



LAS RELACIONES CHILENO –BOLIVIANAS EN EL CENTENARIO DEL TRATADO DE PAZ Y AMISTAD DE 1904

I.- El Tratado de Paz y Amistad de 1904

El Tratado de Paz y Amistad de 1904 fue firmado mediante una negociación libre y reflexiva, iniciada en marzo de 1902 y que se extendió hasta agosto de 1904, durante las presidencias de dos mandatarios bolivianos sucesivos, los generales José María Pando e Ismael Montes. Este último fue elegido tras enarbolar como pendón de su campaña electoral el acercamiento con Chile. El Tratado de Paz y Amistad entre Chile y Bolivia confirmó la soberanía chilena y consagró el dominio sobre los territorios a que aludía el Pacto de Tregua de 1884, entre la desembocadura del río Loa y el paralelo 23°.

El Tratado, junto con ese reconocimiento, estableció los compromisos que adquiriría Chile para con Bolivia:

- la construcción del ferrocarril de Arica a La Paz y **la cesión** de la sección boliviana del mismo a Bolivia;
- el más amplio y libre tránsito comercial de Bolivia a **perpetuidad**, por territorio chileno por los puertos de Arica y Antofagasta, que se ha venido aplicando en forma permanente, continua y en un marco de cooperación y coordinación bilateral.
- la cancelación de diversos créditos reconocidos por Bolivia, y
- la entrega de 300 mil libras esterlinas en efectivo.

1.1. El libre tránsito tiene dos componentes fundamentales

- La ausencia de gravámenes para los bienes y mercaderías bolivianas que transitan por Chile, incluyendo incluso el Impuesto General a las Ventas.
- Bolivia ejerce una potestad aduanera en los puertos habilitados para el libre tránsito, sobre las cargas provenientes o manifestadas a su país. Esto implica una presencia aduanera boliviana en los puertos, la que se ejerce a través de la Aduana de Bolivia y/o de la Administración de Servicios Portuarios – Bolivia, ASP-B, sin que Chile interfiera ni en la designación, ni en el desempeño de sus funcionarios.

A partir del año 1912, la permanencia de las mercancías en régimen de libre tránsito en Chile es de un año, pasado este plazo, entran a regirse por régimen general aduanero chileno, y las mercancías pueden permanecer hasta 90 días adicionales después del año.



1.2. Almacenamientos y Tarifas

Las autoridades chilenas otorgaron a la carga boliviana en tránsito tarifas preferenciales, como la de servicio de muellaje a la carga en condiciones FIO (*Free in and out*, el costo de la descarga es de quien contrata el flete), y las aplicables a cargas de retiro inmediato. También se desarrolló una infraestructura portuaria especial para atender dicho flujo y se le otorgó gratuidad por un año calendario, en el almacenamiento de importación, y de 60 días en el caso de las exportaciones. Este esquema también ha sido incluido en las bases de licitación para el concesionamiento portuario de Antofagasta y Arica. El costo para el Fisco de Chile que implica sólo la gratuidad en el almacenamiento de la carga boliviana es de aproximadamente **\$ 2.500.000.000** (dos mil quinientos millones de pesos) al año, más de US\$ 450 millones (cuatrocientos cincuenta millones de dólares). Esto, sin considerar el resto de privilegios. **Este régimen no se aplica a ningún otro exportador que utiliza puertos chilenos.**

En la práctica, Bolivia no ha decidido invertir en almacenes aduaneros propios, pudiendo hacerlo tanto porque la Convención de 1937 lo prevé expresamente, como porque la política chilena ha sido siempre favorable a una alternativa de ese tipo.

La carga boliviana, sin embargo, debe cumplir con las medidas sanitarias y de protección ambiental que cumple la carga chilena o la proveniente de otros países.

1.3.- Nuevos desarrollos

Chile y Bolivia iniciaron negociaciones en el 2000 para la eventual habilitación de un puerto privado, Tocopilla. Este terminal iba a servir a las exportaciones del proyecto minero “San Cristóbal” situado al sur del Salar de Uyuni, en Bolivia. En las negociaciones se avanzó hacia el establecimiento de un esquema moderno de libre tránsito, quedando suspendidas las conversaciones a petición de Bolivia.

Para la habilitación de otros puertos en el Pacífico, Chile ha señalado que un esquema similar al que estaba siendo elaborado para Tocopilla, sería implementable, teniendo en cuenta además si se trata de un puerto bajo administración o dominio privado o tiene otra calidad.

1.4. El régimen de libre tránsito, la construcción y operación de oleoductos

Este régimen ha tenido una expresión particular al aplicarse al oleoducto Sica Sica -Arica, cuya construcción se fundó en el Acuerdo de Complementación Económica Chileno - Boliviano de 1955, desarrollado por el Protocolo Complementario sobre Facilidades para la Construcción del Oleoducto y por el Acuerdo sobre el Oleoducto de Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos a su paso por territorio chileno, de 1957.

En virtud de estos acuerdos, se otorgó a Bolivia en concesión de uso dos terrenos en Arica, uno de más de 3 hectáreas y otro de 13 hectáreas, que permiten la operación de almacenaje y transferencia de hidrocarburos para exportación, sin interferencia comercial chilena. Junto a estos predios, se otorgó a Bolivia una franja de terreno para la cañería desde Arica a la frontera,



la que también goza de un régimen de libre tránsito. Chile nunca ha obstaculizado el funcionamiento del oleoducto y se avino por un acuerdo de 1992, a permitir el uso en los dos sentidos de dicho ducto y de los almacenamientos de combustible tanto para importación como para exportación, en Arica.

Desde 1961, una concesión marítima a favor de Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos, permite el mantenimiento de un terminal y una boya en la bahía de Arica, sector playa Chinchorro. YPFB concesionó a una empresa privada el oleoducto, sin que Chile ejerciera ningún veto a dicho contrato y su ejecución. En esta operativa, no ha habido dificultades para los trabajadores bolivianos, ni para las faenas de mantenimiento y reposición del ducto.

1.5. La aplicación del libre tránsito a nuevos usos y emprendimientos

El régimen de libre tránsito es perfectamente extendible a nuevas situaciones e iniciativas que permitan a Bolivia exportar o importar, e incluso procesar materias primas y recursos naturales, en territorio chileno. Chile no tiene inconveniente en conceder un trato preferencial y más beneficioso, con rangos de autonomía tributaria, aduanera y laboral, u otros, que impacten positivamente el comercio exterior de Bolivia, para que proyectos como el de Gas Natural Licuificado (LNG) se establezcan en territorio chileno y se exporte desde un terminal marítimo sobre su costa.

1.6. El Ferrocarril Arica-La Paz

Sobre la base del Artículo III del Tratado de Paz y Amistad de 1904, Chile construyó a su cargo un ferrocarril para unir el puerto de Arica con la ciudad de La Paz, tarea que concluyó en 1913. La sección boliviana del ferrocarril fue entregada al dominio de Bolivia en 1928.

Desde su inauguración, el ferrocarril – de 457 kilómetros totales - ha prestado servicios de transporte a la carga y a pasajeros. Desde 1997, la sección chilena se encuentra arrendada a una empresa de capital mixto con participación boliviana, la “Administradora del Ferrocarril de Arica a La Paz S.A.”

Cabe señalar que en 2001, la Empresa de Ferrocarriles del Estado, propietaria en Chile de los bienes concesionados, financió íntegramente la reconstrucción de puentes y la vía férrea, destruidos por la crecida del río Lluta en el mes de febrero de dicho año.

2.- Integración Física Chileno-Boliviana

Conexiones viales y ferroviarias

Chile y Bolivia cuentan con conexiones viales de carácter permanente entre los puertos de Arica e Iquique con las ciudades de La Paz y Oruro. La ruta CH 11, Arica – Tambo Quemado, por Chungará, se encuentra pavimentada hasta la frontera y continúa por territorio boliviano, hasta La Paz. La carretera Iquique – Oruro está casi totalmente pavimentada en su sección chilena.

Cinco pasos fronterizos unen a Chile con Bolivia:

- Visviri, ferroviario y carretero
- Chungará – Tambo Quemado, carretero
- Colchane – Pisiga, carretero
- Ollagüe – Avaroa, ferroviario y carretero
- Portezuelo del Cajón, carretero



Los corredores interoceánicos han sido un elemento innovador en las relaciones chileno - bolivianas, ya que han permitido integrar de manera prospectiva intereses y proyectos que se articulan junto a otros relativos al desarrollo interior y la facilitación del comercio y el transporte internacional. En esta línea de trabajo, desde hace más de una década, Chile ha invitado a Bolivia a formar parte de ejes fundamentales de unión con el occidente brasileño, especialmente con los estados de Mato Grosso y de Mato Grosso do Sul, teniendo a Santa Cruz como punto de referencia obligatorio.

Como un fruto del Comité de Frontera Chile - Bolivia, establecido en 1997, ambos países trabajan para el establecimiento de controles integrados de frontera en los pasos de Chungará – Tambo Quemado, Colchane – Pisiga y Ollagüe.

Chile está desarrollando en la actualidad infraestructura para los pasos fronterizos de manera de cooperar activamente en la lucha contra el contrabando, la prevención del tráfico de drogas y la facilitación fronteriza para cargas y pasajeros. En la evaluación del paso Chungará – Tambo Quemado se concluyó en 2003, que era eficiente y más expedito que todos los otros puntos que fueron estudiados en el Cono Sur.

Cabe señalar que dos ferrocarriles unen a Bolivia con Chile, desde Arica a La Paz, y el otro, de construcción anterior, de Antofagasta a Oruro y La Paz.

3.- Bolivia como país sin litoral

Chile ha participado en la Convención sobre el Comercio de Tránsito de los Estados sin Litoral de 1965, celebrada al amparo de la Conferencia sobre Comercio de Tránsito de los Países sin Litoral del mismo año.

Los principios y mecanismos prácticos que comprende esta Convención son de menor rango que el régimen otorgado por Chile a Bolivia, que no es parte de dicho instrumento.

Posteriormente, Chile apoyó decididamente la Parte X de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que otorga derecho de acceso hacia y desde el mar y libre tránsito a los países sin litoral.

Asimismo, Chile participó activamente en la Conferencia Ministerial Internacional de Países en Desarrollo Sin Litoral y de Tránsito, y de Países Donantes y de las Instituciones Financieras y de Desarrollo Internacionales sobre la Cooperación en Materia de Transporte de Tránsito, celebrada en Almaty, Kazajstán, en agosto de 2003. En dicha Conferencia, Chile expresó su apoyo a la Declaración de Almaty y al Programa de Acción que en su principio básico destaca las necesidades especiales de los países sin litoral que deben reflejarse en la cooperación en materia de transporte de tránsito y en la facilitación de su comercio.

Esto es importante para el caso de Bolivia, por cuanto sus principales centros de producción de Bolivia están lejos de la costa. Es la situación de La Paz, Cochabamba, Potosí, Tarija y Santa Cruz. Por tal razón, siempre estará



presente el tema del costo de los fletes y la necesidad de desarrollar infraestructura, en comparación con centros productivos cercanos a la costa.

En la perspectiva de estos antecedentes, entre otros, se ha planteado a partir de 2000 una nueva etapa de diálogo bilateral, que mira a la relación chileno – boliviana en su conjunto, sobre la base de una agenda de cooperación que, en su desarrollo permita, sin exclusiones, abordar cuestiones esenciales relativas al acceso de Bolivia al mar. Chile ha dicho que este escenario no conduce, ni debe entenderse, como una cesión de soberanía territorial.

Por otra parte, una agenda activa de desarrollo y de integración física con Bolivia, puede comprender a otros países, como es el caso de Perú, Brasil, Paraguay y Argentina. La participación de ellos en proyectos conjuntos no debe confundirse con la búsqueda de fórmulas de multilateralización que impliquen concesiones territoriales de parte de Chile.

En cuanto a iniciativas que faciliten el acceso desde y hacia el mar, como aquellas que permitirían operaciones comerciales bajo estatus económico especial, es posible considerar en su examen los factores de autonomía jurídica y económica, que resulten aceptables para Chile, compatibles con su soberanía y funcionales a los estándares exigibles en materia ambiental, social y laboral a nivel internacional, resguardando los intereses fiscales.

Bolivia recibe de Chile un trato conforme a derecho internacional, y con amplias posibilidades de desarrollo de su comercio exterior, uso de la infraestructura portuaria y de las vías de comunicación y transporte.

II.- Las Relaciones Chileno-Bolivianas durante el Gobierno del Presidente Ricardo Lagos

En la presente década, no obstante la falta de relaciones diplomáticas, por decisión boliviana, ambos países han sostenido una relación activa e intensa, basada en vínculos efectivos, como las que mantienen países con relaciones diplomáticas normales. Esto se hace evidente por el nivel de la representación chilena en La Paz y la boliviana en Santiago, con personalidades destacadas de ambos países, y diplomáticos del más alto rango. Esta ha sido además la tónica desde 1990. Por otra parte, las dotaciones de los Consulados Generales de Chile y de Bolivia en las capitales del país vecino, corresponden en la práctica a las de auténticas embajadas.

Las relaciones bilaterales entre Chile y Bolivia se han manejado al más alto nivel político y diplomático, como reflejo del contenido de los vínculos y de la voluntad de ambos Gobiernos. Esto lleva a concluir que el diálogo y contacto han sido fluidos, permanentes y de una gran amplitud, y que presentan todos los elementos de una relación vecinal normal, permitiendo plantear todos los temas de la relación bilateral.

A esta realidad se agrega, además, la profundidad y frecuencia de los contactos entre distintas autoridades de ambos países durante el actual período del Presidente Lagos. Estos no sólo se han dado al más alto nivel sino que además con una periodicidad mayor que en otras épocas, sin contar las numerosas instancias sectoriales que también se han reunido periódicamente.



La formalidad de los encuentros presidenciales, muchos de ellos rodeados de reserva, han sido por cierto, de un importante contenido, imprimiéndoles el Presidente Lagos, un sentido de apertura que ha hecho manifiesta la disposición que anima a su Gobierno para avanzar en el diálogo a través del tratamiento de temas de interés recíproco.

Escenarios de estas reuniones han sido las Cumbres del Mercosur, del Grupo de Río, la Cumbre Iberoamericana, entre otras, que también han dado oportunidad para celebrar reuniones bilaterales de alta jerarquía, alcanzándose importantes acuerdos para dar impulso a las relaciones entre los dos países.

A partir del encuentro entre los Cancilleres de Chile y de Bolivia en Algarve, Portugal, el 22 de febrero del 2000, donde se acordó dar inicio a un diálogo que incorporara, sin exclusiones, los temas esenciales de la relación bilateral, para lo cual se establecería una agenda de trabajo sobre distintas materias de interés bilateral, se han desarrollado reuniones con ese propósito.

Entre ellas cabe destacar los siguientes: Los Presidentes Lagos y Banzer se reunieron el 1 de septiembre en Brasilia con motivo de la Cumbre Presidencial Sudamericana; el 17 de noviembre de 2000 en el marco de la Cumbre Iberoamericana en Panamá y el 20 de abril de 2001 en la Cumbre de la Américas en Québec. Luego de la renuncia del Presidente Banzer, los mandatarios de Chile y Bolivia, Lagos y Quiroga, se reunieron el agosto de 2001 en Santiago, y el 12 de abril de 2002 en la Cumbre del Grupo de Río en San José de Costa Rica, así como en Guayaquil en agosto de 2002 con motivo de la II Cumbre Sudamericana. Con el Presidente Sánchez de Lozada el Presidente de Chile se encontró en cada Cumbre del Mercosur, la última de ellas celebrada el 18 de junio de 2003, en Asunción, Paraguay.

La Canciller María Soledad Alvear Valenzuela, igualmente, se ha reunido desde el año 2000 en diversos ámbitos multilaterales con los sucesivos Ministros de Relaciones Exteriores de Bolivia, tanto con ocasión de las reuniones del Consejo Mercado Común del MERCOSUR, como en otras oportunidades. Es así como se reunió con el Canciller Javier Murillo, el 5 de junio de 2000, con ocasión de la Asamblea General de la Organización de los Estados Americanos, OEA, en Windsor, Canadá. El 6 de abril de 2001, ellos nuevamente se reunieron en Buenos Aires, en el marco de la reunión preparatoria de ALCA. Posteriormente, los Cancilleres de Chile María Soledad Alvear y Gustavo Fernández de Bolivia, sostuvieron un prolongado encuentro en La Paz con motivo de la Cumbre Sudamericana de 2001, y con motivo de la Asamblea de la OEA y de la Asamblea General de la ONU, ambas en 2002. Posteriormente, se celebró un encuentro entre el Canciller de Bolivia, Carlos Saavedra Bruno y la Canciller de Chile, María Soledad Alvear Valenzuela, en Quito, en noviembre de 2002; también en Paraguay, en 2003 y en septiembre del mismo año, durante la Asamblea General de la ONU.

Finalmente, con posterioridad a la reciente crisis en Bolivia, el Presidente Carlos Mesa se reunió con el Presidente Lagos durante la Cumbre Iberoamericana de Santa Cruz, en noviembre de 2003. A su vez, la Canciller Alvear se ha reunido en más de cinco ocasiones con su colega boliviano Siles del Valle.



A estas reuniones, ha seguido un claro y definido programa de trabajo entre otras instancias, sobre una amplia gama de materias, concordadas para profundizar la agenda bilateral en los más diversos campos. **Así, cabe mencionar, los temas de infraestructura vial, transporte, agricultura, minería, recursos hídricos, desarrollo local y humano, facilitación fronteriza, temas culturales, combate al narcotráfico y cooperación policial, aduanera, migratoria, complementación económica y comercio, entre otros.**

En Santa Cruz de la Sierra, el 29 de enero de 2001, con la participación de los Ministros de Economía, de Obras Públicas y de Planificación, y las Cancillerías, se efectuó una importante Reunión de Integración y Desarrollo que abordó todos los temas de la integración física entre ambos países, concretándose un plan de trabajo integral sobre infraestructura, corredores bioceánicos, proyectos conjuntos en minería, interconexiones energéticas y recursos hídricos, entre otros temas. **Fue la primera oportunidad en que Bolivia planteó el interés por exportar gas natural a través de un puerto chileno.**

Posteriormente, en la reunión de San José de Costa Rica, en abril de 2002, los Presidentes de Chile y de Bolivia resolvieron examinar las medidas que serían necesarias para posibilitar la exportación de gas boliviano y sus derivados hacia terceros países por un puerto en la costa de Chile. **Nuestro país ofreció otorgar todas las facilidades económicas y tributarias necesarias para el buen término del proyecto boliviano. Ambos Mandatarios acordaron impulsar decididamente el proceso de negociaciones tendiente a suscribir un Tratado de Libre Comercio, un Tratado de Complementación e Integración Minera y un Tratado relativo a la Concesión, Administración y Explotación de Recursos Hídricos Compartidos.**

A este respecto en el encuentro de los Cancilleres celebrado en noviembre de 2002, en Quito, se concordó una vasta agenda de trabajo, que comprendía las negociaciones para un tratado de libre comercio, recursos hídricos, energía, minería, cooperación silvo - agropecuaria, integración física y caminera, comité de frontera y educación.

A su vez, en los encuentros sectoriales se ha venido desarrollando esta extensa y ambiciosa agenda a través de distintos mecanismos bilaterales, como las Reuniones del Comité de Fronteras; de la Comisión Mixta de Estupefacientes; la Comisión Administradora del ACE 22; entre otros. Asimismo, se han celebrado reuniones del Mecanismo de Consultas Políticas, instrumento especialmente valioso e integrado por los Viceministros de Relaciones Exteriores de ambos países.

1.- La agenda económico - comercial

En este ámbito, desde comienzos de los años noventa, el Gobierno chileno ha realizado sistemáticos esfuerzos para incrementar el comercio, recogiendo las preocupaciones e intereses comerciales de Bolivia, en particular la existencia de un déficit de su balanza comercial con nuestro país. Un ejemplo en tal sentido ha sido el tratamiento de las oleaginosas.

Las relaciones comerciales se han enmarcado en el ámbito del Acuerdo de Complementación Económica N° 22 (ACE 22), suscrito en 1993, en virtud del



cual las Partes se otorgaron preferencias arancelarias que cubrieron inicialmente un número limitado de bienes correspondientes a 360 productos. En julio de 1997 a través del VII Protocolo Adicional al ACE 22, se agregaron otros 300 productos y en julio de 1998, el X Protocolo Adicional mejoró las condiciones de acceso a Chile para productos de particular interés de Bolivia (aceite de soya en bruto, aceite de girasol en bruto y el aceite de algodón en bruto y margarinas vegetales).

Más allá de los esfuerzos de incorporación de nuevos productos al acuerdo comercial y las concesiones específicas de acceso en aceites vegetales, Chile mantuvo la iniciativa de fortalecer sus vínculos comerciales con Bolivia, destinados a profundizar el ACE 22, iniciándose en junio de 1998, las negociaciones formales con ese fin. **Dichas negociaciones tuvieron como principal objetivo alcanzar un acuerdo amplio que abarcara la totalidad del universo arancelario, con carácter asimétrico.** Chile otorgaría una apertura inmediata a Bolivia y este país debería dar reciprocidad, con una apertura en un plazo no inferior a los cinco años. Las negociaciones en ningún caso podrían resultar en un retroceso de las concesiones vigentes para ambas partes. Se realizaron siete reuniones de negociación. La última ronda se efectuó en diciembre de 2001.

En el marco de un nuevo impulso en las relaciones bilaterales, el tema comercial se replanteó en 2002, de manera de encauzarlo dentro de un proceso de negociaciones destinado a suscribir un Tratado de Libre Comercio, TLC.

Se dio comienzo a esta nueva etapa el 25 de noviembre de 2002, teniendo como **propósito central la desgravación unilateral y anticipada a favor de Bolivia del universo arancelario, como una forma concreta de equilibrar la asimetría entre los países.** La última ronda de negociaciones se efectuó en octubre de 2003 en Santa Cruz.

En relación a los temas arancelarios, el único aspecto pendiente al inicio de la última ronda de octubre, era la definición de un cupo de azúcar libre de arancel que Chile otorgaría a Bolivia, haciendo Chile una oferta a Bolivia en esta materia. Esta ronda se llevó a cabo en momentos que Bolivia vivía un severo conflicto político interno, y en medio de manifestaciones sociales que condujeron a la renuncia del Presidente Sánchez de Lozada. No ha habido desde esa fecha una nueva ronda de negociaciones.

Se debe destacar que de los 15 acuerdos suscritos por Chile, con 34 países, **por primera vez se otorgaría una preferencia en el azúcar. El cupo que se daría a Bolivia representaría el 30% del total de sus exportaciones de azúcar, esfuerzo que no puede ser considerado como algo menor.**

Es conveniente destacar que en el último tiempo se ha producido un ajuste en el comercio bilateral, con un aumento de las exportaciones bolivianas hacia Chile y con una consecuente disminución del déficit bilateral. Las ventas bolivianas a Chile hasta agosto de 2003 aumentaron en un 85%.



2.- Las otras áreas de integración

Minería. En lo que se refiere a la iniciativa para un Acuerdo Minero, se efectuó una reunión en Bolivia sobre la materia, el 30 de mayo de 2003, con las más altas autoridades del sector de ambos países. Se analizó la factibilidad de la cooperación de los servicios de minería y geología entre ellos – Sernageomin (Chile) y Sergeomin (Bolivia). También, se acordó constituir antes de fines de 2003, un Grupo de Trabajo Minero, que se encargaría, entre otras cosas, de examinar la cooperación geológica, el intercambio de experiencias tecnológicas y profundizar los conocimientos de las legislaciones mineras de los dos países. Esta instancia no se ha podido concretar a la espera de una respuesta de Bolivia.

Recursos Hídricos. En materia de Recursos Hídricos se concordó el establecimiento de una comisión o grupo binacional para estudiar esta área, con especial consideración a los temas ambientales. El 13 de diciembre de 2002 se efectuó en Santiago, una primera reunión bilateral sobre Recursos Hídricos. En la oportunidad, se conversó sobre el establecimiento de un marco normativo general para la utilización de los recursos de agua de ambos países, compartidos y no compartidos, tanto superficiales como subterráneos. Dicho marco podría contener disposiciones sobre aspectos de la utilización de recursos hídricos ubicados en la zona fronteriza, con fines de comercialización y exportación.

La segunda reunión tuvo lugar el 28 de mayo de 2003, en La Paz, pero no fue posible constituir un grupo de trabajo binacional, debido a que Bolivia señaló que se encontraba reexaminando toda su política de recursos hídricos. Esta solución habría servido para abordar diversos casos fronterizos de interés común, incluyendo el propósito de la exportación de agua a nuestro país, tema que Bolivia ha ofrecido en oportunidades anteriores.

En el caso del Río Silala, pese a los elementos logrados en una primera etapa de conversaciones jurídico - técnicas, el tema ha quedado diferido después que se efectuara un vuelo de reconocimiento aerofotogramétrico en la zona, el 15 de noviembre de 2001, con especialistas de ambos países. Bolivia no ha avanzado hacia la confección de la cartografía sobre la base de un levantamiento conjunto de terreno en el área del río Silala de ambos países.

Al mismo tiempo, en la búsqueda de un acuerdo constructivo en la materia, Chile ha propuesto diversas fórmulas imparciales y técnicas que permitan determinar una proporción de aprovechamiento para cada país, de este recurso hídrico compartido.

Infraestructura. En relación con la Integración Física, como se ha dicho antes, constituye una prioridad el desarrollo del eje Cuiaba - Santa Cruz – Cochabamba – Chile, que forma parte de una red de ejes interoceánicos sudamericanos. En el marco de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana, Chile y Bolivia trabajan en conjunto este proyecto.

Energía. En el marco del Acuerdo de Complementación Económica ACE 22, se concordó un proyecto de Protocolo Adicional de Complementación



Energética en diciembre de 2001, que – de entrar en vigor - serviría de marco para la interconexión de hidrocarburos y eléctrica.

Controles Integrados de Frontera y Cooperación Aduanera. En una instancia formal se está concluyendo el texto de un futuro convenio sobre Controles Integrados de Frontera Chile - Bolivia, cuyo propósito es crear condiciones más favorables para el movimiento fronterizo de personas, vehículos y bienes. La primera reunión sobre controles integrados se efectuó el 6 y 7 de junio de 2002, en Arica, a partir de la cual se inició una etapa de ejercicios prácticos con evaluación en terreno en los pasos de Chungará – Tambo Quemado y Colchane – Pisiga, y se espera hacerlo en Ollagüe.

En materia aduanera, en la IV Reunión del Comité de Frontera celebrado en La Paz, el 28 y 29 de mayo de 2003, se acordó buscar una mayor coordinación y desarrollar acciones específicas entre las Aduanas para prevenir ilícitos, entre ellos el contrabando y los tráficos no regulares.

Chile ha dado respuesta sistemática a todas las consultas bolivianas y ha colaborado con la Aduana Nacional boliviana a fin de alcanzar un acuerdo global de cooperación, que permita un intercambio de información más fluido, y evite errores en los documentos aplicables al transporte internacional. En este marco, se ha desarrollado un buen entendimiento entre las Aduanas de ambos países, con especial acento en la I Región de Tarapacá, y los departamentos de Oruro y Potosí.

Migraciones. En materia migratoria, se ha acordado evaluar la validación de los documentos nacionales de identidad como documentos idóneos para el movimiento de personas entre ambos países. Al año cruzan la frontera chileno-boliviana unos 150 mil bolivianos.

Pasos Fronterizos. En lo que se refiere a pasos fronterizos, el Grupo Técnico Mixto constituido en 2002, sirve para coordinar un trabajo relativo a las inversiones en infraestructura para el transporte, sobre la base de prioridades establecidas de común acuerdo. En este ámbito, se ha propuesto un acuerdo de coordinación invernal y la cooperación en materia de concesiones de obras públicas con participación de capital privado, entre otros puntos.

Cooperación. Una vasta área de trabajo conjunto se fundamenta en la cooperación que Chile presta a Bolivia mediante los programas de cooperación horizontal y triangular de la Agencia de Cooperación Internacional (AGCI). En tal sentido, se han desarrollado proyectos, entre otros, en materia fito y zoonosanitaria, con un área de asistencia técnica, en minería, y en educación, a través de becas de estudio y formación de recursos humanos.

En otros ámbitos, la sociedad civil chilena y boliviana y las autoridades locales, particularmente en las zonas fronterizas, llevan a cabo programas de cooperación que inciden en las comunidades que allí habitan.

En este marco de contenido amplio y creciente, se han desarrollado las relaciones chileno - bolivianas de los últimos años. La importancia, amplitud y profundidad de los temas y el grado de avance alcanzado, demuestran una



vinculación que va mucho más allá de las formalidades y rituales. Los encuentros de sus Autoridades han sido sustantivos y se han encaminados objetivamente, hacia una relación de interés recíproco y beneficio mutuo. Es la línea en la que debe persistirse.

Enero de 2004