

La década dorada de las relaciones diplomáticas entre Chile y Bolivia¹

The golden decade of diplomatic relations between Chile and Bolivia

Sergio González
Cristián Ovando²

T'inkazos, número 29, 2011, pp. 87-108, ISSN 1990-7451

Fecha de recepción: marzo de 2011

Fecha de aprobación: abril de 2011

Versión final: mayo de 2011

Este artículo aborda las relaciones entre Bolivia y Chile en los años de 1950, definida como la época “dorada” en las relaciones bilaterales. Se analiza, de modo específico, las caravanas de integración entre Oruro e Iquique de 1958. El contexto internacional y las relaciones diplomáticas entre ambos países permitieron consolidar un proyecto de integración cultural y económica transfronterizo. El movimiento asociativo entre las dos ciudades se vio frustrado por los conflictos diplomáticos bilaterales que marcaron el inicio de la década de 1960, impidiendo la emergencia de una Región Transfronteriza (RTF).

Palabras clave: relación diplomática Bolivia - Chile / relación bilateral / cooperación transfronteriza / integración económica / integración regional

This article looks at relations between Chile and Bolivia in the 1950s, a period described as the “golden age” of bilateral relations. Specifically, it analyzes the “integration convoys” between Oruro and Iquique in 1958. The international context and diplomatic relations between the two countries enabled a cultural integration and cross-border economy project to take shape. The movement towards partnership between the two cities was frustrated by the bilateral diplomatic clashes that marked the start of the 1960s, preventing the emergence of a Cross-Border Region.

Keywords: Bolivia-Chile diplomatic relations / bilateral relations / cross-border cooperation / economic integration / regional integration

-
- 1 Artículo resultado del proyecto regular 1095130 del Fondo Nacional de Ciencia y Tecnología del CONICYT de Chile. La investigación finaliza en 2011.
 - 2 Sergio González es sociólogo, especialista en educación y estudios americanos; director ejecutivo del Instituto de Estudios Internacionales de la Universidad Arturo Prat de Iquique, Chile. Correo electrónico: pampino50@gmail.com. Cristián Ovando es cientista político, especialista en ciencias sociales; investigador del Instituto de Estudios Internacionales de la Universidad Arturo Prat de Iquique, Chile. Correo electrónico: covandos@hotmail.com.

INTRODUCCIÓN

Históricamente las relaciones bilaterales entre Bolivia y Chile han estado enmarcadas por el discurso diplomático o, incluso, presidencial debido a que la política exterior ha sido entendida como una política de Estado. Por ello, las relaciones transfronterizas entre regiones contiguas y el discurso paradiplomático han tenido dificultades para ser considerados en las agendas bilaterales, frustrándose no pocas veces proyectos de integración física y cultural requeridos a uno y otro lado de la frontera internacional. Sin embargo, ello no evita que exista lo que algunos autores denominan “fronterización”. La fronterización es, como señala Socorro Ramírez siguiendo a Grimson, un proceso histórico donde “las fronteras deben ser entendidas y construidas por los poderes centrales y por las poblaciones locales. Todos estos procesos no son uniformes. Tienen desarrollos desiguales y de ninguna manera unidireccionales” (Ramírez, 2006: 4). Las fronteras son “reestructuradas y resignificadas, aunque siempre restringidas a un balance entre las fuerzas locales y las del Estado-nación” (Gudynas, 2007: 3). Hemos podido constatar un fenómeno de fronterización entre las regiones de Tarapacá y Oruro, especialmente entre sus ciudades capitales, desde el siglo XIX y hasta la actualidad.

Nos podríamos preguntar qué tienen de común las ciudades de Iquique y Oruro, si les separa una distancia de 487 kilómetros, una se encuentra a nivel del océano y la otra a 3.700 metros sobre el nivel medio del mar. Sumado a lo anterior, cualquier línea férrea o carretera que pretendiese unirlos debería franquear la cordillera de los Andes. Sin embargo, Oruro es la ciudad boliviana que se encuentra más arraigada en la memoria histórica de los iquiqueños y, posiblemente, Iquique sea la ciudad chilena más adherida al recuerdo de los orureños.

La vinculación de los mineros de Tarapacá con el occidente de Bolivia tiene antecedentes conocidos desde el siglo XVIII por la minería de la plata, donde Carangas fue la zona de destino de su producción. María Concepción Gavira señala con claridad: “si el minero de Tarapacá fundía su plata en la callana de Tacna, se veía en la precisión de conducirlos a Arequipa a expensas de muchos costos, careciendo por más tiempo de su valor, mientras que Carangas les era más cómodo, porque estaba camino hacia Potosí y Oruro. Los oficiales dicen que una vez que fundían sus barras en Carangas los mineros llegaban hasta Oruro para proveerse de todo lo necesario y a veces incluso realizaban los registros de plata en la misma Caja de Oruro. En esta villa se abastecían de insumos necesarios en la minería como, por ejemplo, el estaño. En muchas ocasiones todas estas negociaciones se hacían por medio de comisionados” (2005: 51). Concluido el ciclo de la plata y el dominio español en la región, en el siglo XIX fueron los fertilizantes los que abrieron el mercado internacional a las emergentes repúblicas del Pacífico sur: primero el guano, después el salitre.

Las rutas que la economía de la plata utilizó entre Carangas y Tarapacá fueron las de los arrieros, troperos y llameros. Algunos autores diferencian a los arrieros, que realizaban viajes en piaras de mulas con un propósito comercial, de los troperos que se dedicaban a comprar ganado y que luego arreaban a los centros mineros, y de los llameros que “sólo utilizaban recuas de llamas para el transporte de sus mercaderías” (Valderrama *et al.*, 1983: 71). Si bien estos tres tipos de transportistas existieron hasta el término del ciclo de expansión del salitre, acontecido al finalizar la Primera Guerra Mundial debido a la pérdida del mercado alemán de fertilizantes, la industria del nitrato presionó para la emergencia de un tipo de transporte moderno como fue el ferrocarril.

LOS PROYECTOS DE INTEGRACIÓN FÍSICA

Mientras se avanzaba en el siglo XIX con los proyectos ferroviarios transfronterizos, la ruta entre Iquique y Oruro comenzó a transformarse en un proyecto de integración física mucho más complejo. El primero de esos proyectos ferroviarios fue el propuesto por el minero boliviano José Avelino Aramayo junto al ingeniero alemán Hugo Reck en 1864. A partir de entonces, en Tarapacá nunca dejaron de proponerse al Estado peruano, primero, y chileno, después, sin suerte, este tipo de proyectos a través de diversas rutas, hasta 1928. Por razones de espacio, esos proyectos del ciclo de expansión del salitre no serán tratados aquí³. A partir de 1928, la sociedad tarapaqueña desistió del proyecto de un ferrocarril transandino para levantar un proyecto carretero que permitiera el traslado de camiones con carga pesada entre Iquique y Oruro. Dicho proyecto sería conocido como “el camino de Iquique a Oruro” (Comité Iquique, 1934), que ha sido el concepto que se arraigó en la mentalidad local, especialmente por el acicate que significaron las caravanas de la integración de 1958.

Con el beneficio del tiempo, nos podemos preguntar por qué insistieron tanto los habitantes de Iquique y de Oruro en lograr la construcción de una línea férrea, primero, y una carretera para camiones, después, si cada uno de esos proyectos fracasó por razones diversas, pero casi siempre relacionadas con decisiones políticas tomadas por el Estado central.

A casi un siglo y medio del primer proyecto ferroviario y ocho décadas de la primera propuesta de una carretera moderna entre Iquique y Oruro, el sábado primero de diciembre de 2007, el diario *La Estrella de Iquique* titulaba

un reportaje como: “El largo y tortuoso camino a Colchane”. Insistía en que “grandes son las expectativas que tienen las autoridades y habitantes de Colchane por el camino internacional. Desafortunadamente, el estado actual de tramos de la ruta se aleja bastante de una vía con estándares de calidad internacional”, agregando que:

... este año la lucha de los gremios y las fuerzas vivas de Iquique provocó la atención de las autoridades de Obras Públicas. El viernes 8 de junio, el propio ministro Eduardo Bitrán firmó en Iquique el convenio de programación para terminar la Ruta A - 55. Con 36 mil millones de pesos, aportados por el MOP y el Gobierno Regional de Tarapacá, se pavimentarán cuatro tramos de Huara - Colchane que equivalen a 51,5 kilómetros. El plazo de término de las obras es junio de 2009. Esta corresponde a un total de 113,5 kilómetros.

Esta noticia podría volver a repetirse, con algunas variaciones, en estos días.

Las comunidades de Iquique y Oruro han tenido muchos proyectos de integración física, que han terminado formando parte de sus propias identidades, en las que las caravanas de la integración de 1958 han sido las que más se han arraigado en la memoria, pero no fueron las únicas. Esos proyectos frustrados no lograron hacer emerger una Región Transfronteriza (RTF) entre Oruro e Iquique a pesar que, desde una perspectiva regional, estaban dadas todas las condiciones. Bob Jessop identifica nueve formas de emergencia de una RTF. Una de esas formas es aquella promovida por los propios Estados nacionales, donde las RTF serían puentes para el beneficio de la economía nacional. Una segunda

³ Existen trabajos previos que abordan en detalle estos proyectos ferroviarios (Castro 2003, 2005).

forma sería el producto de “iniciativas de construcción de carreteras e instituciones” (2004: 35). Las otras formas están más relacionadas a la globalización y no al periodo estudiado aquí.

Jessop identifica una forma muy particular de hacer emerger una RTF que define de la siguiente manera:

... reforzamiento selectivo de formas oscuras y liminales de organización económica y política que han existido por mucho tiempo en las fronteras de los estados, aun cuando hayan sido desaprobadas por los respectivos estados nacionales. Estas incluyen actividades económicas ‘grises’ o ‘negras’, el intercambio de ‘males’ o ‘bienes’ (por ejemplo drogas, esclavos, armas, contrabando para evitar aduanas y eximirse de deberes, movimiento de migrantes ilegales) (2004: 33).

Hoy, la frontera entre Bolivia y Chile es conocida por el contrabando, el tráfico de drogas y el movimiento de migrantes ilegales, es decir, de actividades económicas “grises” que, quizás, no hubiesen surgido o al menos habrían sido mejor controladas si se hubiese construido vías de comunicación reguladas y adecuadas para el intercambio de bienes y personas, como lo planteaban los proyectos de integración física transfronteriza de las comunidades de Oruro e Iquique desde 1864 en adelante.

En la actualidad, las políticas exteriores de ambos países promueven estrategias en torno a la formación de regiones transfronterizas de manera disímil. En el caso de Bolivia, el PNUD, a través de un proyecto de fortalecimiento institucional de la Cancillería, señala expresamente la intención de definir las bases para la formulación de una política nacional sustentada en un enfoque que conciba a la frontera como una región de desarrollo e integración bi o trinacional (PNUD, *s/f.*). En el caso de Chile, el desarrollo

fronterizo en tanto prioridad estratégica suele ajustarse al énfasis comercial de su política exterior, donde la frontera todavía es entendida más como línea de frontera que como zona de frontera (González, 2009: 11).

Tarapacá y Oruro supieron lo que Jessop señala respecto de la integración transfronteriza promovida por los propios Estados nacionales, pues hubo una década que, aparentemente, fue particularmente favorable para los proyectos de integración física entre las ciudades de Oruro e Iquique, debido a las buenas relaciones diplomáticas que tuvieron ambos países, ayudados, además, por el contexto internacional. Esa fue la década de 1950. Fue la década de mayor estabilidad entre ambos países, cuando un presidente de Chile visitó la ciudad de La Paz y un presidente de Bolivia la ciudad de Arica.

Kart Deustch señala que tanto los Estados como las personas “quieren una consonancia cognitiva para que su mundo tenga sentido, para que conforme un todo significativo y manejable, o por lo menos tolerable” (1990: 73). Posiblemente, 1950 fue una década donde se podría afirmar con Deustch que ambos Estados nacionales lograron “una consonancia cognitiva” que les permitió aproximarse, aunque posiblemente no lo suficiente como para comprender los códigos tácitos, y superar las imágenes distorsionadas y el sistema de creencias construido respecto del otro. Y esto no es un caso exclusivo de las relaciones entre Bolivia y Chile. Schumacher señala que en las relaciones internacionales “se presenta con mucha frecuencia el problema de unas percepciones incorrectas o incompletas a raíz de la confrontación de actores con códigos de comunicación muchas veces muy diferentes y de difícil procesamiento” (2002: 82). No podemos afirmar que estos hayan sido los factores que llevaron a la década siguiente de 1960 a uno de los periodos de mayor conflicto diplomático entre Bolivia y Chile, pero llama la atención el cambio

en las relaciones bilaterales, a escala nacional, de una década a otra. La pregunta es si ese cambio tuvo o no su correlato a escala regional.

LA DÉCADA DORADA DE LAS RELACIONES CHILENO-BOLIVIANAS

La década de los años 1950 puede ser definida como dorada en las relaciones entre Bolivia y Chile. 1950 fue un punto de inflexión en las relaciones diplomáticas de ambos países. Ese año se realizaron las conocidas “Notas Reversales de 1º y 20 de junio”, donde Chile manifestó que:

... animado de un espíritu de fraternal amistad hacia Bolivia, está llano a entrar, formalmente, en una negociación destinada a buscar la fórmula que pueda hacer posible dar a Bolivia una salida propia y soberana al Océano Pacífico, y a Chile obtener compensaciones que no tengan carácter territorial y que consulten efectivamente sus intereses (Orias, 2004: 65).

El principal diario chileno, *El Mercurio* de Santiago, señalaba el 1º de agosto de 1950 que se había informado al Senado sobre la posible cesión de un puerto a Bolivia, trayendo una nota sobre la exposición del Canciller chileno ante la Cámara de Diputados.

Ramiro Prudencio, en su recuento de hitos de negociaciones entre Bolivia y Chile durante el siglo XX, identifica a estas notas entre el embajador boliviano en Chile, Alberto Ostria Gutiérrez y el canciller chileno, Horacio Walker Larraín⁴, como el segundo más importante después del Acta que se suscribió en La Paz, el 10 de enero de ese año, entre el canciller Carlos Gutiérrez y el ministro plenipotenciario chileno, Emilio

Bello Codesido, en que Chile se comprometía en la búsqueda de una solución a la demanda marítima boliviana (Prudencio, 2006: 232).

Tanto en 1920 como en 1950 y en los hitos posteriores hasta nuestros días, el tema central de las negociaciones entre ambos Estados ha sido la demanda marítima boliviana. Esta ha sido la piedra de toque o la piedra en el zapato de las relaciones bilaterales, según el caso. Sin embargo, a escala regional otros eran los intereses y objetivos de los actores a uno y otro lado de la frontera, siendo el principal la integración física. Las acciones de las sociedades civiles por alcanzar esos objetivos se situaban dentro de lo que hoy podemos definir como paradiplomacia (Aldecoa *et al.*, 2000).

Uno de esos objetivos específicos era el ansiado camino Iquique-Oruro, que fue acogido por los gobiernos de ambos países en 1951, formando parte de la agenda del acuerdo Cardozo-Merino, ministros de Obras Públicas de Bolivia y Chile, respectivamente. Las elecciones de ese año en Bolivia postergaron estas decisiones.

En enero de 1950, el presidente boliviano Mamerto Urriolagoitia había dictado una ley para la construcción del camino Oruro-Iquique que, irónicamente, había quedado sin ejecución con la Revolución de 1952 que llevó al poder a Víctor Paz Estenssoro. Paz Estenssoro, del Movimiento Nacionalista Revolucionario (MNR), logró gobernar el país hasta 1964; bajo el liderazgo de este mandatario y de Hernán Siles Suazo, su sucesor, se realizaron los intentos más notables de integración física y cultural entre las ciudades de Iquique y Oruro.

Una de las medidas más relevantes de la década de 1950 en Bolivia fue la creación de la Corporación Minera de Bolivia (COMIBOL) el 2 de agosto de 1952, dentro de una política

4 Oscar Pinochet de la Barra resalta la personalidad de estos diplomáticos en el acercamiento entre Bolivia y Chile en 1950 (1987: 68).

de nacionalización de la minería. La idea fundamental no era ser “simplemente una heredera de los Barones del Estaño, sino un pivote indispensable para la independencia económica del país” (Torrez, 1986: 21). Oruro fue una de las zonas más afectadas por esa nueva política gubernamental que, si bien fue pensada como un polo de desarrollo, terminó tomando las mismas características propias de un enclave minero⁵ (Conning *et al.*, 2009). Sin embargo, la euforia de la nacionalización en medio de una revolución política liderada por el MNR fue, posiblemente, un acicate para que en Oruro se volviera a pensar en la necesidad de una ruta hacia el Pacífico donde Iquique era el destino natural e histórico.

¿Cuáles podrían ser los otros motivos para insistir en la integración física entre estas dos ciudades, a través de una carretera pavimentada? El sociólogo boliviano Alberto Zalles ofrece una respuesta indirecta al señalar que:

... la estabilidad institucional de Chile le permitió desplegar una modernización fundada en el desarrollo infraestructural. Así, por ejemplo, la convicción con la cual construyó y promocionó la Carretera Panamericana redimensionó la significación de su frontera norte y su vinculación con los mercados de Perú y Bolivia. Bolivia, por su parte, enfrentó los cambios políticos y demográficos generados por la revolución de 1952, que impactaron directamente en los procesos migratorios y en la expansión de sus mercados interno y externo. (...). Esto definió una nueva dinámica fronteriza: los puestos

aduaneros florecieron con el pequeño comercio legal y con el contrabando, actividades que movilizaron a los bolivianos hacia las rutas costeñas. Desde entonces, Charaña, Visviri, Arica y Antofagasta se volvieron lugares familiares para el común de los ciudadanos de Bolivia (Zalles, 2007: 41).

En enero de 1955, se desarrollaría otro hito en las relaciones diplomáticas entre los dos países. Los presidentes Víctor Paz Estenssoro y Carlos Ibáñez del Campo firmaron un tratado de complementación económica, basado en el intercambio de petróleo boliviano por acero chileno en el puerto de Arica⁶. El presidente Víctor Paz Estenssoro fue en visita oficial a Chile y, en agosto de ese año, el presidente Carlos Ibáñez del Campo hizo lo propio, visitando la ciudad de La Paz, un acontecimiento que se transformaría, como dijo el profesor y embajador Carlos Bustos, en: “la única visita oficial efectuada a ese país por un Presidente de Chile en casi dos siglos de historia republicana” (2004: 184). Este mismo autor señala que los años posteriores fueron de entendimiento y cooperación entre Chile y Bolivia y que se suscribieron importantes instrumentos bilaterales (*Ibid.*: 187); empero, no se mencionaba el camino Iquique-Oruro.

En el campo internacional, el concepto “integración” comenzaba a pronunciarse cada vez con más fuerza, posiblemente como un aprendizaje de las dos guerras mundiales. Además de recomponerse social y económicamente de la Segunda Guerra, Europa creó en 1957 la Comunidad Económica Europea, lo que llevó a América

5 José Guillermo Torrez señala que “las empresas de COMIBOL han ejercido en el ámbito rural regional un verdadero colonialismo interno ya que el excedente económico generado por la actividad extractiva de un recurso natural no renovable no ha sido reinvertido localmente sino en su magnitud ínfima” (1986: 31).

6 Ya en 1954, se podía leer en *El Mercurio* de Santiago del 4 de agosto, sección Portada: “Gigantesco oleoducto petrolero construirá Bolivia hasta Arica”.

Latina a plantearse sus propios acuerdos intra-regionales de integración económica.

Frente a esta situación, en la CEPAL se realizaron los primeros estudios para impulsar las formas de integración regional. Los elementos señalados forzaron a la creación de una zona de libre comercio entre los países del cono sur de Sudamérica; (...). Así, tras una negociación relativamente breve, nació la Asociación Latinoamérica de Libre Comercio (ALALC) (Churata, 2008: 180).

En América Latina, al contrario de Europa, la Segunda Guerra Mundial fue un acontecimiento favorable para la economía generando “una efímera ilusión de bonanza de la guerra y posguerra (que) se acaba cuando el centro capitalista se recompone, y esta recuperación desnuda las falencias y debilidades de las economías periféricas” (Ansaldi, 1991: 11). Para Bolivia, esa ilusión fue producida por la exportación de estaño. Sin embargo, este boom, como era de esperarse, “no se reflejó mayormente en un beneficio para el país, por carecer de un Gobierno/Estado capaz de negociar adecuadamente los intereses nacionales en una coyuntura favorable” (Seoane, 2008: 65). Las amenazas llegaban del exterior, como aquella que se anunciaba desde Washington el 2 de enero de 1950, señalando que Indonesia sustituiría posiblemente a Bolivia como primer país productor de estaño (Diario *El Tarapacá*, 3 de enero de 1950).

Como señala Bob Jessop, existen “escalas sobre las cuales ocurren intentos de reestructurar relaciones económicas, políticas y sociales” y, “en los treinta años gloriosos de la expansión económica de postguerra, la escala nacional dominó la organización económica” (2004: 26). Fue en esa escala donde se buscó una solución al problema económico en Bolivia. La solución,

supuestamente, llegaría por la vía de una revolución desde arriba, con apoyo social.

La revolución de 1952, la nacionalización de las minas, la marcha al oriente, fueron entre otros eventos causales del inicio de un cambio en la orientación de la inserción internacional del país. En efecto, la transferencia de recursos de la minería y del petróleo junto con la incorporación de las tierras productivas del oriente y el desarrollo de la producción de alimentos agroindustriales, permitieron la sustitución de importaciones de alimentos... (Seoane, 2008: 66).

Nada tenía de extraño que una revolución latinoamericana se pretendiera realizar desde el Estado, pues autores como el propio Antonio García, que tenía una visión crítica sobre el atraso de Latinoamérica, pensaba “que el agente del desarrollo en este continente no puede ser sino el Estado, única estructura capaz de conducir la operación estratégica global del desarrollo” (Devés, 2003: 144). Equivocada o no, esta perspectiva se aplicó a Chile a inicios de los años 1970.

La década de 1950 fue la antesala de la “sensibilidad sesentista” (Devés, 2003: 135) hacia la integración latinoamericana. Según Devés, Enrique Iglesias destacó que el concepto de cooperación con los países en desarrollo surge en el decenio de 1950, “al influjo de factores claramente políticos, entre los cuales pone de relieve la Guerra Fría y la descolonización” (2003: 130). Este era el ambiente de esa década en las relaciones bilaterales entre Bolivia y Chile, donde la influencia de Estados Unidos, en el marco de la Guerra Fría, fue significativa.

La influencia creciente de los Estados Unidos en los países latinoamericanos no estuvo ajena a estos dos países en los años de 1950. En efecto, el presidente chileno Gabriel González Videla viajó a Estados Unidos a comienzos de 1950 a



Mario Conde Cruz. *Sin título*. Acuarela, 2008.

entrevistarse con el presidente Harry Truman, quien ofreció reunirse con los mandatarios de Bolivia y Chile para encontrar una solución a la demanda marítima boliviana.

El historiador y jurista chileno Sergio Carrasco señala que a partir de la visita del presidente chileno Gabriel González Videla a Washington, la diplomacia chilena cambió su posición frente a la demanda portuaria boliviana:

Nunca hasta entonces, con la sola excepción de la aceptación de la sujeción Kellogg, el gobierno de La Moneda había reconocido la aspiración portuaria de Bolivia. Ahora lo hacía variando radicalmente la posición diplomática de Chile (1991: 244).

Las conversaciones versaban sobre un posible corredor al norte de Arica que comunicara a Bolivia con la costa, mientras este país compensaría a Chile con aguas de los lagos Titicaca, Poopó y Coipasa. Si bien, como ha sucedido recurrentemente, estos acuerdos no consultaban a los habitantes de las regiones involucradas, éstas, sea Arica, Tarapacá u Oruro, solían ver esas gestiones diplomáticas como ventanas de posibilidades para sus propios proyectos de integración económica.

CAMINO IQUIQUE - ORURO Y LAS CARAVANAS DE INTEGRACIÓN

En 1958, el último año del mandato del presidente Ibáñez del Campo, el diario *El Tarapacá* del miércoles primero de enero titulaba: “Con medios propios los iquiqueños construyen camino de Iquique a Oruro”. La noticia agregaba:

Una sentida necesidad para lo tarapaqueños, el camino de Iquique a Oruro, tampoco se cumplió en 1957 a pesar de que han transcurrido más de cincuenta años desde que se iniciaron las primeras gestiones

tendientes a la construcción de una vía que nos comunique con el altiplano. Durante el año recién pasado siguieron los ‘estudios’ por parte del Fisco y nuevas promesas llovieron sobre su pronta construcción. Sin embargo conocedores los tarapaqueños de la falta total de interés por parte del Estado para atender las urgentes necesidades del Norte Grande, se aunaron en una campaña de auténtica extracción popular para construir con medios propios los tramos cordilleranos que permitirán a breve plazo el tránsito normal para vehículos de gran tonelada entre Iquique y Oruro.

Esta noticia anunciaba un desafío: la comunidad regional estaba decidida a construir un camino para alcanzar la cima de la cordillera de los Andes, sabiendo que al otro lado se encontraba una comunidad orureña también dispuesta a hacer lo mismo frente a sus propias autoridades.

El camino entre Iquique y Oruro siempre ha estado en la mentalidad de los habitantes de ambas ciudades, perdiéndose incluso el registro exacto de cuándo fue el primero de esos intentos. Las actuales generaciones piensan que ello aconteció en los años 1950, ignorando los proyectos anteriores. Es posible que la fuerza de las llamadas caravanas, a fines de esa década, las adhiriera en la mentalidad regional como el gran proyecto de integración física transfronteriza. Este olvido es importante, pues evita la frustración por el recurrente fracaso y permite conservar la meta.

Los proyectos de integración física entre Iquique y Oruro, tal vez producto de sus constantes fracasos, no fueron proyectos creados desde los gobiernos centrales; han sido mucho más que eso: fueron y son parte de la identidad cultural y de la memoria de ambos pueblos.

Las caravanas de integración entre Iquique y Oruro son un fragmento de la historia de un

proyecto que se ha repetido, hasta nuestros días, bajo un nombre u otro, de generación en generación, como un círculo eterno: primero un ferrocarril, después un camino para camiones y actualmente como corredor bioceánico.

El Tarapacá de Iquique, del viernes 3 de enero de 1958, titulaba:

En Oruro trabajan denodadamente por lograr la construcción del tramo internacional a Iquique. La unidad para el Progreso de Oruro, entidad formada recientemente para impulsar tal iniciativa pidió ayer a la Intendencia se le indique nombres de entidades iquiqueñas interesadas también en la empresa a objeto de aunar un plan de trabajo.

Oruro era la comunidad que ponía la primera piedra en la gestión para un camino que surgía en forma endógena. El cónsul de Bolivia en Iquique, Víctor Vargas Olmos, tomó como propia esta iniciativa transfronteriza; visitó Oruro y contó a los iquiqueños:

Estuve hace poco en Oruro. Existe allí decaimiento comercial al igual que en Iquique. Se trata de una zona minera y naturalmente su población depende al igual que ustedes de la industria extractiva. Si se bajan los costos mediante el menor pago de fletes, será posible aumentar la producción de minerales y esto favorecerá a los iquiqueños, pues habrá un mayor movimiento de naves. Por otra parte esos mismos barcos dejarán mercaderías en Iquique, para ser transportadas a Bolivia. Si esto se complementa con un apropiado convenio comercial, creo que

el porvenir de ambas zonas se podrá mirar con optimismo. (...)

El movimiento promovido por los iquiqueños a través de su Comité pro Construcción del Camino, por la vía de Chusmiza, ha tenido un eco favorable en Oruro (*El Tarapacá*, sábado 11 de enero de 1958, p.5)

Este interés también estaba en el propio pueblo. El diario *La Patria* de Oruro, señalaba que:

Veinte mil campesinos bolivianos ofrecieron al gobierno de su país trabajar en la construcción del camino Iquique a Oruro (reproducido en *El Tarapacá*, miércoles 15 de enero de 1958, p.4).

El ofrecimiento fue hecho a través de las autoridades de Toledo, pueblo del departamento de Oruro, directamente al Presidente de la República de Bolivia, doctor Hernán Siles Suazo. Toledo era uno de los pueblos por donde pasaría el trazado definitivo que uniría Iquique a Oruro, al construirse por la vía de Chusmiza en Chile⁷. Toledo vivía de la pequeña ganadería, la agricultura, de la industria textil y de la minería.

Para pueblos como Toledo en Bolivia y Colchane en Chile, se entendía que esta carretera no podía sufrir del “efecto túnel” (De Santiago, 2008), donde la conexión física entre dos ciudades no interactúa con el entorno y, por lo mismo, los pueblos aledaños a la carretera no se benefician de ella. El proyectado camino entre Iquique y Oruro no pretendía ser solamente un vínculo inter-ciudades, sino una red de tipo dendrítico que integraría toda la región transfronteriza.

7 Mientras se escribía este artículo, el lunes 21 de febrero de 2011, se produjo un accidente a la altura de Alto Chusmiza donde murieron ocho integrantes del grupo tropical cochabambino “Las misteriositas” y “Los forasteros de Bolivia”, en el kilómetro 78 de la ruta 15-CH, cuando viajaban con destino a Iquique.

Las demandas de orureños e iquiqueños, al parecer, fueron oídas por los gobiernos centrales. Los cancilleres de ambos países se reunieron en Iquique en una Conferencia Internacional el 10 de marzo de 1958. La resolución fundamental de esta conferencia debía ser la fijación del trazado. Las tres soluciones habían sido propuestas por una comisión de ingenieros chilenos y bolivianos en 1952. Estas eran:

1. Iquique - Pampa Lirima - Llica - Oruro;
2. Iquique - Chusmiza - Pisiga - Toledo - Oruro;
3. Iquique - Alpajere - Chinchillani - Oruro.

Dicha comisión recomendó de preferencia la llamada ruta central (Chusmiza - Pisiga) por ser la más corta y la que ofrecía menos dificultades topográficas.

A pesar de las expectativas, fueron los ministros de Obras Públicas y no los cancilleres los que se reunieron en Iquique el 12 de marzo y acordaron la construcción del camino internacional de Iquique a Oruro.

El Tarapacá de Iquique del jueves 13 de marzo de 1958, p.1, señalaba que:

... el Ministro de Obras Públicas de Chile, señor Eduardo Yáñez, impuso la Condecoración de la Orden al Mérito en el grado de Gran Cruz, al Ministro de Obras Públicas de Bolivia, señor Ramón Claure, acto que revistió singular solemnidad y que, según los viejos iquiqueños, se realiza por primera vez en esta ciudad...

Entonces recordaron los iquiqueños una de sus imágenes más significativas, la del 21 de mayo y Arturo Prat, porque estaban a pocos días de esa fecha y debía haber una expresión de agradecimiento: qué mejor que una caravana que cruzara todos los obstáculos que

impedían unir las dos ciudades, las dos regiones contiguas.

Fueron los orureños los que tomaron la iniciativa:

Ciento cincuenta camiones bolivianos cargados con toda clase de productos agrícolas en la Zona de Oruro y del valle de Cochabamba llegarán a Iquique los días 19 y 20 de mayo en la primera caravana internacional con que los empresarios del transporte de esa provincia del altiplano piensan inaugurar el intercambio comercial con Chile y como un homenaje a las festividades de celebración del septuagésimo noveno del Combate Naval de Iquique.

La noticia fue comunicada por los empresarios bolivianos a sus colegas de Iquique por intermedios del Sindicato de Dueños de Camiones que preside el señor Francisco Florimo, pidiéndole, a la vez, informaciones sobre el tipo de productos de más rápida o fácil venta a fin de darle preferencia y la colaboración necesaria a fin de expender esos productos en toda la zona al más bajo precio posible como un medio práctico y efectivo de hacer notar los inmensos beneficios que ambas naciones podrán obtener una vez terminada la proyectada ruta Iquique-Oruro. El trayecto lo harán los camiones bolivianos por el actual camino transitable que pasa por la zona de Mosquito de Oro y que tiene un recorrido mucho más largo que el proyectado por Chusmiza (*El Tarapacá*, 29 de marzo de 1958, p.1).

Y así lo hicieron. No fue por la ruta deseada sino por la que era posible. Se trataba de llegar al Pacífico como un acto simbólico de integración.

La Comitativa oficial estuvo integrada por los representantes de las llamadas fuerzas vivas de esa región, desde representantes del gobierno

regional, de las juntas de vecinos, el rectorado universitario, del periódico *La Patria*, de las cámaras de comercio e industrial de minería, de la corporación minera, del Rotary Club, universitarios, etc. En deportes, una delegación de Salinas de Garcé Mendoza y un equipo de voleibol, estudiantes del Colegio Saracho y del Liceo de Niñas, veinte por establecimiento. Comerciantes, industriales, banqueros, gremios y otras instituciones formaban el grueso de la caravana que fue completada por un buen número de turistas, y algunos conjuntos folklóricos. Lo más significativo fueron los ciclistas y caminantes que se unieron a la caravana partiendo un poco antes.

No era algo fuera de lo común que hombres, mujeres y niños caminaran rumbo al poniente, como lo hicieron miles de cochabambinos y orureños en busca de las salitreras (González, 1995). Era un viaje que hacían todos los años, hasta que llegó el ferrocarril a Oruro desde Antofagasta; entonces, hacían la conexión con el ferrocarril longitudinal en Baquedano para llegar a las salitreras de Tarapacá. Los orureños demostraban con esta caravana que el ferrocarril Antofagasta a Bolivia no resolvió sus deseos y necesidades de comunicación con el litoral del Pacífico.

800 personas integraron la caravana representando a las principales actividades de Oruro, viajando en 35 vehículos especialmente equipados para la esforzada travesía, como carros con equipos radiales, así como personal de primeros auxilios sanitarios y espirituales (pues inclusive viajó un sacerdote) y mecánicos en caso de desperfectos.

Llama la atención las fechas simbólicas para realizar la caravana de la integración o de la amistad. Los orureños consideraron que debían estar para el 21 de mayo en Iquique, y los iquiqueños para el 6 de agosto en Oruro. Posteriormente, en la década siguiente las caravanas de Oruro se realizaron en la semana de la fiesta

de La Tirana, alrededor del 16 de julio cuando se conmemora a la Virgen del Carmen. Hasta la actualidad la presencia orureña en esta fiesta es muy notoria, tanto en las bandas de bronce como en el comercio.

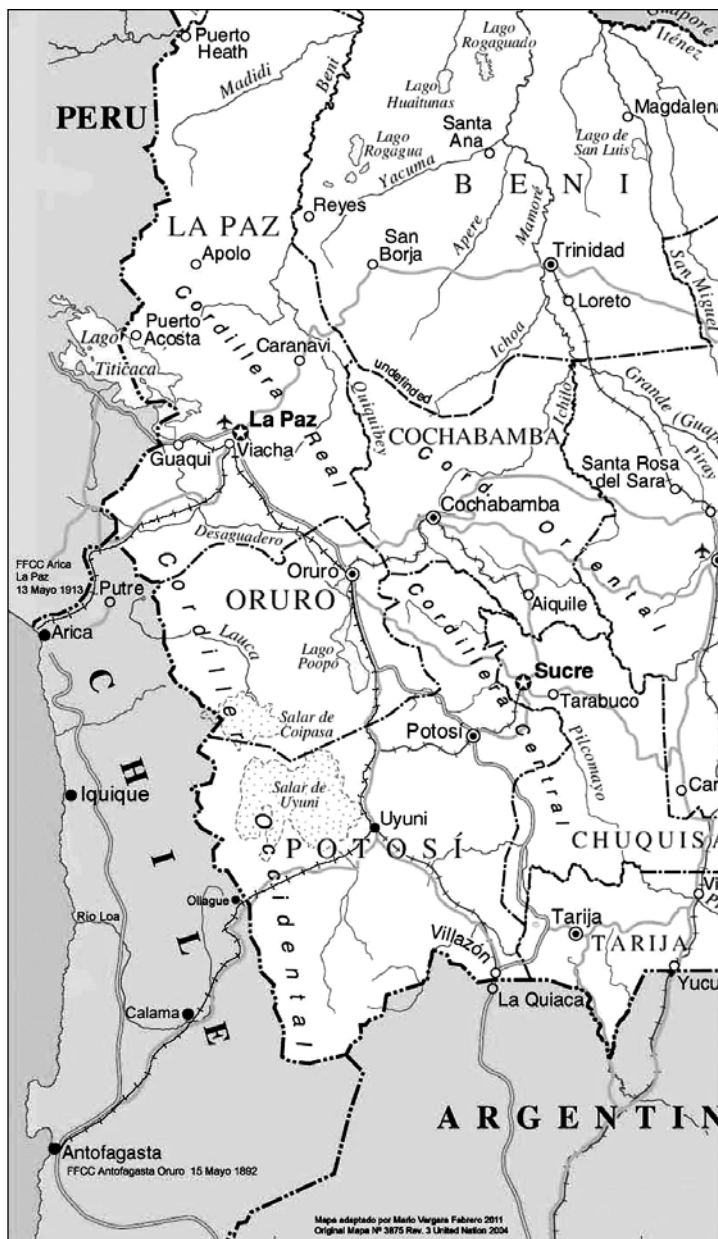
Y llegaron el 21 de mayo a Iquique. Titula el periódico *El Tarapacá* de Iquique de ese día: “Un afectuoso recibimiento tributó Iquique a la ‘caravana de la amistad’”.

Los orureños llegaron en la madrugada a Huara, una localidad ubicada a unos setenta kilómetros de Iquique, en pleno desierto. Allí se realizó una fiesta que se prolongó hasta las seis y media de la mañana. La caravana partió de esa localidad a las once y quince y llegó a Iquique a las catorce y treinta. *El Tarapacá* (ya citado) señalaba que, en Iquique, fue:

... una de las demostraciones de aprecio más imponentes que se tiene recuerdo en la historia de la ciudad, superó incluso a las ofrecidas con motivo de los Ministros de Obras Públicas de Chile y Bolivia, y del presidente de la República en su última visita a Iquique.

También resulta significativo que las demostraciones de amistad y afecto eran mayores para el pueblo que para sus representantes. La pregunta es si se tenía conciencia que a esa escala, más lejana del poder, estaba el verdadero interés en integrarse amistosamente, o, quizás, se trataba de percepciones respecto de actores que estaban a distintos niveles de decisiones, donde la población valoró mucho más las de sus similares porque le demostraban en los hechos que era posible el deseado pero dificultoso proyecto del camino. Desde hace unas décadas, algunas teorías de las relaciones internacionales están poniendo más énfasis a la importancia de las percepciones en la historia (Schumacher, 2002; Rubio, 1971; Rodao, 2005).

Mapa 1
La región fronteriza entre Chile y Bolivia



Fuente: Mapa adaptado por Mario Vergara (2011) del mapa original N° 3875 Rev. United Nation (2004).

Las percepciones están relacionadas a imágenes que se confunden con la realidad objetiva. Schumacher se pregunta:

¿Entonces, si no es en la realidad objetiva en la que basamos nuestros juicios y decisiones, en qué es? Obviamente en *nuestra* realidad objetiva, pero que es solamente una imagen de esa, es la realidad objetiva tal como se ha proyectado dentro de *nuestras* mentes, es la realidad objetiva tal como la vemos *nosotros* (2002: 79).

Lo relevante es que las comunidades de Iquique y Oruro coincidieron en la mirada: la primera vio en el interior del continente grandes oportunidades económicas (Harms, 1930), posiblemente sobre la base de su memoria histórica del ciclo de la plata, donde el Cerro Rico de Potosí era el centro económico del espacio peruano (Assadourian, 1972); y la segunda vio en el océano Pacífico su apertura al mundo, al mercado internacional para sus productos mineros y agropecuarios. Esa coincidencia de miradas también se expresó en imágenes coincidentes, en las que las expectativas eran crecientes en la medida que las autoridades respondían a sus demandas y el clima diplomático era favorable.

La caravana orureña, señala *El Tarapacá*:

... en sus primeros contactos con las avanzadas del pueblo de Iquique que esperaban su llegada fueron realmente impresionantes e insuperablemente emotivos. Grupos de niños, especialmente, y de personas adultas, prácticamente 'asaltaron' los vehículos viajeros con su afán de exteriorizar en todos sus integrantes, con abrazos y saludos, la enorme satisfacción que embarga a la ciudadanía de Iquique el poder de recibir la magnífica visita de confraternidad que representa la Caravana orureña.

En este punto comenzaron además a sumarse a la caravana toda clase de vehículos motorizados y de pedal que fueron formando marco a los carros de la caravana, cuyos viajeros se olvidaron de las contingencias de la dura jornada para retribuir con espontáneos '¡Viva Chile!' y '¡Viva Bolivia!', la cariñosa acogida que el pueblo de Iquique le dispensaba a través de todos sus habitantes.

Describir las escenas que se suscitaron de esta verdadera comunión de dos pueblos, Iquique y Oruro, resulta difícil ya que ellas se continuaron a través de todas las calles de la ciudad en donde se había apostado gran número de personas que exteriorizaron sus simpatías a los visitantes en el recorrido de reconocimiento que hicieron luego de su llegada.

Los carros visitantes, abarrotados con sus pasajeros originales y de numeroso público iquiqueño que se subió a ellos hicieron el recorrido desde el Convento del Buen Pastor hasta Vivar, e allí a las 5 esquinas, la Avenida, la península de Cavanca, de nuevo la Avenida, Baquedano, Luis Uribe, la plazoleta la Aduana y la Plaza Prat.

En su paso por estas calles la ciudadanía de Iquique volvió a exteriorizar su aprecio y admiración y simpatía a los esforzados pioneros de una ruta que abre esperadas posibilidades para el intercambio amplio de las ciudades de Iquique y Oruro.

Los gritos de '¡Viva Bolivia!', '¡Viva Iquique!', '¡Viva el camino de Iquique a Oruro!' se fueron repitiendo con una continuidad tal que no tiene parangón y que es la fiel expresión de los habitantes de dos pueblos que necesitan unir sus destinos comerciales culturales y sociales, a través de ese verdadero cordón umbilical que sería el camino definitivo entre las dos ciudades...

La imagen de los orureños ha quedado desde entonces en la memoria de los iquiqueños. La presencia de bolivianos en Iquique no era extraña y menos en las oficinas salitreras, pero no de este modo, como expresión de una iniciativa colectiva y de integración inter-regional y transfronteriza.

Iquique concentró su interés en los visitantes: por la tarde del día de su arribo, diversas instituciones se hicieron cargo del alojamiento de todos los viajeros. Fueron acogidos en la Escuela Santa María, en diversos hoteles de la ciudad, en la Escuela Industrial y la Hostería del Salitre. Se organizó la feria de artículos alimenticios de Oruro, a un costado de la Escuela de Hombres Santa María. El periódico señalaba que:

Numeroso público tuvo oportunidad de adquirir los artículos que se ofrecieron, especialmente naranjas, chocolates, jabones, aceite comestible, cerveza boliviana, gallinas, etc. Los comerciantes de esta feria quedaron instalados en el propio edificio de la Escuela, en el salón de actos, en donde se habilitaron estanques especiales para el almacenamiento de agua...

Los vehículos y bicicletas de Oruro recorrieron un Iquique en que el censo de 1950 había arrojado una población similar al censo de 1907, pero que no gozaba del auge económico de ese periodo. Las fotos muestran máscaras de las Diabladas de Oruro exhibidas por los ocupantes de los vehículos. Ellas fueron también una imagen simbólica de la influencia de Oruro en Tarapacá a partir de entonces, especialmente en la fiesta de La Tirana (Díaz, 2010: 21).

Al despedirse de Iquique, los orureños gritaban: “Los esperamos en Oruro para el día 6 de agosto”. Un viaje en pleno invierno esperaba a los iquiqueños. *El Tarapacá* del sábado 24 de mayo de 1958, p.1, señalaba:

...en su último día de permanencia en Iquique, los visitantes se dedicaron a adquirir en el comercio local de toda clase de mercaderías, registrándose por lo mismo un movimiento extraordinario y tonificante para todas las actividades comerciales iquiqueñas...

Sin novedad llegó la caravana de la amistad en su regreso a Oruro, el domingo 25 de mayo. El diario *El Tarapacá* de Iquique del lunes 26, en su página 5 comunicaba que el arribo se había realizado pasadas las 19 horas del día anterior, y “fueron objeto de un grandioso recibimiento por parte de toda la ciudadanía orureña” y “cariñosos y cordiales recuerdos de Iquique hicieron sus dirigentes en sus primeras declaraciones”.

Los iquiqueños esperaron la fiesta de La Tirana para, a partir de ese momento, comenzar a organizar el viaje a Oruro. Por ello, el 18 de julio en esa localidad había inquietud por el viaje, ante el inminente arribo de los chilenos.

El Tarapacá del viernes 18 julio en su página 5, comentaba:

Preocupadas de la próxima visita que harán a Oruro los Iquiqueños, se encuentran las autoridades de esa localidad boliviana. La Unidad para el Progreso de Oruro, que agrupa todas las entidades de defensa y fuerzas vivas de ese departamento (provincia boliviano) se esmeran en elaborar un nutrido programa de festejos.

Mañana jueves a las 9 horas se iniciará el control de los camiones, góndolas y otros vehículos que formarán la Caravana de la Amistad que viajará a Oruro el domingo 3. Este control tiene por objeto visar una sola lista autorizando la salida y retorno de los vehículos indicados, razón por la cual los interesados deben presentarse oportunamente en la Aduana. Los que no cumplan



Mario Conde Cruz. *Sin titulo*. Acuarela, 2008.

con este requisito en su oportunidad no podrán viajar.

Cerca de 60 vehículos han sido inscritos en la Secretaría del Sindicato de Dueños de Camiones, donde se confeccionan las listas previas y hasta la última hora continuaban ayer apareciendo algunos rezagados. Igual cosa ocurrió con los viajeros.

En las primeras listas de inscritos, hubo 575 personas, entre estudiantes del cuarto año de humanidades del Liceo Nocturno Francisco Bilbao, la academia de experimentación teatral, las samaritanas de la Cruz Roja, la Asociación de Jóvenes Católicos Franciscanos, empleados y obreros del ferrocarril, comercio, industrias y otras entidades. La delegación estaba presidida por el regidor don René Díaz Labatut, que llevaba la representación del Intendente de la provincia, don Eduardo López Vallejos que, ante la proximidad de las elecciones presidenciales, no podía ausentarse de la zona.

Tres grupos formaban la caravana. El primero, del vehículo 1 al 17, estaba encabezado por el señor Abel Gallardo. El segundo, del 18 al 33, por el señor Donato Zanelli, quien agregó nueve vehículos en Huara, y el tercero, del 34 adelante, por el señor Olegario Capetillo.

El Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile, a través de su embajador en La Paz, realizó las gestiones gubernamentales para que se dieran todas las facilidades a las caravanas de la amistad con destino a Oruro.

El Tarapacá del domingo 20 de julio de 1958, p.4, informaba que:

El Intendente de la Provincia, señor Eduardo López Vallejos, conjuntamente con el Alcalde de la Comuna, señor José Rodríguez Larraguibel y las más altas autoridades militares, educacionales y eclesiásticas despedirán a la Caravana a su salida

de Iquique, en el sector del Convento del Buen Pastor, y luego de que esta haya efectuado un recorrido por las principales calles de la ciudad.

En el pueblo de Huara se unirá hoy a la Caravana un nuevo bloque de vehículos los que transportarán a comerciantes y particulares de ese pueblo y de sectores adyacentes, quienes se han inscrito en Huara. En ese sitio, personal de Investigaciones de Iquique efectuará el control de estos pasajeros.

Recorrieron las principales calles, como Baquedano y Bulnes, para emprender la ruta del famoso zigzag iquiqueño en pos del desierto primero, la precordillera después, hasta alcanzar las montañas y el altiplano. Radios locales, en Chile y Bolivia, transmitían en directo el paso de la caravana.

El Tarapacá del miércoles 13 de agosto de 1958 titulaba: “Ayer en la noche se completó el regreso de la caravana de la amistad iquiqueña”. De esa forma, concluía la más desafiante de las acciones integracionistas de dos pueblos que deseaban hermanarse en un —siempre frustrado— proyecto de desarrollo compartido y complementario.

En Chile, don Jorge Alessandri llegó al gobierno donde impuso una nueva agenda para solucionar “los problemas del norte” en que el camino de Iquique a Oruro desapareció. La frustración iquiqueña quedó manifiesta en las palabras del diputado Juan Checura Jeria:

Es preciso seguir golpeando la conciencia no solo de nuestros gobernantes y parlamentarios, sino que también la de nuestros propios dirigentes locales para evitar que en definitiva quede diferida una obra que durante muchos años ocupó la atención preferente de los ciudadanos y que llegó a cristalizarse en una realidad internacional

en su etapa inicial y que por parte de Chile quedó incluso comenzada en sus estudios y construcción, ya que el camino de Iquique a Oruro logró imponerse después de largos años de perseverante labor. Lamentablemente este Gobierno, tal como hizo con la fábrica de cenizas de soda, ha resuelto la paralización de los trabajos argumentando, entre otras cosas, su “injustificación económica” (*El Tarapacá* de Iquique, viernes 2 de septiembre de 1960).

La aspiración por alcanzar este camino internacional nunca ha sido erradicada de la mentalidad popular a uno y otro lado de la cordillera. *El Tarapacá* del viernes 20 de octubre de 1961 traía por título: “Oruro pedirá pronunciamiento definitivo a su gobierno sobre el camino a Iquique”, y subtitulaba: “Así lo expresa una comunicación recibida de parte del Presidente de la Unidad para el Progreso de Oruro. Los orureños más representativos de Sucre y Potosí, organizarán una Caravana a Iquique para el próximo mes”. Efectivamente, las caravanas de la amistad de 1958 no fueron las últimas, pero sí las más simbólicas, quizás porque se realizaron en el ocaso de la década dorada de las relaciones bilaterales entre Bolivia y Chile.

A partir de 1960, se profundizó el conflicto diplomático entre Bolivia y Chile por las aguas del río Lauca, haciendo crisis en 1962. Aún no entendíamos en esos años que esas caravanas fueron, en definitiva, paradiplomacia, y sus organizadores, actores paradiplomáticos. Tampoco que el regreso de la enemistad en la década de 1960 fue el triunfo de la escala “nacional” por sobre la “regional”.

CONCLUSIONES

Si, en la actualidad, observáramos un movimiento social similar al de las caravanas de 1958,

posiblemente contaríamos con un conjunto de conceptos para analizarlo. Se podría explicar que son expresiones que recogen las teorías transnacionalistas de las relaciones internacionales, las cuales apuntan a que los nuevos vínculos internacionales “son protagonizados por un creciente número de centros de poder, cuya actuación externa no sólo representa los intereses del estado sino también los de la sociedad civil organizada” (Tomassini, 1989). Desde esta misma perspectiva, serían producto de los cambios acaecidos durante las últimas décadas en el seno de la sociedad mundial, como por ejemplo el desarrollo de los medios de comunicación y de transporte; la expansión mundial de la economía de mercado (Calduch, 2000); que valoran el nuevo papel que están ejerciendo las ciudades en la globalización (Sassen, 2007), que se trataría de un sistema de ciudades en redes, donde Iquique y Oruro serían un posible eje pivotal de una región asociativa de frontera (Boisier, 2003), etc. Entenderíamos el comportamiento de unos y otros, a cada lado de la frontera, como organizaciones de la sociedad civil que pretenden un protagonismo en la esfera internacional, donde la cooperación descentralizada entre ambas regiones sería el factor clave. La cooperación descentralizada consistiría, siguiendo a Rhi-Saussi (2008), en este caso, en la capacidad de las autoridades regionales de Oruro e Iquique para potenciar sus proyectos de integración física, económica y cultural, generando una gobernanza vertical (Farínós, 2008:18), es decir, a multinivel (internacional-regional-local) en pos de un proyecto compartido y complementario de desarrollo transfronterizo. Sin embargo, en 1958 nos encontramos en una época donde el Estado monopolizaba la acción exterior, sobre todo en América Latina que heredó una administración colonial sumamente centralista que no tuvo cambios significativos en la región, inclusive en la actualidad.

Complementando esta afirmación, las teorías internacionales realistas neoclásicas (Rose, 1998; Zakaria, 2000), que privilegian el papel del Estado que actúa de acuerdo a las constricciones sistémicas no obstante que reconocen como variable interviniente los factores domésticos, plantean que un elemento clave para comprender la incidencia de las percepciones en las conductas de los tomadores de decisiones, diplomáticos, pasa por la relación del Estado con la sociedad y su incidencia en las decisiones de política exterior.

Estas teorías se preocupan del papel de las elites dirigentes y su autonomía frente a las presiones de la sociedad. Para esta corriente, que nos aporta pistas para comprender este fracasado proyecto de integración, la sociedad no siempre está a disposición de los líderes y por lo tanto los dirigentes expandirán los intereses políticos de la nación en el exterior cuando perciban un aumento relativo del poder estatal (Zakaria, 2000: 50). En definitiva, conjeturamos que la demanda regional por una mayor integración física entre ciudades fronterizas de ambos países fue un desafío que no logró permear las percepciones de los diplomáticos. Si bien hubo una época dorada de las relaciones diplomáticas entre ambos países en la década de 1950, la integración física entre estas localidades era vista como una conducta que debilitaba el poder nacional y no era parte de sus motivaciones en la medida que la percepción del otro (Bolivia) se construía en base a imágenes como *el centralismo*, considerado una de las preocupaciones o expectativas clave de la elite política de ambos países.

Sea en la actualidad o en 1958, estamos frente a un fenómeno donde existe una irrupción de la sociedad civil con referencia internacional pues, aunque sean regiones contiguas, Tarapacá y Oruro son parte de dos países distintos y con relaciones diplomáticas complejas. Se podría suponer que esa relación internacional transfronteriza potenciaría a ambas regiones al proponer

sus demandas dentro de una agenda bilateral, en este caso específico: un camino internacional. De esta manera, esta fuerza regional-internacional debería transformarse en un contrapoder del poder central de los dos Estados nacionales de Bolivia y Chile. Supuestamente, el escenario que enfrentaron los movimientos regionales de 1958 fue más difícil debido al poder que los Estados nacionales tenían en dicha época, comparado con el periodo actual de globalización donde las fronteras permiten más fácilmente la emergencia de regiones transfronterizas (RTF) (Jessop, 2004).

La globalización ha permitido que se mire hasta los últimos rincones olvidados de la primera mundialización, aquella basada en centros y periferias, donde las periferias en las más diversas escalas, mundial, continental, nacional, regional, etc., iban dejando esos rincones sin ser vistos, dejando de ser líneas de fronteras para transformarse en zonas de frontera. Hoy, frontera es todavía un concepto liminal pero a la vez es un concepto de apertura, donde emerge una nueva epistemología y una nueva ontología.

Cuando hablamos de región, hablamos de identidad. Ese ha sido un aporte desde la antropología a los estudios regionales. El notable historiador y geógrafo francés Fernand Braudel señalaba que siempre le sedujo el concepto identidad pero que nunca dejó de atormentarle, por su notoria ambigüedad. Nos dice que la identidad es “el resultado vivo de lo que el interminable pasado depositó pacientemente en capas sucesivas, así como el depósito imperceptible de sedimentos marinos creó, fuerza de dudar, las vigorosas bases de la corteza terrestre” (1993: 21). Esta bella metáfora nos lleva a pensar en cuáles han sido, en Tarapacá, esos elementos (acciones) que se han ido repitiendo de generación en generación quedando como sedimentos culturales en nuestra identidad, a veces dudando, pero la mayor de la veces persistiendo

en la misma idea que para otros puede resultar un despropósito o una utopía.

Respecto de la identidad de Francia, Fernand Braudel señalaba que una Nación debería “identificarse con lo mejor, con lo esencial de sí misma, y en consecuencia reconocerse a la vista de imágenes propias, de contraseñas conocidas por iniciados (sean éstos una elite, ya sea la masa entera de un país). Reconocerse en mil pruebas, creencias, discursos, coartadas, vastos inconscientes sin riberas, oscuras confluencias, ideologías, mitos, fantasías...” (1993: 21). *Mutatis mutandis*, se puede decir lo mismo de una región.

Heidegger señaló que la historia no sería sólo proyección por parte del hombre del presente en el pasado, sino proyección de la parte más imaginaria de su presente, la proyección en el pasado del porvenir elegido, una historia novelada, una historia-deseo hacia atrás (Le Goff, 1991: 31). ¿Cuáles serían esas imágenes de los tarapaqueños que proyectamos hacia el pasado cuando hacemos nuestra historia? En el imaginario tarapaqueño desde mediados del siglo XIX ha estado, y en cierta forma sigue estando, Oruro en ese vínculo que ha resonado en la mente de generaciones: Iquique - Oruro.

BIBLIOGRAFÍA

- Aldecoa, Francisco y Keating, Michael (eds.)
2000 *Paradiplomacia: las relaciones internacionales de las regiones*. Madrid: Marcial Pons.
- Ansaldi, W.
1991 *La búsqueda de América Latina. Entre el ansia de encontrarla y el temor de no reconocerla*. Buenos Aires: Cuadernos, Instituto de Investigaciones, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires.
- Assadourian, Carlos Sempat
1972 “Integración y desintegración regional en el espacio colonial”. En: Revista EURE, 4, Santiago: CIDU-IPU, PUC.
- Boisier, Sergio
2003 “Globalización, geografía política y fronteras”. En: *Anales de Geografía de la Universidad Complutense* N° 23, 21-39, Madrid.
- Braudel, Fernand
1993 *La identidad de Francia. El espacio y la historia*. Barcelona: Editorial Gedisa.
- Bustos, Carlos
2004 *Chile y Bolivia. Un largo camino. De la Independencia a Monterrey*. Santiago: RIL Editores.
- Calduch, Rafael
2000 *Memoria de oposición a cátedra*. Madrid: Universidad Complutense de Madrid. Disponible en: <http://www.ucm.es/info/sdrelint/aulaRRRII.PHP>
- Carrasco, Sergio
1991 *Historia de las relaciones chileno-bolivianas*. Santiago: Editorial Universitaria.
- Castro, Luis
2005 *Regionalismo y desarrollo regional: debate público, proyectos económicos y actores locales (Tarapacá 1880-1930)*. Viña del Mar: CEIP Ediciones.
2003 “Espejismos en el desierto: proyectos ferroviarios e integración subregional (Tarapacá 1864-1937)”. En: *Si somos americanos, Revista de estudios transfronterizos*, Vol. V, Año 4: 21-48, Iquique.
- Churata, Raúl
2008 “Integración regional: situación y perspectivas para Bolivia”. En: *Revista Umbrales*, 17: 177-208, La Paz: CIDES/ UMSA.
- Comité de Iquique pro-camino de Iquique a Oruro
1934 *Camino Internacional*. Iquique: Imprenta Lemare.
- Conning, J. et al.
2009 “Enclaves and Development: An Empirical Assessment”. En: *St. Coimp. Int. Dev.*, 44: 359-385, USA.
- De Santiago, E.
2008 “Nuevas formas y procesos espaciales en el territorio contemporáneo: la ciudad única”. En: *Revista POLIS*, Vol. 7, N° 20: 53-71, Santiago: Universidad Bolivariana.
- Deutsch, Karl
1990 *El análisis de las relaciones internacionales*. México: Ediciones Guernica.
- Devés, Eduardo
2003 *El pensamiento latinoamericano en el siglo XX. Desde la CEPAL al neoliberalismo (1950-1990)*. Tomo II. Santiago: Editorial Biblos, Centro de Investigaciones Barros Arana.

- Díaz, Alberto
2010 “En la pampa los diablos andan sueltos. Demonios danzantes en la fiesta del Santuario de La Tirana”. (Ms. facilitado por el autor. El artículo será publicado en: *Revista Musical Chilena*).
- Farinós, Joaquín
2008 “Gobernanza territorial para el desarrollo sostenible: estado de la cuestión y agenda”. Boletín de la A.G.E. N.º 46, 11-32, España.
- García, A.
2006 *La estructura del atraso en América Latina. Hacia una teoría latinoamericana del desarrollo*. Bogotá: Convenio Andrés Bello.
- Gavira, María Concepción
2005 “Producción de plata en el mineral de San Agustín de Huantajaya (Chile), 1750-1804”. En: *Chungara, Revista de Antropología Chilena*. Vol. 37/1: 37-57, Arica: Universidad de Tarapacá.
- Gobierno de Bolivia, Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, PNUD.
s/f “Proyecto 00040979, apoyo para el fortalecimiento institucional del ministerio de relaciones exteriores y culto”. Disponible en: <http://www.pnud.bo/webportal/LinkClick.aspx?fileticket=qMRkejHzDhA%3D&tabid=234>
- González, Sergio
2009 “El Norte Grande de Chile: la definición histórica de sus límites, zonas y líneas de frontera, y la importancia de las ciudades como geosímbolos fronterizos”. En: *Revista de Historia Social y de las Mentalidades*, Vol.13/2: 9-42, Santiago: USACH.
1995 “Cochabambinos de habla quechua en las salitreras de Tarapacá (1880-1930)”. En: *Chungara, Revista de Antropología Chilena*, Vol. 27/2: 135-151, Arica: Universidad de Tarapacá.
- Gudynas, Eduardo
2007 “El mapa entre la integración regional y las zonas de frontera en la nueva globalización”. En: *Revista MAPIensa*, 1: 1-9, La Paz.
- Harms, C.
1930 *Los grandes problemas de la zona norte de Chile*. Santiago: La Ilustración.
- Jessop, Bob
2004 “La economía política de la escala y la construcción de las regiones transfronterizas”. En: *EURE*, Vol. XXIX/89: 25-41, Santiago: PUC.
- Le Goff, Jacques
1991 *Pensar la historia*. Barcelona: Editorial Paidós.
- Orias, Ramiro
2004 “Bolivia-Chile: La cuestión de la mediterraneidad. Algunas consideraciones desde el derecho internacional”. En: *Revista Fuerzas Armadas y Sociedad*, año 18/1-2: 51-73, Santiago: FLACSO.
- Pinochet de la Barra, Oscar
1987 *¿Puerto para Bolivia? Centenaria negociación*. Santiago: Ed. Salesiana.
- Prudencio, Ramiro
2006 “La cuestión marítima boliviana en la actualidad”. *Revista Universum*, vol. 21/1: 231-239, Talca: Universidad de Talca.
- Ramírez, Socorro
2006 “Las zonas de integración fronteriza: desafíos de la comunidad andina y suramericana”. Serie: Integración Social y Fronteras N° 1: 51-95, Bogotá: Convenio Andrés Bello.
- Rhi-Sausi, José Luis
2008 “La cooperación transfronteriza en América Latina. Una modalidad de cooperación Sur-Sur para favorecer la integración regional”. Lección en el curso Cooperación Sur-Sur y Cooperación Triangular, Cursos de Verano de la Universidad Complutense de Madrid. San Lorenzo de El Escorial: XXI Edición.
- Rodao, Florentino
2005 “Imágenes y proceso de toma de decisiones”. En: Amador Carretero, Pilar; Robledano Arillo, Jesús y Ruiz Franco, Rosario (eds.). *Terceras Jornadas. Imagen, cultura y tecnología*: 215-222. Madrid: Universidad Carlos III.
- Rose, Gideon
1998 “Neoclassical Realism and Theories of Foreign Policies”. En: *World Politics*, 51/1: 144-172.
- Rubio García, Leandro
1971 “Historia, derecho y relaciones internacionales”. En: *Revista de Política Internacional*, 118: 105-122.
- Sassen, Saskia
2007 “El reposicionamiento de ciudades y regiones urbanas en la economía global: ampliando las opciones de políticas y gobernanza”. *Revista EURE* Vol. XXXIII, N° 100, 9-34, Santiago.
- Seoane, Alfredo
2008 “La inserción de Bolivia en la economía mundial. Una mirada crítica al post-neoliberalismo”. En: *Revista Umbrales*, 17: 57-92, La Paz: CIDES/UMSA.

Schumacher, Michale
2002 “La percepción en la historia y en las relaciones internacionales de la época moderna” En: *Revista Pedralbes*, 22: 73-110, Cataluña.

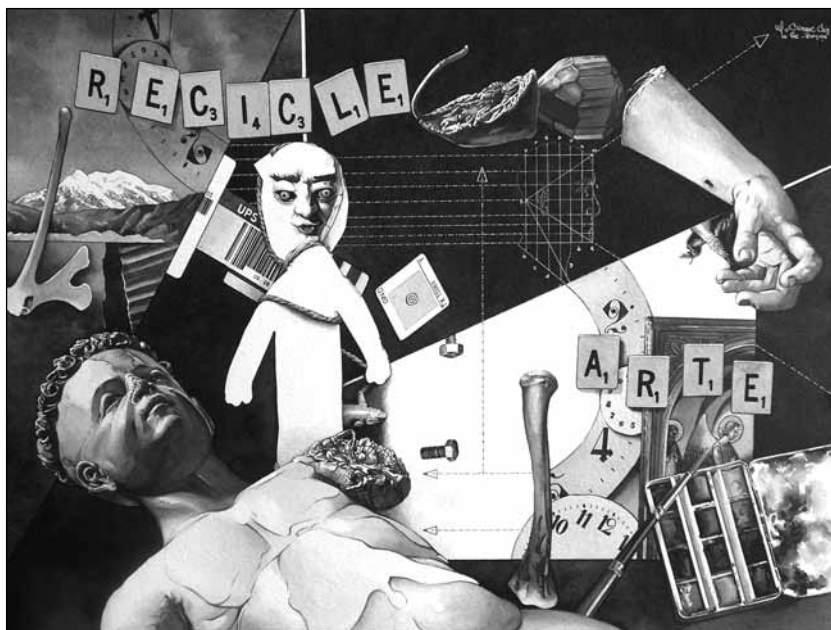
Tomassini, Luciano
1989 *Teoría y práctica de la política internacional*. Santiago: Ediciones Universidad Católica.

Torrez, J.G.
1986 *Minería e integración boliviana*. La Paz: Editorial Juventud.

Valderrama, R. *et al.*
1983 “Arrieros, troperos y llameros en Huancavelica”. En: *Allpanchis*, Vol. XVIII/ 21: 65-88, Cusco.

Zalles, Alberto
2006 “Bolivia y Chile: los imperativos de una nueva época”. En: *Nueva Sociedad*, 207: 34-44.

Zakaria, Fareed
2000 *De la riqueza al poder. Los orígenes del liderazgo Mundial de Estados Unidos*. Barcelona: GEDISA.



Mario Conde Cruz. *Recycle arte*. Acuarela, 2008.