permite atender mejor sobre las conexiones que se generan en estas dinámicas de producción de una espacialidad móvil en la frontera.

De hecho, la gestión de los pasos fronterizos —en lugar de ser lugares que se cruzan— se tornan en dispositivos no-humanos que determinan la producción de ciertas movilidades y espacialidades según qué o quiénes la crucen. En ese sentido, el cierre de fronteras por COVID-19 alteró el dispositivo-frontera, el cual terminó repercutiendo en las formas tradicionales de producir movilidad y espacialidad fronteriza entre Perú y Chile. La coproducción de movilidades desde una nueva gestión del dispositivo-frontera, coincide con el discurso de los entrevistados referente a una frontera que nunca cerró. Así, la frontera nunca cerró al 100% sino que alteró las formas de movilidad, y con ello las formas cotidianas de vida en la frontera peruano-chilena. Incluso, si la frontera hubiera cerrado al 100%, la producción de movilidades fronterizas se hubiera encaminado hacia otro tipo de alteraciones.

En tercer lugar, leer la frontera como la producción móvil de una espacialidad fronteriza invita a una lectura de interconexiones donde los agentes humanos pierden protagonismo. La movilidad fronteriza no solo es producida por humanos, en ese sentido no puede reducirse a un fenómeno de movilidad humana; la producción de la movilidad fronteriza convoca interconectadamente a objetos, gustos, sentimientos, usos, capitales, inversiones, entre otros elementos que permiten un seguimiento móvil del fenómeno (Marcus, 2001). En ese sentido, seguir a los objetos para una lectura relacional de la frontera permite alumbrar otros fenómenos que quedarían invisibilizados bajo una lógica antropocéntrica.

Finalmente, en cuarto lugar, la riqueza de los objetos a seguir radica en su composición ontológica relacional (Latour, 2005; Harman, 2022) más allá de que sean humanos o no-humanos. Así, una etnografía móvil de los objetos sin un enfoque relacional sería tan similar a una etnografía móvil de los sujetos que cruzan la frontera sin una lectura relacional. Por ende, la riqueza de la etnografía móvil va de la mano con el carácter ontológico de las relaciones que produce mientras se moviliza. Así, la movilidad de los anteojos y los alimentos dan cuenta de formas distintas de producir espacialidad fronteriza antes y después del COVID-19, permitiendo profundizar en el comportamiento de los impactos y consecuencias de la transformación de la movilidad, de manera particular en las formas de empleabilidad y los ingresos comerciales.

Agradecimientos

Este trabajo fue subvencionado, según contrato 069-2021, por el CONCYTEC, a través del programa PROCENCIA, en el marco del Proyecto de Cooperación con la Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo [AECID], formalizado mediante la Resolución de la Presidencia de AECID, de fecha 09 de junio de 2021.

Referencias bibliográficas

- Appadurai, A. (1991). *La vida social de las cosas. Perspectiva cultural de las mercancías*. México: Grijalbo.
- Axelsson, L. (2022). Border timespaces: understanding the regulation of international mobility and migration. *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography*, 104(1), 59-74.
- Berganza, I., & Cerna, M. (2011). *Dinámicas migratorias en la frontera Perú-Chile. Arica, Tacna e Iquique*. Lima, Perú: Universidad Antonio Ruiz de Montoya.
- Bissell, D., & Fuller, G. (2011). Stillness unbound. En D. Bissell y G. Fuller (Eds.), *Stillness in a mobile world* (pp.1-19). Londres, Reino Unido: Routledge
- Cabrera, L. (2020). Geopolítica Crítica: alcances, límites y aportes para los estudios internacionales en Sudamérica. *Foro Internacional*, (LX), 61-95. <https://dx.doi.org/10.24201/fi.v60i1.2574>
- Casaglia, A. (2021). Borders and mobility injustice in the context of the Covid-19 pandemic. *Journal of Borderlands Studies*, 36(4), 695-703.

- Cerda, A. (2020). El Puerto Libre y la Junta de Adelanto de Arica (JAA): aproximación histórica a una concepción de desarrollo para el período 1953-1970. *Tiempo y Espacio*, (42). <https://revistas.ubiobio.cl/index.php/TYE/article/view/4148/3851>
- Contreras, Y., Tapia, M., & Liberona, N. (2017). Movilidades y prácticas socio espaciales fronterizas entre Arica y Tacna. Del sentido de frontera a la transfrontericidad entre ciudades. *Diálogo Andino*, (54), 127-141. <https://dx.doi.org/10.4067/S0719-26812017000300127>
- Cresswell, T. (2010). Mobilities I: Catching up. *Progress in Human Geography*, 35(4), 550-558. <https://doi.org/10.1177/0309132510383348>
- Cresswell, T. (2012). Mobilities II: Still. *Progress in Human Geography*, 36(5), 645-653. <https://doi.org/10.1177/0309132511423349>
- Cresswell, T. (2014). Mobilities III: Moving on. *Progress in Human Geography*, 38(5), 712-721. <https://doi.org/10.1177/0309132514530316>
- Dammert, M., Bensús, V., Sarmiento, K., & Prieto, G. (2017). *Una aproximación a las fronteras desde los mercados ilegales en el Perú*. Quito: FLACSO Ecuador.
- Dilla, H. (2015). Los complejos urbanos transfronterizos en América Latina. *Estudios Fronterizos*, 16(31), 15-38. <https://doi.org/10.21670/ref.2015.31.a01>
- Graña, F. (2001). Cambio casera. Comercio y relaciones fronterizas en el extremo norte de Chile. *fdocuments.es*. <https://fdocuments.es/document/cambio-casera-comercio-y-relaciones-fronterizas-en-el-extremo-norte-de-chile.html>
- Guizardi, M., Nazal, E., Valdebenito, F., & López, E. (2017). “Sincerar los trucos”. Una etnografía comparada sobre la migración femenina peruana en Arica, Iquique, Valparaíso y Santiago (Chile). *Etnografías Contemporáneas*, 3(5), Article 5. <http://revistasacademicas.unsam.edu.ar/index.php/etnocontemp/article/view/441>
- Guizardi, M., Riquelme, G., Heredia, O., Muñoz, A., & Valdebenito, F. (2014). Experiencia migrante y apropiaciones espaciales: Una etnografía visual en las inmediaciones del Terminal Internacional de Arica (Chile). *Revista de Estudios Sociales*, (48), 166-175.
- Gutiérrez, H. (1951). *Proyecciones del Tratado de Lima de 1929 en las Relaciones Económicas entre Chile y Perú*. [Tesis de Grado de Licenciado]. Universidad de Chile.
- Harman, G. (2022). *El Príncipe de las Redes (Bruno Latour y la Metafísica)*. Segovia, España: Materia Oscura Editorial.
- Imilán, W., & Millaleo, A. (2015). Comer a lo peruano: lugares de la migración gastronómica. En W. Imilán, F. Márquez, & Stefoni, C. (Eds.), *Rutas migrantes en Chile: habitar, festejar y trabajar* (pp.99-120). Santiago de Chile: Ediciones Universidad Alberto Hurtado.
- Jain, J., & Lyons, G. (2008). The gift of travel time. *Journal of Transport Geography*, 16(02), 81-89. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2007.05.001>
- Jiménez, A., & Frisancho, N. (2019). *Análisis del flujo de personas entre Tacna y Arica: proyección en el corto plazo de la movilidad fronteriza*. [Tesis de Ingeniera Comercial]. Universidad de Tarapacá.
- Jiménez, R., Bachman, P., & Loza, N. (2019). Ferias informales y migración laboral comercial. Apuntes para el debate del corredor fronterizo peruano-chileno. *Revista de Estudios Fronterizos*, (20), 1-29. http://ref.uabc.mx/ojs/index.php/ref/article/view/774/1652?lan=es_ES
- Kopytoff, I. (1991). La biografía cultural de las cosas: la mercantilización como proceso. En A. Appadurai (Ed.), *La vida social de las cosas. Perspectiva cultural de las mercancías* (pp. 89-126). México: Editorial Grijalbo.Kristof.

- Latour, B. (2008). *Reensamblar lo social. Una introducción a la teoría del actor-red*. Buenos Aires, Argentina: Editorial Manantial.
- Liberona, N., Tapia, M., & Contreras, Y. (2017). Movilidad por salud entre Arica y Tacna: Análisis de una demanda no satisfecha y de una oferta atractiva del otro lado de la frontera. *Geopolítica(s). Revista de estudios sobre espacio y poder*, 8(2), 253-278. <https://doi.org/10.5209/GEOP.56122>
- Mamani, G. (2022). *La calidad de los servicios gastronómicos y el valor de la marca país de acuerdo a la percepción de los turistas procedentes de Chile en la ciudad de Tacna en el año 2019*. [Tesis de Ingeniero Comercial]. Universidad Privada de Tacna.
- Marcus, G. (2001). Etnografía en/del sistema mundo. El surgimiento de la etnografía multi-local. *Alteridades*, 1(22), 111-127.
- Miller M., Astuti, R., Hirsch, P., Marschke, M., Rigg, J., Saksena-Taylor, P., Suhardiman, D., Tan, Z., Taylor, D., & Varkkey, H. (2022). Selective border permeability: Governing complex environmental issues through and beyond COVID-19. *Political Geography*, 97. <http://dx.doi.org/10.1016/j.polgeo.2022.102646>
- Monsalve, M. (2019). *Historia económica del sur peruano. Lanas, minas y aguardiente en el espacio regional*. Lima, Perú: Instituto de Estudios Peruanos.
- MPT (Municipalidad Provincial de Tacna). (2022). *Licencias de Funcionamiento del año 2000 al año 2022*. [Base de Datos Solicitados por Información Pública]. Proyecto Pro-Ciencia “Cierre de Fronteras y COVID-19”
- Murra, J. (1975). *Formaciones económicas y políticas del mundo andino*. Lima, Perú: Instituto de Estudios Peruanos.
- Nájera, J. (2011). Formas de movilidad laboral transfronteriza de las y los guatemaltecos a Chiapas, una visión desde la familia. *Latinoamericana de Estudios de Familia*, (3), 177-198. <https://revistasoj.s.ucaldas.edu.co/index.php/revlatinofamilia/article/view/5075>
- Núñez, A., Riquelme, W., Salazar, G., Maturana, F., & Morales, M. (2022). Dinámicas urbanas en territorio indígena: transformación en las formas de habitar mapuche en el lof Rengalil, Labranza (región Araucanía, Chile). *Revista de Estudios Sociales*, (80). <http://journals.openedition.org/revestudsoc/52314>
- Ó Tuathail, G. (1996). *Critical Geopolitics. The Politics of Writing Global Space*. Minneapolis, MN: University of Minnesota Press.
- Quispe, E. (2019). *Posibilidades del turismo de salud del visitante chileno a Tacna en las especialidades de oftalmología y odontología 2019*. [Tesis de Licenciada en Turismo y Hotelería]. Universidad de San Martín de Porres.
- Rosenblitt, J. (2013). *Centralidad geográfica, marginalidad política: La región de Tacna-Arica y su comercio, 1778-1841*. Santiago de Chile: Centro de Investigaciones Diego Barros Arana.
- Salazar Mera, M. (2019). *Incidencia de la exportación de servicios médicos odontológicos en la ciudad de Tacna y el incremento del empleo, la oferta exportable en el Perú en el año 2019*. [Tesis de Grado Académico de Bachiller en Negocios Internacionales]. Universidad Tecnológica del Perú.
- Salazar, N. B. (2018). Theorizing mobility through concepts and figures. *Tempo Social*, (30), 153-168.
- Salazar, N. B. (2019). Mobility. *REMHU: Revista Interdisciplinaria da Mobilidade Humana*, 27(57), 13-24. <http://dx.doi.org/10.1590/1980-85852503880005702>
- Salazar, N. B. (2020). On imagination and imaginaries, mobility and immobility: Seeing the forest for the trees. *Culture & Psychology*, 26(4), 768-777.

- Salazar, N. B. (2021). Existential vs. essential mobilities: insights from before, during and after a crisis. *Mobilities*, 16(1), 20-34. <http://dx.doi.org/10.1080/17450101.2020.1866320>
- Santoro, C. M., Dillehay, T. D., Hidalgo, J., Valenzuela R., D., Romero G., Á. L., Rothhammer, F., & Standen, V. G. (2010). Revisita al tercer caso de verticalidad de John Murra en las costas de los Andes Centrales y Centro Sur. *Chungará* (Arica), 42(1), 325-340. <https://dx.doi.org/10.4067/S0717-73562010000100038>
- Sheller, M., & Urry, J. (2016). Mobilizing the new mobilities paradigm. *Applied Mobilities*, (01). <https://doi.org/10.1080/23800127.2016.1151216>
- Tapia, M. (2017). Las fronteras, la movilidad y lo transfronterizo: Reflexiones para un debate. *Estudios Fronterizos*, 18(37), 61-80. <https://dx.doi.org/10.21670/ref.2017.37.a04>
- Tapia, M., & Parella, S. (2015). Las regiones fronterizas para el estudio de la migración y la circulación. Un análisis de dos casos ilustrativos. En M. Guizardi (Ed.), *Las fronteras del transnacionalismo. Límites y desbordes de la experiencia migrantes en el centro y el norte de Chile* (pp.173-206). Santiago de Chile: Ocho Libros Editores, Universidad de Tarapacá.
- Tapia, M., Liberona, N., & Contreras, Y. (2017). El surgimiento de un territorio circulatorio en la frontera chileno-peruana: Estudio de las prácticas socio-espaciales fronterizas. *Revista de Geografía Norte Grande*, (66), 117-141. <https://doi.org/10.4067/S0718-34022017000100008>
- Tapia, M., Liberona, N., & Contreras, Y. (2019). Cruzar y vivir en la frontera de Arica y Tacna. Movilidades y prácticas socioespaciales fronterizas. En H. Dilla y C. Álvarez (Eds.), *La vuelta de todo eso. Economía y sociedad en la frontera chileno/peruana: el complejo urbano transfronterizo Tacna/Arica* (pp. 99-151). Santiago de Chile: RIL Editores.
- Tarrius, A. (2007). *La mundialización por abajo. El capitalismo nómada en el arco mediterráneo*. Madrid: Editorial Hacer.
- Trade Atlas. (2022). *Trade Atlas: Global Trade Intelligence*. <https://www.tradeatlas.com/en>
- Valdebenito, F., & Guizardi, M. (2015). Espacialidades migrantes: una etnografía de la experiencia de mujeres peruanas en Arica (Chile). *Gazeta de Antropología*, 31(1) <http://hdl.handle.net/10481/34249>