

ANÁLISIS

Bolivia y Chile en 2026:

Condiciones para una agenda bilateral duradera

Diego Sazo

Jefe de Investigación en Relaciones Internacionales, AthenaLab

Alejandro Rodrigo Aguilar Pacheco

Alumni AthenaLab, egresado de la Academia Diplomática Plurinacional de Bolivia

16 de octubre de 2026

RESUMEN EJECUTIVO

- Bolivia y Chile llevan casi cinco décadas sin embajadores, pero mantienen una interdependencia fronteriza, logística y energética difícil de sustituir.
- En 2026 se abre una ventana para convertir una cooperación intermitente en una política de Estado. Los litigios ante la CIJ dejaron de dominar la agenda, los mecanismos bilaterales se reactivaron desde 2021 y los gobiernos de Paz y Kast coinciden en prioridades. La visita de Kast a La Paz, la primera de un presidente chileno desde 1955, confirma esa voluntad.
- Una agenda duradera depende de convertir la interdependencia en beneficios concretos y verificables para ambos Estados, asumidos como compromisos del Estado y no del gobierno de turno.
- La asimetría comercial es real en cifras nacionales, pero oculta una dependencia recíproca en el territorio. La carga boliviana es cerca de tres cuartas partes de la transferencia del Puerto de Arica, el principal mercado del Puerto de Iquique y el 47% de las ventas al extranjero de Zofri. En energía la dependencia se invierte. Arica es hoy un punto crítico de ingreso de diésel para Bolivia.
- Seguridad y facilitación comercial no son bienes intercambiables, ni el libre tránsito del Tratado de 1904 es una concesión negociable. Controles poco coordinados trasladan costos al comercio formal sin garantizar mejor detección, como mostró el caso de la madera boliviana retenida en Arica en 2026.
- La continuidad exige resultados verificables con una línea de base compartida, conducción política regular a través del Mecanismo de Consultas Políticas, una base amplia de actores interesados (gobiernos regionales, departamentos, puertos, transportistas) y procedimientos para resolver incidentes sin paralizar el resto de la agenda.
- La secuencia propuesta es fijar líneas de base en 2026, traducirlas en protocolos y mejoras visibles en 2027 y consolidar compromisos institucionales hacia 2028, antes de que los ciclos electorales alteren las prioridades.
- Quedan abiertas dos cuestiones. Si la aspiración marítima boliviana puede mantenerse fuera de la agenda operativa sin erosionar la legitimidad interna de la cooperación, y si esta puede sostenerse sin relaciones diplomáticas plenas.
- El criterio decisivo será que interrumpir la cooperación tenga costos reconocibles para ambos países.

1. CONTEXTO

Bolivia y Chile llevan casi cinco décadas sin embajadores y, al mismo tiempo, mantienen una intensa interdependencia fronteriza. Por los puertos del norte chileno transita una parte sustantiva del comercio exterior boliviano. A través de la misma frontera circulan personas, mercancías y actividades ilícitas que ambos Estados necesitan gestionar. De este modo, la distancia diplomática ha coexistido con vínculos económicos difíciles de sustituir. Esa contradicción ayuda a explicar por qué los intentos de cooperación entre ambos países han sido frecuentes, pero su continuidad, más compleja.

En 2026 se abre una oportunidad distinta. Los litigios internacionales que marcaron la última década dejaron de centralizar la agenda, se recuperan mecanismos bilaterales y los gobiernos de Rodrigo Paz y José Antonio Kast coinciden en prioridades de seguridad, crecimiento y conectividad. La ventana de oportunidad actual viene antecedida por acuerdos de cooperación fronteriza y económica entre la administración de Luis Arce y los gobiernos de Sebastián Piñera y Gabriel Boric¹. El desafío, entonces, es aprovechar este acercamiento para consolidar acuerdos capaces de producir resultados y mantenerse a pesar de los cambios de ciclo político.

Este documento sostiene que una agenda bilateral duradera depende de convertir la interdependencia existente en beneficios concretos y verificables para ambos Estados. Bolivia necesita un tránsito previsible, mejores oportunidades comerciales y alternativas logísticas. Chile, en tanto, tiene interés en una frontera mejor gestionada y en fortalecer la proyección de su infraestructura y servicios del norte. Se trata de prioridades diferentes, pero compatibles y de mutuo beneficio. Su articulación exigirá una conducción de Estado, instrumentos operativos que demuestren beneficios mutuos y actores con interés en defender los avances.

La oportunidad actual consiste en institucionalizar esa continuidad, antes que en inaugurar una relación desde cero. La visita del presidente Kast a La Paz en octubre de 2026 -la primera visita oficial de un presidente chileno a Bolivia desde la de Carlos Ibáñez del Campo en 1955- confirma la voluntad política en esa línea.

2. UNA RELACIÓN CON AVANCES Y DISCONTINUIDADES

La historia reciente entre Bolivia y Chile muestra el alcance y la fragilidad de la cooperación. Entre 2006 y 2010, Michelle Bachelet y Evo Morales impulsaron la Agenda de 13 puntos, que reunió asuntos fronterizos, comerciales, hídricos y marítimos. El Mecanismo de Consultas Políticas funcionó con regularidad hasta 2010. A partir de 2011, sin embargo, el acercamiento perdió impulso y el litigio internacional adquirió un lugar predominante en la relación. La demanda boliviana ante la Corte Internacional de Justicia (CIJ) fue presentada en 2013.

En 2018, la CIJ concluyó que Chile no había asumido una obligación jurídica de negociar un acceso soberano al océano Pacífico para Bolivia, aunque precisó que su decisión no impedía que las partes continuaran el diálogo sobre el tema. El fallo sobre el Silala en 2022, que constató el carácter de curso de agua internacional, contribuyó a disminuir el peso inmediato de las controversias judiciales. La aspiración marítima boliviana y las diferencias históricas permanecen, pero ello no impide desarrollar una cooperación basada en intereses concretos².

La evidencia reciente respalda esa posibilidad. Así lo demuestra la Hoja de Ruta de 2021, que reactivó catorce ámbitos de trabajo, entre ellos libre tránsito, integración física, comercio y cooperación policial. Durante 2025, bajo las administraciones de Luis Arce y Gabriel Boric, ambos gobiernos profundizaron la cooperación en materia fronteriza y migratoria, conectividad aérea y mecanismos técnicos bilaterales. Desde la posesión de Rodrigo Paz en noviembre de 2025, el diálogo bilateral adquirió un nuevo impulso. En diciembre, una reunión de trabajo en Arica reanudó una agenda técnica sobre servicios portuarios, comercio, integración aérea y la reversa del oleoducto Sica Sica-Arica. En enero de 2026, ambos gobiernos profundizaron este acercamiento con avances en comercio, conectividad aérea, integración fronteriza, recursos hídricos y cooperación energética. En marzo, los presidentes Paz y Kast acordaron profundizar la cooperación contra el crimen organizado. En abril, los cancilleres acordaron convocar próximamente el Mecanismo de Consultas Políticas y nuevas iniciativas comerciales, portuarias y energéticas³.

Imagen 1
Frontera de Bolivia y Chile



Fuente: Getty images.

La trayectoria reciente sugiere una distinción relevante entre dos niveles de la relación. Los mecanismos bilaterales han demostrado capacidad para sobrevivir a los cambios de gobierno, aunque su funcionamiento ha sido discontinuo. Durante años coexistieron espacios técnicos activos con una conducción política intermitente, que se reactivaba o se detenía según la coyuntura de cada país. El problema actual consiste en articular ambos niveles y dar continuidad al conjunto.

Las recientes decisiones presidenciales abren oportunidades, pero no bastan para sostenerlas. Son los equipos técnicos de las cancillerías y de los ministerios sectoriales, las policías y los servicios de control fronterizo de ambos países, los operadores económicos (puertos, transportistas, exportadores) y las autoridades subnacionales (gobiernos regionales en Chile, gobernaciones departamentales en Bolivia y municipios fronterizos) quienes convierten esas decisiones en prácticas regulares.

Una agenda duradera requiere, por tanto, que los acuerdos se asuman como compromisos del Estado y no de la administración de turno, con instrumentos cuya vigencia no dependa de quién ocupe el gobierno en cada momento.

3. INTERDEPENDENCIA ASIMÉTRICA Y BENEFICIOS COMPARTIDOS

La convergencia política de ambos países se desarrolla sobre una relación económica desigual. En 2025, Chile exportó a Bolivia US\$ 1.025,9 millones FOB e importó US\$ 131,6 millones FOB, con un saldo favorable de US\$ 894,3 millones. Para Bolivia, Chile es también territorio de tránsito y conexión con el Pacífico. Para Chile, la relación compromete la seguridad fronteriza, la actividad portuaria y los servicios del norte⁴.

La interdependencia asimétrica permite entender por qué los incentivos no son idénticos. Bolivia enfrenta mayores costos ante interrupciones de sus corredores comerciales, mientras que Chile tiene intereses vinculados con la continuidad de esos flujos y con una gestión más eficaz de la frontera norte. La diferencia de vulnerabilidades no impide la reciprocidad, pero exige identificar beneficios que cada Estado pueda reconocer como propios⁵.

La asimetría, sin embargo, se mide en valores agregados nacionales y oculta una realidad regional distinta. Para la macrozona norte de Chile, Bolivia es el principal usuario de su infraestructura logística. La carga boliviana en tránsito representa cerca de tres cuartas partes de la transferencia total del Puerto de Arica⁶, Bolivia es el principal cliente del Puerto de Iquique⁷ y concentra el 47% de las ventas al extranjero de la Zona Franca de Iquique⁸. La dependencia opera en ambas direcciones. Los bloqueos registrados en Bolivia durante el primer semestre de 2026 redujeron la carga boliviana movilizada por ambos puertos⁹. Para Arica y Parinacota y Tarapacá, la continuidad del comercio boliviano es una condición de su actividad económica, no un asunto de política exterior lejano.

Esa dependencia recíproca no es simétrica en su contenido, y conviene distinguir qué expone a cada país. En el caso de Bolivia, la vulnerabilidad es principalmente logística y se expresa en retrasos, costos de transporte y sustitutos que requieren tiempo para activarse. La sensibilidad chilena tiene otra naturaleza, y es a la vez nacional y regional. La seguridad de los pasos fronterizos afecta la eficacia de políticas públicas internas, mientras que el movimiento de carga sostiene la actividad económica y el empleo de las regiones del norte. Reducir el análisis a la dependencia boliviana de los puertos chilenos ocultaría estos incentivos y llevaría a subestimar las razones que Chile tiene para sostener la cooperación.

El régimen del tránsito establece, además, una distinción jurídica fundamental. El Tratado de Paz y Amistad de 1904 reconoce a Bolivia el más amplio y libre derecho de tránsito comercial por territorio y puertos chilenos. Su cumplimiento es una obligación vigente. Las mejoras de eficiencia, coordinación aduanera, conectividad e inversión constituyen un campo adicional de cooperación, cuyo valor debe evaluarse por los beneficios que produzcan¹⁰.

Tabla 1
Incentivos diferenciados y complementariedad

Dimensión	Bolivia	Chile
Interés principal	Tránsito previsible y acceso a mercados	Frontera más segura y servicios logísticos competitivos
Vulnerabilidad	Costos elevados ante interrupciones de corredores	Riesgos fronterizos y pérdida de actividad logística
Beneficio de cooperar	Diversificación, menores costos y continuidad comercial	Mejor control y proyección económica del norte
Actores interesados	Exportadores, transportistas y departamentos occidentales	Regiones del norte, puertos y servicios de control

Fuente: Elaboración propia de los autores.

La seguridad y la facilitación comercial tampoco constituyen bienes que deban intercambiarse entre sí. Ambos países enfrentan los costos del contrabando, el narcotráfico y la informalidad fronteriza y ambos pueden beneficiarse de corredores eficientes. Una política de control que incremente de forma sistemática las demoras del comercio formal puede debilitar sus propios objetivos, porque desplaza costos a operadores legales sin garantizar una mejor detección de actividades ilícitas. El valor de la coordinación está en mejorar ambas capacidades, sin condicionar obligaciones existentes, como el libre tránsito, a concesiones en otro ámbito.

4. LA VENTANA POLÍTICA QUE SE ABRE EN 2026

Las prioridades oficiales de los gobiernos actuales presentan una convergencia poco habitual. Bolivia busca atraer inversión, ampliar mercados y aprovechar su ubicación como articulador del espacio sudamericano¹¹, mientras Chile organiza su política exterior en torno a la seguridad, el crecimiento económico y la construcción de confianzas, con la integración con los países vecinos como uno de sus ejes centrales¹². Para Bolivia, el vínculo con Chile amplía sus opciones de desarrollo. Para Chile, la cooperación con Bolivia incide directamente en la gestión de su frontera norte y en su proyección logística¹³.

La secuencia de acuerdos de 2026 dota a esa convergencia de conducción política. La convocatoria del Mecanismo de Consultas Políticas, la negociación para modernizar el acuerdo comercial vigente desde 1993 y el trabajo del Comité de Frontera e Integración permiten vincular prioridades con instrumentos, y la visita presidencial de octubre les otorga el respaldo del más alto nivel. No obstante, el desafío político está en la implementación de lo acordado. Los comunicados expresan voluntad de acercamiento, pero su efecto concreto deberá verse en un exportador que obtiene una habilitación, un transportista que reduce tiempos de espera, un procedimiento de reconducción de migrantes en situación irregular que opera según lo acordado o una autoridad que puede responder mejor a los riesgos de la frontera¹⁴.

La tabla 2 permite observar que los intereses convergen en ámbitos donde ya existen instituciones o acuerdos. El reto, por tanto, es mejorar la coordinación entre ellos, fijando metas que permitan saber qué está avanzando, qué permanece estancado y quién debe responder por los resultados.

Tabla 2
Prioridades convergentes e instrumentos bilaterales

Ámbito	Bolivia	Chile	Instrumento de cooperación
Conducción política	Previsibilidad	Confianza y continuidad	Mecanismo de Consultas Políticas
Comercio	Mercados e inversión	Exportaciones y servicios	ACE N.º 22 y negociación comercial
Frontera	Cooperación de seguridad	Gestión migratoria y crimen organizado	Comité de Frontera y acuerdos de 2026
Logística	Acceso al Pacífico y corredores	Plataforma logística regional	Régimen de tránsito y coordinación portuaria
Energía y agua	Abastecimiento y cuencas	Integración energética y gestión hídrica	Oleoducto Sica Sica–Arica, grupo hídrico

Fuente: Elaboración propia de los autores.

5. DE LAS PRIORIDADES A LOS RESULTADOS

Las secciones anteriores identificaron una convergencia de prioridades y una interdependencia que ofrece incentivos a ambos Estados. Esta sección examina cómo esa coincidencia puede traducirse en resultados en los cuatro ámbitos donde los intereses de ambos países se encuentran y donde ya existen instrumentos en funcionamiento.

5.1. Comercio y acceso a mercados

La modernización del Acuerdo de Complementación Económica N.º 22 debe evaluarse por su efecto en el acceso efectivo a mercados. Habilitaciones sanitarias, reducción de barreras no arancelarias, digitalización de certificados y utilización de preferencias comerciales pueden reducir costos para los operadores bolivianos. Para Chile, la relación ofrece oportunidades en servicios logísticos e inversión en minería y energía, sectores prioritarios para el gobierno de Paz. El desafío es convertir disposiciones generales en avances medibles¹⁵.

5.2. Tránsito y conectividad logística

Arica e Iquique siguen siendo nodos centrales para la carga boliviana. Mejorar tiempos de despacho y continuidad operacional beneficia a transportistas y exportadores, así como a los servicios logísticos chilenos. El eje Avaroa-Ollagüe-Antofagasta-Mejillones merece estudiarse como alternativa, comparando infraestructura, costos, frecuencia marítima y condiciones jurídicas y tarifarias aplicables, sin presumir de antemano su superioridad¹⁶.

La diversificación boliviana hacia otras rutas del Pacífico también introduce competencia por servicios portuarios. Para Chile, esa presión refuerza el interés en ofrecer infraestructura y procedimientos confiables. Para Bolivia, disponer de rutas alternativas disminuye su exposición a interrupciones. La resiliencia logística puede convertirse así en un beneficio bilateral. Esta evaluación requiere incorporar a administraciones portuarias, operadores ferroviarios y empresas de transporte, pues una infraestructura disponible en el papel no equivale a un corredor competitivo.

5.3. Seguridad y gobernanza fronteriza

El tráfico de drogas, el contrabando, la migración irregular y el robo de vehículos presentan desafíos que difícilmente pueden resolverse de manera unilateral. El intercambio de información, la interoperabilidad documental y los controles basados en perfiles de riesgo permiten concentrar capacidades en flujos ilícitos y, al mismo tiempo, facilitar los cruces regulares. El indicador de éxito no debería ser solo la intensidad de los controles, sino su eficacia para la persecución penal sin deteriorar el tránsito legítimo¹⁷.

Esta distinción importa sobre todo para el norte chileno y el occidente boliviano, donde una fiscalización poco coordinada puede imponer costos al comercio formal y a los habitantes de la frontera. La retención en Arica, en 2026, de cargamentos de madera boliviana bajo sospecha de contener sustancias ilícitas, con pericias que ambos países interpretaron de forma divergente, lo ilustra¹⁸. Con independencia de cómo concluyan las investigaciones, el episodio mostró la falta de protocolos compartidos para el intercambio de pericias y el costo que esa falta impone a operadores ajenos al problema. Coordinar mejor no supone reducir el control estatal, sino emplearlo con mayor selectividad y eficacia. El mismo principio permite evaluar conjuntamente tiempos de cruce, demoras documentales e incidencias de seguridad, en lugar de examinar cada resultado desde una administración distinta.

5.4. Energía y recursos compartidos

La energía es el ámbito donde la interdependencia ha cambiado de signo con mayor rapidez. Bolivia enfrenta dificultades de abastecimiento de combustibles y Arica se ha convertido en uno de sus principales puntos de ingreso de diésel, de modo que el oleoducto Sica Sica-Arica, incluido en el comunicado conjunto de abril de 2026, pasó de activo histórico a infraestructura crítica. La interconexión eléctrica, con estudios en curso sobre el corredor Calama-Uyuni, tiene un horizonte más largo y dependerá de la compatibilidad regulatoria antes que de la obra física.

El fallo sobre el Silala, por su parte, permitió tratar las cuencas compartidas como objeto de cooperación técnica. Desde 2024 funciona una Mesa Binacional sobre Recursos Hídricos Transfronterizos y en julio de 2026 ambos países acordaron explorar un mecanismo permanente para su gestión¹⁹. En los tres casos, el potencial depende de evaluaciones técnicas y acuerdos operativos capaces de producir seguridad de abastecimiento, continuidad de servicios y mejor información compartida. Son áreas donde la proximidad geográfica sostiene intereses que trascienden los ciclos presidenciales²⁰.

6. CONDICIONES PARA LA CONTINUIDAD

La agenda adquirirá carácter estratégico cuando sus avances resulten útiles para ambos países y sean costosos de abandonar. La primera condición para construir un escenario de este tipo es que sus resultados puedan verificarse y ser percibidos por la ciudadanía de ambos países. Una línea de base compartida sobre tiempos de despacho, habilitaciones comerciales, cruces fronterizos y operaciones coordinadas permitiría distinguir entre avances efectivos y acuerdos que permanecen en el plano declarativo. Publicar con regularidad esos indicadores aumenta la capacidad de seguimiento de las autoridades y de quienes utilizan los servicios.

La segunda condición es asegurar una conducción política regular. El Mecanismo de Consultas Políticas debe coordinar las prioridades, fijar metas y revisar las dificultades de implementación. El Comité de Frontera e Integración y las instancias comerciales, consulares y portuarias pueden alimentar ese seguimiento sin multiplicar estructuras. Las instituciones reducen incertidumbre cuando operan de manera previsible, incluso ante cambios de gobierno o diferencias políticas²¹.

Esta arquitectura tiene precedentes. Como muestra la tabla 3, desde 2023 se observa una acumulación progresiva de mecanismos técnicos y políticos en ámbitos fronterizos, comerciales, hídricos, consulares y de infraestructura, a la que en 2026 se han añadido nuevas instancias y esquemas específicos de seguimiento. El desafío consiste, por tanto, menos en crear nuevas estructuras que en articular las existentes, asegurar su regularidad y vincular sus compromisos con responsables, plazos e indicadores de seguimiento.

Tabla 3
Arquitectura institucional bilateral Bolivia-Chile: mecanismos reactivados y ampliados, 2023-2026

Mecanismo o instancia	Reactivación o inicio	Situación
Comité de Frontera e Integración Chile-Bolivia	Reanudado en 2023	● Reuniones periódicas y seguimiento de compromisos
Comisión Administradora del ACE N.º 22	Reactivada en 2023	● Modernización del acuerdo en curso
Mesa Binacional sobre Recursos Hídricos Transfronterizos	Primera reunión en diciembre de 2024	● Cuatro reuniones y evaluación de un mecanismo permanente
Comisión Mixta de Límites Chile-Bolivia	Reactivada en 2025	● Continuidad técnica durante 2026
Comisión Bilateral de Cooperación en Asuntos Consulares y Migratorios	Activada en 2026	● Primera reunión en julio de 2026
Seguimiento Sica Sica-Arica / OSSA II	Fortalecido en 2026	● Seguimiento mensual
Mecanismo de Consultas Políticas Bolivia-Chile	Convocatoria acordada en 2026	● Pendiente
Grupo de Trabajo sobre Libre Tránsito Chile-Bolivia	Convocatoria acordada, oct. de 2026	● Pendiente

● Activo

● En consolidación

● Pendiente

Fuente: Elaboración propia de los autores.

La tercera condición es ampliar la base de actores interesados. Los gobiernos regionales del norte chileno, los departamentos bolivianos vinculados con los corredores, las administraciones portuarias y las empresas transportistas pueden exigir continuidad cuando perciben beneficios. La cuarta condición es contar con procedimientos que permitan resolver incidentes operativos o desacuerdos diplomáticos sin suspender de inmediato el trabajo en los demás ámbitos. La estabilidad de una relación bilateral también depende de esa capacidad para absorber tensiones.

La secuencia importa. En 2026 corresponde recuperar la conducción política y fijar líneas de base. En 2027, traducirlas en protocolos y mejoras visibles, y hacia 2028, consolidar compromisos institucionales y proyectos con respaldo territorial. El calendario responde a una restricción real en política, pues los ciclos electorales alteran las prioridades y vuelven más frágiles los anuncios sin ejecución. Este horizonte constituye una meta de gestión, no una garantía de irreversibilidad. Su utilidad está en disminuir los incentivos para interrumpir una cooperación que ya produzca beneficios concretos.

Tabla 4
Una hoja de ruta en tres tiempos



Fuente: Elaboración propia de los autores.

7. CONCLUSIONES

La relación entre Bolivia y Chile dispone en 2026 de mejores condiciones para convertir una cooperación intermitente en una agenda duradera. La oportunidad nace de una coincidencia política, pero su continuidad dependerá de resultados en comercio, conectividad, seguridad y energía que respondan a intereses propios de ambos Estados. Esos intereses existen y no son los que la lectura habitual supone. La asimetría es real en las cifras nacionales, pero para el norte de Chile el comercio boliviano es una condición de su actividad, y en energía la dependencia corre hoy en sentido inverso.

La tarea es profundizar mecanismos ya existentes, dotarlos de seguimiento y ampliar la participación de quienes utilizan cotidianamente sus beneficios. La diferencia entre un ciclo más de acercamiento y una política de Estado está en que los acuerdos sobrevivan a quienes los firman. Una visita presidencial después de siete décadas tiene valor por lo que simboliza. Sin embargo, su lugar en la historia lo decidirá lo que ocurra después en los puertos, los pasos fronterizos, la cooperación policial y las oficinas donde se tramita el comercio. El criterio decisivo será que una interrupción de la cooperación tenga costos reconocibles para actores de ambos países.

Quedan abiertas dos cuestiones. Si la aspiración marítima boliviana puede mantenerse fuera de la agenda operativa sin erosionar la legitimidad interna de la cooperación, y si esta puede sostenerse de forma indefinida sin relaciones diplomáticas plenas. Ninguna tiene respuesta en 2026 y conviene no forzarla. Así, la interdependencia puede adquirir mayor densidad estratégica sin exigir una identidad de prioridades ni presuponer la superación de las diferencias históricas.

Más allá de sus efectos bilaterales, una agenda de conectividad, comercio e infraestructura de esta naturaleza puede adquirir una proyección regional. Una mayor articulación entre Bolivia y el norte de Chile puede contribuir a conectar el interior sudamericano con el Pacífico, fortalecer cadenas regionales de valor y generar capacidades logísticas y productivas propias. En un contexto de creciente competencia geoeconómica por recursos estratégicos, infraestructura y tecnología, esa cooperación puede contribuir también a una Sudamérica con mayor capacidad para definir y negociar las condiciones de su inserción internacional.

REFERENCIAS

¹ Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile, Chile: un socio confiable. Certezas en tiempos de transición. Memoria institucional 2022-2026 (Santiago, 2026), 42-43.

² Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile, “Comunicado conjunto de los gobiernos de Chile y Bolivia”, 31 de marzo de 2026; “Comunicado conjunto de los ministros de Relaciones Exteriores”, 23 de abril de 2026.

³ Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile, “Cancillería informa sobre la normalización de las relaciones bilaterales”, 7 de mayo de 2021; Ministerio de Relaciones Exteriores de Bolivia, “Bolivia y Chile consolidan su acercamiento”, 15 de enero de 2026; Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile, “Comunicado conjunto de los gobiernos de Chile y Bolivia”, 31 de marzo de 2026; “Comunicado conjunto de los ministros de Relaciones Exteriores”, 23 de abril de 2026.

⁴ Subsecretaría de Relaciones Económicas Internacionales, “Ficha país: Chile–Bolivia”, mayo de 2026.

⁵ Robert O. Keohane y Joseph S. Nye Jr., *Power and Interdependence* (Boston: Longman, 2012).

⁶ Empresa Portuaria Arica, “Puerto de Arica crece 6% en transferencia de carga en primer semestre”, comunicado de prensa, 7 de agosto de 2026.

⁷ Empresa Portuaria Iquique, “Puerto de Iquique confirma récord histórico de transferencia de carga 2025 y supera los 3,5 millones de toneladas”, enero de 2026.

⁸ Zofri S.A., Boletín Estadístico, cuarto trimestre de 2025, enero de 2026.

⁹ Empresa Portuaria Arica, “Puerto de Arica crece 6%”, 7 de agosto de 2026; Empresa Portuaria Iquique, Memoria Integrada 2025, mayo de 2026.

¹⁰ República de Chile y República de Bolivia, Tratado de Paz y Amistad, 20 de octubre de 1904, art. VI.

¹¹ Ministerio de Relaciones Exteriores de Bolivia, “Bolivia presenta sus Lineamientos de Política Exterior”, 13 de julio de 2026.

¹² Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile, “Ministro Pérez Mackenna proyecta prioridades de su gestión en la cuenta pública de Cancillería”, 15 de julio de 2026.

¹³ Ministerio de Relaciones Exteriores de Bolivia, “Bolivia y Chile acuerdan explorar un mecanismo binacional permanente para la gestión integrada de las cuencas hídricas compartidas”, 14 de julio de 2026.

¹⁴ Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile, “XVIII Reunión del Comité de Frontera e Integración”, 15 de julio de 2026.

¹⁵ Ministerio de Relaciones Exteriores de Bolivia, “Bolivia y Chile avanzan en la modernización y ampliación del ACE-22”, 7 de mayo de 2026.

¹⁶ Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile, “Comunicado conjunto de los ministros”, 23 de abril de 2026; AthenaLab, “Puerto de Mejillones: ventaja geopolítica y competitiva”, julio de 2026.

¹⁷ Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile, “Comunicado conjunto de los gobiernos”, 31 de marzo de 2026; “XVIII Reunión del Comité de Frontera e Integración”, 15 de julio de 2026.

¹⁸ Fiscalía de Chile, “Foco investigativo de la Fiscalía de Arica, Policía Marítima y Aduana registra histórica incautación de más de mil toneladas de carga contaminada con drogas en puertos nacionales”, 8 de junio de 2026; declaraciones del fiscal general del Estado de Bolivia, Róger Mariaca, La Paz, 15 de julio de 2026, recogidas en La Razón, “Chile refuta: madera incautada de Bolivia dio positivo a droga y sigue retenida”, 21 de julio de 2026.

¹⁹ Ministerio de Relaciones Exteriores del Estado Plurinacional de Bolivia (2026b). Bolivia y Chile acuerdan explorar un mecanismo binacional permanente para la gestión integrada de las cuencas hídricas compartidas. La Paz, 14 de julio de 2026.

²⁰ Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile, “Comunicado conjunto de los ministros”, 23 de abril de 2026.

²¹ Robert O. Keohane, *After Hegemony: Cooperation and Discord in the World Political Economy* (Princeton, NJ: Princeton University Press, 1984).