

# La conformación de un complejo urbano transfronterizo (Arica/Tacna) y la movilidad humana en Chacalluta (Chile) y Santa Rosa (Perú) a través de la prensa regional<sup>1</sup>

Shaping a cross-border urban complex (Arica / Tacna) and human mobility in Chacalluta (Chile) and Santa Rosa (Peru) through the regional press

Marcela Tapia Ladino

marcela.tapia@unap.cl

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2846-710X>

Constanza Díaz Leiva

coti.diazl@gmail.com

<https://orcid.org/0000-0002-3277-6992>

---

**Resumen:** Desde los años 90 las ciudades de Arica y Tacna, separadas por el límite chileno-peruano donde predomina una definición de frontera como separación, exclusión y resguardo, han desarrollado una serie de vínculos y relacionamientos a pesar de no contar con un régimen fronterizo acorde a su realidad. En un contexto de la apertura y acercamiento en clave integracionista de los gobiernos de Chile y Perú, ésta no se tradujo en la implementación de políticas de facilitación de cruce fronterizo a la par de su rápido crecimiento. La prensa da cuenta de estas disonancias y se hace eco de las demandas de ariqueños y tacneños y de la constante necesidad por mejorar el intercambio y la interacción en la frontera. De este modo ambas ciudades forjaron vocaciones distintas, pero altamente dependientes la una de la otra las que conforman hoy un Complejo Urbano Transfronterizo.

**Palabras claves:** frontera, paso fronterizo, Complejo Urbano Transfronterizo.

**Abstract:** The cities of Arica and Tacna are separated by the border between Chile and Peru. The border experience there is dominated by separation, exclusion and protectionism. Although they do not have a border regime that reflects their reality, the cities have developed a series of linkages and relationships since the 1990s. In a context of openness and rapprochement marked by the integrationist focus of the governments of Chile and Peru, this did not translate into the implementation of policies to facilitate border crossings in response to the rapid increase in such movements. The press has recognized this friction and has reflected the demands of the citizens of Arica and Tacna and the constant need to improve exchange and interaction at the border. Though they are very different, the two cities are highly dependent on each other and form a cross-border urban complex.

**Keywords:** border, border crossing, cross-border urban complexes.

---

<sup>1</sup> Este manuscrito es resultado del Proyecto FONDECYT 1190133 La intermediación urbano-portuaria en un contexto transfronterizo: Arica (2008-2018) y del FONDECYT 1201054 Migraciones y Zona Franca: Empresarios, comerciantes y trabajadores extranjeros en la historia de ZOFRI desde 1975 hasta hoy

Los estudios fronterizos han experimentado notorios cambios en las últimas décadas, pasando de la preocupación por línea, casi siempre desde una mirada jurídica y de las relaciones internacionales, hacia un interés por la interacción y el intercambio en los espacios fronterizos (Tapia, 2017). Ello en un contexto de aumento de los flujos migratorios a nivel mundial, de un intenso intercambio de mercancías y de capitales en el marco del nuevo orden neoliberal que “puso en jaque al sentido común nacionalista de la coincidencia inviolable de los límites de los Estados con los de su sociedad sobre territorios ‘naturales’” (Dilla y Hansen, 2019a). Si bien se aprecia un cambio en los estudios fronterizos, en la realidad, el sentido de frontera como espacio de control nacional sigue predominando en la administración estatal sin tener en cuenta la importancia o el lugar que le corresponde a la interacción, los vínculos y relacionamientos en los espacios fronterizos. Lo que se aprecia entonces es que no desaparecen las “viejas jerarquías”, como lo nacional, sino que aparecen nuevas escalas que compiten, coexisten o eventualmente vencen a las primeras (Sassen, 2007).

Desde los años 90 en Chile se registra un campo emergente de estudios fronterizos preocupado de relevar el impacto del trazado del límite post Guerra del Pacífico, especialmente en la recomposición de la propiedad de las comunidades aymara y del proceso de chilenización que supuso la incorporación de Tarapacá al territorio (González, 2004; Ruz Zagal y Díaz Araya, 2011). Desde la academia regional y a partir de la producción histórica post dictadura (Pinto, 2004) se ha recogido el legado de la historia salitrera y la dimensión transfronteriza en trabajos señeros de Sergio González respecto de la presencia de bolivianos, argentinos y peruanos, quechuas y aymara en el ciclo de expansión del salitre (González, 2002, 2016). También destacan los estudios de Castro y Díaz (2014; 2013) para el periodo colonial y republicano quien rescata las distintas disputas territoriales decimonónicas durante la configuración limítrofe de Perú y Bolivia. Estos trabajos han demostrado que el ámbito de influencia del ciclo salitrero no fue sólo mundial, sino sobre todo transfronterizo (González, 2016), en tanto movilizó mano de obra desde Perú y Bolivia, mercancías desde Argentina e incorporó una serie de prácticas sociales y culturales andinas que formaron parte de la identidad pampina. Por otro lado, desde los estudios internacionales se han desarrollado importantes aportes sobre relaciones paradiplomáticas entre actores subnacionales de frontera en Tarapacá, así como desde los estudios sobre frontera, movilidad y migración (Aranda *et al.*, 2010; Dilla y Álvarez, 2019; Ovando y Ramos, 2016) que han buscado rastrear la existencia de vínculos y relaciones más allá del linde desde distintas miradas disciplinares.

Nuestro trabajo tiene como propósito historiar las interacciones entre Arica y Tacna desde fines de los años 90 del siglo pasado hasta las primeras décadas del siglo XXI. La reconstitución histórica se basa en el uso de la prensa como fuente de información y busca relevar las históricas relaciones de ambas ciudades a partir de las dinámicas que ocurren en los pasos fronterizos de Chacalluta (Chile) y Santa Rosa (Perú) en un intento de superar las interpretaciones históricas que se centran en la idea de las fronteras como límites. Esto porque dicha mirada ha tendido a avivar el carácter separador del linde y a atender menos a las interacciones, movimientos y circulaciones de personas y mercancías a través de las fronteras. Asimismo, busca rebasar la atención de los movimientos humanos centrados en la migración, es decir, en clave dicotómica origen/destino y en el establecimiento como fin último del proyecto migratorio (Tapia, 2020). En este caso nos interesa destacar los movimientos que no suponen necesariamente la instalación en un sitio sino los movimientos que resultan de una serie de prácticas sociales fronterizas, es decir, de “formas de actividad que se despliegan en el tiempo y en el espacio y que son identificables como una unidad” (Ariztía, 2017, p. 59).

El estudio de los pasos fronterizos, a través de la prensa, permite rastrear las dinámicas e interacciones que caracterizan a las ciudades situadas en el borde que dan cuenta de una intensa relación y dependencia. De hecho, desde la época colonial ambas ciudades desarrollaron una fuerte interdependencia que fue obstaculizada durante el período republicano (Rosenblitt, 2010) y rota después del largo litigio sobre sus destinos (Tratado de Lima de 1929). Sin embargo, a fines del siglo pasado las diferencias de desarrollo, el abandono por parte de las respectivas capitales nacionales, la cercanía y vecindad las llevaron a acercarse y a desarrollar un fuerte sentido de imprescindibilidad. Por ello, adherimos a los planteamientos de Dilla quien postula que Tacna y Arica forman un Complejo Urbano Transfronterizo (CUT), es decir, un sistema urbano que comparte un medio ambiente, donde existen diversas interacciones y relaciones sociales primarias entre sus habitantes y donde hay interdependencia económica, percepción de mutua necesidad y, eventualmente, relaciones institucionales formales (Dilla, 2015). Una de las manifestaciones de la interdependencia se expresa en una serie de prácticas sociales fronterizas y de tipos de movilidades que son las que explican el punto cuatro de su tesis del autor que seguimos sobre los CUT. Se trata de la “existencia de relaciones sociales primarias intensas entre los pobladores de ambas ciudades” (Dilla, 2015) que son fundamentales para la conformación de los CUT. De este modo las movilidades están en la base de la producción de transfrontericidad, entendida como el conjunto

de interacciones asimétricas y desiguales que conectan espacios y regiones fronterizas y que tienen su expresión en la centralidad que adquiere el cruce para sus habitantes (Tapia, 2017). Estas prácticas, en muchos casos, son anteriores a la creación de los estados-nacionales y en ocasiones son disonantes con los regímenes fronterizos, es decir, con los “arreglos institucionales/normativos (y las prácticas de ellos derivadas) que gobiernan las regiones de frontera” (Dilla y Hansen, 2019b, p. 153). Esta situación es especialmente llamativa en el caso de estudio porque Chile tiene una política omisa respecto de los vínculos e interacciones humanas que ocurren en las fronteras (Dilla y Hansen, 2019b). En este sentido conjeturamos que más allá de rol westfaliano que ha predominado en la noción de frontera, en clave de separación y límite geopolítico, al mismo tiempo la frontera se ha constituido en un recurso para los habitantes fronterizos en la medida que la cruzan para aprovechar las desigualdades que expresa.

El espacio de estudio es el paso fronterizo de Chacalluta que es la puerta de entrada a Chile de los extranjeros que ingresan al país vía terrestre y que desde el año 2000 lideró el ranking de los pasos más transitados del país (ver Tabla N° 2). Es así como en 2017, se registró un total de 6.719.885 cruces entre Arica y Tacna. Esta cifra da cuenta del crecimiento sostenido que ha tenido este complejo, el que en 2014 computó 5.635.424 y en 2016 a 6.636.901 de cruces. Por su parte el paso fronterizo de Santa Rosa registró el 30% del total de salidas de peruanos después del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez de Lima para el periodo 1990-2012 (OIM, 2013). Hasta marzo de 2020 se estimó en más de 7 millones de cruces anuales por este paso<sup>2</sup>.

La metodología utilizada fue la revisión y análisis de 20 años de prensa, en este caso de *La Estrella de Arica* y *El Correo de Tacna* entre 1990 y 2010. Para la explotación de los datos se utilizó el software NVivo para la cual se organizó el material, se estableció una codificación y se llevó a cabo el análisis. Respecto del uso de la prensa como fuente histórica los estudios se ubican en dos grandes corrientes; la primera considera a la prensa como objeto de estudio, es decir, centrada en las características principales –tiraje, propietarios, línea editorial, etc.– “para aprehenderlo en relación al contexto histórico, cultural e institucional en el que tuvo lugar su actividad” (Hernández, 2017, p. 466). La segunda tendencia se refiere al uso de los periódicos como fuente para el conocimiento y reconstrucción de una época pasada, a través del estudio y análisis de las informaciones y opiniones publicadas. De modo que en el análisis “es imprescindible acercarse con

prudencia a los periódicos como fuente historiográfica para, en primer lugar, distinguir adecuadamente entre la información y la opinión” (Hernández, 2017, p. 470). Por lo que desde el punto de vista metodológico hacemos un uso crítico de esta fuente y la contrastamos con otras fuentes, especialmente secundarias, es decir, bibliografía especializada e informes de todo tipo. Por lo que el presente manuscrito se inscribe en la segunda corriente, es decir, que considera a los periódicos como una fuente, no la única, para reconstruir el pasado como una herramienta que permite ampliar la comprensión e interpretación de pasado reciente que a menudo nos llega fragmentado.

La prensa utilizada y revisada corresponde a los periódicos chilenos *La Estrella de Arica* y *La Estrella de Iquique*, y el peruano *El Correo de Tacna*, entre los años 1990- 2010, y dada la periodicidad es una fuente que permite comprender la historia regional y captar el devenir de la frontera que separa Tacna de Arica. *La Estrella de Iquique* fue fundada el año 1966 y *La Estrella de Arica* en 1976; en la actualidad ambas pertenecen al diario nacional *El Mercurio* y tienen en común que comparten un perfil de centro derecha (Liberona, 2015). *El Mercurio* pertenece al empresario Agustín Edwards, y a lo largo de la historia este conglomerado se ha caracterizado por promover “una identidad nacional fuerte, por presentar un sujeto nacional en oposición a sus vecinos y por destacar los ideales nacionales que favorecen a los grandes intereses económicos, como lo es la soberanía nacional” (Liberona, 2015, p. 43). Sin embargo, por tratarse de periódicos regionales poseen cierta autonomía a la hora de asumir la perspectiva del hecho noticioso, en tanto buscan representar los intereses locales en el marco de perfil de centro derecha más matizado que el gigante centralista. Por su parte, *El Correo de Tacna* fue fundado en 1962 por el magnate pesquero Luis Banchero Rossi; actualmente pertenece a Empresa Periodística Nacional S.A (Epena) de la familia Agois Banchero, y es parte del conglomerado Grupo El Comercio.

A pesar de que los tres periódicos coinciden en pertenecer a grandes agrupaciones centralistas, muchas veces se reflejaron las tensiones entre los intereses regionalistas versus los intereses del Estado nación centralista, así como las discordancias entre autoridades chilenas y peruanas. También encontramos en los periódicos locales problemáticas propias de cada país y de la relación de la cooperación bilateral entre países informaciones que aportan a la comprensión de los contextos nacionales.

El artículo se organiza en cinco apartados; el primero sitúa el debate de las fronteras en la producción historiográfica chilena y da cuenta de la tesis de los Com-

<sup>2</sup> <https://www.interior.gob.cl/noticias-regionales/2020/03/18/intendente-erpel-constato-cierre-de-chacalluta-la-frontera-terrestre-mas-transitada-de-chile/>

**Tabla 1.** Distribución de las entradas y salidas según región y paso fronterizo entre los años 2011 y 2014

Región/Tipo paso fronterizo		2011		2012		2013		2014	
		Entradas	Salidas	Entradas	Salidas	Entradas	Salidas	Entradas	Salidas
Arica y Parinacota	Aéreo	23.681	21.615	31.665	29.694	31.070	29.622	29.125	28.887
	Ferroviario	5.803	6.434	1.709	2.533	139	116	37	39
	Puerto	13.424	8.616	8.062	6.216	11.956	4.268	9.566	7.521
	Terrestre	2.801.426	2.776.465	2.814.367	2.805.065	3.097.786	3.073.471	3.126.921	3.096.686
Tarapacá	Aéreo	39.844	37.554	48.213	46.357	51.372	46.656	52.002	50.683
	Caleta	206	49	1.126	478	1.950	1.856	1.779	1.958
	Puerto	1.082	153	6.282	1.927	7.281	1.923	6.303	1.367
	Terrestre	168.365	151.080	233.555	214.631	0	0	301.554	273.069
Antofagasta	Aéreo	21.979	18.530	14.714	13.691	14.514	12.637	10.165	7.807
	Caleta	274	156	297	90	245	145	87	258
	Ferroviario	563	556	353	340	258	255	2	2
	Puerto	9.699	4.001	13.951	6.271	14.197	4.152	13.322	5.064
	Terrestre	117.377	135.458	137.501	139.932	150.037	141.172	168.766	163.115
Atacama	Aéreo	247	448	136	106	193	148	10	39
	Puerto	2.145	2.682	2.458	2.588	2.129	2.414	2.613	2.306
	Terrestre	4.377	7.643	7.770	4.811	7.921	4.984	4.956	4.971
Coquimbo	Aéreo	1.435	1.516	541	499	179	55	260	252
	Puerto	4.376	2.132	7.544	5.803	5.813	11.089	6.425	8.939
	Terrestre	16.007	13.456	21.475	18.668	17.373	16.593	18.204	16.608
Valparaíso	Aéreo	15.907	12.570	25.564	22.457	13.190	10.930	11.374	8.993
	Caleta	0	21	3	15	0	12	1	3
	Puerto	29.407	38.549	25.103	34.235	29.462	45.078	35.302	51.041
	Terrestre	933.583	910.797	1.013.782	996.948	892.976	841.905	935.817	908.827
Metropolitana	Aéreo	2.626.663	2.593.129	2.962.371	2.945.726	3.170.242	3.117.194	3.252.367	3.207.586
Maule	Terrestre	391	731	1.561	1.482	19.653	24.269	17.805	18.065
Biobío	Aéreo	286	37	106	32	493	439	192	24
	Puerto	5.200	12.189	5.642	10.034	6.387	9.228	5.086	9.526
	Terrestre	1.156	1.220	1.944	1.959	1.878	2.126	2.060	2.169
La Araucanía	Aéreo	124	125	203	163	101	39	104	141
	Terrestre	274.699	276.176	316.855	317.923	350.389	351.760	349.032	349.430
Los Ríos	Aéreo	0	0	0	0	0	0	34	34
	Puerto	236	215	222	176	176	197	249	233
	Río	14.678	18.306	11.181	14.008	14.880	20.213	15.407	19.992
	Terrestre	0	0	0	0	0	0	58	60
Los Lagos	Aéreo	319	267	276	233	231	219	207	233
	Costa	2	0	0	0	0	0	0	0
	Puerto	1.669	647	767	690	457	646	869	834
	Río	2	2	0	0	0	0	14.832	14.612
	Terrestre	390.567	398.102	476.226	486.095	495.978	503.176	540.720	93.510

Tabla 1. Continuación

Aysén	Aéreo	45	55	82	92	60	58	60	76
	Puerto	402	60	1.910	50	0	14	1.105	0
	Terrestre	130.468	134.373	143.952	146.531	156.196	139.164	157.779	163.037
Magallanes	Aéreo	5.307	5.870	5.697	5.635	5.307	5.196	6.500	6.277
	Puerto	77.352	112.733	107.392	102.927	67.675	58.634	74.792	62.571
	Río	41.443	52.364	42.223	52.521	46.625	54.795	55.298	66.925
	Terrestre	867.544	854.161	933.368	907.349	979.540	971.028	930.076	919.728

Fuente: Elaboración propia con datos proporcionados por PDI a través de ley de transparencia.

plejos Urbanos Transfronterizos (CUT) a partir de la producción de los estudios fronterizos. La segunda parte se aboca a la reconstitución histórica del complejo urbano que forman Tacna y Arica a través de la prensa en los años 90 del siglo XX cuando soplaban vientos integracionistas en el continente. La tercera se focaliza en el aumento de los cruces fronterizos en la misma época y las tensiones y demandas locales hacia los estados nacionales que no respondían a los requerimientos de dicho aumento. La cuarta parte da continuidad a la anterior entrado el siglo XXI y los desafíos que supuso el aumento de la interacción entre Arica y Tacna y la competencia de una y otro por el desarrollo fronterizo. La quinta parte se centra en las vocaciones que definen ambas ciudades, la interdependencia e imprescindibilidad que se forja entre ellas. Para cerrar desarrollamos las conclusiones del estudio.

## 1. Las fronteras en la historiografía chilena y los Complejos Urbanos Transfronterizos

Hasta fines del siglo XX, los estudios sobre las fronteras fueron desarrollados fundamentalmente por la geografía y la historia, entendida, casi siempre, como límite, es decir, como línea que separa un estado nación de otro (Benedetti y Salizzi, 2011). Como señala Newman, “los geógrafos, en particular, parecen entender los límites como expresiones o manifestaciones de la territorialidad de los estados, sobre todo porque los procesos geográficos de socialización nos han enseñado a reconocer el sistema estatal dentro del cual vivimos, un sistema espacial que se caracteriza por límites más o menos exclusivos” (Newman y Passi, 1998). Así esta idea de fronteras tuvo consecuencias en las Ciencias Sociales y en la Historia al concebir a los estados nacionales como estados territoriales o compartimentos estancos, es decir, como entidades fijas e inmutables (Llopis,

2007) cuyo origen histórico se puede situar en el Tratado de Westfalia de 1648. Así el estado territorial se concibió con contornos que coincidían con las comunidades nacionales y el límite es lo que John Newman denominó la “trampa territorial” (Agnew, 1994, p. 56). Esta concepción ha sido la base intelectual para la construcción de la historia de los estados nación, las relaciones internacionales, así como de la concepción de la sociedad nacional, la soberanía, la residencia y la ciudadanía. De este modo la noción de frontera como límite, si bien hoy es ampliamente discutida, sigue contenida en gran parte de la producción historiográfica chilena, especialmente la de corte “nacionalista conservadora” y “la nueva historia oficial” (Pinto, 2004). En este proceso, “la cartografía en particular otorgaba a la línea imaginaria una contigüidad que no aparecía en el terreno, acentuando su rol diferenciador” (Zusman, 2017, p. 52). Así la mayoría de las obras históricas se centraron en el trazado del linde de acuerdo con los tratados internacionales auxiliados por la geografía y la cartografía para estudiar los cambios de la línea en la historia (Carrasco, 1991). Por tanto, la noción de frontera predominante en la producción historiográfica chilena ha sido en tanto límite separador con un notorio tinte nacionalista, avivado por la repercusión de la Guerra del Pacífico y los tratados que pusieron fin al conflicto.

Por su parte el estudio de las ciudades en frontera tiene un amplio desarrollo en la producción de los estudios fronterizos en América Latina del que no podemos dar cuenta en este estudio por razones de espacio. Sin embargo, para este análisis tendremos en cuenta la propuesta conceptual de Dilla y Álvarez (2018) que acuña la noción de Complejos Urbanos Transfronterizos (CUT):

*[...] entendido como una situación funcional-espacial en que dos o más ciudades situadas sobre un borde internacional comparten un entorno, son económicamente interdependientes, sostienen contactos formales e informales y sus habitantes se perciben como mutuamente necesarios (2018, p. 2).*

En este sentido, el estudio de las fronteras, de los pasos fronterizos y de las ciudades situadas en los bordes a través de la prensa nos permite construir y comprender la configuración del CUT de Arica y Tacna en el tiempo. La mirada temporal es central para entender cómo las interacciones, interdependencia y el desarrollo desigual entre ambas ciudades dan lugar a dicho complejo. La conceptualización de las fronteras como delimitación geográfica, rígida y literal no sólo tiene implicancias en la historia, sino también en la política respecto de la frontera. En este caso, Dilla y Hansen afirman que en Chile lo que ha existido es una negación de la frontera, en el sentido que existe una “invisibilización discursiva total” (2019b, p. 159) lo que implica una omisión de la frontera como realidad sociocultural. Esto es paradójico ya que desde los 90 Chile ha fomentado la apertura de la economía nacional a la global, sin embargo, la normatividad e institucionalidad fronteriza aparece cuando se producen conflictos geopolíticos o de otro tipo. De modo que la noción de frontera que se ha discutido en las ciencias sociales no necesariamente tiene un correlato en la realidad y es lo que se expresa, en muchos casos, en los regímenes políticos fronterizos, por ejemplo, respecto del cruce, tránsito y circulación de las personas a través de las fronteras.

En esa discusión constatamos que los cruces de las fronteras son muchas veces expresión de prácticas sociales que obedecen a estrategias que tienen como referente al límite internacional y que al mismo tiempo ponen en evidencia la desigualdad entre espacios adyacentes y “la conflictividad que producen estas asimetrías” (Parella, 2014, p. 49). Estas prácticas dan sentido a este espacio porque movilizan recursos, necesidades y aspiraciones que los modelan y producen la transfrontericidad. Al mismo tiempo dan lugar a una serie de movi­lidades, por motivos diversos (trabajo, salud, amenidad, comercio) que se caracterizan por ser repetidas en el tiempo y porque poseen elementos materiales, corporales y mentales relacionados con el sentido, los motivos y los significados. A partir de esta definición nos parece aportador la tipología de Morales (2010) para aludir a una serie de prácticas sociales que “tienen la transfrontericidad como rasgo calificativo frente a otras prácticas generadas en otro tipo de territorios” (Morales, 2010, p. 190).

## 2. Hacia la configuración del complejo urbano transfronterizo de Arica/Tacna: años 90

Los años 90 marcaron un hito en la historia de Chile puesto que se puso fin a 16 años de dictadura y con

ello se inició la transición y una nueva era democrática. Desde el punto de vista económico la década estuvo marcada por la consolidación del modelo neoliberal y por el inicio de la inserción internacional del país en la escena mundial que buscó fomentar las relaciones bilaterales y de intercambio económico (Nuñez, 2014). Sin embargo, las relaciones diplomáticas entre Chile y Perú pasaron de la tensión durante la dictadura a acercamientos y una relación “zigzagueante, caracterizada por etapas de tensión y distensión” (Milet, 2005, p. 59). Como señala Van Klaveren, la relación de ambos países estuvo marcada por “la agenda histórica, centrada en temas territoriales, conflictos pretéritos y consideraciones de balanza del poder, y la agenda positiva, centrada en una interdependencia económica creciente en una perspectiva de futuro” (2011, p. 159). Sin embargo, en América Latina se enarbó un discurso integracionista en el marco de la fundación del MERCOSUR, lo que ayuda a explicar la oscilación entre una agenda histórica en clave geopolítica y una agenda desde abajo de los actores de Arica y Tacna, pro-integración que buscaba beneficiar a ambas ciudades.

Para comprender la historia de frontera y el aumento del cruce fronterizo en dirección Tacna-Arica y viceversa, así como las dinámicas que ocurren en ambos pasos fronterizos, es necesario tener en cuenta el fenómeno migratorio que experimentó un notable aumento desde los años 90 a la fecha (Martínez, 2003). La configuración de Chile como destino migratorio explica el aumento del movimiento de personas por Chacalluta, así como el liderazgo como principal vía de ingreso terrestre para la migración internacional para el periodo estudiado (Tapia *et al.*, 2017). De manera similar, el paso fronterizo de Santa Rosa se constituyó en el segundo control peruano con más movimientos después del aeropuerto Jorge Chávez de Lima.

Desde el punto de vista geográfico la frontera que comparten Chile y Perú es de 167,6 kms correspondientes al Departamento de Tacna por un lado y la Región de Arica y Parinacota por el otro, y los pasos fronterizos son el de Santa Rosa y Chacalluta respectivamente. Desde el punto de vista demográfico el departamento de Tacna cuenta con una población de 329.332 habitantes según datos del censo de 2017 de Perú, lo que representa el 1% de la población peruana total<sup>3</sup>. En el caso de la Región de Arica y Parinacota, la actual XV región posee una población estimada de 229.689 mil habitantes, lo que representa un 1,3% de la población total del país (INE, 2018). Ambas ciudades son capitales de sus respectivas unidades administrativas y tienen en común que están alejadas de los centros políticos de sus países. La primera en más de

<sup>3</sup> <http://www.regiontacna.gob.pe/visor/noticia/NO00007041>

2.000 km respecto de Santiago y la segunda en 1.310 km respecto de Lima. Sin embargo, la distancia entre ambas ciudades no supera los 60 kms y el tiempo de traslado, en la actualidad, es de una hora y media aproximadamente (ver Mapa 1)<sup>4</sup>.

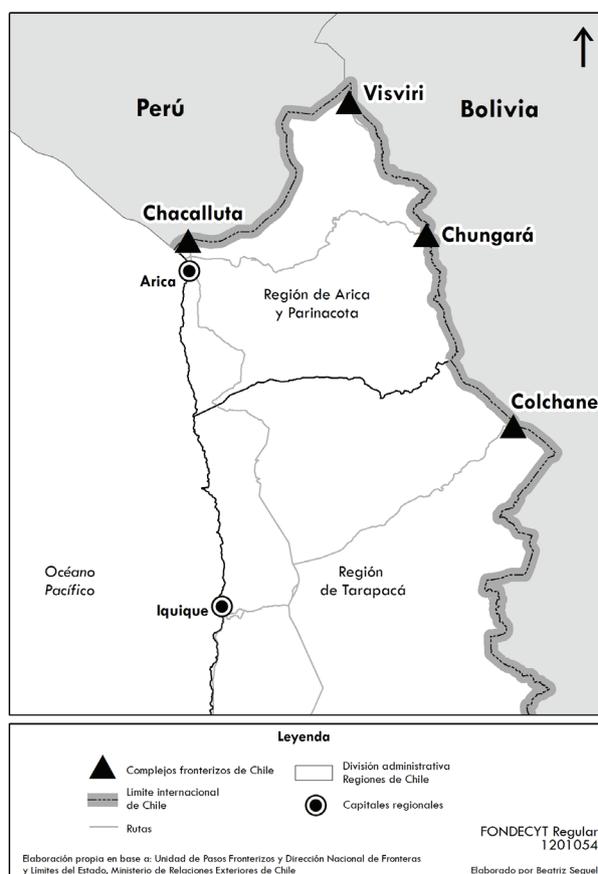
### 3. La vuelta a la democracia, el aumento del tránsito y los nuevos desafíos en la frontera

De manera general, los años 90 estuvieron marcados por la vuelta a la democracia, la agenda de inserción en el contexto internacional, el fomento de las relaciones diplomáticas vecinales, los aires integracionistas y la configuración de Chile como destino migratorio regional. Por tanto, son varios los factores y procesos que identificamos a la hora de comprender cómo ocurrió el crecimiento del cruce fronterizo por Santa Rosa y Chacalluta. Desde inicios de los años 90 la prensa registra una creciente demanda por acercarse a Arica y Tacna a través del mejoramiento y agilización del régimen de cruce fronterizo de personas y mercancías, lo que se tradujo en demandas que en ocasiones no fueron acogidas por las autoridades de turno y en muchos casos lo hicieron tardíamente. En general, se aprecia una tensión y conflicto del lado chileno constante entre intereses locales y nacionales que discurre entre la percepción de abandono a nivel regional que promueven la integración física y el mejoramiento del tránsito de personas, frente a un régimen fronterizo centrado en los intereses nacionales preocupado del resguardo de la frontera, especialmente por el aumento del flujo de personas. Del lado peruano, la preocupación se centró en la necesidad de agilizar el tránsito para favorecer la llegada de turistas y consolidar, poco a poco, a Tacna como destino turístico.

En el contexto señalado, Chacalluta se convirtió en la principal puerta de entrada de la migración latinoamericana vía terrestre de las últimas décadas, así como el paso fronterizo por el cual se realizan una serie de prácticas sociales cuyo centro es la frontera (Tapia *et al.*, 2019). Según datos publicados en La Estrella de Arica, el año 1991, cerca de 8.000 personas cruzaban diariamente por los pasos fronterizos estudiados, lo cual suponía una ardua

labor para quienes trabajaban el control de personas (La Estrella de Arica, sin fecha, 1991). En este contexto, los medios locales dieron cuenta de los problemas que generó el incremento del flujo y los problemas del aumento del trajín fronterizo en ambos controles. Entre ellos, infraestructura precaria<sup>5</sup> y escaso personal para dar cubrir la creciente demanda<sup>6</sup>, lo que daba por resultado largos tiempos de espera que fueron descritos como verdaderos “vía crucis” por comerciantes y turistas que cruzaban a Arica como lo consignó la prensa:

*Llegar hasta el lugar demanda aproximadamente 15 minutos salir del control es algo que nunca podrá ser*



Mapa 1. Fronteras norte de Chile

<sup>4</sup> El 17 de agosto de 2018 se dio inicio a la modalidad de control integrado, es decir, simplificar y concentrar el control en uno sólo a la ida y a la vuelta disminuyendo los tiempos de del cruce.

<sup>5</sup> "Otra de las cosas que llama grandemente la atención es la forma en la cual se encuentran las oficinas del Complejo Fronterizo "Santa Rosa", vidrios rotos, bancas deterioradas e incumplimiento de horarios son sólo algunos de los "laureles" que [...] dar a las dependencias ubicadas en el control. Otra de las instituciones que corren igual suerte es la del Fondo de Promoción Turística que, según revelaron algunos extranjeros, no brinda el servicio que debiera y su horario de atención empieza a las 9:00 horas" (El Correo de Tacna, 13 de febrero de 1990). El panorama en Chacalluta no era diferente: "Quedó de manifiesto la necesidad de que los servicios públicos cuenten con equipos de computación, lo que agilizaría la atención a los pasajeros aliviando en parte el trabajo que en esa avanzada se realiza" (La Estrella de Arica, sin fecha, 1991). "Las indicaciones que enviará incluirán los problemas de espacio que presenta el actual edificio, donde los funcionarios se desplazan en un perímetro mínimo. También detalla la carencia de servicios higiénicos y una posta de urgencia, considerados de vital importancia para el normal y eficiente funcionamiento de este paso fronterizo" (Estrella de Arica, 24 de noviembre de 1996, s/p).

<sup>6</sup> "Infraestructura y falta de personal, principales falencias: Copada capacidad del control fronterizo Chacalluta. Veinte funcionarios fiscalizan diariamente el paso de cinco mil pasajeros que viajan entre Arica y Tacna" (Estrella de Arica, 24 de noviembre de 1996, p. 7).

*determinado, si es que sabe todos los papeleos que deben realizarse tardará entre 45 minutos y una hora, si es que corre esta suerte tendrá que sentarse a esperar, pues el trámite no será terminado antes de 2 horas.*

*Niños aburridos y que lloran incansablemente, mujeres que caminan de uno a otro lado, hombres enfurecidos son actores principales de la tragedia de "viajar" a Arica, tragedia que a diario debe ser vivida por más de 3 mil personas que en el comercio encuentran una forma de vida. (El Correo de Tacna, 13 de febrero de 1990, p. 8).*

A los problemas señalados se sumaron otros como la falta de coordinación en los horarios de atención de ambos controles; por ejemplo, en el caso del paso peruano la prensa señala que desde el 7 de febrero de 1990 el complejo fronterizo recortó el horario de atención de las 08:00 a las 22:00 hrs. en circunstancias que Chacalluta (Chile) atendía hasta las 23:00 hrs<sup>7</sup>. A esto se sumó un cobro de peaje en Santa Rosa, lo que fue motivo de molestia por parte de los taxistas y choferes que llevó a la presentación de quejas ante el Alcalde Provincial de Tacna de la época<sup>8</sup>.

*Antes pagaban 30 mil intis por el peaje, pero ahora están pagando 100 mil intis [...] Los automóviles pagan 10 mil intis y actualmente dan 20 mil intis; dineros que cobra el Consejo Provincial y ni son reinvertidos para el mejoramiento de las vías que se encuentran en pésimas condiciones (El Correo de Tacna, 17 de abril de 1990, p. 14).*

La falta de dotación, el aumento del flujo y la necesidad de controlar las mercancías que ingresaban o salían por los pasos fronterizos se encuentran entre los principales motivos de la lentitud en el cruce. Estas dificultades reflejaban las trabas para el tránsito, lo que motivó una demanda desde las autoridades locales a las nacionales por mejorar y agilizar el cruce de personas y mercancías entre ambas ciudades. Fue frecuente que, en la medida que aumentaba el flujo de personas por la frontera, las exigencias locales chocaran con la de los niveles centrales de Chile y Perú. Esto porque desde las capitales respectivas las prioridades estaban en hacer frente a las "amenazas" que ocurren en las fronteras, como el contrabando y la propagación de enfermedades, entre otras. Fue el caso de la epidemia de cólera de 1991 que azotó a Perú; a pesar de la solicitud de Arica de cerrar fronteras para que no se

propague, esto no se llevó a cabo por la Cancillería chilena, y el ingreso de peruanos al territorio chileno finalmente se siguió realizando de manera normal.

*[...] esta medida no habría sido aún considerada por la Cancillería y las autoridades de esta ciudad [...] porque según se tiene conocimiento, el mal se estaría extendiendo principalmente por el mar [...] el ingreso de peruanos al territorio chileno, principalmente por Arica se viene llevando a cabo de manera normal, porque no hay cierre de frontera por parte de Chile (Correo de Tacna, 11/02/1991).*

En este contexto de crecimiento del flujo de personas y de mercancías en la frontera surgió la necesidad, por parte de las autoridades locales peruanas y chilenas, de demandar la modernización de los controles de Santa Rosa y Chacalluta y, por otra, de facilitar los trámites para el cruce. El año 1992 el gobernador de Arica advirtió al Correo de Tacna del requerimiento de modernizar ambos controles para que el tránsito entre ambas ciudades fuese *más fluido* (Correo de Tacna, 09/05/1992, p. 5). La necesidad de contar con un nuevo complejo fronterizo del lado peruano se vio materializada el año 1992 coincidiendo con el nuevo contexto sociopolítico dada la llegada de Alberto Fujimori al gobierno peruano. En el caso de Chacalluta hubo que esperar hasta 1999 para contar con un nuevo y mejorado control fronterizo y por la misma fecha se aprobó la apertura de la frontera las 24 horas de los sábados y domingos, lo que vino "a responder a un gran anhelo de los ariqueños y obedece también a la política de integración impulsada por el Gobierno del Presidente Eduardo Frei" (La Estrella de Arica, s/fecha, 1999). Sin embargo, la mejora en ambas infraestructuras no fue acompañada por un régimen fronterizo integrado, es decir, de una mayor coordinación entre complejos fronterizos ni por acuerdos de reciprocidad respecto de los documentos solicitados para cruzar. Por ejemplo, el mismo año de la apertura del nuevo control de Chacalluta la cancillería chilena mantuvo la exigencia de salvoconducto para los peruanos que cruzaban hacia Arica, situación que fue considerada una burla por parte de la Cámara de Turismo ariqueña, que buscaba convertir a la ciudad en un destino turístico para el público peruano. Como señalaron en la prensa,

*Arica una vez más es la más perjudicada, ya que nuestros vecinos de Tacna y Arequipa no pueden venir a*

<sup>7</sup> "Poco importa si llegada la hora, cientos de pasajeros no puedan ingresar al país, ellos tienen que dormir en la pampa, pues la hora de trabajo y la orden se respeta, el cierre de frontera es exacta, quejas, protestas, súplicas quedan atrás. [...] Parece extraño que, siendo una medida destinada a coordinar los horarios con los países en zona de frontera, la descoordinación es evidente en Tacna, fronteriza con Chile" (El Correo de Tacna, 13 de febrero, 1990).

<sup>8</sup> "Inauguran las nuevas dependencias del complejo fronterizo peruano "conmemorando su XIX aniversario de instalación en la zona limítrofe de Perú y Chile. [...] Las nuevas dependencias incluyeron circuito cerrado de video con el objeto de promocionar el turismo en Perú y prevenir la delincuencia" (El Correo de Tacna, 12 de marzo, 1992).

*Arica con otro documento que no sea el salvoconducto, documento que se otorga de lunes a viernes en horario de oficina. Hoy nuestros hermanos peruanos nos permiten viajar con cédula de identidad y nosotros no permitimos que ingresen con su documento nacional de identidad vigente (La Estrella de Arica, 28/07/1999).*

Por otra parte, a pesar de que el nuevo complejo Chacalluta fue considerado el más moderno del país, porque incorporó nuevas tecnologías, no fue suficiente para hacer frente al rápido crecimiento del flujo en la frontera. A fines de los 90, las críticas y las quejas se hicieron notar por el frecuente colapso del control que fue en aumento dado el creciente y la falta de personal para atender la demanda. Así apareció en la prensa:

*Cincuenta funcionarios para atender a 15 mil personas. Complejo Chacalluta: se revisa o colapsa. Desde que se inauguró en agosto del año pasado el nuevo complejo Fronterizo Chacalluta, los problemas y quejas no han cesado [...] produciéndose los típicos atochamientos de autos y buses, además de las largas filas de espera para ser chequeados en ventanilla (Estrella de Arica, 18 de febrero, 2000).*

#### 4. El aumento del flujo en la frontera y la competencia entre ciudades por el desarrollo fronterizo (2005)

Durante los gobiernos de Fujimori (1990-2000) y Frei Ruiz-Tagle (1994-2000) se llevaron a cabo una serie de iniciativas regionales que buscaron el desarrollo fronterizo de las provincias de Arica y Parinacota y del departamento de Tacna, en especial para el fomento del turismo y la creación de un régimen fronterizo que facilitara el tránsito de personas. También se llevaron a cabo medidas para prevenir el narcotráfico<sup>9</sup> y el contrabando<sup>10</sup>.

Fue así que, en el marco del aumento del flujo migratorio hacia Chile y de la necesidad de promover el desarrollo de las regiones extremas, entre ellas de las provincias de Arica y Parinacota, el gobierno de Frei Ruíz Tagle creó en 1994 un Comité Especial. Esta instancia se propuso la “implementación de planes, programas y proyectos especiales, que permitieran la reinserción de dichas provincias en el desarrollo económico del país, a la vez que se decidió la aplicación de medidas concretas que dinamizarán la actividad económica y productiva de la zona”<sup>11</sup>. En mayo de ese mismo año se creó el Comité Interministerial para el Desarrollo de Arica y Parinacota, —de manera similar creó otro para la provincia de Aysén— se trataba de un organismo consultivo, permanente y presidido por el ministro del interior e integrado mayoritariamente por ministros de estado. Los dos Comités Interministeriales (Arica y Parinacota y Aysén) se fusionaron administrativamente, y se creó a fines de ese año una Secretaría Ejecutiva única para todas las Zonas Extremas, bajo el nombre de Comité Interministerial para el Desarrollo de Zonas Extremas y Especiales. A dicha secretaría se sumaron el mismo año las provincias de Magallanes y Palena y el año 2001 se integró a la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo (Subdere), dado que esta entidad tenía entre sus objetivos estudiar y proponer políticas de desarrollo regional, provincial y local.

Desde el ámbito de las relaciones bilaterales, el año 1999 se creó el “Comité de Frontera Perú-Chile”, antecesora del “Comité de Integración y Desarrollo Fronterizo”, con el objetivo de constituir un foro bilateral para promover el desarrollo fronterizo y la integración de las regiones de Tacna, Arica y Parinacota. Este foro fue dirigido por Dirección de Desarrollo e Integración Fronteriza del Ministerio de Relaciones Exteriores y en él participaban autoridades locales, departamentales, regionales, así como de los servicios públicos vinculados al tratamiento fronterizo y el sector privado local<sup>12</sup>.

A nivel regional se llevaron a cabo una serie de iniciativas de carácter integracionista para ciudades fron-

<sup>9</sup> “Para acordar acciones específicas en la lucha contra el narcotráfico, autoridades de Tacna y Arica se reunirán mañana miércoles en ésta última ciudad [...] el principal punto de análisis será el problema del narcotráfico y las acciones conjuntas que se pueden poner en práctica para un mejor control en la frontera” (Correo de Tacna, 29/04/992, p. 7).

<sup>10</sup> En 1990 se llevó a cabo la VII Reunión Fronteriza Peruana-Chilena, que, de acuerdo al *Correo de Tacna*, buscó la “integración de los países de América Latina para propiciar el desarrollo de las zonas fronterizas [...] [La reunión] permitirá que los principales problemas ligados al contrabando, el narcotráfico, la agricultura, el turismo y el tránsito, comienzan a solucionarse pronto” (Correo de Tacna, 21/12/1990, p. 8-9). En un sentido similar se llevó a cabo el IV Encuentro Nacional de Cámaras de turismo realizado en Chile, que contó con la participación de delegados de Perú, Bolivia y Argentina y buscó “la ampliación del salvoconducto a un radio de Arica-Iquique y Tacna-Arequipa, así como la construcción del camino Iquique-Oruro, junto con el pleno apoyo al funcionamiento de la franquicia de la Zona Franca. Así como la definición de una política de turismo a través de la creación de la Subsecretaría de Turismo al amparo del Ministerio de Economía” (La Estrella de Iquique, 28/05/1990). En 1992 se llevó a cabo la VIII Reunión de la Subcomisión Mixta Peruano-chilena, cuyos principales planteamientos fueron la agilización y simplificación de los trámites para el tránsito fronterizo y el intercambio comercial, además de mejorar sistemas de control, implementar avances tecnológicos, “[...] Uno de los planteamientos propuestos por las autoridades peruanas a sus similares de Arica, es la simplificación de los trámites y los documentos necesarios para el tránsito de personas e intercambio comercial entre ambos países. [...] Se ha previsto analizar la posibilidad de implementar o mejorar los actuales equipos y sistemas de control para evitar la salida de narcotraficantes y elementos subversivos” (La Estrella, 27 de Julio, 1996).

<sup>11</sup> <http://www.subdere.gov.cl/documentacion/comit%C3%A9-interministerial-para-el-desarrollo-de-las-zonas-extremas-y-especiales-cideze-3>

<sup>12</sup> Los objetivos del Comité de frontera eran los siguientes:

a) Participar activamente en la solución de los problemas operativos del tránsito y tráfico de personas, vehículos y bienes.

b) Promover el desarrollo de las zonas de frontera, así como la cooperación e integración regional.

c) Considerar e impulsar proyectos conducentes al desarrollo y mejor entendimiento entre las poblaciones fronterizas” (Bernal y Rochetti 2017, p. 13).

terizas, entre ellas el “Encuentro de Fronteras”, que el año 2004 contó con la quinta versión, en el que “participan los representantes peruanos y sus homólogos chilenos de todos los sectores gubernamentales, en búsqueda de fortalecer lineamientos integracionistas” (Correo de Tacna, 23/11/2004, p. 3). Otra iniciativa que destacó la prensa fue la “Semana de integración Tacna y Arica” que, en su tercera edición, tuvo el propósito de “reanudar estas actividades de integración destinadas a fortalecer la hermandad que existe entre ambas ciudades vecinas [...] considerando la historia y tradición que unen a los pueblos vecinos [...]” (Correo de Tacna, 29/11/2004, p. 4), esto mediante actividades culturales, folclóricas y comerciales.

Dentro de las iniciativas que marcaron la entrada al nuevo siglo, la facilitación en el cruce de la frontera fue la que marcó la agenda de los actores fronterizos, autoridades regionales y las cancillerías. Una de las iniciativas más demandadas fue el uso del documento de identidad como único medio para ingresar a Chile o Perú por Chacalluta y Santa Rosa respectivamente. El acuerdo de libre tránsito era una aspiración largamente acariciada por tacneños y ariqueños porque se estimaba que las facilidades para cruzar incentivarían el turismo y el intercambio comercial en ambas ciudades. El año 2004, en el V Encuentro de Fronteras, la Comisión de Temas Migratorios del Ministerio del Interior chileno propuso que los peruanos puedan ingresar libremente a Chile sólo con cédula de identidad (Correo de Tacna, 25/11/2004, p. 3). Así lo consignó la prensa tacneña:

*Plantean que peruanos viajen hasta Iquique sólo con DNI. En Encuentro de Fronteras reclaman reciprocidad ante Chile. De aprobarse la propuesta peruana, los connacionales podrán ingresar a Iquique con DNI como único documento de registro en la primera región chilena (Correo de Tacna, 23/11/2004, p. 3).*

*La puesta en vigencia del acuerdo bilateral entre Chile y Perú que permite el libre tránsito de peruanos y chilenos a ambos países con sólo cédula de identidad y documento nacional de identidad desde el sábado último permitirá la mayor afluencia de visitantes a nuestro país en los próximos tres meses, por lo tanto, se generarán mayores oportunidades de empleo (Correo de Tacna, 08/08/2005, p. 11).*

El Tratado de Lima de 1929 y el Protocolo Complementario, que determinó el destino de Arica y Tacna, consagró el más absoluto libre tránsito entre ambas ciudades. Si bien el “Convenio de tránsito de personas en la zona fronteriza chileno-peruana de Arica y Tacna” firmado en 1983 acogió el libre tránsito por los pasos fronterizos

de Chacalluta y Santa Rosa, el cruce requería de un salvoconducto, es decir, un permiso que permitía viajar sin pasaporte a ambas ciudades. De acuerdo con el convenio, el salvoconducto era emitido por el Servicio de Registro Civil e Identificación de Arica y el Servicio Nacional de Identificación y Estado Civil en el caso de viajar a Tacna, y debían contar con una visación consular gratuita. Este documento podía ser solicitado por cualquier chileno y por los ciudadanos peruanos que tuvieran permanencia definitiva en Chile y residieran en la ciudad de Arica. El problema era que al aumentar el flujo se saturaba la demanda por este documento en el registro civil de Arica debido a la falta de personal, lo que llevó a la implementación de una oficina móvil para agilizar y descongestionar el servicio. Así hacia fines de los 90 la prensa consignó que

*[...] en lo que va corrido del presente año en las oficinas locales se han entregado más de 3 mil salvoconductos, cifra levemente inferior al mismo periodo del año pasado, y lo cual retrata la presión de trabajo a que se ven expuestos sus funcionarios, y que en esas circunstancias por muy eficientes que sean igualmente se ven sobrepasados por la demanda (Estrella de Arica, 20/01/1999).*

Para el año 2005, en contraste con la década de los 90, se incorporaron nuevos avances tecnológicos en los pasos fronterizos; entre los más llamativos se cuenta un “sistema de cómputo interconectado y lentes ópticos en el complejo fronterizo de Santa Rosa (Perú), a modo de priorizar el filtro de control migratorio” (Correo de Tacna, 11/04/2005, p. 11). Estos avances se relacionan con la necesidad de cubrir el creciente flujo de cruce de frontera, en especial de información en línea para el control de personas y documentos.

Sin embargo, de acuerdo con el convenio, los chilenos y peruanos que viajaban con salvoconducto, primero; y a partir de 2005 con DNI o carnet de identidad, podían permanecer por períodos de hasta siete días en el Departamento de Tacna o en la Provincia de Arica respectivamente. Este permiso impedía realizar actividades con fines económicos como trabajo temporal o permanente y no permitía viajar más allá de los límites señalados. En el caso de los peruanos, para salir de la provincia de Arica debían contar con pasaporte e informar previamente en el paso fronterizo de Chacalluta su intención de ir más allá de la región lo que les daba derecho a permanecer hasta por 90 días en calidad de turistas. De lo contrario se les detenía en el Control Policial de Cuya, distante 115 km. al sur de Arica y se les deportaba a Perú. De este modo, Cuya actuaba como un control fronterizo interno o una “frontera menor” (Dilla, 2019, p. 26) que separaba finalmente a Chile de Perú.

Si bien el convenio hizo más expedito el cruce, las críticas de las autoridades locales se levantaron en torno a la restricción de los días para permanecer en Arica o Tacna, puesto que se trataba de una limitante para el turismo, especialmente para el caso peruano. Así y todo, a partir de la puesta en marcha del Convenio aumentaron las entradas y salidas por Chacalluta. De acuerdo con los datos proporcionados por el presidente de la Cámara Nacional de Comercio del Perú (CANTUR), Carlos Canales, se estimó que “entre ocho y diez por ciento se incrementa el ingreso de turistas chilenos al Perú, tras la firma del acuerdo de libre tránsito en la frontera de ambos países”, efectos que se verían en un corto plazo de 30 días (Correo de Tacna, 04/08/2005, p. 10). Por su parte, el administrador del Terminal Terrestre de Tacna, Luis Carhuamaca Paria, informó a la prensa que gracias al convenio se prevé que “el número de visitantes (chilenos) a la ciudad aumentará en un 25% a 430% más de lo actual. Si actualmente cerca de 600 turistas a diario transitan por la ciudad, en adelante al menos 750 a 800 chilenos visitarán la ciudad por día, cifra que aumentará más en el futuro (Correo de Tacna, 8/08/2005, p. 11). Por su parte, el director regional de Turismo, Reynaldo Wirillos, afirmó que “a Tacna arriba diariamente un promedio de 1.250 turistas, de los cuales 1.000 son chilenos que ingresan con CI y los otros 250 viajeros cruzan la frontera con pasaporte. [...] este flujo turístico podría ascender en 15 por ciento si se mejoran las condiciones sociales y de seguridad del país” (Correo de Tacna, 12/08/2005, p. 11). Por otra parte, respecto al incremento de los gastos de los turistas, estimó que “hasta en 30 por ciento se incrementaría el gasto por día del turismo receptivo en Tacna como consecuencia del libre tránsito dispuesto entre Perú y Chile, lo cual implicaría la captación de a lo menos 100 mil dólares diarios [...]” (Correo de Tacna, 12/08/2005, p. 9).

A un año de haber sido implementado el acuerdo de libre tránsito, el aumento del flujo fronterizo se hizo más evidente, especialmente de chilenos a Tacna. Por ejemplo, el año 2006, se menciona en la prensa que la época estival

*[...] motivará que la captación turística se duplique durante el presente mes y se prolongue hasta agosto, para cuando Tacna recibirá unos 61 mil y 72 mil turistas extranjeros, respectivamente. [...] Esta captación turística ha sido creciente desde los últimos años, en especial en las temporadas altas, puesto que del promedio diario de 1.921 turistas el índice de visitas se incrementa a 2.700 sin contar los turistas nacionales (Correo de Tacna, 21/07/2006, p. 5).*

## 5. La frontera del “libre tránsito”: turistas chilenos en Tacna y trabajadores peruanos en Arica (2005-2010)

### *Tacna, desarrollo de una vocación comercial y turística*

En el marco de las políticas de apertura económica y de la ampliación de las relaciones internacionales de los dos mandatos de Fujimori (1990-2000) se creó la Zona Franca en Tacna cuyo rol sería clave para el desarrollo regional de la ciudad y del sur del Perú, especialmente para el impulso del comercio y el delineamiento como ciudad turística. Como antecedente podemos señalar que el panorama comercial de Tacna en las postrimerías de la década de los 80 era bastante precario, ya que dependía en gran medida del comercio informal y minorista de ferias libres y mercadillos con altos niveles de contrabando. Este último fenómeno registró su apogeo en las décadas de los 70 y 80, cuando los comerciantes cruzaban a Arica a comprar productos electrónicos provenientes de la Zona franca de Iquique (ZOFRI) y alimentos de alta demanda, para pasarlos como contrabando y venderlos en Perú. De hecho, uno de los aspectos más atrayentes de la ciudad en los años 90 eran los mercadillos de comercio informal que se abastecían de contrabando provenientes de Chile, lo que “causaba una fuga de divisas hacia países vecinos debido el contrabando” (Correo de Tacna, s/fecha/1990) Así,

*Con la apertura de la Zona Franca nos permitirá contrarrestar el contrabando en la región, captando divisas para el país que hasta el momento se fugan hacia el país vecino, Chile. [...] Los puestos de venta en los mercadillos, dentro de poco pasarán a ser tiendas formales con el pago del 10 por ciento de arancel, rentas que deberán quedarse en la región (Correo de Tacna, s/fecha/1990).*

Con el objetivo de dinamizar la economía, atraer capitales, combatir el contrabando de productos proveniente de la ZOFRI y reducir la influencia económica de Arica como lugar de ingreso, fue creada la zona franca de Tacna ZOTAC en 1989 cuyas operaciones se iniciaron al año siguiente. La ZOTAC estableció un régimen aduanero especial para los artículos ingresados por el puerto de Ilo y el aeropuerto de Tacna, es decir, un arancel de sólo 10% en lugar del usual 25%. Con la instalación de la ZOTAC se consiguió la formalización de los negociantes y una arremetida al contrabando. Sin embargo, hubo reticencia por

parte de los comerciantes tacneños puesto que en sus inicios la zona franca estaba orientada a la importación de grandes capitales lo que era una amenaza para el “comercio minorista del que vivían más de 25 mil familias” (Correo de Tacna, 02/08/1990, p. 8). Más allá de las controversias la creación de la ZOTAC fue clave a la hora de entender el posterior desarrollo turístico de Tacna a partir del comercio porque atrajo a turistas chilenos y permitió perfilar la dimensión turística de la ciudad porque “reúne las condiciones necesarias para que la Zona Franca pueda desarrollarse a nivel turístico e industrial” (Correo de Tacna, 20/02/1991). De hecho, a principios de los años 90 el turismo era bastante incipiente y estaba enfocado la promoción de un “pasado lleno de gloria y patriotismo y sus principales atractivos turísticos: La Plaza de Armas, testigo mudo del primer paseo de la Bandera, y el Monumento del Alto de la Alianza” (Correo de Tacna, 02/08/1990, p. 8). Aunque en una primera etapa las autoridades eran conscientes de las limitaciones, rápidamente vieron en el turismo una oportunidad de desarrollo. Así lo señaló el Correo de Tacna:

*[El turismo] actualmente tiene un importante movimiento en Tacna, que va en aumento a pesar de la profunda crisis económica que vive el país y el hecho de no contar con atributos turísticos como los que tienen Arequipa o Puno. Sin embargo, no es halagador que los turistas, especialmente peruanos, visiten estas tierras principalmente por el comercio ilegal, despreciando conocer lo que la “Heroica Ciudad” guarda para sus visitantes: las huellas de un glorioso pasado histórico (Correo de Tacna, 02/08/1990, p. 8).*

En 1995 se cambió la ley de la ZOTAC y en 1996 se crearon los Centros de Exportación, Transformación, Industria, Comercialización y Servicios CETICOS Tacna<sup>13</sup> conocidos también como parques industriales. Los CETICOS tenían como propósito el desarrollo de Ilo-Matarani-Tacna y otorgaban a las industrias establecidas en la zona las mismas facilidades que ofrecía la ZOTAC. Con todo, a partir de la segunda mitad de la década de los 90 Tacna comenzó a ser promovida y promocionada como destino turístico a partir del impulso de la creación de la Zona Franca, lo que permitió atraer

turistas interesados en hacer compras libres de impuestos. El aumento de turistas dio una idea de lo promisorio que era para la ciudad el impacto del sistema franco; algunos datos publicados en la prensa daban cuenta de esto. Por ejemplo, el primer trimestre 1989 arribaron a la ciudad 32,966 turistas y el segundo trimestre de 1990 la cifra se dobló a 76,780 turistas (La Estrella de Arica, s/fecha, 1996). De modo que a fines de los 90 Tacna era uno de los principales destinos turísticos del norte de Chile, especialmente de los ariqueños, los que aprovechaban las vacaciones de invierno, de verano y los feriados para cruzar la frontera<sup>14</sup>. Los intereses de los turistas eran las compras “o simplemente por conocer el patrimonio cultural y la vivencia de la gente del sur peruano” (Estrella de Arica, s/fecha, 1996). Sin embargo y como revisamos anteriormente, las dificultades para cruzar la frontera se convirtieron en el principal obstáculo para atraer turistas chilenos y empresarios interesados en invertir en Tacna<sup>15</sup>.

El año 2002 el presidente Toledo promulgó la ley N° 27688 “Ley de zona franca comercial e industrial”<sup>16</sup> que creó la ZOFRA-TACNA bajo la promesa de dar estabilidad legal y un marco jurídico claro a ZOTAC. El mismo año creó el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (MINCETUR) del cual dependían la Comisión nacional de Zonas Francas, Zonas de Tratamiento Especial y comercial y zonas especiales de Desarrollo (CONAFRAN), además del comité de administración de ZOFRA-TACNA<sup>17</sup>.

*El jueves 28 de marzo de 2002 fue una fecha histórica para Tacna. El presidente de la república Alejandro Toledo Manrique, firmó la autógrafo de la ley de zona franca comercial e industrial para esta ciudad fronteriza. (...) Durante la permanencia del mandatario peruano de Tacna, se anunció además la creación del ministerio de Turismo, estimada para el 28 de julio [...] Asimismo, dijo que una vez creado el ministerio de dicho rubro se formaría la zona franca turística para Tacna. [...] Igualmente se anunció la promulgación del decreto supremo que permitirá el ingreso de mercadería a través del puesto fronterizo de Santa Rosa y la reconstrucción del puesto Santa Rosa con un presupuesto estimado de tres millones 500 mil soles (un millón de dólares).*

<sup>13</sup> <http://www.zofratacna.com.pe/contenido.aspx?id=010000047B4603E97D22C4251ED9151C6FF891BF114114E07BE7022> (revisado 13/12/18)

<sup>14</sup> “En los dos últimos meses se ha registrado un extraordinario incremento en la demanda de salvoconductos por parte de ciudadanos chilenos, lo que hace suponer un gran interés comercial y turístico hacia esa zona fronteriza, manifestó el cónsul general del Perú en Arica, Carlos Canales. Según precisó, hasta junio del presente año, su sede consular expedía diariamente de 100 a 150 salvoconductos. Luego, en julio y agosto se ha otorgado un promedio de 250 salvos al día y en algunos días “peak”, se ha llegado a extender hasta 600 de esos documentos en una sola jornada, acotó. [...] empresarios y turistas se encuentran muy atraídos por los atractivos turísticos e históricos del Perú, y en el caso de los empresarios chilenos, por analizar las nuevas disposiciones legales que les permitirían invertir en Ceticos Tacna, Ilo y Matarani” (Estrella de Arica, s/fecha, 1996).

<sup>15</sup> “Promocionarán Tacna como zona para hacer compras [...] Los representantes de las agencias del departamento del extremo sur del país expondrán las ventajas que ofrece la franquicia turística del Centro de Exportación, Transformación, Industria, Comercialización y Servicio de Tacna (CETICOS), que faculta a los viajeros a adquirir anualmente productos exonerados de impuestos, por un monto máximo de tres mil dólares americanos” (Correo de Tacna, 11/10/1996, p. 5).

<sup>16</sup> <http://www.leyes.congreso.gob.pe/Documentos/Leyes/27688.pdf>

<sup>17</sup> <http://www.leyes.congreso.gob.pe/Documentos/Leyes/27790.pdf>

En este marco Tacna experimentó un fuerte impulso turístico y gracias a las facilidades del Convenio de Tránsito de 2005 se posicionó, poco a poco, como el destino de miles de turistas de Arica y norte de Chile para el año 2009. Ello gracias al surgimiento y consolidación de una amplia oferta de ocio, compras, salud y gastronomía pensada para el público chileno<sup>18</sup>. De este modo el paso fronterizo de Santa Rosa se constituyó en la principal vía terrestre de ingreso para turistas en Perú, así lo destacó el viceministro de MINCETUR Boris Gómez Luna al informar que

*por el complejo Santa Rosa ingresan anualmente un promedio de 1,6 a 1,8 millones de turistas al año [...] resaltó el hecho de que a la frontera de Tacna se ha convertido a nivel nacional en el segundo punto con mayor ingreso de turistas al país, después del aeropuerto internacional Jorge Chávez de Lima (Correo de Tacna, domingo 27 de enero de 2010 p. 11).*

La apuesta turística comercial y turística de Tacna se concretó a través de inversión estatal y regional con el fin de promocionar los atractivos turísticos de Tacna y elevarla a nivel internacional. Así lo consignó la prensa tacneña:

*La Municipalidad provincial de Tacna, a través del proyecto de Promoción Turística de Tacna a la gerencia de Desarrollo Económico y social, destinarán 5 millones 500 mil soles a la difusión a nivel internacional de las siete maravillas turísticas de Tacna.*

*En el que a través de “videos, folletos, calendarios, y documentales se publicará el Santuario del Señor de Catacumba, cataratas de Panina, en [...], fuente ornamental del Paseo Cívico, camino inca Tarata-Santa María, cataratas de Conchachiri (Tarata), humedales de Ite y el Camino del Inca y chullpas de Palca”, además de mejorar las vías de acceso y los servicios asociados, junto con la puesta en valor de las 7 maravillas (Correo de Tacna, martes 18 de marzo del 2008, p. 7).*

Los recursos destinados al turismo se duplicaron para el año 2010:

*“Prueba de ello es que le Mincetur ha destinado 20 millones de nuevos soles para la implementación de infraestructura y para el trabajo de seguridad de los turistas que visitan nuestro país”, manifestó el*

*viceministro de Turismo “[...] este año el Mincetur orientará su trabajo a la promoción del turismo receptivo, el turismo rural y el turismo comunitario, y con este fin brindará su apoyo técnico y logístico para la implementación de servicios e infraestructura” (Correo de Tacna, 27/01/2010 p. 11).*

Gracias al aumento de los cruces hacia Tacna se fue mejorando la oferta hotelera y gastronómica, como señaló la prensa: “Contamos con variedad de lugares turísticos, por explotar, así como una exquisita gastronomía y hospedajes apropiados para la instalación de los visitantes” (Correo de Tacna, 27/01/2010, p. 11). El dinamismo de Tacna entrado el siglo XXI explica el crecimiento de su población proveniente especialmente del interior, de las zonas más deprimidas como es el caso del departamento de Puno (Berganza y Cerna, 2011). Así lo indicó a la prensa el Director Regional del Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), Benjamín Espinoza Vergara, quien informó que “cada año se incrementará más el número de pobladores en el departamento como consecuencia de la migración, por tratarse de una ciudad fronteriza que resulta atractiva por su actividad comercial” (Correo de Tacna, 27/01/2010, p. 11). Y, según la misma entidad, se revela que el 90% de la población que vive en Tacna se debe en gran medida la constante migración a la ciudad por la actividad comercial (ídem).

### **Arica, demanda de mano de obra agrícola y consolidación de un mercado laboral fronterizo**

Al mismo tiempo que Tacna fue consolidando su vocación comercial y turística, Arica se fue constituyendo en un mercado de atracción de mano de obra, especialmente para la agricultura de los valles de Azapa y Lluta. Las principales labores eran los trabajos de faenas agrícolas en los valles, el comercio informal, servicios varios, trabajos de construcción y el servicio doméstico en el caso de las mujeres. Una noticia del año 2001 caracteriza las principales labores que realizaban peruanos en Chile y da cuenta de la precaria situación económica en Tacna entrado el 2000 lo que motivaba la venida de peruanos hacia Arica:

*La mala situación económica y el desempleo reinante en el Perú, ha provocado que cientos de hombres y mujeres lleguen en busca de trabajo a nuestro país a desempeñarse por muy poco dinero [...] No es raro ver*

<sup>18</sup> “El 2009 Tacna fue nuevamente el destino favorito de miles de turistas chilenos. Durante el año pasado 795 mil 572 ciudadanos del vecino país ingresaron al departamento, mientras que 61 mil 880 turistas de diferentes nacionalidades también arribaron [...] El turista chileno –en promedio– visita la ciudad de Tacna interesado en.... los servicios que ofrecen principalmente en material de impresiones, salud, comercio, locales nocturnos y bazar” (Correo de Tacna, 14/01/2010, p. 3).

*en casas particulares a estas peruanas trabajando por muy bajo sueldo, alrededor de los cincuenta a sesenta mil pesos, [...] Pero esto no ocurre solamente con las mujeres; el éxodo de peruano también incluye a los varones, los que se dedican al trabajo de albañilería y la agricultura en los valles de Lluta y Azapa, y cobran generalmente la mitad de lo que pediría un chileno (Estrella de Arica, 18 de Marzo, 2001).*

De esta condición, el principal problema para los trabajadores peruanos y también bolivianos tiene que ver también con el estatus legal que los aquejaba al no existir leyes que los ampararan y promovieran la regularidad y permanencia en el país para realizar actividades productivas. De ello derivaron varios problemas: El primero referido el constante cruce por pasos no habilitados, especialmente de trabajadores bolivianos que llegaban a trabajar a Lluta (Tapia, 2018):

*Continúa la historia de los indocumentados extranjeros que burlan los controles fronterizos, en especial en el valle de Lluta. Carabineros apostados en el Retén de Poconchile y la Tenencia Chungará detectan periódicamente jóvenes, niños y adultos que se introducen a territorio chileno [...] Es el caso de Justiniano Garisto Vilca, de 40 años, quien hace un año se desempeña como obrero agrícola en una parcela ubicada en el kilómetro 55. Fue detenido en horas de la tarde por personal del Retén de Poconchile y dijo a la policía que había ingresado al país por un paso no habilitado cerca del hito 19, sector denominado Yapu Huallatire en 1991 [...] (Estrella de Arica, 16/09/1992).*

Otro problema detectado en la prensa dice relación con los peruanos que cruzaban al amparo del convenio de libre tránsito en calidad de turistas, lo que les impedía trabajar formalmente, sin embargo, se incorporan en el mercado informal sin contratos ni protección social. Esta situación daba lugar a patrullajes preventivos de parte de los dispositivos policiales y estatales en los valles de Azapa y Lluta, además de los pasos fronterizos. La falta de trabajo en Tacna y los mayores sueldos en Arica motivaban el cruce de la frontera, por Chacalluta como lo consignó la prensa:

*“Verdaderamente estamos frente a una situación en donde ya ni el severo control policial es suficiente”, consigna “La estrella de Arica” en 1991, ante la llegada de indocumentados. Uno de los problemas consignados por la prensa era el cruce con documentos de identidad falsos, principalmente por peruanos, hecho que se logró combatir el año 2005, una vez que se instalen un sis-*

*tema de cómputo interconectado y lectores ópticos para detectar documentos falsos en Santa Rosa (Correo de Tacna, 11/04/2005, p. 11).*

El año 2003 el flujo de peruanos por Chacalluta y Santa Rosa creció a tal punto que el cónsul de Perú en Arica, Jorge Lázaro Geldres, señaló al Correo de Tacna que

*Trabajan como peones agrícolas y empleados del hogar [...] El número de ilegales peruanos en Arica varía de acuerdo a las temporadas, habiendo llegado hasta 3 mil personas, que ingresan por la frontera con Arica y se quedan a vivir sin la autorización correspondiente en el vecino país... Las personas que han escogido la ciudad de Arica para vivir son aquellas que encontraron una mejor oportunidad de trabajo en esta ciudad y un sueldo fijo que les permite sostener a sus familias (Correo de Tacna, 8 de enero del 2003, p. 5).*

La competencia de los jornaleros agrícolas procedentes de Tacna es leída como una amenaza para el trabajador chileno, puesto que, en este caso, se deben hacer contratos y cotizaciones laborales. Sin embargo, la queja que consigna la prensa se dirige hacia algunos empresarios de los valles de Lluta y Azapa que prefieren evitarse todos los trámites indicados y, principalmente, ahorrar dinero. Para ello contrataban a trabajadores fronterizos cuya motivación era trabajar y regresar a Tacna o la localidad de origen y soportar condiciones laborales precarias con tal de aprovechar el diferencial ganancial que le da el cambio de moneda.

*Según trascendió, los operativos policiales se están efectuando luego de las diversas denuncias recibidas por parte de los mismos trabajadores chilenos, quienes ven mermadas sus opciones laborales, debido al incremento de mano de obra barata que significa tener a un boliviano o peruano realizando los trabajos en las parcelas. [...] Estas demandas estarían jugando en contra de las aspiraciones laborales de los ciudadanos chilenos, ya que algunos empresarios del valle prefieren evitarse todos los trámites indicados y, principalmente, ahorrar dinero, contratando a los ilegales a quienes tiene laborando en la mayoría de los casos con sueldos míseros.*

La modalidad del cruce por Chacalluta de trabajadores peruanos es por el paso fronterizo con documento de identidad, que hasta el 2013 habilitaba una estancia por siete días como turista; y particularmente los tacneños solo permanecían en Arica cinco días a la semana, desarrollando labores de campo, pero al cabo de ese plazo retornan a la ciudad cuando culminan su faena. Sin embargo, pese a

que los trabajadores fronterizos cumplen sus labores con la disciplina que exigen los dueños de las chacras, muchos son hostigados y en varios casos se les obstaculizó en ingreso por el control fronterizo:

### ***Dicen que afecta el comercio y la relación entre ambos países Peruanos molestos con los controles de ingreso***

*De acuerdo al criterio oficial, se trata de una medida transitoria, destinada a evitar que, aprovechando el proceso de regularización de la documentación de la gran cantidad de peruanos que permanecen ilegales, se produzca un desproporcionado ingreso de personas de esa nacionalidad que quieran acogerse a ese proceso, que comienza el 1 de octubre.*

*El control consiste en comprobar que quienes crucen la frontera tengan las condiciones para hacer turismo, por lo que se les exigen una bolsa mínima de 500 dólares.*

#### **REACCIONES**

*Esta medida, que tomó por sorpresa a los peruanos que constantemente viven entre la frontera chileno-peruana, no dejó de contratarlos, pues muchos de ellos viajan diariamente a la ciudad a realizar compras mínimas, lo que supone que no requieren de una gran cantidad de dinero.*

*En el sector de las agencias de taxis colectivos peruanos, en calle Juan Noé, dos comerciantes peruanas esperaban partir de vuelta a su país cargadas con sacos de limones, al parecer, la mercadería más conveniente del momento para exportar.*

*No quisieron identificarse, como es obvio, pero no dejaron de expresar su malestar por las medidas en vigencia.*

*“Tenemos que acreditar cierta cantidad de dinero y no lo tenemos. Además, no sabemos hasta cuándo dure esta medida, pues nosotros vivimos del comercio con Arica y es muy sacrificado”, explicaron.*

...

*Anselmo Aracena, dirigente de la línea de taxis San Andrés, explicó que esto ha afectado mucho a quienes trasladan pasajeros desde el terminal peruano, sin embargo, dijo que los más afectados son los propios vecinos. Por su parte, Jesús Liendo, de la agencia Chasquitur, explicó que, de acuerdo a las informaciones que han recibido, esta medida vendría a paliar la gran cantidad de inmigrantes indocumentados que vive en la ciudad y que está quitando la fuente laboral a los ariqueños.*

*“Tenemos entendidos que la orden llegó desde Santiago, pero esto nos ha perjudicado bastante y sabemos que durará seis meses, lo que encontramos que es mucho”, dijo. Explicó también que los comerciantes autorizados han*

*tenido que estar debidamente inscritos en listados enviados desde la Zofri y la Zotac, respectivamente, para acreditar que son usuarios y que no viajan a nuestra ciudad con otros motivos.*

*Respecto al cambio de hora que rige en Chile desde el fin de semana pasado, la totalidad de los entrevistados coincidió en que, como todos los años, se ven perjudicados, pues el movimiento se reduce y eso hace que se pierdan horas mientras los chilenos que viajan a Tacna deben esperar interminables horas a la espera de equiparar el reloj chileno con el peruano, ya que de lo contrario no convendría viajar al Perú si es que está todo cerrado (La Estrella de Arica, 30/09/1998).*

Con todo debido a la demanda de productos agrícolas que abastece al mercado interno durante la temporada de invierno ha provocado la expansión de los terrenos cultivables en los valles y a la mantención de la demanda de mano de obra. El diferencial ganancial dado por el tipo de cambio motiva el despliegue de prácticas sociales transfronterizas de tipo laboral que se mantienen en el tiempo y que no siempre dan lugar al establecimiento sino a una circularidad constante. Todo indica que estos movimientos no se detendrán especialmente si el tipo de cambio se mantiene favorable para los trabajadores peruanos y, por extensión, bolivianos.

## **Conclusiones**

La revisión de la prensa ariqueña y tacneña desde los años 90 hasta entrado el siglo XXI refleja las tensiones que se producen en las distintas escalas de las tomas de decisión respecto de la frontera peruano-chilena. La cercanía de Arica y Tacna, la lejanía de ambas ciudades de sus respectivas capitales, el aumento de los cruces de personas y mercancías y la percepción compartida de necesidad mutua las han llevado a constituirse en un complejo urbano transfronterizo. La prensa local da cuenta de las tensiones y contradicciones que se viven en la frontera y cómo muchas veces las demandas, por ejemplo, la necesidad de agilizar el cruce y acercar a las ciudades, colisionan con las políticas nacionales que omiten o desconocen la realidad de las fronteras.

En este devenir, Arica y Tacna compitieron por sacar el mejor provecho de su ubicación en el borde; en el primer caso, sin una política de desarrollo fronterizo acorde a la realidad y, en el otro, con más claridad a la hora de posicionar a la ciudad como destino turístico. De este modo la omisión o invisibilización de la frontera por parte de Chile y una mayor consciencia de Perú motivaron el desarrollo de vocaciones distintas de ambas ciudades y con ello una fuerte interdependencia. El diferencial ganancial,

la instalación de una Zona Franca en Tacna, y el desarrollo de una oferta turística específica para los ariqueños y chilenos definieron la vocación turística de esa ciudad. Por su parte, en Arica, sin una política fronteras flexible, un desarrollo turístico débil y con un rápido crecimiento de la actividad agrícola de los valles de Lluta y Azapa, conformaron un mercado laboral fronterizo. Así cada semana numerosos trabajadores y trabajadoras de Tacna y de localidades lejanas llegaban a Arica para desempeñarse como jornaleros agrícolas, empleadas domésticas o dependientes del comercio. De este modo, ambas ciudades han establecido arreglos tácitos que buscaban sacar mayor provecho de la cercanía y de las oportunidades que ambas tenían, dentro del escaso margen que les dejaban los dispositivos de control que siguen definiendo la frontera como separación y exclusión.

En su devenir, ambas ciudades fueron constituyéndose en un Complejo Urbano Transfronterizo donde las demandas por mejorar la interacción y el tránsito de los pasos fronterizos de Chacalluta y Santa Rosa dan cuenta de la creciente interdependencia. Los vínculos, la dependencia y la necesidad mutua aumentaron en la medida que se definieron de las dos ciudades. Lo que queda en evidencia en este trabajo son las distintas lógicas y sentidos respecto de la frontera; por una parte, un desconocimiento de ellas, y, por otra, una seria contradicción respecto a la apertura a los mercados internacionales y el entorpecimiento para quienes desean cruzarlas. De este modo, los periódicos locales recogen el sentir de los habitantes fronterizos y del afán de cruzar la frontera para satisfacer distintas necesidades.

## Referencias

- AGNEW, J. 1994. The territorial trap: the geographical assumptions of international relations theory. *Review of International Political Economy*, **1**(1):53-80. doi: <https://doi.org/10.1080/09692299408434268>
- ARANDA, G.; OVANDO, C.; CORDER, A. 2010. Experiencias para-diplomáticas en la región de Tarapacá y su proyección subregional. *Estudios Internacionales*, 165:33-73.
- ARIZTÍA, T. 2017. La teoría de las prácticas sociales: particularidades, posibilidades y límites. *Cinta de Moebius*, **59**:221-234. doi: <http://sci-hub.tw/10.4067/S0717-554X2017000200221>
- BENEDETTI, A.; SALIZZI, E. 2011. Llegar, pasar, regresar a la frontera: Aproximación al sistema de movilidad argentino-boliviano. *Transporte y Territorio*, **4**:148-179.
- BERNAL, J. Y ROCHETTI, L. (2017). Evaluación del impacto de la gestión del "Comité de Integración y Desarrollo Fronterizo Perú - Chile" como entidad articuladora de la relación fronteriza. *Iberoamerican Business Journal*, **1**(1), 4- 28.
- BERGANZA, I.; CERNA, M. 2011. *Dinámicas migratorias en la frontera Perú-Chile. Arica, Tacna e Iquique*. Lima, Fondo Editorial de la Universidad Ruiz de Montoya, 133 p.
- CARRASCO, S. 1991. *Historia de las relaciones chileno-bolivianas*. Santiago de Chile, Editorial Universitaria.
- CASTRO, L. 2014. La conformación de la frontera chileno-boliviana y los campesinos aymaras durante la chilenización (Tarapacá, 1895-1929). *Historia Crítica*, **52**:231-251.
- CONTRERAS, Y.; TAPIA, M.; LIBERONOA, N. 2017. Movilidades y prácticas socioespaciales fronterizas entre Arica y Tacna: Del sentido de frontera a la transfronterizidad entre ciudades. *Diálogo Andino: Revista de Historia, Geografía y Cultura Andina*, **54**:127-141.
- DÍAZ, A.; TAPIA, M. 2013. Los aymaras del norte de Chile entre los siglos XIX y XX: Un recuento histórico. *Atenea*, **507**:181-196.
- DILLA, H. 2015. Los complejos urbanos transfronterizos en América Latina. *Estudios Fronterizos*, **16**(31):15-38.
- DILLA, H. 2019. Arica/Tacna: localismo e intimidad de una región transfronteriza. In: H. DILLA; C. ÁLVAREZ (eds.), *La vuelta de todo eso: Economía y sociedad en la frontera chileno/peruana: el complejo urbano transfronterizo Tacna/Arica*. Santiago de Chile: RIL Editores, p. 19-40.
- DILLA, H.; ÁLVAREZ, C. 2018. Economía e intercambio desigual en una región transfronteriza: Arica, Chile-Tacna, Perú. *Estudios Fronterizos*, **19**. doi: <https://doi.org/10.21670/ref.1809009>
- DILLA, H.; ÁLVAREZ, C. 2019. *La vuelta de todo eso: Economía y sociedad en la frontera chileno/peruana: el complejo urbano transfronterizo Tacna/Arica*. Santiago de Chile, RIL Editores, 229 p.
- DILLA, H.; HANSEN, K. 2019a. El gobierno de las territorialidades transfronterizas internacionales: la experiencia latinoamericana. *Geopolítica(s)*, **10**(2):259-279.
- DILLA, H.; HANSEN, K. 2019b. El régimen político fronterizo en Arica: más allá de la garita. In: H. DILLA; C. ÁLVAREZ (eds.), *La vuelta de todo eso: economía y sociedad en la frontera chileno/peruana: el complejo urbano transfronterizo Tacna/Arica*. Santiago de Chile, RIL Editores, p. 153-174.
- GONZÁLEZ, S. 2002. *Hombres y mujeres de la pampa: Tarapacá en el ciclo de expansión del salitre*. Santiago de Chile, LOM, 474 p.
- GONZÁLEZ, S. 2004. *El Dios Cautivo: Las ligas patrióticas en la chilenización compulsiva de Tarapacá (1910-1922)*. Santiago de Chile, LOM, 194 p.
- GONZÁLEZ, S. 2016. *(Pay) Pampa: La presencia boliviana e indígena en la sociedad del salitre*. Santiago de Chile, RIL Editores, 310 p.
- HERNÁNDEZ, P. 2017. Consideración teórica sobre la prensa como fuente historiográfica. *Historia y Comunicación Social*, **22**(2):465. doi: <http://dx.doi.org/10.5209/HICS.57855>
- INE. (2018) *Síntesis de resultados Censo 2017*. Santiago de Chile, Instituto Nacional de Estadísticas.
- LIBERONA, N. 2015. De las fronteras geopolíticas a las fronteras sociales: La migración boliviana a través de la prensa de Tarapacá (1990-2007). *Estudios Fronterizos*, **16**:41-74.
- LLOPIS, R. 2007. El 'Nacionalismo metodológico' como obstáculo en la investigación sociológica sobre migraciones internacionales. *Empiria: Revista de Metodología de Ciencias Sociales*, **13**:101-117.
- MARTÍNEZ, J. 2003. *Breve examen de la inmigración en Chile según los datos generales del censo de 2002*. Santiago de Chile, OIM.
- MILET, P. 2005. Chile-Perú: las raíces de una difícil relación. *Estudios Internacionales*, **38**(150):59-73.
- MORALES, A. 2010. Desentrañando fronteras y sus movimientos transnacionales entre pequeños estados: Una aproximación desde la frontera Nicaragua-Costa Rica. In: M. ANGUIANO; A.M. LÓPEZ. (eds.), *Migraciones y frontera: Nuevos contornos para la*

- movilidad internacional*. Barcelona, Icaria, 351 p., p. 185-224.
- NEWMAN, D., PASSI, A. 1998. Fences and neighbours in the postmodern world: boundary narratives in political geography. *Progress in Human Geography*, **22** (2):186-207. doi: 10.1191/030913298666039113
- NUÑEZ, A. (2014). Bipolaridad fronteriza: dialéctica entre globalización, privatización del Estado y la territorialidad de la nación. Chile, siglo XXI. En M. Tapia & A. González (Eds.), *Regiones fronterizas. Migración y los desafíos para los Estados nacionales latinoamericanos* (pp. 73-95). Santiago de Chile: RIL Editores.
- OIM. 2013. Tendencias migratorias en la región. <http://argentina.iom.int/ro/es/node/181> Consultado el 31 de julio de 2014
- OVANDO, C.; RAMOS, R. 2016. Imaginarios geográficos en torno a la franja fronteriza de Tarapacá: el estado y los habitantes/migrantes. *Scripta Nova: Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, **20**. doi: <https://doi.org/10.1344/sn2016.20.15791>
- PARELLA, S. 2014. Una exploración de las prácticas transfronterizas en la zona urbana Caléxico (Estados Unidos)-Mexicali (México). In: M. TAPIA; A. GONZÁLEZ (eds.), *Regiones fronterizas, migración y los desafíos para los estados nacionales latinoamericanos*. Santiago de Chile, RIL Editores, p. 41-69.
- PINTO, J. 2004. *La historiografía chilena durante el siglo XX: cien años de propuestas y combates*. México D.F: Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Azcapotzalco.
- ROSENBLITT, J. 2010. Comercio tacnoariqueño durante la primera década de vida republicana en Perú, 1824-1836. *Historia*, **I**(43):79-112. doi: <http://dx.doi.org/10.4067/S0717-71942010000100003>
- RUZ ZAGAL, R.; DÍAZ ARAYA, A. 2011. Estado chileno y comunidad indígena: Presión y conflicto sobre tierras de uso colectivo en el espacio precordillerano de Arica: Putre 1880-1935. *Estudios Atacameños* **42**:173-188. doi: <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-10432011000200009>
- SASSEN, S. 2007. *Una sociología de la globalización*. Buenos Aires, Kast, 323 p.
- TAPIA, M. 2017. Las fronteras, la movilidad y lo transfronterizo: Reflexiones para un debate *Estudios Fronterizos*, **18**(37):61-80. doi: <http://dx.doi.org/10.21670/ref.2017.37.a04>
- TAPIA, M. 2018. Prácticas sociales fronterizas entre Chile y Bolivia, movilidad, circulación y migración: Siglos XX y XXI. *Intus Legere*, **12**(1):66-86. doi: <https://doi.org/10.15691/%25x>
- TAPIA, M. (2020). La frontera y la movilidad humana transfronteriza: aportes para la comprensión de las regiones fronterizas. In H. Dilla & F. Neira (Eds.), *Donde el pedernal choca con el acero: hacia una teoría de las fronteras latinoamericanas* (pp. 51-80). Santiago de Chile: RIL Editores.
- TAPIA, M.; LIBERONA, N.; CONTRERAS, Y. 2017. El surgimiento de un territorio circulatorio en la frontera chileno-peruana: estudio de las prácticas socio-espaciales fronterizas. *Revista de Geografía Norte Grande*, **(66)**:117-141. doi: <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-34022017000100008>
- TAPIA, M.; LIBERONA, N.; CONTRERAS, Y. 2019. Cruzar y vivir en la frontera de Arica y Tacna: Movilidades y prácticas socioespaciales fronterizas. En: H. DILLA (ed.), *La vuelta de todo eso: Economía y sociedad en la frontera chileno-peruana: El complejo urbano transfronterizo Tacna/Arica*. Santiago, RIL Editores, p. 99-151.
- VAN KLAVEREN, A. 2011. La política exterior de Chile durante los gobiernos de la Concertación (1990-2010). *Estudios Internacionales*, **44**(169):155-170.
- ZUSMAN, P. 2017. La técnica y la definición de fronteras. *Revista de Geografía Norte Grande*, **66**:49-60. doi: <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-34022017000100004>

Submetido em: 09/03/2020

Aprovado em: 20/06/2020