



# UNA NUEVA RELACIÓN CON BOLIVIA

**IDEAS & PROPUESTAS**

Nº 441

6 de mayo 2026

## RESUMEN EJECUTIVO

La presente edición de Ideas & Propuestas ofrece una panorámica de la historia de relaciones chileno-bolivianas, enfatizando las tensiones y retrocesos de las últimas décadas, así como los promisorios avances bajo los gobiernos de los presidentes Kast y Paz, oportunidad para abordar diversas problemáticas comunes a ambas naciones.



## I. INTRODUCCIÓN: UNA DISTANTE VECINDAD

En la triple relación de vecindad de Chile, los lazos con Bolivia fueron por mucho tiempo los más distantes. Mientras con Perú nos ha unido la comunión costera en el Pacífico y un nexa incluso prehispánico, que se reforzó con la dependencia al Virreinato, respecto de las lejanas Tucumán y Buenos Aires, un estrecho, pero firme cordón umbilical que tramontaba los Andes en Mendoza, fue lo que mantuvo conexión directa con nuestra capital, Santiago, y demás rutas trashumantes de cordillera. En cambio, con la antigua Charcas, el enorme despoblado de Atacama y el altiplano no fueron impedimento, pero sí desincentivo a un mayor contacto, salvo por un hecho gravitante: la ingente extracción de plata de Potosí, fuente de circulante para todo el Imperio, a la que se accedía por la ruta de Copiapó al oasis de Atacama o desde el puerto de Arica.

El proceso de emancipación en Hispanoamérica, inaugurado en el Alto Perú en 1808 y casi finalizado allí mismo con la fundación de la “República de Bolívar” (1825), nuevamente constató esta distancia. Tanto ese proceso como el chileno fueron fuertemente influidos por lo que sucedía en Buenos Aires y Lima, sin embargo, casi no tuvieron nexa entre sí. Tanto más, luego se verificaría, a consecuencia de las independencias, la problemática superposición de límites jurisdiccionales del Imperio, ahora reclamados como fronteras internacionales bajo el principio del *Uti possidetis*.

La soberanía peruana sobre Arica llevó a las nuevas autoridades bolivianas a mirar por el fomento del puerto de Cobija, hito en la antigua ruta de intercambio entre indígenas changos y atacameños hacia Potosí, desde donde se regía a su exigua población, aunque en otros documentos imperiales figurase como costa chilena o peruana. Empero, no hubo conflicto inicial y la recepción de Dámaso Uriburu como cónsul general en Valparaíso (1831) inauguró formalmente las relaciones diplomáticas chileno-bolivianas, reforzadas en 1833-1834 por un tratado de amistad, comercio y navegación.

Si bien la guerra contra la Confederación Perú-Boliviana agrió estas relaciones, rápidamente se recompusieron tras disolverse ésta, pero la aparición del guano como commodity internacional llevó desde 1842 a Chile a reclamaciones desde la bahía de Mejillones al sur, basado en sus títulos hispánicos. A pesar de estas tensiones y aun una guerra comercial entre Perú y Bolivia (que incluyó la invasión peruana a Cobija en 1853), la explotación del litoral boliviano creció, así como la mano de obra chilena y capitales desde Valparaíso en él; mientras que las tensiones se dieron por resueltas bajo el espíritu americanista tras la guerra contra España, con el Tratado de 1866, ajustado por el de 1874.

La decisión de la Asamblea Constituyente boliviana de gravar con un impuesto a la Compañía de Salitres de Antofagasta, inversor chileno, en contravención al Tratado de 1874, llevó a la ocupación chilena del litoral boliviano en febrero de 1879 y, poco después, con la final develación del tratado secreto de 1873 entre Perú y Bolivia, al estallido de la guerra contra ambos países, en que Bolivia participó activamente hasta mayo de 1880.

## A PARTIR DE LA GUERRA

Los efectos de la Guerra del Pacífico son hasta hoy la sombra de las relaciones chileno-bolivianas. La pérdida del litoral, aceptada por el Pacto de Tregua de 1884 y ratificada por el Tratado de Paz de 1904, hará emerger posteriormente la cuestión acerca de revertir la condición de mediterraneidad de Bolivia. Sin embargo, el mayor efecto de la anexión chilena es haber creado efectivamente una mayor vecindad con Bolivia, mediatizada por las compensaciones económicas dispuestas por la paz, las franquicias perpetuas otorgadas en los puertos de Arica y Antofagasta, la extensión del ferrocarril de Antofagasta a Bolivia (1889) y de Arica a La Paz (1913); pero, sobre todo, por sumar como chilena a una población local culturalmente andina, ligada a las lenguas aymara y quechua, con fuertes lazos hasta hoy con el oeste boliviano.

El gobierno boliviano enviará su primera nota acerca de la cuestión de la mediterraneidad a los gobiernos chileno y peruano en 1910 e intentará la revisión del Tratado de 1904 aprovechando el ambiente universal de reajustes limítrofes tras la Primera Guerra Mundial, durante la Conferencia de París (1919) y la Sociedad de las Naciones (1920) e inaugurará su retórica popular en torno a la cuestión solemnizada por el "Día del Litoral" (1922), hoy "Día del Mar", que se fue alimentando de las demás reclamaciones territoriales frustradas ante otros países limítrofes (incluyendo la Guerra del Chaco, 1932-1935) y de la constatación de ver cómo parte importante de los ingresos chilenos, del salitre y la explotación cuprífera de Chuquicamata (1912), se hallaban en su antiguo territorio.

Con todo, no será hasta 1962 en que estalle un genuino altercado internacional de relevancia por causa del uso chileno de aguas del río Lauca para fines hidroeléctricos y agrícolas. Ante lo que Bolivia calificó de "desvío" de este curso de agua internacional, acabaron rotas las relaciones diplomáticas entre ambos países.

A pesar de que hubo una oferta chilena en 1895 que planteó cederles como litoral las provincias de Tacna y Arica, otrora peruanas, cuando acababan los 10 años del Tratado de Ancón con aquel país, de un acuerdo de tránsito (1937) y una nota diplomática en 1950 acerca de la disponibilidad chilena a conversar una solución concreta a la mediterraneidad; no fue sino hasta 1975, bajo los auspicios del Acuerdo de Charaña de los generales Banzer y Pinochet, que se presentó una oferta concreta de salida soberana por un corredor al norte de Arica.

La coincidencia de dos gobiernos militares autoritarios y una cierta desventaja chilena, temiendo una ofensiva militar revanchista por parte de Perú con vistas al centenario de la Guerra del Pacífico, parecen haber sido las principales motivaciones de la oferta de Pinochet. Sin embargo, el gobierno militar peruano, que debía dar su beneplácito sobre sus antiguos territorios, acorde al Tratado de 1929, retrucó con la idea de convertir a Arica en una ciudad internacional de administración tripartita; tesis que Chile rechazó y llevó a Bolivia a una nueva ruptura diplomática en 1978, la que se perpetúa hasta hoy, en que ambos países sólo mantienen relaciones consulares.

Desde la Resolución 426 de la Organización de los Estados Americanos (1979) que Bolivia retomó su ofensiva diplomática a través de instancias multilaterales, mientras la propuesta del "Enfoque Fresco" (1986-1987) del presidente Víctor Paz Estenssoro trató que el presidente Pinochet retomara la propuesta del corredor, pero ello fue ahora descartado por las autoridades chilenas. Sin embargo, más adelante esto no impidió la firma de un Acuerdo de Complementación Económica (ACE) en 1993, que reforzó intercambio entre ambos países, que ha crecido ostensiblemente desde entonces.

## DESAFÍOS DEL SIGLO XXI

En 2000 resurgirán propuestas de una salida no soberana, pero bajo administración boliviana, para la exportación de su gas a través de costa chilena, lo cual no prosperó. No obstante, un comunicado conjunto de ambos cancilleres desde Algarve, Portugal (2002), señalando disposición a tratar todos los temas de la agenda "sin exclusión alguna", la recordada oferta de reapertura de relaciones



diplomáticas “aquí y ahora” del presidente Ricardo Lagos a su par Carlos Meza (2004) y la visita a La Paz del mandatario chileno durante la transmisión de mando de Evo Morales en 2006 marcaron significativas señales de una intención de acercamiento.

Durante el extenso gobierno de Morales (2006–2019) fue cuando las negociaciones alcanzaron su mayor aceleración, pero también una radicalización de posturas. En consenso con la primera administración Bachelet se inició una positiva “agenda de los 13 puntos” que alcanzó a sostenerse hasta febrero de 2011 con la visita del canciller Alfredo Moreno. Sin embargo, esos promisorios augurios fueron retrocediendo a partir de aquel año. A la verdad, la reivindicación marítima como un derecho irrenunciable e imprescriptible y un objetivo permanente e irrenunciable del Estado, elevada a rango constitucional en Bolivia por el artículo 267 de su texto promulgado en 2009, preanunciaba el resultado esperado por el gobierno altiplánico.

La tesis anunciada el 23 de marzo de 2011 por el presidente Morales fue que la realidad jurídica internacional había cambiado respecto del año 1904 y que se podía acudir a tribunales internacionales, tanto más cuando Chile supuestamente habría incumplido una serie de acuerdos. Bajo esa premisa, apostaron a una demanda contra Chile ante Corte Internacional de Justicia (CIJ) en 2013, cuyo fallo recién estuvo en 2018. Además, Chile planteó en 2016 otra demanda ante dicho tribunal acerca del río Silala como internacional, mientras la contraparte aducía la tesis de una canalización artificial hacia Chile de aguas emergidas en Bolivia; para cuyo fallo hubo que esperar a 2022.

En ambos casos, las tesis bolivianas fueron descartadas en lo fundamental. En 2018, la CIJ determinó que Chile no tiene obligación legal de negociar un acceso soberano al mar con Bolivia. Por su parte, el fallo de 2022 ratifica el carácter de río internacional del Silala.

La crispación durante la espera de los fallos que llegó a incluir una visita sorpresiva del canciller David Choquehuanca a Chile en julio de 2016, pretendiendo fiscalizar el tratamiento a transportistas bolivianos en los puertos de Arica y Antofagasta; los triunfos diplomáticos de Chile y la frustración boliviana, así como su convulsión política y económica interna en los años siguientes han mantenido un débil statu quo hasta el ascenso al poder del nuevo presidente boliviano Rodrigo Paz en noviembre de 2025.

Habiendo vivido parte de su infancia en Chile, durante el exilio de su padre, el después presidente Jaime Paz Zamora (1989–1993), y siendo además sobrino nieto de Paz Estenssoro, se esperaba de Rodrigo Paz una actitud de nueva apertura, que se ha materializado con su visita a Chile durante la transmisión de mando del presidente José Antonio Kast, recibiendo el reconocimiento de la comuna de Macul a su antiguo vecino.

El siguiente paso lo forjó la visita de dos días del canciller chileno Francisco Pérez Mackenna durante el pasado abril, la cual produjo diversas reuniones con su par Fernando Aramayo y una interesante declaración conjunta que anunció la reactivación del Mecanismo de Consultas Políticas Bolivia–Chile, suspendido desde 2010, entre otros acuerdos, pero donde en su párrafo más significativo señaló:

*“En este contexto, coincidieron en que, pese a las diferencias históricas, es posible avanzar hacia la normalización de las relaciones diplomáticas de manera constructiva y propositiva, de acuerdo a los legítimos intereses de sus pueblos.”<sup>1</sup>*

Este alentador anuncio abre la oportunidad de principiar soluciones en una serie de materias comunes que no han tenido satisfactorio tratamiento hasta la fecha.

Una cuestión es la situación migratoria con respecto a la diáspora venezolana. Si bien parece haberse estabilizado, todavía la zona norte chilena enfrenta aún las consecuencias de un flujo masivo que hizo ingreso ilegal desde Bolivia, sobre todo cuando el Perú endureció su tratamiento hacia ellos; situación en que tristemente se hizo célebre la localidad fronteriza de Colchane, padeciendo incluso hechos de sangre contra su población local que habrían sido cometido por extranjeros.

No obstante, existe también una situación migratoria que se acrecienta desde hace al menos una década y es la visita estacionaria de ciudadanos bolivianos como temporeros agrícolas en Chile; asunto que amerita un examen que facilite y favorezca a ambas naciones, evitando situaciones de irregularidad y precarización laboral.

Otra cuestión es el tráfico de vehículos robados desde Chile hacia Bolivia, donde son llamados “autos chutos”. Si bien medidas como la excavación de zanjas fronterizas debieran desincentivar el flujo ilegal tanto de personas como vehículos, convendría medidas conjuntas que minimicen esta situación, sobre todo cuando hay más de una evidencia de que este mercado funciona con la connivencia de personal policial boliviano.

La existencia de esta clase de crimen organizado, junto con otros tipos de delitos, como el contrabando y, ante todo, el tráfico de drogas, también se presenta como desafíos a resolver mutuamente.

Finalmente, la posibilidad de potenciar la inversión mutua en cuestiones tales como el rubro energético, el turismo o la mejoría de condiciones portuarias en Iquique, que también maneja un importante flujo de bienes hacia el país vecino, son apenas algunas de las áreas que podrían ensayarse en caso de avanzar exitosamente las negociaciones.

Tras una década y media de acentuación de la querrela diplomática, parece ahora abrirse una puerta al normal restablecimiento de relaciones que debiese caracterizar a países vecinos que aun con todas sus diferencias, los unen lazos crecientes y que han apostado por la paz durante más de un siglo.

---

1. Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile. “Comunicado conjunto de los ministros de Relaciones Exteriores del Estado Plurinacional de Bolivia y de la República de Chile”, 23 de abril de 2026. En: <https://www.minrel.gob.cl/sala-de-prensa/comunicado-conjunto-de-los-ministros-de-relaciones-exteriores-del-estado>. Revisado en 5 de mayo de 2026.



FUNDACIÓN  
JAIME GUZMÁN

[www.fjguzman.cl](http://www.fjguzman.cl)



@FundJaimeGuzmanE



@fundjaimeguzman

Capullo 2240 - Providencia, Santiago | Tel: (56 2) 29401100