

Relaciones Bilaterales de Chile y Bolivia

*S*i bien la delimitación fronteriza entre Chile y Bolivia se encuentra claramente definida en los tratados vigentes, este último país -a partir de su primer planteamiento ante la Liga de las Naciones el 1 de Noviembre de 1920- ha mantenido una sostenida campaña en la cual utiliza todas las tribunas internacionales disponibles para presentar sus insistentes reclamos tendiente a revertir su mediterraneidad, esgrimiendo que su enclaustramiento y retraso económico y social se deben al resultado de la Guerra del Pacífico. Asimismo, es posible comprobar que ante cualquier campaña electoral o dificultad interna, se esgrime como medida de cohesión nacional la salida soberana al Pacífico, lo que genera un irracional sentimiento anti-chileno, un riesgo permanente en las relaciones entre ambos países y un importante desencuentro entre los estados del subcontinente, ya que al no aceptar Bolivia su condición territorial y mantener latente esta situación de enfrentamiento, se dificulta la generación de la confianza mutua necesaria para avanzar hacia una integración benéfica que permita capitalizar las potencialidades de ambos países.

A pesar de lo anterior, se ha logrado desarrollar una relación bilateral de intensidad variable, la cual actualmente se caracteriza por la ausencia de relaciones diplomáticas formales, siendo éstas reemplazadas por la presencia de cónsules generales, que tienen la categoría jerárquica y actúan de hecho como embajadores. En ese contexto, Chile constituye país de tránsito para los productos bolivianos que circulan libremente a través de los puertos de Arica y Antofagasta y, al amparo de un Acuerdo de Complementación Económica, ambos países mantiene un comercio que bordea los 200 millones de dólares. Todo ello permite aseverar que -sin desconocer la existencia de problemas puntuales de cierta magnitud como el caso del río Lauca y del río Silala- existe un aceptable grado de cooperación en casi todos los planos de una relación normal, incluidos los proyectos de integración y las inversiones chilenas. En ese contexto se registran dos instancias relevantes en relación a la búsqueda de una solución al problema de la mediterraneidad boliviana: la entrevista Presidencial de Charaña, en 1974, y la Reunión de los Cancilleres de Chile y Bolivia, en Montevideo, en 1987.

La Reunión de Charaña, dio origen a una propuesta en la que Chile estaría dispuesto a negociar con Bolivia la cesión de una franja de territorio al norte de Arica hasta la Línea de la Concordia, condicionada al canje simultáneo de territorios junto a otras exigencias. Dicha iniciativa no logró prosperar ya que, en cumplimiento al tratado de 1929, Chile consultó el tema a Perú con el objeto de obtener su conformidad, ante lo cual este último país presentó una contrapropuesta que resultó inaceptable para los intereses nacionales. La segunda instancia se concreta cuando el Canciller de Bolivia entrega en Montevideo a su homólogo chileno un planteamiento que consideraba dos posibilidades de solución: la cesión de un corredor muy similar al de la proposición de Charaña, esta vez sin compensaciones territoriales para Chile y agregando el requerimiento de uso compartido de las instalaciones portuarias de Arica; y, como segunda alternativa, la cesión por parte de Chile de un enclave ubicado en algún sector de costa, vecino a los puertos de Pisagua, Tocopilla o Mejillones del Sur, lo cual tampoco consideraba el canje simultáneo de territorios equivalentes. Estas proposiciones tampoco prosperaron ya que involucraban pérdida de territorio nacional sin compensaciones equivalentes para Chile.

Los fallidos intentos en la búsqueda de una solución al tema, introducen un factor de inestabilidad que complica la relación bilateral fructífera que, para ambos países, resulta absolutamente necesaria en la época actual, en especial cuando la evolución que evidencia la comunidad mundial muestra un tránsito resuelto hacia una situación de mayor complementación e interdependencia donde la autarquía y el aislamiento no tienen cabida en un proceso globalizante que, además, ha introducido cambios en la valorización de los elementos

constitutivos del estado, en especial en lo relativo al territorio, las fronteras impermeables y la soberanía absoluta, estableciendo nuevas concepciones geopolíticas que incentivan al aumento de la integración a nivel regional.

En este último contexto, Chile se ha ajustado a las nuevas condiciones del escenario internacional, expresando oficialmente su deseo de estrechar la cooperación existente y, en ese sentido, ha manifestado estar dispuesto a considerar fórmulas de perfeccionamiento realistas y modernas en torno al acceso de Bolivia al mar, siempre que ellas no supongan una cesión de soberanía. Por su parte, Bolivia, al insistir en el dominio soberano de un acceso al litoral, parece estar atrapado en los esquemas del pasado, lo que hace más difícil acceder a una solución que permita extremar la cooperación mutua y satisfacer al máximo posible los intereses de ambos países.

En los últimos meses el tema ha adquirido nueva relevancia ya que se ha establecido que existe, en el área de Tarija, una enorme reserva de gas natural que alcanzaría a los 47 trillones de pies cúbicos, y que un importante consorcio internacional estaría dispuesto a invertir apreciables capitales con la idea de conducir el gas hacia el Pacífico, hacerlo líquido en una planta cerca del mismo y transportarlo hacia México y California a través de un puerto idóneo, que podría ser chileno o peruano.

Lamentablemente Bolivia ha ligado la posible preferencia para el uso de los puertos más cercanos, los chilenos, a ciertas modalidades de acceso al mar, entre las que se mencionan un comodato, concesión o arrendamiento al "Estado Boliviano" por 99 años renovables, de más de 80 kilómetros de costa chilena entre Mejillones y Cobija. Desde el punto de vista jurídico, las mencionadas condiciones no resultan necesarias, ya que la legislación vigente permite el desarrollo de un proyecto que incluya el transporte del gas y su licuefacción utilizando territorio y mar chilenos, a través de la constitución de una sociedad privada conforme a nuestras leyes y protegida por el estatuto de la inversión extranjera. El gas podría tener derecho de libre tránsito y un gasoducto supondría la negociación de servidumbres privadas. Si más allá de esto se desearan determinadas facilidades gubernativas, también es posible un acuerdo en el marco de los Tratados vigentes entre Chile y Bolivia, al estilo del que existe para el oleoducto de Sica Sica.

Nada se opone, en suma, a que el negocio del gas natural boliviano transportado y procesado a través de territorio chileno y exportado por uno de sus puertos sea analizado, como corresponde, conforme a sus méritos y en la perspectiva de un beneficio mutuo para ambos países. Desde este punto de vista es lógico, en consecuencia, que el país otorgue las mayores facilidades. No obstante, las declaraciones bolivianas en el sentido de que "el gas tiene que ser la carta que permita que Bolivia recupere la cualidad marítima, gravite sobre el Pacífico y sea un actor importante en esa zona para este siglo XXI en la parte económica", constituye una muestra concreta de que el vecino país está utilizando una nueva estrategia para lograr una salida soberana al mar y, en ese contexto, estaría usando el tema del gas como una moneda de cambio. Lo anterior permite vislumbrar que el problema excede el alcance de un negocio entre privados, en que se requiere que la autoridad sólo asegure un marco de estabilidad económica y entregue las condiciones para transportar el gas.

Las propuestas hasta ahora conocidas conllevan la figura de un enclave similar al planteado anteriormente por Bolivia e invariablemente rechazado por Chile, ya que constituye una nueva fuente de conflictos de mayor magnitud que los actualmente existentes. En ese sentido, es posible prever el inmediato reclamo de mar territorial, zona económica exclusiva y mar presencial, por parte de Bolivia; discontinuidad del mar de Chile; aspiración a desarrollar una marina de guerra no fluvial; sobrevuelo de sus aviones militares sobre territorio nacional; eventuales incumplimiento de pagos y obligaciones relacionados con arriendo; generación de una vía entre Bolivia y esa franja, cortando la zona norte de Chile; problemas de competencia policial; etc.

Lo anterior permite concluir que Bolivia, aplicando una nueva estrategia, mantiene invariablemente enmarcada en los esquemas geopolíticos del pasado, su aspiración de salida soberana al océano Pacífico, lo que genera el riesgo de que desperdicie esta nueva oportunidad para perfeccionar -a través de fórmulas creativas y realistas- las facilidades de acceso al mar que le ofrece Chile, en el contexto del pleno respeto a la intangibilidad de los Tratados vigentes.