

# **CIEE**

CENTRO DE INVESTIGACIONES Y ESTUDIOS ESTRATÉGICOS  
ANEPE.CL

ISSN 0719-4110

CUADERNO DE TRABAJO N°6-2019



ESCENARIOS DE CHILE CON BOLIVIA: 2019-2021







**CUADERNOS DE TRABAJO** es una publicación orientada a abordar temas vinculados a la Seguridad y Defensa a fin de contribuir a la formación de opinión en estas materias.

Los cuadernos están principalmente dirigidos a tomadores de decisiones y asesores del ámbito de la Defensa, altos oficiales de las Fuerzas Armadas, académicos y personas relacionadas con la comunidad de defensa en general.

Estos cuadernos son elaborados por investigadores del CIEE de la ANEPE, pero sus páginas se encuentran abiertas a todos quienes quieran contribuir al pensamiento y debate de estos temas.

CUADERNO DE TRABAJO DEL CENTRO DE INVESTIGACIONES Y ESTUDIOS ESTRATÉGICOS es una publicación electrónica del Centro de Investigaciones y Estudios Estratégicos de la Academia Nacional de Estudios Políticos y Estratégicos y está registrada bajo el **ISSN 0719-4110 Cuad. Trab., - Cent. Estud. Estratég.**

Dirección postal: Avda. Eliodoro Yáñez 2760, Providencia, Santiago, Chile.

Sitio Web [www.anepe.cl](http://www.anepe.cl). Teléfonos (+56 2) 2598 1000, correo electrónico [ciee@anepe.cl](mailto:ciee@anepe.cl)

Todos los artículos son de responsabilidad de sus autores y no reflejan necesariamente la opinión de la Academia.

Autorizada su reproducción mencionando el Cuaderno de Trabajo y el autor.

## ESCENARIOS DE CHILE CON BOLIVIA: 2019-2021

Junio, 2019  
Dra. Loreto Correa Vera\*

### RESUMEN

Este cuaderno aborda temas clave a resolver para el Estado de Chile en lo que atañe a la política exterior en la actual administración de Sebastián Piñera respecto de Bolivia. El documento está estructurado a partir de una extensa investigación realizada con informantes chilenos y bolivianos, revisión de medios y estadísticas cruzadas de Chile y Bolivia. El texto se divide en un breve contexto, respuestas a preguntas centrales en materia de gestión y sugerencias país en materia de política exterior. Este artículo demuestra que Bolivia no es una oportunidad de negocio para el norte grande, sino un desgaste permanente para los puertos y carreteras del país, hecho que el gobierno debiese sopesar en aras del respeto del Tratado de 1904, pero también en función de resguardar los intereses país.

**PALABRAS CLAVE:** Chile, Bolivia, relaciones internacionales, comercio, población, seguridad.

### CONTEXTO BOLIVIANO

Durante el 2019, Bolivia vive varios procesos complejos de manejo interno. En orden de importancia:

Existe una decisión de la élite gobernante de querer permanecer en funciones de gobierno, pese a los resultados del Referéndum del 21

de febrero de 2016<sup>1</sup>. En la práctica, para eso, el gobierno de Evo Morales está financiando un proceso de colonización con desplazados desde las zonas del occidente de Bolivia hacia el Departamento de Santa Cruz, a fin de poner votantes en distritos que sabe le serían adversos de no equilibrar el número de electores<sup>3</sup>.

\* Este documento de trabajo forma parte de la investigación A N E P E, “Proyección de la relación chileno-boliviana. Escenarios actuales y futuros. N° 201908.” Agradecemos los aportes del Lic. Simón Yantani en la elaboración de este informe.

<sup>1</sup> Entrevista a Jorge Quiroga Ramírez en CNN. Disponible en <https://cnnespanol.cnn.com/2018/12/05/autorizan-inscripcion-de-evo-morales-a-elecciones-presidenciales-asi-reaccionaron-los-bolivianos/#0> y “Elecciones presidenciales se realizarán el 20 de octubre de 2019”, disponible en <https://cnnespanol.cnn.com/2019/03/19/elecciones-presidenciales-de-bolivia-se-realizaran-el-20-de-octubre-de-2019/+&cd=1&hl=es-419&ct=clnk&gl=cl 19/03/2019>

<sup>3</sup> Este proceso ya ocurrió el 2009. En esa, la primera reelección de Evo Morales, el Lic. Manfredo Bravo Chávez, realizó una investigación sobre el fraude electoral. Entonces, el estudio demostró doble votación, depuraciones irregulares, traslado de votantes y votantes sin registro de nacimiento. Diario *El Día*, 26 de marzo de 2009. En esta elección, la medida se adopta en función del cambio de tierras por votos, esquema que reconoce que “La tierra se ha convertido en el factor geopolítico más importante del MAS para el control del voto rural y para sangrar económica y políticamente a los sectores agropecuarios y agroindustriales del país”. *El Deber*, 30 de abril de 2019.

La situación social del país está siendo intervenida a través de políticas y bonos públicos con el propósito de aumentar la filiación electoral. Recientemente el incremento del presupuesto de salud para paliar las condiciones de salubridad de los hospitales, así como una política de control de medicamentos de contrabando con el Perú, han ocupado la atención de los medios. De los U\$ 30.571 millones de presupuesto anual destinado para este 2019 (unos 214 mil millones de bolivianos), se destinarán casi B\$ 20 mil millones a salud, y B\$ 21.900 a educación; esto es el 9,34% y 10.23% respectivamente.

En el plano económico, el Estado busca aumentar sus réditos en materia de comercio internacional, proyectando un crecimiento de 4,7% y un PIB de casi U\$ 44 mil millones<sup>4</sup> para este 2019. Con todo, la Fundación Milenio, principal think tank de Bolivia estima que la inversión pública viene descendiendo desde el año 2017, agotándose el ciclo primario basado en hidrocarburos, sector que más bien no apuntaló ni al agropecuario o la industria que ya en el 2016, solo representaban en conjunto, el 22% del producto nacional<sup>5</sup>.

Por ello, es que, en año electoral, el gobierno está impulsando, algo tardíamente para la importancia del sector, inversiones en la exploración de hidrocarburos. En opinión del último Informe del Milenio sobre la Economía de Bolivia, N° 40, aparecido a fines de 2018,

“La falta de inversiones en sectores claves de la economía como minería e hidrocarburos, es claramente un cuello de botella, que ha derivado en el agotamiento de reservas mineras y de campos de hidrocarburos, lo cual restringe significativamente la capacidad de crecimiento de los volúmenes producidos, inclusive con precios elevados de exportación. Huelga decir que esto también podría afectar las negociaciones con Brasil, para una eventual renovación del contrato de venta de gas natural, que termina en 2019”<sup>6</sup>.

Este último aspecto es el que conlleva la mayor incertidumbre en el contexto de las exportaciones bolivianas.

En efecto, los hidrocarburos, el producto estrella de la economía del país advierte un descenso. Ello, no solo porque el gas boliviano hoy debe competir con el Liquid Natural Gas o LNG, sino porque la falta de exploración petrolera estos últimos 15 años, ha impedido la sustentabilidad de un sector que proyectaba ser el pivote de la economía del país. En la práctica y en opinión del físico y ex asesor de gobierno Francesco Zaratti, se está ante la probabilidad cierta de un mal precio del gas, una declinación de la producción y una disminución de la demanda argentina (por el hallazgo de Vaca Muerta) y brasilera (por un descenso del precio); elementos reales que podrían devenir en una crisis del sector<sup>7</sup>.

Así, la medida estrella de Morales, la nacionalización de los hidrocarburos (2006), estaría ante un colapso inminente por la falta de capacidad de producción de gas y su declinación de los principales campos San Alberto, Margarita e Incahuasi<sup>8</sup>.

<sup>4</sup> Entrevista al Vice ministro de presupuesto de Bolivia. Jaime Durán. En: Bolivia en tus manos, 6 de diciembre de 2018. Disponible en <https://www.boliviaentusmanos.com/noticias/economia/324340/presupuesto-general-del-estado-2019-prioriza-inversion-en-salud-y-educacion-duran.html>

<sup>5</sup> FUNDACIÓN Milenio. CORREO DEL SUR: ¿Qué cambió en la economía boliviana entre 1994 y 2016? Disponible en <https://fundacion-milenio.org/correo-del-sur-que-cambio-en-la-economia-boliviana-entre-1994-y-2016/>.

<sup>6</sup> FUNDACIÓN Milenio. Informe de la Economía de Bolivia, N° 40, p. 49. Disponible en file:///C:/Users/LCorrea/Downloads/Informe-de-Milenio-sobre-la-Econom%C3%ADa-de-Bolivia-No.-40.pdf

<sup>7</sup> Entrevista realizada a Francesco Zaratti, Doctorado en Física Teórica, Docente e investigador en la Universidad Mayor de San Andrés. La Paz, 30 de abril de 2019. Gandini, Nicolás ¿Cuáles son las novedades del contrato de importación de gas desde Bolivia”? En: *Econo Journal*, Buenos Aires, 15 de febrero de 2019. Disponible en <https://econojournal.com.ar/2019/02/cuales-son-las-novedades-del-contrato-de-importacion-de-gas-desde-bolivia/>

<sup>8</sup> El año de mayor producción de gas boliviano fue el año 2013. Argentina se ha vuelto un competidor del gas boliviano. Lo propio Brasil, que tiene el LNG y ha empezado a desarrollar otras fuentes de energía, el presal, yacimientos petrolíferos marinos ubicados por debajo de una capa de sal de entre 200 y 2000 metros de espesor.

En otro nivel, pero de igual fragilidad, se encuentran las inversiones internacionales en litio, tema de la agenda de Evo Morales en la gira de abril de 2019 en Dubai, así como varios acuerdos con India y China. La producción de litio podría ser la nueva riqueza boliviana y compite con los proyectos chilenos en la materia. Sin embargo, el desarrollo de la minería en Bolivia, complejo por la falta de mercados, logró su mejor año el 2018, con un valor cercano a los U\$4.000 distribuidos en Zinc-plata, oro, plomo-plata, estaño como principales materias<sup>9</sup>.

No obstante, el Estado no ha sido capaz de controlar su deuda externa que hoy alcanza al 24% del PIB, unos U\$10 mil millones, la mayor de su historia, destinada fundamentalmente a inversión pública en infraestructura, productivos e industriales. Con un dólar e inflaciones controladas, a partir de un cambio que se ha tornado fijo, la situación de corto plazo en materia económica se ve estable.

Sin embargo, el gobierno está explorando, ante la crisis venezolana, nuevas fuentes de inversión en los países árabes, cercanía cada vez mayor con China y con el gobierno ruso e indio, persiguiendo nuevos proyectos de desarrollo con escasa atención a los impactos ambientales en todo el país, particularmente en el área minera en Potosí y Oruro<sup>10</sup>. Con estos recursos se pretende tener capital fresco

para impulsar iniciativas en Santa Cruz, región tradicionalmente opositora al MAS.

Finalmente, los elementos constantes: alta corrupción en el sistema judicial con escándalos en varios departamentos del país, aumento de las plantaciones de coca a más de 24 mil hectáreas<sup>11</sup>, incapacidad del gobierno de enfrentar los problemas de agua y basura en La Paz, un tribunal electoral controlado por el oficialismo, y el acorralamiento de los medios de comunicación con una ley de prensa que obliga a publicitar gratis una parte del avisaje, determinan un panorama electoral adverso para un recambio de gobierno y un manejo antojadizo en la gestión estatal en todos los niveles.

**“La producción de litio podría ser la nueva riqueza boliviana y compite con los proyectos chilenos en la materia. Sin embargo, el desarrollo de la minería en Bolivia, complejo por la falta de mercados, logró su mejor año el 2018, con un valor cercano a los U\$4.000 distribuidos en Zinc-plata, oro, plomo-plata, estaño como principales materias”.**

En ese contexto, diversos estudios de la política interna de Bolivia han insistido en estos últimos meses que Bolivia presenta un proceso electoral poco transparente, con escasa participación de los tres principales candidatos de la oposición en todas las regiones (Mesa, Ortiz, Cárdenas) y con un clientelismo solapado del gobierno. La socióloga María Teresa Zegada apuntando a la popularidad del actual gobierno, ha señalado que “El tema de la inclusión social, de la plurinacionalidad, por lo menos en la Constitución y en algunos aspectos de la vida cotidiana, ha sido lo que ha marcado

<sup>9</sup> PÁGINA Siete. Regalías mineras 2017-2018. 25 de febrero de 2019. <https://www.paginasiete.bo/economia/2019/2/25/los-ingresos-por-regalias-en-la-mineria-crecieron-1-en-2018-210218.html>.

<sup>10</sup> Thuthu es un yacimiento de complejo, polimetálico, de plata plomo y zinc. Mallkhu Khota también yacimiento polimetálico, de plata, indio y galio. Santa Isabel es yacimiento polimetálico, de wólfam, plata y otros. Se encuentra en el departamento de Oruro, provincia Cercado, municipio de Soracachi.

<sup>11</sup> ABI, UNODC reporta incremento del 6% en los cultivos de coca en Bolivia. “Según datos del Gobierno, la cantidad de coca comercializada en 2017 en los dos mercados autorizados (Villa Fátima en La Paz y Sacaba en Cochabamba) fue de 22.967 tm. Explicó que el 91% de la coca comercializada legalmente se contabilizó en Villa Fátima, mientras el restante 9% en Sacaba. El precio promedio ponderado de coca en esos mercados autorizados aumentó en 6%, de 8,1 dólares por kg en 2016 a 9,4 en 2017. Dijo que el Gobierno informó que el secuestro de coca aumentó 5% y de cocaína base 3%, es decir, de 353 a 370 tm y de 12,2 a 13,7 tm, respectivamente.” 12 de agosto de 2018. Disponible en [https://www1.abi.bo/abi/\\_index.php?i=408600&k=201808220409](https://www1.abi.bo/abi/_index.php?i=408600&k=201808220409)

la diferencia con los otros, porque en lo demás al igual que los otros, Evo Morales ha tenido políticas muy redistributivas, discursos muy populares, el tema del caudillismo, todos estos rasgos de tal vez más neonacionalismo popular más que izquierdismo o socialismo”<sup>12</sup>.

Empatados en los sondeos de opinión y en un eventual balotaje, Gonzalo Mendieta, en su visita a Santiago invitado por el Consejo Chileno de las Relaciones Internacionales apuntaba lo mismo, “la opción de gobierno es incierta o favorable a Morales”<sup>13</sup>.

### ALGUNOS CUESTIONAMIENTOS

¿Es necesario restaurar las relaciones con Bolivia en el plano político? Respecto de la situación con Chile, destaca la ausencia de aceptación efectiva del fallo del 1 de octubre<sup>14</sup>. El mea culpa de Henry Oporto, importante economista boliviano, contrasta con la lectura ensimismada de otros intelectuales bolivianos. El ex presidente y vocero Carlos Mesa, enrostra en la Corte Internacional de Justicia el peso de una decisión, que él considera “separó la negociación de los contenidos y resultados consecuentes que le dan sentido” en una postura que acusa de conservadurismo o formalismo, del mismo Tribunal<sup>15</sup>.

**“Con los meses, hay que reconocer que la determinación de no olvidar la reivindicación marítima demuestra que el Estado Plurinacional no ha entendido las implicancias de la sentencia y que por más unida que esté la opinión pública, en Chile hoy existe convencimiento que el tema está completamente cerrado.”**

De todas las lecturas post La Haya, destacamos la de Karen Longaric y Robert Brockmann<sup>16</sup>. La primera, esgrime la falta de fundamentos jurídicos y el seguimiento de una estrategia equivocada por parte de Bolivia; el segundo, remarca el espejismo y el peso de la guerra comunicacional

emprendido por el gobierno de Morales y el peso de una “historia victimista” por décadas. Aún hoy a medio año del fallo, Bolivia insiste en la posibilidad de negociación que dejó abierta la Corte a las partes<sup>17</sup>. Sin embargo, dentro de lo sensato de algunas posturas que plantea parte de la intelectualidad boliviana, es necesario leer con atención que ciertas señales de búsqueda

de un entendimiento con Chile desde Bolivia, mantienen el tema del acceso soberano.

En ese contexto, y volviendo a la pregunta **¿es posible reanudar las relaciones?**, la respuesta recae en la voluntad de Bolivia por reanudarlas aceptando que el tema marítimo está cerrado y ese argumento no está. Ello, no solo por las disposiciones constitucionales, que acompañan la política del Estado Plurinacional, sino porque una parte de los altos personeros y ex cancilleres que acompañaron al gobierno

<sup>12</sup> El Deber, “El 21F pasa factura política y opaca logros”, 21-01-2019.

<sup>13</sup> Consejo Chileno de las Relaciones Internacionales, 18-01-2019.

<sup>14</sup> Varios autores. Bolivia en La Haya. La Paz, Plural editores, 2019. 142 p.

<sup>15</sup> MESA, Carlos. (2019) “Mar: el fallo de 2018”. En: Varios Autores, Bolivia en La Haya, La Paz, Plural Editores, 2019, p.57.

<sup>16</sup> LONGARIC, Karen. “Reseña del proceso contra Chile sobre la obligación de negociar” y BROCKMANN, Robert. “Ha terminado la guerra” En: Varios Autores, Bolivia en La Haya, Op.Cit., pp.35, 122-123 respectivamente.

<sup>17</sup> LONGARIC, Karen. Solución pacífica de conflictos entre Estados. Conceptos y estudio de casos en América Latina. PIEB, La Paz, 2014, p. 105. En su libro la destacada jurista boliviana insistió en que solo las negociaciones directas eran la vía para conversar con Chile sobre un acceso al Pacífico y señala que, en caso de un fallo desfavorable a Bolivia, a este país se le complicaría enormemente la posibilidad de una negociación con Chile. En este estudio, coincidimos plenamente con la autora, quien nos explicara in extenso lo ocurrido en una entrevista en la ciudad de La Paz el 29 de abril de 2019.



de Evo Morales en la experiencia del juicio, mantienen la postura que “Si alguna lección dejó este proceso es que la vía jurídica no era la apropiada” y que por tanto “existirían” otros medios<sup>18</sup>.

El planteamiento sobre que Bolivia seguirá insistiendo en su reclamo es un hecho, que la presidencia reitera en el marco de la campaña política en curso casi a diario y lo fue desde el mismo día del fallo. Con los meses, hay que reconocer que la determinación de no olvidar la reivindicación marítima demuestra que el Estado Plurinacional no ha entendido las implicancias de la sentencia y que por más unida que esté la opinión pública, en Chile hoy existe convencimiento que el tema está completamente cerrado.

De este modo, en función de los intereses chilenos, lo más aconsejable sería ofrecer relaciones diplomáticas sin condiciones, estableciendo de entrada que no se volverá sobre el tema marítimo, y que la relación solo puede enfocarse dentro del marco del Tratado

de 1904 y el fallo del 1 de octubre de 2018. En ese plano, todo lo que recuerde a la Agenda de los 13 puntos, es al final del día, solo el tema marítimo<sup>19</sup>.

### Temas emergentes

- El reciente recambio consular de Bolivia en Santiago de marzo de 2019, no prevé reestructuraciones administrativas en la plaza.
- Fuentes oficiales de la PDI, solicitadas vía Ley de Transparencia para este estudio, señalan que los problemas en materia de narcotráfico en el norte grande han aumentado y la tendencia es un alza permanente. El año 2018, la principal zona de ingreso de pasta base fue Atacama y de los detenidos, 3.498 personas entre enero-julio, 440 fueron de origen boliviano, la más grande cantidad de extranjeros involucrados en delitos en Chile, casi todos por la Ley 20.000.

En este sentido, Gendarmería de Chile nos ha proporcionado para este estudio la siguiente estadística:

<sup>18</sup> FERNÁNDEZ, Gustavo. “Quien llevaba el estandarte era él”. En: Varios Autores, Bolivia en La Haya, Op. Cit., p. 79.

<sup>19</sup> Y en ese sentido, los temas que a Chile le importaban no eran los que el Estado de Bolivia quería tratar. Por ello, es que la agenda de temas emergentes entre el 2006 y el 2011 en los dos países, “no alcanzó” para restablecer el diálogo

**CUADRO 1. Internos bolivianos recluidos en Chile años 1 enero 2017- al 31 de marzo de 2019**

Nacionalidad	Total			Condenados			Imputados, procesados y detenidos		
	Mujer	Hombre	Total	Mujer	Hombre	Total	Mujer	Hombre	Total
2017	353	909	1.262	77	366	443	276	543	819
2018	362	829	1.191	84	316	400	278	513	791
2019	330	811	1.141	81	297	378	249	514	763
	1.045	2.549	3.594	242	979	1.221	803	1.570	2.373

Elaboración propia, en base a estadística proporcionada por Gendarmería Chile a través de Ley de Transparencia.

- En materia de contrabando, los indicadores son desfavorables a Bolivia. El gobierno de Morales ha impulsado la instalación de 19 retenes militares a lo largo de toda la frontera con Chile (5 unidades operativas al mes abril de 2019), cuyo centro de operaciones es el regimiento Camacho ubicado en la ciudad de Oruro. El comercio ilegal, según Bolivia, mueve unos 1.000 millones de dólares y causa pérdidas tributarias por casi 350 millones de dólares. Por ello, las acciones militares de Bolivia en su territorio se resumen en: voladura de pasos no habilitados y camiones con mercancía ilegal.

De lo anterior, se desprende una situación sin cambios desde el fallo del 1 de octubre en lo político y sin expectativas de arreglo en el tono de parte del Estado boliviano hacia Chile. Sin embargo, los indicadores en materia de

seguridad son preocupantes. En lo que va corrido del 2019, la cifra de imputados, procesados y detenidos es a marzo de 2019, el equivalente de todo el 2018.

### **¿Qué resguardos debe adoptar la política exterior chilena de acuerdo a las cifras estadísticas?**

Seis son los elementos a considerar en materia económica en la relación entre Chile y Bolivia en el período 2019-2021:

1. El Comercio bilateral: deficitario histórico para Bolivia. Las cifras demuestran que Bolivia no le será posible sustituir los puertos de Arica e Iquique en el corto plazo y que ZOFRI (Zona Franca de Iquique) es la mayor captadora de importaciones de Bolivia.

**Cuadro 2: Intercambio Comercial Chile – Bolivia (en dólares FOB) 2013-2018.**

<b>Año</b>	<b>Exportaciones</b>	<b>Importaciones</b>	<b>Saldo Comercial</b>
<b>2013</b>	1.785.678.631	127.858.255	1.657.820.375
<b>2014</b>	1.702.463.405	144.211.256	1.558.252.149
<b>2015</b>	1.285.999.655	95.304.281	1.190.695.374
<b>2016</b>	1.207.832.719	102.214.497	1.105.618.222
<b>2017</b>	1.201.616.423	106.411.157	1.095.205.266
<b>2018</b>	1.158.164.671	114.477.810	1.043.686.861
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>3.567.613.813</b>	<b>690.477.256</b>	<b>2.877.136.557</b>

Elaboración propia en base fuente oficial. Dirección de Estudios, DIRECON, con datos del Banco Central de Chile. Cifras sujetas a la revisión de la variación del valor.

**Cuadro 3: Comercio Zona Franca Chile – Bolivia (en dólares FOB) 2013-2018.**

<b>Año</b>	<b>Exportaciones</b>	<b>Importaciones</b>	<b>Saldo Comercial</b>
<b>2013</b>	283.001.005	7.472.083	275.528.921
<b>2014</b>	1.172.116.468	14.146.874	1.157.969.594
<b>2015</b>	845.512.222	8.490.173	837.002.049
<b>2016</b>	832.207.694	4.566.303	827.641.391
<b>2017</b>	863.227.337	5.784.427	857.442.910
<b>2018</b>	826.897.162	4.481.662	822.415.500
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>2.522.332.193</b>	<b>44.941.523</b>	<b>2.477.390.670</b>

Elaboración propia en base fuente oficial. Fuente: Dirección de Estudios, DIRECON, con datos del Banco Central de Chile. Cifras sujetas a la revisión de la variación del valor.

**Cuadro 4: Diferencia entre saldo comercial Zona Franca e intercambio (en dólares FOB) 2013-2018, respecto de Chile. Porcentaje del total al que corresponde el valor “Zona Franca”.**

<b>Año</b>	<b>Saldo Comercial Inter-cambio</b>	<b>Saldo Comercial Zona Franca</b>	<b>Diferencia</b>	<b>Porcentaje del Total</b>
<b>2013</b>	1.657.820.375	275.528.921	1.382.291.454	16,62%
<b>2014</b>	1.558.252.149	1.157.969.594	400.282.555	74,31%
<b>2015</b>	1.190.695.374	837.002.049	353.673.325	70,29%
<b>2016</b>	1.105.618.222	827.641.391	277.976.830	74,85%
<b>2017</b>	1.095.205.266	857.442.910	237.762.356	78,29%
<b>2018</b>	1.043.686.861	822.415.500	221.271.361	78,79%
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>2.877.136.557</b>	<b>2.477.390.670</b>	<b>399.745.887</b>	<b>86,10%</b>

Elaboración propia en base fuente oficial. Fuente: Dirección de Estudios, DIRECON, con datos del Banco Central de Chile. Cifras sujetas a la revisión de la variación del valor.

2. Tránsito de camiones: La acumulación de evidencia determina que, durante los últimos años, Bolivia ha logrado instalar 471.401 camiones en frontera con Chile, a razón de 115 mil por año. Esto implica que las distancias desde los centros de

carga boliviana prefieren puertos chilenos que peruanos. Vistos los antecedentes portuarios de la zona de Corumbá, Brasil, las posibilidades de desvío de la carga solo podrían afectar las exportaciones bolivianas de la zona del Este de Bolivia.

**Cuadro 5. Ingreso de camiones bolivianos por paso fronterizo y año a Chile**

Paso Fronterizo	2015	2016	2017	2018	Total por lugar de ingreso
Antofagasta DRA	8	2	0	0	10
Arica DRA	48	14	46	8	116
Cancosa	1	0	0	0	1
Chincolco	1	0	0	0	1
Chungará	90232	88782	93743	94096	366853
Colchane	16785	16112	19813	19667	72377
Concordia Chacalluta	1099	870	543	270	2782
Cristo Redentor Los Libertadores	1636	1723	1820	2017	7196
El Tránsito	0	0	1	0	1
Huemules	0	1	0	0	1
Integración Austral Monte Aymond	4	9	3	0	16
Iquique DRA	13	2	10	4	29
Iquique Patio Autos	0	1	0	0	1
Iquique Patio Sellaje	1	1	0	0	2
Jama	47	6	3	1	57
Ollahue	2997	3144	5280	8190	19611
Puerto Angamos	0	1	0	0	1
San Pedro de Atacama	49	37	195	148	429
Visviri	103	479	1276	59	1917
<b>TOTALES</b>	<b>113.024</b>	<b>111.184</b>	<b>122.733</b>	<b>124.460</b>	<b>471.401</b>

El total de los camiones argentinos y peruanos que transitaron por Chile en el mismo período es de 329.562 y con patentes peruanas 43.309. Elaboración Propia en base a registro del Servicio Nacional De Aduanas. Fuente: Sistema de Registro de Operaciones de Transporte Terrestre. Dirección Regional de Aduanas. Fecha proceso: 28/03/2019

**Cuadro 6. Ingreso de camiones bolivianos según destino en Chile**

Por Año y Destino				
	2015	2016	2017	2018
<b>Arica</b>	41.407	43.282	40.111	41.987
<b>Iquique</b>	2.750	4.782	7.199	9.269
<b>Antofagasta</b>	388	874	2.054	4.170
<b>Chungará</b>	48.592	45.235	52.568	51.122
<b>Colchane</b>	13.580	11.332	12.910	10.540
<b>Cristo Redentor</b>	822	411	375	825
<b>Los Andes</b>	808	1.308	1.443	1.189
<b>Ollague</b>	2.414	1.985	2.287	2.875
<b>Concordia</b>	1.137	1.985	2.287	2.875
<b>Iquique Autos</b>	274	129	222	219
<b>Visviri</b>	102	436	1.203	60
<b>Chincolco</b>	12	43	63	47
<b>Puerto Angamos</b>	6	49	63	37
<b>Sin Información</b>	-	49	63	37
<b>TOTAL</b>	112.292	111.900	122.848	125.252

Elaboración Propia en base a Registro del Servicio Nacional De Aduanas. Fuente: Sistema de Registro de Operaciones de Transporte Terrestre. Fecha proceso: 08/04/2019.

En la práctica, a Chile le sería beneficioso que parte de la carga boliviana saliera por otras rutas, tanto por la saturación portuaria, como por el tránsito urbano de camiones. En tanto que el supuesto perjuicio para las ciudades es quizá un mito urbano: el transportista boliviano casi no gasta en Chile, pues duerme en su propio camión y consume los alimentos que trae. Tomando esta evidencia como base de la generación de una política pública, la cooperación chilena al libre tránsito, debe reevaluar los costos del transporte boliviano en rutas nacionales y el control técnico de los vehículos. La saturación portuaria, no la pagan los puertos concesionados de Arica, Iquique y Antofagasta, sino los propios ariqueños, iquiqueños y antofagastinos.

3. Los puertos del norte: Resulta clave entender que la idea de perjudicar a los puertos del norte de Chile, desviando la carga, es una maniobra discursiva del gobierno de Morales para mantener un relato antagonista con Chile. En la práctica, resulta muy difícil que la carga minera de Occidente (Oruro-Potosí) que sale por Antofagasta sea desviada hacia el Este. Más difícil resulta que los empresarios bolivianos decidan gastar más dinero para mover la carga hacia Ilo. Lo que es francamente una fantasía, es que toda la carga boliviana pueda ser desviada a puertos del Oriente por la Hidrovía Paraná Paraguay. Tanto por el costo como por el calado poco profundo, la Hidrovía es inútil y eso implicaría valores que el empresario de Bolivia no

puede cubrir. Adicionalmente, en el caso de las exportaciones del Oriente boliviano, estas son mayoritariamente agrícolas. La ausencia de infraestructura portuaria, bodegaje y la humedad del clima hacen impracticable la exportación de soya a gran escala. Otros productos por Puerto Suárez, Puerto Aguirre y muelles cercanos, cuyas temperaturas y humedad son incompatibles con la venta a

granel. Productos agropecuarios, como el aceite de soya y la madera en rollos, serían exportaciones posibles. Por otro lado, la vía férrea al Oriente es antigua y casi sin mantenimiento.

4. Distancia e infraestructura portuaria de Bolivia. Un cuadro de distancias entre ciudades permite observar las dimensiones en distancias.

### Cuadro 7. Distancia entre ciudades comerciales y puertos

Tramos	Distancia
La Paz y Arica	316 kms, en línea recta y unos 488,2 kms. por carretera internacional
La Paz -Ilo	510 kms por carretera 36 A
La Paz- Puerto Suárez	1.705 kms.
Arica-Ilo	671 kms.
Arica- Santa Cruz	1.131 kms.
Santa Cruz- Puerto Suárez	638 kms.
Cochabamba- Puerto Suárez	900 kms.

Elaboración propia.

Cabe destacar que la Carretera internacional Héroes del Pacífico, La Paz- Tacna- Ilo que considera un tramo de 370 kms, más 150 kms entre Tacna a Ilo, está en su fase final de construcción. Se trata de una carpeta asfáltica de 7,5 cm de espesor con un ancho de calzada de 10 metros, 2 carriles de 3,5 mt cada uno<sup>20</sup>.

El comercio boliviano a través de Chile representa un gasto efectivo en el mantenimiento de rutas y una presión urbana constante para Arica. Si solo se toma el ingreso de camiones desde Chungará, estamos hablando de 115 camiones por la ruta A11 por día en la bajada desde la Cordillera. Es necesario recordar que el tren

<sup>20</sup> Véase “ABC termina un tramo de la carretera a Puerto Ilo”, disponible EN: <https://eju.tv/2018/12/abc-termina-un-tramo-de-la-carretera-a-puerto-ilo/> 09/12/2018. En otros tramos de la carretera, por ejemplo, entre vía San Andrés y Santiago de Machaca, se trata de una vía de plataforma de 10,30 metros y una calzada de 7,30 metros con bermas de 1,50 metros. Ver en ABC concluye obras y habilita el tráfico vehicular en dos nuevos tramos de la ruta hacia Ilo. Disponible en <https://eju.tv/2019/01/abc-concluye-obras-y-habilita-el-trafico-vehicular-en-dos-nuevos-tramos-de-la-ruta-hacia-ilo/>. 17/01/2019.

que opera desde Arica hacia Bolivia lo hace dos veces por mes (FCALP); por tanto, no es viable su uso<sup>21</sup>.

Más al sur, en el caso de la Ruta A15 -desde Colchane - Pisiga a Iquique-, el tráfico de camiones con patente boliviana es cercano a los 19 mil, a razón de 52,05 promedio por día de camiones por día aproximadamente en bajada hacia el puerto de Iquique. El cuadro de ingreso de camiones bolivianos según destino, es clave para determinar la frecuencia de uso de las carreteras, lo que en el caso de las rutas a Iquique y a Antofagasta solo ha tendido a su crecimiento. En estos términos el desvío de la carga es un discurso, pero no una realidad posible ya que se trata de rutas consolidadas, negocios armados y logística conocida. La consolidación del Sistema Portuario Boliviano, conformado por los puertos Aguirre, Gravetal y Jennefer, y prontamente Puerto Busch, están en fase de planificación y estiman un ahorro de entre el 13% y 14%, respecto del uso por ejemplo de Arica<sup>22</sup>.

Un aspecto complementario es el que se relaciona con eventuales corredores bioceánicos. Hasta la llegada del presidente Jair Bolsonaro, las posibilidades de la instalación de un corredor que pase por Bolivia eran viables por motivos de cercanía y gestión política de la administración de Morales en Brasil: en la última década Bolivia logró pavimentar parte de la ruta Santa Cruz - Puerto Suarez que le faltaba.

La interconexión en el lado occidental cubre la demanda exportadora que mantiene el país. Sin embargo, las rutas son de dos vías, con escasa señalización y control.

Varios políticos han planteado la creación de un gran megapuerto en el Pacífico que diera cobertura a ese comercio brasilero que se supone demanda salida hacia el Pacífico. En la práctica, Brasil ya ha resuelto el tema de la carga y la integración física y, lo que sí se requiere es una regulación en el lado argentino. El problema se produce con Paraguay y Bolivia, que reclaman para sí un segmento de ruta de la carga originada en Brasil con destino a los puertos del Pacífico. Sin embargo, el mercado es determinante. Los caminos ya están y se han construido no tan linealmente como se quisiera, pero funcionan. En la línea de avance sobre el corredor bioceánico, cabe destacar el tramo del Corredor Vial Bioceánico planteado en el Grupo de Trabajo Cuatripartito sobre Corredores Bioceánicos: Campo Grande – Puerto Murthino (Brasil) – Carmelo Peralta – Mariscal Estigarribia – Pozo Hondo (Paraguay) – Misión La Paz – Tartagal – JujuySalta (Argentina) – Jama – Sico – Puertos de Antofagasta – Mejillones – Iquique (Chile) que ya está en marcha y que propenderá a la estandarización de los servicios nacionales de frontera entre Brasil, Argentina, Paraguay y Chile.

El gobierno chileno debe tener claro que las estadísticas recientes confirman que no es

<sup>21</sup> Debe recordarse que la habilitación de la vía entre La Paz y Arica costó al Estado de Chile, UF 725.826,36, aproximadamente unos U\$58 millones. La obra fue adjudicada por 23 a la empresa COMSA de Chile S.A. en mayo de 2010 en 3 tramos y 5 fases. Hito 1, Rehabilitación Arica-Central; Hito2 Rehabilitación Central- Puquios, Hito 3 Rehabilitación Puquios-Visviri. Hito 4 Inicio de transporte suelos contaminados, Hito 5 Fin del proyecto. Véase el Resumen del Proyecto FCALP en: [www.puertoarica/Blog/fcalp](http://www.puertoarica/Blog/fcalp). Se trata de 205,2 km. Los tramos van desde el nivel del mar hasta los 4.068 metros de altura en Visviri. En necesario apuntar que Bolivia no realizó la habilitación del tren de La Paz a Visviri y que hoy sus oficinas centrales están ocupadas por el Teleférico de La Paz. La distancia que debía cubrir la habilitación ferroviaria en territorio boliviano era de 457 kms. Fuente: FCALP

<sup>22</sup> Matriz de costos de la cadena logística. CEBEC. 2018

posible hablar de obstrucción al comercio, a la libre circulación de bienes y personas, y menos aún reiterar acusaciones de perjuicio comercial. El pleno respeto a las condiciones del Tratado de 1904 se verifica por condiciones de tráfico de carga, circulación de personas y comercio en condiciones regulares en el país. Es más, la tendencia de un aumento progresivo de carga y personas por puerto y destino comercial en Chile, contrarrestan las acusaciones y la propaganda política boliviana pueda revertir el mercado que se desarrolla por puertos chilenos y sobre todo por la ZOFRI.

Con todo, sí hay un tema en el que Chile debe poner atención: el costo estimado de

las interrupciones al tramo Arica- Tambo Quemado. En resumen, en el año 2013, 6 días de interrupción costaron 30 millones de dólares; en 2014, 14 días costaron 70 millones de dólares; en 2015, 12 días costaron 60 millones de dólares; en 2016, 20 días costaron 110 millones de dólares y en 2017, 9 días significaron 55 millones de dólares de pérdidas<sup>23</sup>.

5. Respecto del movimiento de personas: se observa un aumento constante del tránsito de bolivianos por territorio chileno, hecho que permite deducir que existe un número aún determinado de personas que no tienen regularizada su situación. De acuerdo a datos de la Policía de Investigaciones de Chile si en

**Cuadro 8. Solicitud de visa de bolivianos en Chile 2018**

<b>Arica Parinacota</b>	3.143	7,8%
<b>Tarapacá</b>	10.300	25,5%
<b>Antofagasta</b>	12.008	29,8%
<b>Atacama</b>	3.283	8,1%
<b>Región Metropolitana</b>	7.251	18%
<b>Otras regiones</b>	4.298	10,6%
<b>Total país</b>	40.283	100%

Elaboración propia. Fuente. Informe de migrantes. Migración y Extranjería de Chile. abril 2019.

<sup>23</sup> El costo está calculado por un estudio de CEBEC – CAINCO, en base a la metodología insumo producto. Revista Empresa y Desarrollo, N° 159, Santa Cruz, Bolivia, p.20. Un asunto que Chile podría evaluar es una compensación en la materia. Sería un gesto valioso, y quizás disuasivo para los argumentos bolivianos.



el año 2015 ingresaron 685 mil bolivianos al país; en el año 2018, el número alcanzó a los 771.008 bolivianos, siendo los meses más relevantes julio, diciembre y enero de cada año. Este año, solo en enero, se superó la cifra de 100 mil bolivianos ingresados a Chile. Cabe recordar que de las más de 155 mil visas que se solicitaron el 2018, casi el 10% correspondieron a bolivianos que estaban en Chile, lo cual, junto con las cifras oficiales de migración de esta nacionalidad, contabilizan un total de casi 107.346 mil bolivianos en Chile para fines 2018, y alrededor del 12% del total de visas otorgadas en el último año. Las cifras de solicitud de visa, sin embargo, son preocupantes. En el año 2018, de los 40.283 bolivianos ingresados, casi el 55% lo hicieron en dos regiones del país, Tarapacá y Antofagasta, precisamente las regiones que eran de Bolivia antes de la Guerra del Pacífico (Arica era ciudad peruana antes del conflicto). En suma, en dos años, la llegada de bolivianos al país se duplicó.

Diversos estudios en Chile (DIPLANE, 2019) han insistido en que la población boliviana y la chilena pronto cruzarán sus valores y que la chilena decrece.

Ciertamente, el hecho podría ser trascendente si es que el flujo de personas se apostara en los departamentos de frontera con Chile. En la práctica, la migración interna prefiere los destinos de las grandes ciudades del Eje troncal boliviano (La Paz, El Alto, Cochabamba y Santa Cruz), pero en una proporción no despreciable emigra hacia ciudades medias como las del norte chileno. Esto debe alertar al Estado de Chile en términos de ocupación real boliviana y poblamiento extendido.

La migración boliviana no se quedará en la frontera, sino que accederá a las capitales regionales y reforzará los barrios de esa nacionalidad en Iquique y Antofagasta de manera creciente; solo la población indígena fronteriza podría asentarse de este lado de la cordillera y de hacerlo, tal como ha venido ocurriendo, se trataría de dos tipos de patrón de asentamiento: personas mayores y mafias destinadas al contrabando.

Por su parte, desde el ámbito urbano, las autoridades pueden “acorrallar los barrios” o bien tratar de integrarlos; ya se han instalado. Se trata de una decisión política, pero difícilmente los contingentes bolivianos volverán a Bolivia en la próxima década dado el éxodo producido por la falta de desarrollo interno del país.

**Cuadro 9. Alumnos bolivianos en Educación Superior en Chile**

	2014	2015	2016	2017
<b>Educación Universitaria</b>	628	635	692	781
<b>Formación Técnica</b>	326	415	483	535
<b>Total</b>	954	1050	1175	1316

Elaboración Propia. Fuente: Ministerio de Educación

**Cuadro 10. Alumnos bolivianos en Universidades del Norte de Chile**

	2014	2015	2016	2017
<b>Universidad de Tarapacá</b>	41	51	59	50
<b>Universidad Arturo Prat</b>	52	62	92	104
<b>Universidad de Antofagasta</b>	16	23	22	36
<b>Total</b>	109	136	173	190

Elaboración Propia. Fuente: Ministerio de Educación

**Cuadro 11. Alumnos bolivianos en Chile por sector del conocimiento**

Según área del conocimiento	2014	2015	2016	2017
<b>Administración y Comercio</b>	272	261	324	401
<b>Agropecuaria</b>	7	11	10	18
<b>Arte y Arquitectura</b>	33	33	33	33
<b>Ciencias Básicas</b>	34	39	38	33
<b>Ciencias Sociales</b>	60	68	66	55
<b>Derecho</b>	15	21	19	25
<b>Educación</b>	56	59	66	54
<b>Humanidades</b>	8	11	11	9
<b>Salud</b>	109	121	145	147
<b>Tecnología</b>	360	426	463	541
<b>Total</b>	954	1050	1175	1316

Elaboración Propia. Fuente: Ministerio de Educación

Un aspecto destacable respecto de la población boliviana en Chile es su participación en a nivel de educación superior. Por décadas, los destinos de los bolivianos que buscaron educación superior fuera de sus fronteras estuvo dirigido hacia Argentina, Brasil y Estados Unidos, preferentemente. Aunque las cifras no son abultadas, en los últimos años se ha producido una migración en el destino de estudios.

La tendencia muestra que la matrícula sube levemente, pero se mantiene constante, pero también muestra que una universidad ha subido casi al doble su participación de alumnos bolivianos en Chile, la Universidad Arturo Prat. El desglose de la matrícula, según datos proporcionados por la División de Educación Superior del Ministerio de Educación es el siguiente:

6. Los problemas de seguridad fronteriza: El plan de desarrollo de Arica Parinacota ayudará en parte a marcar la soberanía nacional y se verá reforzado con el Plan Parinacota del gobierno. La colocación de fibra óptica, la mejora de los caminos rurales, sin duda contribuirán a la mejor calidad de vida de la población chilena en la región de Arica Parinacota y Tarapacá. No obstante, el contrabando, el narcotráfico y el comercio ilegal que se traslada desde Chile hacia Bolivia, solo beneficiará al comercio ilícito a menos que, en paralelo a la conectividad y mejora en las comunicaciones, Chile emprenda una política de recuperación demográfica rural y se subsidie de algún modo la búsqueda de modelos económicos rurales sustentables y encadenados en clusters. Uno de los problemas críticos de la frontera nororiental es el despoblamiento local que ha vaciado los pueblos y caseríos hacia la costa.

Este vaciamiento, al igual que otras localidades de más al sur, obedece a la

ausencia de sostenibilidad rural, carencia de servicios públicos y de salud primaria. Alimentar la zona con mayor capacidad de conectividad y comunicaciones, sin resolver un repoblamiento, contribuirá al aumento del crimen organizado, causa y efecto también de la migración campo ciudad en todo el norte del país.

Esta es la situación más severa de la frontera entre Chile y Bolivia. Al otro lado, también ocurre lo mismo, con la diferencia que en Bolivia se asume que el crimen organizado será controlado con puestos militares. Sin embargo, en 700 km de frontera, el riesgo que la zona sea cooptada por los carteles de la droga y las bandas roba autos es una realidad. A fines de marzo de 2019, la aprobación de la Ley de Saneamiento Legal de Vehículos Indocumentados en Bolivia benefició entre 11 a 14 mil motorizados ingresados solo entre 2018-2019. A este número hay que sumarle más de 80 mil vehículos que fueron legalizados en abril de 2018.

## **ELEMENTOS CONSTITUTIVOS DE POLÍTICA PÚBLICA CONSIDERAR EN LAS REGIONES DEL NORTE CHILENO EN RELACIÓN A BOLIVIA**

La propiedad del territorio en Chile. Una creciente llegada de migrantes bolivianos es una señal que debe ser monitoreada en la zona norte del país. Ello, no como un acto de discriminación, sino como un fenómeno que viene a contribuir a la situación de barrios con alto nivel de hacinamiento e inseguridad de Arica, Iquique y Antofagasta, donde existen áreas urbanas concretas habitadas solo por bolivianos que van en aumento.

Esto puede tornarse en focos de delincuencia por su marginalidad, y si detrás de la migración boliviana estuviera el gobierno, también podría

reportar elementos de amenaza y eventual daño país. El boliviano ha sido sistemáticamente adoctrinado en la última década, tanto a través de la propaganda política durante el proceso del juicio sobre el tema marítimo, como a través de la escolaridad. En opinión de la Dra. María Luisa Soux y la Dra. Ana María Lema, ambas historiadoras de la Academia de la Historia Boliviana, se trata de un “catecismo político”.

Por su parte, en opinión de la Lic. Paula Peña Hasbún, Directora del Museo de Historia de Santa Cruz, el problema es mucho más profundo: *“la derrota en La Haya se sintió más por la histeria colectiva a la que llevó Morales, siempre con su triunfalismo imprudente, creé que ganará por su condición, como si ser pobre fuera un privilegio. Pero ellos lo han hecho creer así. Lo penoso es la crisis institucional a la que nos han llevado y lo peor de estos años de gobierno no será la debacle económica, porque vivimos en una mentira sostenida por dos ilegalidades (el narcotráfico y el contrabando) sino, por la crisis de valores a la que nos ha llevado este señor y obvio encontró un camino abonado para ello”*.

En ese sentido, Chile ha reflexionado escasamente respecto a la educación nacionalista. Inexactitudes, omisiones, exageraciones, exaltación de símbolos y elaboración de textos escolares con alto nivel de “pugnacidad” social entre ambos países son la tónica de la reforma escolar emprendida por la administración escolar masista. En palabras de Laura Efron<sup>24</sup>, “La Ley de la Educación n° 70 «Avelino Siñani–Elizardo Pérez» retoma

la experiencia de la escuela ayllu de Warisata durante la década de 1930 como modelo sobre el cual construir un sistema original que logre dar cuenta de los valores, tradiciones,

costumbres y cosmovisiones propias de las diversas comunidades indígenas locales”. Esto no sería ningún problema si es que ello no terminara traducándose por ejemplo en su interpretación de la Campaña de Tacna y Arica (marzo a julio de 1880) que señala: “Los chilenos desembarcaron en Ilo y avanzaron a Moquegua donde ganaron la batalla de Los Ángeles (22 de marzo). Las fuerzas aliadas son derrotadas el 26 de mayo de 1880 en el Alto de la Alianza, debido a la superioridad numérica del

enemigo y la debilidad del ejército.

Pero acá destacan los Colorados de Bolivia por su valor indomable, pues los chilenos obtienen una pálida victoria ensombrecida por las innumerables bajas que soportan ambas fuerzas combatientes. Bolivia se retiró de la guerra luego de esta derrota<sup>25</sup>.

Las regiones del norte son vastos territorios susceptibles a amenazas no convencionales a la seguridad. Puede no advertirse a primera vista, pero las rutas, los pueblos cordilleranos y la frontera misma, advierten aumentos de robos, circulación de armamento irregular y despoblamiento, una triada compleja de manejar. Para ello, se sugiere que la Intendencia Regional tenga un gabinete interdisciplinario de análisis sobre los migrantes en las capitales de región.

**“Las regiones del norte son vastos territorios susceptibles a amenazas no convencionales a la seguridad. Puede no advertirse a primera vista, pero las rutas, los pueblos cordilleranos y la frontera misma, advierten aumentos de robos, circulación de armamento irregular y despoblamiento, una triada compleja de manejar. ”**

<sup>24</sup> EFRON, Laura. (2013) Reformas educativas en el Estado Plurinacional boliviano. La revalorización de la experiencia de Warisata para la constitución de nuevas ciudadanía. En: Reformas educativas en el Estado Plurinacional Boliviano, N°17, pp. 2-12. Disponible en: [www.clio.fahce.unla.edu.ar](http://www.clio.fahce.unla.edu.ar)

<sup>25</sup> Editorial Don Bosco. Ciencias Sociales 4. Educación Secundaria comunitaria productiva. La Paz, 2019, pp.134-135. El subrayado es nuestro.

Este equipo podría monitorear tres temas: Compra de propiedades urbanas y rurales, actividades de los migrantes y censos anuales en los barrios de migrantes. Esto podría realizarse con colaboración universitaria regional.

Un segundo campo de acción está en el seguimiento de los jornaleros temporales en los valles regionales, que llegan desde Perú y Bolivia. El fenómeno, de estacional, tiende a ser permanente en Azapa, Lluta y Camarones desde hace algunos años.

Un apartado clave en las regiones del norte es el reforzamiento de los cursos de historia en los colegios públicos y privados. El adoctrinamiento creciente de la administración Morales en contra de Chile, llevó a la repartición gratuita por años de textos escolares con un fuerte tinte nacionalista con el tema del mar como centro de la formación escolar. Esto puede contrarrestarse con una política educativa regional que favorezca contenidos de probidad, educación cívica, respeto a los símbolos patrios y estabilidad del Estado. Contenidos contrarios a los que se difunde en Bolivia, pero no nacionalistas.

Clave en términos de la territorialidad y soberanía nacional podrían ser móviles de atención del Estado en todos los niveles: salud móvil, educación parvularia itinerante, reforzamiento del Servicio Agrícola y Ganadero (SAG) e Instituto de Desarrollo Agropecuario (INDAP).

Pero la novedad podría estar en vehículos de emprendimiento de pymes, vacunación de auquénidos y ayuda directa y acompañamiento a poblaciones, básicamente de la tercera edad, estrato que no se ha movido del campo a la ciudad. Si la población sabe que “Chile está en el norte, el norte es Chile”<sup>26</sup>, se reforzará por sí misma la seguridad y la población indígena no se sentirá desprotegida, como el gobierno de Evo Morales ha intentado hacer ver, frente a los aymaras y quechuas.

Un último elemento tiene que ver con la creación de una “Cátedra Frontera”. Una sugerencia, con pocos recursos, anclada en las universidades y, por ejemplo, con auspicio institucional del MINREL. La idea es que, en las facultades de Derecho, por ejemplo, se tienda al fortalecimiento de estudios sobre el norte con un enfoque de cuidado de las fronteras y que ponga en valor la institucionalidad chilena. Un curso, o un seminario, o mesas redondas, donde tengan cabida actores rurales, funcionarios de Estado, las policías.

El modelo debe ser participativo con el GORE, a fin de involucrar y coordinar dos planos: el del seguimiento de las poblaciones y el control de amenazas provocadas por el crimen organizado. La mayor debilidad de Bolivia está en la probidad y el funcionamiento de las instituciones. Contra este esquema, la propaganda Bolivia será inocua.

Cabe destacar que, sobre la política de derechos irrestrictos, se advierten corrientes progresistas en el norte de Chile, posturas que van en contra de la política exterior y que afectan el interés chileno. En ese marco, los temas de interés prioritario del Estado son vistos como problemas estatocéntricos, con miradas postwestfalianas.

En una línea de estudio “tipo laboratorio de investigación”, se han publicado estudios que referencian el manejo migratorio de manera antropológica, sin responder a los problemas y soluciones reales requeridos, y que se vinculan con la migración ilegal y el tráfico de drogas. Este tipo de apreciaciones omite situaciones delicadas en materia de seguridad. En consecuencia, se percibe la sensación sobre o que los problemas de seguridad fronteriza son mal abordados, o que la movilidad está por encima de los recursos del Estado, o bien, que

<sup>26</sup> Este podría ser el título del lema para una política de mayor atención en el norte chileno.

<sup>27</sup> DILLA Alfonso, Haroldo. Chile y sus fronteras: notas para una agenda de investigación. En: Polis, Santiago: 15(44), pp. 309-327. 2016.

proteger la soberanía no representa un problema esencial para el país. En efecto, se trata de un proceso de ideologización constante y de bajo perfil, pero preocupante por los efectos en la creación de pensamiento crítico opuesto a las políticas de regularización, control y monitoreo sobre la migración y del narcotráfico. En efecto, proteger los intereses nacionales, a través de políticas y medidas gubernamentales, va a tono con el realismo político con las que estas materias deben ser tratadas<sup>27</sup>.

### Próximos escenarios de política exterior

**¿Existe la posibilidad de esgrimir alguna teoría de las relaciones internacionales para interpretar las relaciones en el caso de Chile con Bolivia?** Sin duda se trata de una pregunta complicada y difícil de contestar. En el siglo XIX la tendencia en materia de política exterior fue la realista. Esto llevó a la búsqueda de asentar el poder por los medios que tuviera el Estado a su alcance. Dos guerras contribuyeron a este esquema. La primera en el período portaliano (1836-1879) y la segunda, la Guerra del Pacífico (1879-1883). Tras la firma del Tratado de 1904, los esquemas de relacionamiento fueron transitando paulatinamente hacia un contexto liberal de las relaciones internacionales, sin perder de vista elementos del realismo clásico.

Sin embargo, con el retorno a la democracia en Chile, los mecanismos de acción de los dos países intentaron abordar algunos esquemas de la interdependencia compleja en varios sentidos. El primero, porque se supuso que no había una clara jerarquía en los temas de la agenda bilateral. También, porque se presumió una multiplicidad de intereses.

En paralelo, porque por varios años (1990-2010), existieron múltiples canales de interacción entre

los actores estatales y no estatales, lo que incluso llevó a pensar en que ambos países llevaban paralelamente una agenda diplomática y otra paradiplomática<sup>28</sup>.

De plano, en este período, se descartó el uso de la fuerza y la tendencia fue optimista en casi todos los planos. Había voluntad de entenderse y se veía cierta proyección en el contexto económico inclusive.

La firma del ACE 22 (1993), dejaba una referencia con un trato preferencial hacia Bolivia en materia comercial como nación menos favorecida. La agenda del Comité de Fronteras y Límites (1997-2017)<sup>29</sup>, además de diversos proyectos de cooperación sur-sur fueron obra de varios gobiernos. Todo hasta el 11 de marzo de 2011, cuando Bolivia anunció su intención de demandar a Chile en la Corte Internacional de Justicia y creó la DIREMAR, Dirección Estratégica de Reivindicación Marítima, Silala y Recursos Hídricos Internacionales. Este hecho, sin duda desplomó la relación, de por sí delicada y abrió un escenario que se cerró el 1 de octubre de 2018, con el fallo de la Corte Internacional de Justicia respecto de la obligación de negociar un acceso soberano de Bolivia.

En consecuencia, hemos vuelto al neorrealismo en su versión más pura, en el que el liderazgo, el poder, la percepción, las estrategias de comportamiento y las normas imperan sobre los cursos de acción en un contexto de costo-beneficio de los Estados. Por lo tanto, los hipotéticos escenarios de cooperación, están bajo contexto; aquel que plantea una estructura en la que no hay voluntad política de parte de Bolivia de dejar a un lado el tema de la soberanía, respecto de un Chile que en función del fallo 12 contra 3 en la Corte, no volverá a discutir del tema, salvo que le convenga de algún modo

<sup>28</sup> CORREA, Loreto (2012). "La Política Exterior de Chile hacia Bolivia 1990-2009: desde la ignorancia mutua a la construcción de una agenda común". En: La Política Exterior de Chile, 1990-2009. Mario Artaza y César Ross Editores. RIL. Santiago.

<sup>29</sup> Hoy llamado Comité de Frontera e Integración Chile-Bolivia.

y eso, en las actuales circunstancias no se observa como un camino posible.

**Respecto de los escenarios de cooperación.** Tienen dos contextos referenciales: hacerlo por motivos de necesidad de integración o negarse, porque no contribuye a la política exterior chilena. Claramente, con Bolivia en el corto plazo, los escenarios de cooperación no tienen fundamento.

Los elementos que pudieran contribuir a ello están ausentes. Chile con Bolivia carecen de afinidad comercial, sus gobiernos están en las antípodas desde una perspectiva económica, existe escasa densidad de conocimiento mutuo reciente, los imaginarios son rupturistas y la tradición histórica enarbolada en Bolivia una suerte de nacionalismo hostil. Tras el 1 de octubre, la campaña comunicacional sobre Chile en este país ha mantenido un rumbo antagónico. Evo Morales ha desconocido los efectos del fallo y en su discurso mantiene una política “pro marítima”, por llamarlo de algún modo.

Da igual si esta propaganda tiene o no fines electorales, que los tiene. Lo clave está en los efectos. Por su parte, dos movimientos de ajedrez del gobierno de Morales se han concentrado en dejar abierta la rendija dada por la Corte en su apartado final de la sentencia, sobre que ambos países pueden negociar, si así lo estiman. La segunda movida es la dada tras el 23 de marzo, en el sentido de incentivar una alteración respecto de los patrones del comercio internacional, particularmente, presentando el

desvío del comercio internacional como una situación que podría perjudicar a Chile.

En este contexto, en tanto la sociedad boliviana ha comprendido que el fallo de La Haya es irremontable, el Estado boliviano y su aparato de propaganda siguen insistiendo en la ausencia del cierre del conflicto marítimo. Ahora, bien, pese a lo dicho, ¿sería útil o propiciaría un mejor clima regional si las relaciones entre Chile y Bolivia experimentaran alguna mejora? Evidentemente sí.

**“Claramente, con Bolivia en el corto plazo, los escenarios de cooperación no tienen fundamento. Los elementos que pudieran contribuir a ello están ausentes.”**

El multilateralismo está resentido a nivel regional, entre otros motivos, porque Chile con Bolivia mantienen una tensión constante desde hace

ya varios años<sup>30</sup>; tensión que agria el ambiente en cuanto foro multilateral se desarrolla en la región<sup>31</sup>.

Sin embargo, todos los escenarios de colaboración con Bolivia van a pérdida, porque existe un imaginario negativo instalado. Y aunque la paradiplomacia podría ser un elemento unificador en ciertas circunstancias, en este caso en particular, no es capaz de remontar hasta los intereses nacionales, razón por la cual las iniciativas –muchas de ellas individuales– se pierden en la subjetividad de propuestas que dependen de actores locales o regionales de corta duración o poco dominantes. Por ello, es que, desde una perspectiva política, si Morales instala un nuevo período de gobierno, el tema marítimo solo tenderá a solventarse; y de ganar Carlos Mesa nada garantiza una maniobra política que pudiera torcer el rumbo que lleva la relación.

<sup>30</sup> OVANDO Santana, Cristián y VARGAS Zurita, Andrés (2017). La diplomacia bilateral chilena hacia Bolivia en la década de 1950 en torno al canje territorial vista desde debate realista y sus críticos. *Estud. int.* (Santiago, en línea) [online], vol.49, n.188 [citado 2019-05-06], pp. 63-83. Disponible en: <[https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0719-37692017000400063&lng=es&nrm=iso](https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0719-37692017000400063&lng=es&nrm=iso)>. ISSN 0719-3769. <http://dx.doi.org/10.5354/0719-3769.2017.47920>.

<sup>31</sup> FUENTES, Claudio (2006). La apuesta por el “poder blando”. *Política exterior de la Concertación 2000-2006*. En: El gobierno de Ricardo Lagos: La nueva vía chilena hacia el Socialismo. Robert Funk, Editor. Santiago. Editorial Universidad Diego Portales, p. 17.

En los planos expuestos hay señales que deben interpretarse en su contexto real. La reciente votación chilena en abril de 2019, en la Cámara de Diputados en relación a una restauración de las relaciones diplomáticas, no debiera confundir al gobierno: son 65 diputados de 155 que opinan que deberíamos mejorar la relación. Más que un discurso adicional, el gobierno puede enviar muchas señales: primero, siendo enfáticamente claro en el tema marítimo como hasta aquí; todo es posible, excepto conversar sobre soberanía.

En segundo término, se podría abrir una agenda amplia de trabajo, pero en las esferas expuestas en planos locales, regionales, académicos y empresariales, particularmente en el entorno de la Zona de Integración del Centro Oeste de América del Sur, ZICOSUR (Antofagasta) y quizás a través del Comité de Integración y Fronteras Chile-Bolivia, o en el marco de la Feria Exposición de Santa Cruz,

**“Más que un discurso adicional, el gobierno puede enviar muchas señales: primero, siendo enfáticamente claro en el tema marítimo como hasta aquí; todo es posible, excepto conversar sobre soberanía”**

FEXPOCRUZ. La extensa tradición de becas y becarios bolivianos en Chile, demuestra que una vez retornados a Bolivia escasamente se aporta en la relación binacional.

#### **Los escenarios de conflicto con Bolivia.**

La campaña presidencial boliviana será a cuchilladas con la oposición este 2019, tema que coincidirá con los alegatos del Silala pendientes<sup>32</sup>. Este hecho mantendrá parte de la campaña de gobierno, presumiblemente, anclada nuevamente en la relación con Chile. Evo Morales lo capitalizará en su totalidad y Mesa mantendrá un silencio en la materia, a menos que logre repuntar en las encuestas.

A fines de abril los sondeos dejaban a Evo Morales con un 34% de la intención de voto, frente a un 28% de Carlos Mesa<sup>33</sup>. Un mes después, a fines de mayo, el diario La Razón de Bolivia, afín al gobierno, estimó en un 38% el apoyo a Morales y un 27% el apoyo a

<sup>32</sup> Desde noviembre de 2019 Evo Morales ha acusado a Carlos Mesa, segundo en las encuestas presidenciales, de estar inmiscuido en el encubrimiento del caso Quiborax, la compra de un departamento con dineros del Estado y estar metido en el caso Lava Jato en su arista boliviana. En este último caso ha sido una diputada del MAS, Susana Rivero, presidenta de la Comisión Mixta, del caso Camargo Correa, anunció en noviembre de 2018 que los gobiernos de Gonzalo Sánchez de Lozada, Carlos Mesa y Eduardo Rodríguez Veltzé habrían recibido sobornos para la adjudicación en la construcción de carreteras. Ver en El Deber, 6-11-2018. Por su parte, Oscar Ortiz ha enrostrado a Carlos Mesa haber recibido pagos por la vocería de la causa marítima. “Carlos Alarcón, abogado del expresidente Carlos Mesa, presentó ayer una denuncia penal contra los diputados Rafael Quispe y Wilson Santamaría, aliados de Oscar Ortiz. Mesa los acusa de delitos de injuria y difamación, tras que estos le acusaron de recibir del estado dos millones de dólares como vocero de la demanda marítima. Alarcón dijo que los diputados “han tergiversado y desnaturalizado” la información sobre el dinero que el Estado asignó al expresidente para su trabajo de vocero en la causa marítima y su equipo. Los diputados revelaron un informe de la Cancillería en el cual se señala que Mesa recibió un millón de bolivianos para “viáticos, pasajes y otros”, mientras que su equipo formado por tres personas recibió 1,8 millones incluyendo salarios. Santamaría y Quispe, en declaraciones a la prensa, criticaron al mandatario por el gasto de ese dinero y le pidieron que dé explicaciones. Para Mesa, los diputados con sus declaraciones pretendieron hacer creer que me se benefició económicamente con la causa marítima. El tipo penal de difamación se aplica a quien “de manera pública, tendenciosa y repetida, revelare o divulgare un hecho, una calidad o una conducta capaces de afectar la reputación de una persona individual o colectiva”; mientras que injuria consiste en la ofensa a otro en su dignidad o decoro. Según la querrela de Mesa, los diputados incurrieron en esos tipos penales porque en su criterio divulgaron “hechos falsos” que afectan su reputación, además de dañar su dignidad y decoro. En declaraciones realizadas en El Alto, Mesa señaló que su objetivo con la demanda es que quienes vayan a hacer acusaciones “lo piensen dos veces antes de mentir”. Aseveró que su trabajo fue ad honorem, por lo cual puede aceptar una acusación que considera una mentira. Aclaró que DIREMAR le proveyó de pasajes, alojamiento y comidas para los viajes en que difundió la causa marítima boliviana. Ver en El Diario, 30- 03-2019. [https://www.eldiario.net/noticias/2019/2019\\_03/nt190330/politica.php?n=48&-ortiz-y-mesa-se-enfrentan-y-se-olvidan-de-morales-y-del-21f](https://www.eldiario.net/noticias/2019/2019_03/nt190330/politica.php?n=48&-ortiz-y-mesa-se-enfrentan-y-se-olvidan-de-morales-y-del-21f)

<sup>33</sup> Encuesta de Pagina Siete publicada el 28 de abril de 2019.



Carlos Mesa. El tercero de los postulantes, el empresario catalogado de conservador, Oscar Ortiz de Santa Cruz contaba con el 8,7%<sup>34</sup>. Por ello, Chile tendría que considerar eventualmente cómo operará con una nueva administración de Morales, toda vez que no se advierten cambios en la postura boliviana.

Adicionalmente, en abril de 2019, la Cámara de Senadores de Estados Unidos ha determinado rechazar la reelección indefinida del binomio Morales y García Linera y respetar el tiempo de mandato de dos períodos consecutivos<sup>35</sup>. Una reelección de Morales deja servido un segundo régimen similar al venezolano en América del Sur y cualquier señal que evite esta comparación, por cautela o tratar de evitar problemas regionales, será cómplice de un nuevo deterioro democrático en la región.

Un conflicto entre Estados Unidos y Bolivia, con un eventual apoyo político de Brasil, es una situación posible por dos motivos: el crimen organizado y particularmente el comercio de la droga que tiene en Brasil su principal mercado. Chile tendría que evaluar los efectos políticos de un conflicto interno de Bolivia esta vez, porque se prevé que la oposición se rebelará a estos resultados. El decidido apoyo de Bolivia al gobierno de Maduro, Ortega y al de Cuba, es un indicador de cierta complicidad, los viajes y visitas con Rusia, evidencia concreta.

Circula, además, una propuesta de enviar a tribunales internacionales la situación indígena y ligarla con el derecho al mar y la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho de los usos de los cursos de agua internacionales para fines distintos de la navegación, vigente desde el año 2014<sup>36</sup>. Chile podría preveer que los ríos que siguen en el listado de pleitos son el Caquena y, obviamente, el Lauca.

**“Circula, además, una propuesta de enviar a tribunales internacionales la situación indígena y ligarla con el derecho al mar y la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho de los usos de los cursos de agua internacionales para fines distintos de la navegación, vigente desde el año 2014. Chile podría preveer que los ríos que siguen en el listado de pleitos son el Caquena y, obviamente, el Lauca.”**

Chile tendría que estar atento a estos flancos que invocan el convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo que reconocen derechos colectivos ancestrales, porque esta línea de conflicto evalúa la pérdida de salida soberana para los pueblos aymara y quechua como un derecho humano e imprescriptible de los pueblos<sup>37</sup>.

En función de lo anterior, pero sobre todo por el número de bolivianos que se han instalado en la Zona Norte de Chile, es fundamental promover una cultura de integración temprana con las poblaciones de esta nacionalidad, preferentemente, y fortalecer la escolaridad pre escolar y escolar, el mejor antídoto contra movimientos sociales que pudieran ser adversos a los intereses de Chile.

Un segundo tema es la política de control del narcotráfico y de crimen organizado de

<sup>34</sup> El Comercio de Perú. 19-05-2019. Disponible en <https://elcomercio.pe/mundo/latinoamerica/evo-morales-encabeza-38-encuestas-presidente-bolivia-noticia-636618>

<sup>35</sup> Esta moción fue presentada por Bob Menéndez, Dick Durbin y Ted Cruz, dos demócratas y un republicano.

<sup>36</sup> SELAMÉ Glenda, Nicole. “El conflicto marítimo entre Chile y Bolivia: una mirada desde la responsabilidad colectiva y los derechos humanos”. Revista de derecho (Valdivia), 31(1), 2018. pp. 231-250; TUERK, H. “Forgotten Rights? Landlocked States and the Law of the Sea”. En: Contemporary Developments in International Law. Leiden, The Netherlands: Brill. 2016 | Nijhoff. doi: [https://doi.org/10.1163/9789004245624\\_021](https://doi.org/10.1163/9789004245624_021)

<sup>37</sup> Gobierno de Bolivia. Comunicado de prensa 2435. La Haya, 26 de marzo de 2018. Disponible en: <http://www.cancilleria.gob.bo/webmre/noticia/2435>

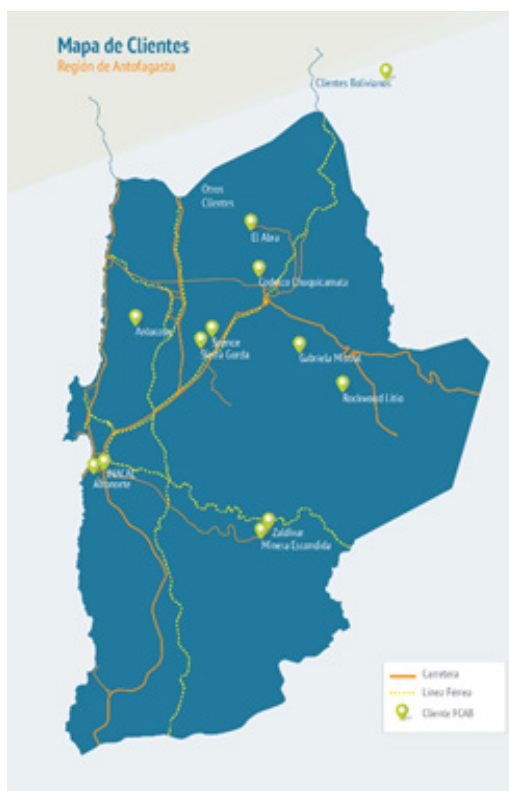
Bolivia. Durante el 2018, de acuerdo a las cifras proporcionadas para este informe por la PDI, fueron arrestadas 709 personas de origen boliviano por infracción de la Ley 20.000. Entre los datos preocupantes para la zona norte están que el 26% del Cannabis sativa ingresada por Calama y el 24% del Clorhidrato de Cocaína entrado por Iquique el 2018 ha sido droga incautada proveniente de Bolivia.

Este año ya se advierte, por el número de operativos, todos los caminos y rutas del nororiente de Bolivia estarán copados con narcotráfico, que si bien es cierto sale por Brasil en su gran mayoría, ocupa también a las policías chilenas por el lado del Pacífico. Por este motivo, el control de fronteras debe ser acucioso.

Asimismo, es recomendable emprender una política de desconcentración portuaria. Chile no puede olvidar que un puerto en manos bolivianas, con o sin soberanía, será una oportunidad de inversión china en las costas. Bolivia no tiene fondos para instalaciones portuarias, los pedirá prestados.

Los chinos ya tienen diversos proyectos con Bolivia y la suficiente capacidad para superar la infraestructura portuaria chilena en el largo plazo. De este modo, se sugiere que Chile apure de su cuenta y riesgo la expansión portuaria en Mejillones, más que pensar sobre posibles ampliaciones portuarias en Arica, Iquique o Antofagasta, ciudades saturadas por una actividad portuaria y escaso espacio de

**Mapa 1. FCAB Bolivia y Chile 2019.**



Fuente: FCAB

desplazamiento local. A la fecha, cabe recordar que la Minera San Cristóbal, la compañía de concentrado de zinc y plata más grande de Bolivia, exporta vía Ferrocarril de Antofagasta (FCAB) hasta Mejillones cerca de 514 mil toneladas por año en contenedores a granel.

En rigor, el problema además es espacial. Mientras Bolivia no retroceda en la producción y tráfico de sustancias ilícitas, Chile está implicado. Estas amenazas son multidimensionales y aunque no involucran directamente a la Defensa, dada la envergadura de la frontera, es un área que no se puede descuidar, porque la defensa que hoy existe disuade cualquier aventura belicista y criminal de parte de sectores castrenses ultranacionalistas bolivianos.

### Reflexiones finales

Solo en el tiempo y con la sentencia del Silala concluida podrá dimensionarse completamente el estado de situación de Chile con Bolivia en el mediano y largo plazo. Hoy nos falta este elemento. También debemos aguardar la elección presidencial, aunque sin muchas expectativas. La ríspida relación vecinal será un tema de campaña y es muy posible, en el intertanto, una arremetida comunicacional en los organismos multilaterales invocando el párrafo 176 del fallo de la Corte Internacional de Justicia. Ante esto Chile debe estar preparado.

Vale remarcar que Bolivia exporta productivamente todo lo que tiene para exportar con las ofertas portuarias que ya dispone. Y si de litio se trata, ese es el dilema que tendrá que solucionar: o lo saca por puertos chilenos, o bien, emprende una aventura hasta Ilo o Boliviamar, puertos que carecen de capacidad al 2019, pero que, en una planificación de largo plazo, podrían servir para impulsar la salida de mercancías de manera adicional. Ello, en ningún caso debe interpretarse como un problema para los puertos chilenos. Por el contrario, mejoraría la competitividad de la carga. Pensar en un desplazamiento de la totalidad de la carga boliviana desde los puertos chilenos hacia Perú en el corto plazo, es inviable como se ha visto. Pero existe un aspecto importante: el Oleoducto Sica Sica<sup>38</sup>. Hoy Bolivia importa diésel porque no tiene gas suficiente<sup>39</sup>.

Esto podría quizás revisarse a partir de una evaluación técnica del oleoducto. Sería importante como herramienta de negociación. En relación a las exportaciones de gas, es claro al 2019 que Bolivia no tiene gas que venderle a Chile. Y no lo tiene porque no ha hecho exploraciones exitosas, se carece de un gasoducto y no hay inversiones previstas en la materia. En consecuencia, se trata de un factor que no entra en la escena.

<sup>38</sup> Oleoducto Cochabamba-Arica (OSSA-2) tiene estaciones en Terminal Cochabamba, Sayari, Sica Sica y Arica. La Memoria Anual de YFPB 2017 señala: "Al 31 de diciembre de 2017, el transporte de hidrocarburos líquidos al mercado interno fue 61500 Bpd, con una disminución del 7,04% con respecto a la gestión anterior. Al mercado de exportación de 3.426 Bpd, registrándose una disminución del 49,09% con respecto a la gestión anterior. La disminución obedece a la reducción de volúmenes disponibles de crudo natural.", p. 63.

<sup>39</sup> El gas está sobre los líquidos. En el año 2013, Carlos Corz y Miguel Lazcano de La Razón, explicaban que en el III Congreso Internacional de Gas & Petrolé, Bolivia tenía 536.000 km<sup>2</sup> de potencial gasífero y petrolero; sólo el 40% de este vasto territorio había sido explorado. Sin embargo, Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos y Petroandina SAM, no han dado con más pozos: Bolivia exporta el gas que tiene desde hace 15 años de San Alberto y Margarita. Francesco Zaratti, experto en la materia nos confirmó que la dinámica del gas hoy es tan compleja, que la nacionalización de la industria, no ha traído como consecuencia tener más gas, sino que el control solo lo tenga el Estado. Un ejemplo de ello: La exploración de Boyui de 7.000 metros fue un fracaso: 150 millones de dólares perdidos. Ver La Razón, 24/05/2013, "YFPB explotará petróleo y gas natural en las áreas protegidas", <https://pt.slideshare.net/delDespojoCrnicas/yfpb-explotar-petroleo-y-gas-natural-en-las-reas-protegidas> y El Deber, 18/12/2018. "En Boyui superan los 7.000 metro de perforación sin encontrar gas". <https://www.eldeber.com.bo/economia/En-Boyui-superan-7.000-metros-sin-encontrar-gas-20181217-9089.html>. Sin duda, este tema, así como el litio requieren informes específicos de análisis.

También se observa que Bolivia importa lo necesario a través de Arica e Iquique, principalmente. En este punto, cabe hacer notar que la Zona Franca de Iquique carece, aún, de controles con escáner móviles (al menos uno) de salida y que todavía no lleva registros de salida de camiones y carga, tal que desde Chile se pueda tener claridad qué objetos se despachan hacia el país vecino. Un aumento de este tipo de data es perfectamente útil para el monitoreo de carga y el seguimiento de su correspondiente despacho hacia Aduanas.

En entrevista con el encargado de Seguridad de Zona Franca, Sr. Raúl Vergara, este ha confirmado el retraso de la Zona Franca de Iquique en materia de revisión de contenedores por medios tecnológicos. Pero con o sin escáner a la fecha, los comerciantes bolivianos van a la Zona Franca a comprar mercancías.

Es notable que el Instituto de Comercio Exterior de Bolivia no valore esta actividad, porque cuando se ponderan las cifras del comercio, la balanza comercial desfavorable a Bolivia es bastante mayor que las cifras estadísticas que los bolivianos muestran. En este sentido, queremos apreciar la aclaración que nos hiciera la Dirección General de Relaciones Económicas de Chile en este sentido, a través de la Jefa del Departamento de Estudios, Sra. Marcela González.

Por otra parte, para quienes piensan que un puerto soberano para Bolivia sería una solución, debe ajustarse la reflexión sobre un aspecto que se suele desconocer. Bolivia exhibe niveles de corrupción elevados, ocupando el lugar 132 en

un total de 180 países, con apenas 29 puntos y en bajada respecto de años anteriores<sup>40</sup>.

El país no controla su administración pública en ningún nivel, en términos de gestión o modernización de mecanismos de fiscalización de procesos<sup>41</sup>. La buena voluntad de Chile, su mirada sobre la integración o sobre la importancia de la vecindad no puede transformarse en ingenuidad política. Esto lleva necesariamente a trabajar en los tiempos que hoy corren de forma activa, con una agenda de temas de seguridad y de migración priorizados por encima de otros asuntos. Y, a estas cuestiones, sin duda, le siguen los contenidos medioambientales esencialmente vinculados con el agua y sus usos.

Dos temas finales. Uno respecto a los motorizados. Es necesario emprender una política de identificación de vehículos 4x4 a nivel nacional y traspasar la base de datos a Carabineros y a la Policía de Investigaciones.

Ello como una medida preventiva de robo de vehículos, contribuir a su detección y monitoreo en otros países. Esta es la única vía para evitar su comercialización activa en Bolivia. Por último, es necesario implementar un monitoreo de buses interurbanos a partir de un registro electrónico con enlace nacional a Carabineros. El continuo paseo de “burreros” por tierra en la frontera, no sobrepasa a los que trafican con ovoides en buses. Crear una base de datos gubernamentales interinstitucional para la zona norte resulta esencial.

---

<sup>40</sup> Ver resultados del estudio sobre la corrupción de Bolivia en Datos Macro. Disponible en <https://datosmacro.expansion.com/estado/indice-percepcion-corrupcion/bolivia>. Chile ocupa el lugar 27 en el mismo ranking.

<sup>41</sup> Existe un estudio desarrollado por el Ministerio de Transparencia Institucional y Lucha contra la Corrupción entregado por Bolivia a la OEA el 2009. [http://www.oas.org/juridico/spanish/mesicic3\\_blv\\_segum.pdf](http://www.oas.org/juridico/spanish/mesicic3_blv_segum.pdf). Este estudio está escrito en plan de propuestas y señala que hasta hace 10 años no había ley de gestión pública, de control social o un decreto, al menos de sistema de Administración de Bienes y Servicios, p. 36. La Ley 1178 de Administración y Control Gubernamentales (SAFCO) dictada el 20 de julio de 1990 que ha sido reformulada, reiteradamente, opera parcialmente. Un estudio de 2017, señala que esta ley está obsoleta y en proyecto hay una propuesta de Ley de Empresas Públicas que la reemplace. Disponible en: <http://www.noticias.bo/noticias/desburocratizar-la-ley-safco/> y <http://eju.tv/2013/11/evo-quiere-liberar-a-empresas-estatales-del-control-de-la-ley-safco/>

## BIBLIOGRAFÍA

- CEBEC – CAINCO, (2018) Revista Empresa y Desarrollo, N° 159, Santa Cruz, Bolivia, Oct., pp.20-45.
- CORREA, Loreto (2012). “La Política Exterior de Chile hacia Bolivia 1990-2009: desde la ignorancia mutua a la construcción de una agenda común”. En: La Política Exterior de Chile, 1990-2009. Artaza, Mario y ROSS, Cesar Editores. RIL. Santiago.
- DILLA Alfonso, Haroldo (2016). Chile y sus fronteras: notas para una agenda de investigación. En: Polis, Santiago: 15(44), pp. 309-327.
- EDITORIAL DON BOSCO (2019). Ciencias Sociales 4. Educación Secundaria comunitaria productiva. La Paz.
- EFRON, Laura. (2013). Reformas educativas en el Estado Plurinacional boliviano. La revalorización de la experiencia de Warisata para la constitución de nuevas ciudadanías. En Reformas educativas en el Estado Plurinacional Boliviano, N°17, pp. 2-12. Disponible en: [www.clio.fahce.unla.edu.ar](http://www.clio.fahce.unla.edu.ar)
- FERNÁNDEZ, Gustavo (2019) “Quien llevaba el estandarte era él”. En: Bolivia en La Haya , Plural Editores, La Paz, pp.77-84.
- FUENTES, Claudio (2006). La apuesta por el “poder blando”. Política exterior de la Concertación 2000-2006. En: El gobierno de Ricardo Lagos: La nueva vía chilena hacia el Socialismo. Robert Funk, Editor, Editorial Universidad Diego Portales, Santiago, pp. 1-22.
- FUNDACIÓN Milenio. CORREO DEL SUR: ¿Qué cambió en la economía boliviana entre 1994 y 2016? Disponible en <https://fundacion-milenio.org/correo-del-sur-que-cambio-en-la-economia-boliviana-entre-1994-y-2016/>.
- FUNDACIÓN Milenio (2018). Informe de la Economía de Bolivia, N° 40, p. 49. Disponible en <http://Informe-de-Milenio-sobre-la-Econom%C3%ADa-de-Bolivia-No.-40.pdf>
- LONGARIC, Karen (2019). “Reseña del proceso contra Chile sobre la obligación de negociar” y BROCKMANN, Robert. “Ha terminado la guerra” En: Varios Autores, Bolivia en La Haya. Plural Editores, La Paz, pp.119-128.
- LONGARIC, Karen (2014). Solución pacífica de conflictos entre Estados. Conceptos y estudio de casos en América Latina. PIEB, La Paz.
- MESA, Carlos. (2019). “Mar: el fallo de 2018”, En: Varios Autores, Bolivia en La Haya. Plural Editores, La Paz, 2019, pp.55-76.
- OVANDO Santana, Cristián y VARGAS Zurita, Andrés (2017). La diplomacia bilateral chilena hacia Bolivia en la década de 1950 en torno al canje territorial vista desde debate realista y sus críticos. Estud. int. (Santiago, en línea) [online], vol.49, n.188 [citado 2019-05-06], pp.63-83. Disponible en: [https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0719-37692017000400063&lng=es&nrm=iso](https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0719-37692017000400063&lng=es&nrm=iso). ISSN 0719-3769. <http://dx.doi.org/10.5354/0719-3769.2017.47920>.
- PÁGINA Siete. Regalías mineras 2017-2018. 25 de febrero de 2019. <https://www.paginasiete.bo/economia/2019/2/25/los-ingresos-por-regalias-en-la-mineria-crecieron-1-en-2018-210218.html>.
- SELAMÉ Glenda, Nicole. “El conflicto marítimo entre Chile y Bolivia: una mirada desde la responsabilidad colectiva y los derechos humanos”. Revista de derecho (Valdivia), 31(1), 2018. pp. 231-250; TUERK, H. “Forgotten Rights? Landlocked States and the Law of the Sea”. En: Contemporary Developments in International Law. Leiden, The Netherlands: Brill. 2016 | Nijhoff. doi: [https://doi.org/10.1163/9789004245624\\_021](https://doi.org/10.1163/9789004245624_021)
- YPFB Transporte S.A., Memoria 2017. Disponible en: <http://www.ypfbtransporte.com/news/MemoriasAnuales/Memoria%202017.pdf>

## **Entrevistas**

### **Informantes bolivianos y chilenos citados en este informe:**

- Lic. Paula Peña Hasbún, Directora del Museo de Historia, Santa Cruz de la Sierra.
- Dra. María Luisa Soux, Coordinadora de Historia, La Paz.
- Dra. Ana María Lema, Coordinadora de Historia, La Paz.
- Dr. Gonzalo Mendieta, Abogado.
- Dr. Francesco Zaratti, Físico Universidad Católica Boliviana.
- Sr. Pablo Peralta, Pagina Siete, Periodista.
- Dra. Karen Longaric, Directora Nacional Fundación IDEA, La Paz.

### **Informantes Chilenos citados**

- Sr. Raúl Vergara, Sub Gerente de Seguridad, Zona Franca de Iquique, ZOFRI.
- Sra. Marcela González, Jefa del Departamento de Estudios de DIRECON, MINREL.

### **Entidades que han proporcionado información primaria para este informe a través de Ley de Transparencia y tema de consulta. (Enero-mayo de 2019)**

- Policía de Investigaciones. Cifras de ingreso de bolivianos a Chile.
- División de Estudios, DIRECON. Comercio Chileno-Bolivianos con datos de participación de ZOFRI.
- Gendarmería de Chile: Bolivianos procesados y encarcelados.
- Aduana de Chile: datos de camiones ingresados al país, según lugar de entrada y destino.
- Ministerio de Educación: Bolivianos que estudian en Chile.
- Dirección de Migración y Extranjería de Chile: Número de visas solicitadas por bolivianos en Chile.

## **DIRECCIÓN DE LA REVISTA**

### **DIRECTOR**

**Fulvio Queirolo Pellerano**

Magíster en Ciencias Militares con mención en Planificación Estratégica de la Academia de Guerra del Ejército; Magíster en Ciencia Política, Seguridad y Defensa en la Academia Nacional de Estudios Políticos y Estratégicos; Profesor Militar de Academia en la asignatura de Historia Militar y Estrategia; Diplomado en Estudios de Seguridad y Defensa, y Operaciones de Paz de la Academia Nacional de Estudios Políticos y Estratégicos.

### **CONSEJO EDITORIAL**

**Guillermo Bravo Acevedo**

Profesor de Estado en Historia y Geografía Económicas de la Universidad Técnica del Estado, Licenciado en Filosofía y Letras, Mención Historia de América, Universidad Complutense de Madrid; Doctor en Historia por la Universidad Complutense de Madrid, España. Profesor e Investigador ANEPE. Ha participado como Profesor Invitado en la Universidad Complutense y Universidad de Extremadura de España y Universidad de Sao Paulo, Brasil. Además de impartir clases en la Universidad de Chile, USACH y Metropolitana de la Educación.

**Carlos Ojeda Bennett**

Magíster en Ciencias Militares con mención en Planificación Estratégica de la Academia de Guerra del Ejército; Magíster en Prospectiva en Asuntos Internacionales de la Universidad de Paris V; Profesor Militar de Academia en las asignaturas de Historia Militar y Estrategia, y de Geopolítica; Doctor en Ciencia Política de la Universidad de Paris V.

**Bernardita Alarcón Carvajal**

Magíster en Ciencia Política, Seguridad y Defensa de la Academia Nacional de Estudios Políticos y Estratégicos, Historiadora y Cientista Política de la Universidad Gabriela Mistral, Bachiller en Ciencias Sociales en la misma casa de estudios, Diplomado en Estudios Políticos y Estratégicos ANEPE

