

EL PROBLEMA MARÍTIMO BOLIVIANO

INTRODUCCIÓN

El 24 de septiembre de 2003, en el marco de la Asamblea General de la ONU, el entonces Vicepresidente de la República, Carlos Mesa, se refirió a la demanda marítima y pidió a Chile actuar a la medida de las circunstancias que exigía el siglo XXI. Ante el plenario de la 58^o Asamblea General de la ONU, Carlos Mesa dijo: “Hoy más que nunca quiero reafirmar en este foro que Bolivia no renunciará a su justa reivindicación de un acceso soberano al Océano Pacífico, dado que nacimos como República independiente con litoral marítimo. Esta demanda que tiene ya más de un siglo, no es producto ni de terquedad ni de capricho, sino de la insuficiencia de nuestros recursos económicos y enormes obstáculos geográficos que nos restan competitividad. El enclaustramiento es un freno para nuestro crecimiento y el bienestar de nuestros ciudadanos, como se ha constatado en el análisis de los desafíos que enfrentan todos los países mediterráneos. La reintegración de la cualidad marítima es de justicia y para nosotros ineludible, por lo que seguiremos pidiendo solidaridad y apoyo de la comunidad de naciones. Nuestra vocación y nuestro destino de integración y complementación económica con nuestros vecinos, hace que exhortemos al Gobierno y al pueblo de Chile a actuar mirando al futuro, reparando un daño histórico que nos tiene anclados en el siglo antepasado”.

Dos días después, ante el Consejo Permanente de la OEA, el Vicepresidente boliviano se refirió a la necesidad de resolver urgentemente el problema de la venta de gas natural a EU y México. Carlos Mesa explicó en la OEA la terrible crisis que azotaba a Bolivia y la violencia que se vivía y que estaba poniendo en juego la estabilidad democrática. Mesa dijo: “Yo creo que estamos viviendo una polarización del país, estamos viviendo una radicalización de posturas y, por lo tanto, necesitamos un ejercicio de acercamiento, de diálogo y de voluntad de cesión de posiciones”. Para Carlos Mesa no se debían plantear posiciones ultrarradicales cuando lo que se estaba decidiendo era el futuro de la patria. Con relación a la reivindicación marítima, Carlos Mesa dijo que la guerra de 1879 entre Chile, Bolivia y Perú definió el enclaustramiento marítimo de Bolivia. El país, que tenía un territorio de más de 120 mil kilómetros cuadrados de costa, perdió ese territorio como producto de la guerra del Pacífico. Ese territorio le fue arrebatado a Bolivia y su

recuperación, en la que los bolivianos siempre han sido absolutamente categóricos, constituye una obligación histórica.

Más adelante, el Vicepresidente recordó que Bolivia y Chile tienen una relación traumática no resuelta y en la que Bolivia demanda a Chile una posición de modernidad y de salto al siglo XXI. Para un país que ha mirado al futuro con tanta inteligencia, sería muy importante mirar el futuro de su relación con Bolivia. La reivindicación boliviana no demanda, en opinión del Gobierno de Bolivia, un sacrificio excesivo por parte de Chile, un país privilegiado en términos de kilómetros de costa y que además tiene, por naturaleza, una relación de complementación con el occidente de Bolivia y con el sur del Perú.

MENSAJE PRESIDENCIAL DEL 4 DE ENERO DE 2004

Después de la crisis de octubre, la demanda marítima se reposicionó en el ámbito regional y multilateral. El Presidente Carlos Mesa dirigió, el 4 de enero de 2004, un mensaje a los bolivianos y a la comunidad internacional planteando el tema en los siguientes términos: Los acontecimientos de octubre tuvieron a la reivindicación marítima boliviana en el ojo de la tormenta. Una de las preguntas centrales, en ese momento, era si se vendía o no el gas natural por un puerto chileno. Gran parte de los bolivianos manifestó su oposición a esta alternativa porque había un problema pendiente con Chile. Antes de favorecer a un área determinada de ese país, el Gobierno y el pueblo de Bolivia querían recuperar su soberanía marítima.

La reivindicación marítima boliviana no es solamente un problema bilateral. En octubre, se convirtió en un elemento potencial de desestabilización de la región, porque se puso en juego la democracia boliviana y se generó una situación crítica, signada por la incertidumbre. Los países vecinos y de la región se preocuparon porque la crisis boliviana podía extenderse hacia otras naciones. Por eso, en la actualidad, el tema marítimo boliviano atañe a la comunidad internacional y, por ende, la estabilidad de la región pasa, necesariamente, por la solución del problema marítimo.

El Gobierno y el pueblo de Bolivia agradecen al Presidente de Venezuela, Hugo Chávez; al Presidente de Cuba, Fidel Castro; al Presidente de Brasil, Luiz Inácio Lula Da Silva; al Presidente de Uruguay, Jorge Batlle;

al ex Presidente de Estados Unidos, Jimmy Carter; al Secretario General de las Naciones Unidas, Koffi Annan; porque todos ellos a nombre de sus organizaciones, sus países o de sus convicciones, apoyaron y apoyan hoy a Bolivia. Esas voces de respaldo y solidaridad ratifican que el pedido de Bolivia es legítimo, justo, indispensable para su desarrollo y está vinculado con la estabilidad de la región.

El Gobierno de Bolivia demanda a Chile una actitud acorde con el siglo XXI, que comprenda que no se alcanzará una relación fluida en tanto no se resuelva el problema de la soberanía. El pueblo de Bolivia quiere reflexionar con el Presidente de Chile, con el pueblo chileno, sobre el futuro de las relaciones recíprocas. Ambas naciones pueden construir un destino común, una vez que Bolivia vuelva a las costas del Pacífico.

En la eventualidad de que la solución del problema marítimo boliviano pase por una decisión del Perú, el Gobierno boliviano apela al espíritu constructivo del pueblo peruano. Bolivianos y peruanos están estrechamente unidos por la cultura, la historia, el pasado, el presente y el futuro. Bolivia espera que el Perú pueda dar una respuesta positiva -si fuese menester- en un tema de fundamental importancia para Bolivia.

LA CUMBRE EXTRAORDINARIA DE LAS AMERICAS

Durante la Cumbre Extraordinaria de las Américas, celebrada en la ciudad de Monterrey, efectuada durante el mes de enero de 2004, el Presidente Carlos Mesa afirmó “miramos al futuro con fe, convocamos al Presidente Lagos y al Gobierno de Chile a buscar con nosotros una solución definitiva a nuestra demanda marítima”. El primer mandatario afirmó que buenas relaciones internacionales pasan por la necesidad de resolver cuestiones que, por una razón de justicia, deben resolverse.

Posteriormente, el Presidente de Bolivia indicó que la reanudación de relaciones diplomáticas entre Bolivia y Chile se concretará en el momento en que se haya resuelto definitivamente el problema marítimo y que la prueba de que dicho problema existía era que se lo estaba discutiendo. A su arribo a La Paz, el Presidente Mesa destacó que, para el Gobierno boliviano, la reanudación de relaciones diplomáticas se producirá en el momento en que se haya resuelto definitivamente el problema marítimo y no será el comienzo, sino el final del proceso de negociación. Carlos Mesa observó la incoherencia de su colega de Chile, quien afirmó que el tema

marítimo era un asunto bilateral, pero, al mismo tiempo, evitó la celebración de una reunión presidencial.

RESPALDO DEL H. CONGRESO NACIONAL DE LA REPUBLICA DE BOLIVIA

El Congreso de la República, en sesión especial, efectuada el 20 de enero de 2004, aprobó la declaración N° 002/03-04 y la resolución N° 019/03-04. En la declaración, el H. Congreso Nacional de Bolivia expresa su firme convicción de que la reivindicación marítima es un derecho irrenunciable del pueblo boliviano. En segundo lugar, formula su más firme y decidido apoyo a las acciones que está llevando adelante el Señor Presidente de la República en el escenario internacional a favor de la demanda marítima boliviana, en pos de una salida libre, soberana y útil al Océano Pacífico. En tercer lugar, plantea que el pueblo boliviano, representado por sus instituciones fundamentales y organizaciones sociales, políticas y económicas, mantiene la más sólida unidad nacional en torno a la reivindicación histórica, y finalmente, en cuarto lugar, manifiesta su reconocimiento a Gobiernos y pueblos de la región y la comunidad internacional por el apoyo brindado a Bolivia.

Asimismo, la resolución congresal, aprobada de forma unánime, señala, en primer lugar, que el 14 de febrero se cumplen 125 años de la ocupación chilena y que el 20 de octubre se cumplen 100 años del Tratado de 1904. Más adelante, afirma que la República de Bolivia no ha renunciado ni renunciará a su legítimo derecho de retornar al mar. En tercer lugar, recuerda que Chile es el único país del hemisferio con el que Bolivia no tiene relaciones diplomáticas, lo que demuestra la existencia de un problema. Posteriormente, la resolución afirma que Bolivia posee importantes reservas de gas natural, las cuales no pueden ser exportadas directamente por carecer de un puerto propio. Finalmente, en el documento se manifiesta que la demanda marítima es un asunto que debe abordarse de manera bilateral y trilateral, a la hora de buscar una solución definitiva al problema, y multilateral, al ser un asunto de interés hemisférico e internacional. A partir de dichos razonamientos, el H. Congreso Nacional decidió conformar una Comisión Especial, encabezada por las Comisiones de Relaciones Exteriores de ambas Cámaras, para coordinar permanentemente con el Ejecutivo todas las acciones que corresponda realizar, con el objetivo de lograr la reivindicación marítima, e instruyó a los miembros representantes del

Congreso Nacional hacer conocer, en todos los foros parlamentarios a nivel regional, continental y mundial, la justa causa marítima de Bolivia, demandando su apoyo y solidaridad para la solución del enclaustramiento del país. Nunca antes, al menos en lo que va de este periodo congresal, se había mostrado la unidad ni la unanimidad con la que se aprobaron la declaración y la resolución sobre la demanda marítima.

ANTECEDENTES HISTORICO-DIPLOMATICOS DE LA PERDIDA DEL LITORAL BOLIVIANO Y SUS CONSECUENCIAS PARA EL EMPOBRECIMIENTO DE BOLIVIA

TITULOS HISTORICOS DE BOLIVIA SOBRE EL LITORAL

Bolivia tiene títulos históricos sobre el litoral Pacífico. Los derechos del país sobre territorios ubicados en las costas del Océano Pacífico se remontan a la época de la colonia española y su legitimidad está fuera de toda duda. Sin embargo, la insistencia de algunos historiadores chilenos en pretender demostrar lo contrario obliga a recordar algunos antecedentes histórico-diplomáticos.

EL VIRREINATO DEL PERU

El Virreinato del Perú, entidad político-administrativa establecida por España en 1542, durante el periodo colonial incluyó los actuales territorios de Colombia, Ecuador, Bolivia y Perú, así como los de Chile y Argentina. Diversos estudios históricos testimonian que la Audiencia de Charcas, que fue la base administrativa sobre la cual se conformó posteriormente la República de Bolivia, limitaba con las costas del Pacífico. La Audiencia de Charcas abarcaba desde el río Loa en el norte (al norte de Tocopilla y al sur de Iquique, entonces territorio peruano) a los 21° y el río Salado en el sur (al sur de Taltal y al norte del valle de Copiapó) entre los grados 26 y 27. Las leyes IX y XII de la Recopilación de Indias establecen claramente esa jurisdicción de lo que a partir de 1825 fue el Departamento boliviano de Potosí. El 18 de abril de 1548, el pacificador La Gasca, que definió los límites entre el Virreinato del Perú (Audiencia de Charcas en esa región) y la capitania de Chile, estableció el paralelo 25 como la demarcación más al norte de Chile. Este mismo criterio fue expresado por don Pedro de Valdivia , conquistador de Chile en su carta al emperador Carlos V de 15 de octubre de 1550, en la que menciona textualmente el paralelo 25 como el límite más al norte de

su jurisdicción. Queda claro que Chile nunca poseyó territorios más al norte del valle de Copiapó y que esa realidad fue sistemáticamente reconocida en todos los mapas que se publicaron en el mundo hasta 1880. Sobre esa base la soberanía boliviana era indiscutible cuando menos hasta el Paposo en el paralelo 25.

EL VIRREINATO DEL RIO DE LA PLATA

Desde 1776, la Audiencia de Charcas, que dependía del Virreinato del Perú, pasó a formar parte del Virreinato del Río de La Plata. Charcas se desprendió de su antigua jurisdicción y el nuevo Virreinato se creó con las gobernaciones de Paraguay y Tucumán, la Audiencia de Charcas y la provincia de Cuyo, o sea, con lo que hoy son Bolivia, la Argentina, Paraguay, la Banda Oriental y el estado brasilero de Río Grande. La Audiencia de Charcas constaba de cuatro Intendencias: la de La Paz, la de Santa Cruz, la de Potosí y la de Charcas. A su vez, la Intendencia de Potosí estaba dividida en seis partidos: Porco, Chayanta, Atacama, Lípez, Chichas y Tarija. Consecuentemente, el litoral sobre el Océano Pacífico o territorio de Atacama formaba parte de la Intendencia de Potosí. Atacama tenía por límite contiguo a Chile el río Salado, junto al Paposo a los 25° 31' 36" de latitud sur.

CREACIÓN DE LA REPUBLICA DE BOLIVIA (1825)

Bolivia se estableció como República independiente en 1825. Después de la Guerra de Independencia, al ser establecido el territorio de los nuevos Estados americanos sobre la base del principio "*uti possidetis juris* de 1810", base del derecho territorial de las flamantes Repúblicas, la República de Bolivia comprendía la antigua jurisdicción de la Audiencia de Charcas. En 1826, el Mariscal Antonio José de Sucre, por entonces Presidente de Bolivia, clarificó la división política del país. Las Intendencias fueron convertidas en Departamentos. Bolivia quedó dividida en cinco Departamentos: Chuquisaca, La Paz, Cochabamba, Santa Cruz y Potosí. Los Departamentos fueron divididos en provincias y éstas en cantones. Atacama era una de las provincias dependientes de la prefectura de Potosí, su capital era San Pedro de Atacama. Era una región magra, un desierto sin agua, áspero y duro, que contenía ricos yacimientos de salitre, bórax y cobre.

Recién en 1867, se creó el Departamento del Litoral. Políticamente, el Litoral se dividía en dos provincias: La Mar cuya capital era Cobija y Atacama cuya capital era San Pedro de Atacama. La población del Litoral tenía al nacer la República alrededor de 3.700 habitantes. En 1885, 5.500 habitantes y en 1879 alrededor de 15.000 almas. La superficie del Departamento del Litoral era de aproximadamente 120.000 km². Dos ríos marcaban sus límites, al norte el Loa (con el Perú) y al sur El Salado (con Chile). En la costa boliviana estaban los puertos de Antofagasta, Cobija y Tocopilla, las bahías de Mejillones, Algodonales y Herradura y las caletas de Gatico, Guanillos, Michilla, Tames, Gualaguala, Cobre y Paquica. También se habían desarrollado poblados interiores como Calama y San Pedro de Atacama.

PRIMER TRATADO DE AMISTAD, COMERCIO Y NAVEGACIÓN SUSCRITO ENTRE BOLIVIA Y CHILE

El estatus territorial de Bolivia nunca fue observado por la República de Chile, pues sus constituciones políticas de los años 1822, 1823 y 1833 reconocieron que el límite norte de Chile era el desierto de Atacama. Lo propio ocurrió en el primer instrumento bilateral suscrito entre ambas naciones: el Tratado de Amistad, Comercio y Navegación, aprobado por el Congreso chileno entre 1833 y 1834.

AVANCES CHILENOS SOBRE LAS COSTAS BOLIVIANAS

La creciente importancia del salitre, unida al hecho de que Bolivia contaba con escasa población en la provincia de Atacama y muy reducidos medios para hacer valer su autoridad, llevó a numerosos aventureros chilenos a establecerse en aquel territorio desde 1840 y a explotarlo sin autorización boliviana. Bolivia quiso solucionar estas infracciones, con un espíritu amistoso hacia los migrantes. Sin embargo, Chile rehusó tratar el asunto en tanto avanzaba sobre territorio boliviano.

PRIMER TRATADO DE LIMITES SUSCRITO ENTRE BOLIVIA Y CHILE (1866)

El primer Tratado de Límites, suscrito entre las Repúblicas de Bolivia y Chile, fue el del 10 de Agosto de 1866, fijándose como límite el paralelo 24° de latitud sur. El mismo estipuló la mancomunidad de explotación del

guano, los metales y minerales en el territorio comprendido entre los paralelos 23° y 25° de latitud meridional. De esta manera, Chile logró llegar hasta el grado 24 y fue facultado para trabajar y explotar las riquezas hasta el grado 23.

SEGUNDO TRATADO DE LIMITES SUSCRITO ENTRE BOLIVIA Y CHILE (1874)

El 6 de agosto de 1874, se firmó el segundo Tratado de Límites entre Bolivia y Chile. En virtud del mismo, se mantuvo la línea divisoria en el grado 24° y los derechos de explotación chilena hasta el grado 23° subsistían. También se acordó que las industrias chilenas no serían gravadas con impuestos durante 25 años. Un año después, el 21 de Junio de 1875, fue firmado un Tratado Complementario al de 1874, que consignaba modificaciones de los Art. 3° y 10° e incorporaba una cláusula de arbitraje.

IMPUESTO DE LOS 10 CENTAVOS

Poco tiempo después de ratificado el Tratado de 1874, una empresa británica pidió que se le aprobara una concesión para explotar salitre. El Congreso boliviano impuso el pago de 10 centavos de boliviano por cada quintal de salitre exportado. El establecimiento de este impuesto suscitó una reclamación del Gobierno de Chile, que sostenía la violación del tratado antes mencionado, pese a que el mismo únicamente favorecía a empresas chilenas y no a las británicas. Por su parte, el Gobierno de Bolivia hizo saber que estaba llano a acogerse al recurso arbitral previsto en el Tratado Complementario.

OCUPACIÓN DE ANTOFAGASTA

Como respuesta a la decisión boliviana, Chile optó por ocupar el puerto de Antofagasta el 14 de febrero de 1879, localidad en la que Bolivia no contaba con fuerzas militares. Después de tomar Antofagasta, Chile ocupó los puertos de Cobija, Mejillones y Gatico, las poblaciones de Calama y San Pedro de Atacama y los yacimientos mineros de Caracoles.

LA GUERRA DEL PACIFICO

En 1879, Bolivia fue arrastrada a una guerra que no buscó ni deseó. Tuvo que defender su soberanía y, en aplicación de un tratado defensivo suscrito con el Perú, intentó detener la invasión de su territorio. Chile declaró la guerra conjuntamente a Bolivia y Perú el 5 de abril de 1879. La contienda fue desigual, Chile se había armado anticipadamente a la medida de sus intenciones. Bolivia y Perú fueron sorprendidos casi desprovistos de medios bélicos y los resultados de la invasión y las ocupaciones, fueron la pérdida del litoral boliviano y la ocupación de Tarapacá, Tacna y Arica.

La Guerra del Pacífico de 1879 se inició con la invasión armada del litoral boliviano, donde cabe destacar la heroica defensa de Calama y el papel desempeñado por Eduardo Abaroa, el máximo héroe civil de Bolivia. Como consecuencia de la guerra, el país perdió 120.000 Km², 400 kilómetros de costa, varios puertos, bahías y caletas, así como su acceso soberano al océano Pacífico. En el territorio perdido por Bolivia fueron descubiertos los yacimientos cupríferos de Chuquicamata, que son los más importantes de Chile y uno de los más importantes del mundo. También se perdieron significativas reservas de guano y salitre que, durante décadas, contribuyeron al desarrollo chileno. Además, algunos de los principales depósitos de azufre de Chile se encontraron en la ex-provincia boliviana de Atacama. Como consecuencia de la pérdida de su litoral, Bolivia no pudo acceder a la riqueza hidrológica y a los recursos naturales de los fondos del mar. Además parte del progreso y la prosperidad del norte de Chile es atribuible al comercio con Bolivia.

PLANTEAMIENTOS DEL CANCELLER CHILENO DOMINGO SANTA MARIA

De dos cartas escritas por el Ministro Domingo Santa María, que posteriormente se convertiría en Presidente de Chile, se pueden extractar algunos párrafos que revelan su lucidez como estadista. Una de esas comunicaciones es del 3 de diciembre de 1879 y la dirige a su amigo José Victorino Lastarria: “Dueños nosotros de todo el litoral boliviano y de todo el Departamento de Tarapacá, debemos dar un respiradero y una puerta de calle a Bolivia...”. Posteriormente, en una carta a Rafael Sotomayor, Ministro de Guerra en campaña, repetiría las ideas un año después, en noviembre de 1880: “No olvidemos que no podemos ahogar a

Bolivia. Privada de Antofagasta y de todo el litoral que antes poseía hasta el Loa, debemos proporcionarle por alguna parte un puerto suyo, una puerta de calle, que le permita entrar al interior sin zozobra, sin pedir venia...” Santa María no concebía que Bolivia se convirtiera en un país mediterráneo y se preguntaba si su país, sin consultar otro interés que el suyo, podía alterar el mapa americano.

TRATADO DE ANCON SUSCRITO ENTRE PERU Y CHILE (1883)

El Tratado de Ancón de 1883 estableció la paz entre Perú y Chile. El Perú le cedió a Chile la provincia de Tarapacá y se convino la realización de un plebiscito para definir la suerte de las dos provincias que quedaban en manos de Chile: Tacna y Arica. El plebiscito nunca llegó a efectuarse por la oposición de Chile. En 1884, Bolivia se vio obligada a firmar un pacto de tregua. Por ese instrumento jurídico internacional, Chile justificó la ocupación de los territorios bolivianos conquistados durante la guerra y tomó la administración de las aduanas, que eran utilizadas por el Estado boliviano, apropiándose de las recaudaciones como tributo de guerra.

EL PACTO DE TREGUA (1884)

Bolivia ante la amenaza de nuevas hostilidades con las tropas chilenas concentradas en Puno, Tacna, Mollendo y Calama, se vio obligada a firmar, en la ciudad de Valparaíso, un Pacto de Tregua, el 4 de abril de 1884. Los términos del mismo se mantuvieron en reserva hasta su aprobación por los parlamentos de ambos países a fines de 1884. Junto con el Pacto de Tregua se firmó un protocolo complementario, el 30 de mayo de 1885. Ambos instrumentos eran totalmente favorables a Chile y fomentaron la expansión de productos chilenos en el mercado boliviano, con lo que el dominio de Chile fue total.

ANEXION DE ANTOFAGASTA

En enero de 1887, el Senado chileno discutió y aprobó un proyecto de ley que creaba la provincia chilena de Antofagasta. El Gobierno del vecino país aprobó la acción de dicha legislatura el 12 de julio de 1888. Las autoridades bolivianas protestaron, tanto por la discusión en el Senado chileno como por la creación de una provincia en base a territorios bolivianos que no habían sido cedidos por el Pacto de Tregua. Sin embargo, al final, Bolivia no pudo impedir la anexión de ese territorio. Antofagasta era una provincia rica en yacimientos de salitre y, hasta la I

Guerra Mundial, la exportación de este producto, que se utilizaba para incrementar la productividad agrícola, se convertiría en una de las principales fuentes de ingresos para Chile.

TRATADO DE PAZ Y AMISTAD SUSCRITO ENTRE BOLIVIA Y CHILE (1895)

Bolivia y Chile estuvieron muy cerca de llegar a un acuerdo definitivo de paz en 1895, cuando ambos Gobiernos firmaron cinco convenios interrelacionados. El primero se refería a la consolidación del dominio de Chile sobre los territorios bolivianos ocupados y referidos en el Pacto de Tregua de 1884 y las obligaciones financieras emergentes de la guerra y la ocupación chilena. El segundo, se refería a la entrega de Arica a Bolivia, o en su caso, la Caleta Víctor, por parte de Chile - una vez solucionado el diferendo entre Chile y el Perú. El tercer tratado era de Reglamentación Comercial. Los otros dos convenios eran protocolos que reglamentaban los créditos y obligaciones económicas y la estipulación de que estos convenios constituían un "paquete integral" e indivisible entre sí. Estos tratados no entraron en vigor debido a que el Congreso chileno no aprobó el quinto protocolo que se refería a la indivisibilidad de los dos protocolos referentes a la transferencia de territorios y el restablecimiento de la paz.

NOTA DE ABRAHAM KONING

A comienzos del siglo XX, el Gobierno de Chile decidió enviar a La Paz como Ministro Plenipotenciario a Abraham Koning. El 13 de agosto de 1900, Abraham Koning envió una famosa nota-ultimátum al Gobierno de Bolivia, la misma que la historia recordará como uno de los documentos más brutales y cínicos de la todos los tiempos, porque trataba de consagrar impudicamente el derecho de conquista. La nota textualmente decía: "Terminada la guerra, la nación vencedora impone sus condiciones y exige el pago de los gastos ocasionados. Bolivia fue vencida, no tenía con qué pagar y entregó el Litoral. Esta entrega es indefinida, por tiempo indefinido; así lo dice el Pacto de Tregua: fue una entrega absoluta, incondicional, perpetua"... "En consecuencia, Chile no debe nada, no está obligado a nada, mucho menos a la cesión de una zona de terreno y de un puerto (a favor de Bolivia)." ... "Es un error muy esparcido y que se repite diariamente en la prensa y en la calle, el opinar que Bolivia tiene derecho de exigir un puerto en compensación de su Litoral. No hay tal cosa. Chile

ha ocupado el Litoral y se ha apoderado de él con el mismo título que Alemania anexó al imperio la Alsacia y la Lorena, con el mismo título con que los Estados Unidos de la América del Norte han tomado a Puerto Rico. Nuestros derechos nacen de la victoria, la ley suprema de las naciones"...Que el Litoral es rico y vale muchos millones, eso ya lo sabíamos. Lo guardamos porque vale: que si nada valiera, no habría interés en su conservación." La nota del Ministro Koning fue entregada como un ultimátum al Gobierno de Bolivia y, a la larga, estableció los términos del tratado de paz que suscribieron posteriormente ambos países.

TRATADO DE PAZ Y AMISTAD SUSCRITO ENTRE BOLIVIA Y CHILE (1904)

Bolivia con su litoral militarmente ocupado, sin puertos ni facilidades de tránsito, soportando la administración chilena de las aduanas bolivianas, se vio obligada a aceptar los términos de un tratado impuesto por Chile el 25 de diciembre de 1903. El mencionado tratado fue rubricado en Santiago por los Cancilleres Pinilla de Bolivia y Edwards de Chile y, en el mismo, se ratificaron los términos entregados por Koning en 1900. Posteriormente, el texto definitivo del Tratado de Paz y Amistad fue suscrito en Santiago, el 20 de octubre de 1904, en base al documento de 1903. A cambio de la cesión de su Litoral, Chile le concedió a Bolivia un régimen de libre tránsito, una indemnización de 300.000 libras esterlinas y un ferrocarril de Arica a La Paz, con el tramo chileno bajo la administración de su Gobierno. De esta manera, se consolidó la mediterraneidad boliviana. Después de la suscripción del Tratado de 1904, los esfuerzos de Bolivia para lograr retornar al Océano Pacífico, han sido permanentes e indeclinables.

MEMORANDUM DEL CANCELLER SÁNCHEZ BUSTAMANTE (1910)

El 22 de abril de 1910, el Canciller boliviano Daniel Sánchez Bustamante, por órdenes del Presidente Eliodoro Villazón, dirigió una circular a los representantes del Perú y Chile, en la cual exponía las justas aspiraciones del país y explicaba el deseo boliviano de conseguir una salida por Tacna o Arica, ambos territorios a la sazón chilenos en virtud al Tratado de Ancón, aunque con posibilidades de ser devueltos al Perú. Sánchez

Bustamante decía: “Bolivia no puede vivir aislada del mar. Ahora y siempre, en la medida de sus fuerzas, hará cuanto le sea posible para llegar a poseer por lo menos un puerto cómodo sobre el Pacífico; y no podrá resignarse jamás a la inacción cada vez que se agite este asunto de Tacna y Arica que comprometen las bases mismas de su existencia”...Más adelante, en el memorándum se afirma: ”El gabinete de La Paz estaría dispuesto a proponer bases y compensaciones satisfactorias a los de Santiago y Lima, siempre que ellos quisieran abrir las gestiones del caso, y que contemplasen la actitud de Bolivia con justiciero espíritu”. A pesar del tono, la reclamación boliviana no prosperó, en gran parte porque la situación definitiva de Tacna y Arica no estaba resuelta y, de hecho, permaneció así por casi veinte años más.

LA LIGA DE LAS NACIONES

Después de la Primera Guerra Mundial (1914 – 1918), se abrió la posibilidad de discutir el Tratado de 1904. En la Conferencia de París de 1919 y en la Liga de las Naciones en 1920, la delegación boliviana planteó la revisión del Tratado de 1904, junto al Perú, que pidió la revisión del Tratado de 1883. No obstante, el Perú posteriormente retiró su pedido. Por su parte, el Gobierno de Chile afirmó que la Liga de las Naciones no tenía competencia ni atribuciones para pronunciarse acerca de la modificación de instrumentos jurídicos internacionales. A pesar de ello, el delegado chileno Agustín Edwards ofreció, en forma solemne, ante la comunidad internacional, resolver el problema marítimo boliviano.

ACTA DE 10 DE ENERO DE 1920

El diplomático Emilio Bello Codecido que, como Canciller de Chile había suscrito el Tratado de 1904, visitó La Paz en 1920 para suscribir un Acta con el Canciller Carlos Gutiérrez. Bello Codecido dejó establecido que existía por parte del Gobierno de Chile, el mayor deseo de propiciar una política del más sincero y estrecho acercamiento con Bolivia; y de procurar un acuerdo que le permita satisfacer su aspiración de obtener una salida propia al Pacífico. Con el propósito de cimentar sobre sólidas bases la amistad futura de ambos países, Chile estaba dispuesto a procurar que Bolivia adquiriera una salida al mar, cediéndole una parte importante de una zona al norte de Arica y de la línea dentro del ferrocarril que se hallaba en los territorios sometidos al veredicto del

plebiscito, que debía realizarse de acuerdo con el texto del Tratado de Ancón.

PROPUESTA KELLOGG

Posteriormente, el 30 de noviembre de 1927, el Gobierno de los Estados Unidos, por intermedio del Secretario de Estado Frank Kellogg, que mediaba en el diferendo peruano-chileno, después de considerar la injusta situación en que Bolivia había quedado al perder su soberanía marítima, envió un memorándum a los Gobiernos de Chile y Perú proponiendo: “ceder a la República de Bolivia a perpetuidad, todo derecho, título e intereses que ellas tengan en las provincias de Tacna y Arica”. El Gobierno de Chile accedió a considerar, en principio, la propuesta de Kellogg, mientras que el Perú rechazó la cesión de los territorios de Tacna y Arica. La gestión de Kellogg estuvo muy cerca de lograr una solución definitiva a la cuestión de Tacna y Arica, y le permitió a Bolivia aproximarse a resolver su enclaustramiento.

TRATADO DE 1929 SUSCRITO ENTRE PERU Y CHILE

En vista de que el plebiscito previsto en el Tratado de Ancón, suscrito entre Chile y Perú, no se había efectuado, los Estados Unidos promovieron una negociación entre ambos países. En virtud de la misma se acordó que Chile se quedaría con Arica y el Perú con Tacna. Bolivia se sintió afectada por este tratado porque en un protocolo complementario se estableció que los Gobiernos de Chile y Perú no podían, sin un consentimiento previo, ceder a una tercera potencia la totalidad o parte de los territorios motivo del acuerdo. La referencia a una tercera potencia era una clara alusión a Bolivia. A partir de ese momento, en opinión del ex Presidente boliviano Daniel Salamanca, Chile le puso el candado a la salida al mar de Bolivia y le entregó la llave al Perú.

NOTAS DE 1950

En junio de 1950, el embajador boliviano en Chile, Alberto Ostria Gutiérrez, y el Ministro de Relaciones Exteriores de la República de Chile, Walker Larraín, intercambiaron importantes notas, en las que se propuso que sus Gobiernos ingresen formalmente en un proceso de negociación destinado a satisfacer la necesidad boliviana, a través de un

corredor al norte de Arica. Dicha propuesta contó con la avenencia del entonces Presidente chileno Gabriel Gonzáles Videla. Su Gobierno expresó que estaba dispuesto a entrar formalmente en una negociación directa para dar solución a la salida libre y soberana de Bolivia, pero que, a cambio, solicitaba una compensación no territorial. La fórmula conciliatoria para Chile contemplaba "ceder a Bolivia, al norte de Arica, una faja de terreno de un ancho de diez kilómetros, contigua a la frontera peruana y que correría del litoral hasta el límite, para que Bolivia se pudiera comunicar con el Océano Pacífico, a través de su propio territorio y pudiera construir su puerto. A cambio de ello, Chile requería aprovechar las aguas del Lago Titicaca para generar energía hidroeléctrica que pudiera ser utilizada en las provincias de Tarapacá y Antofagasta".

INTERVENCIÓN DEL PRESIDENTE HARRY TRUMAN

Tras diversas iniciativas internacionales de la diplomacia boliviana, que permitieron actualizar el problema de la mediterraneidad, el Gobierno norteamericano presidido por el señor Harry Truman propuso que, a través de medios pacíficos y negociaciones directas, Chile y Bolivia entren a considerar formalmente la cuestión de la salida al mar. En una asamblea de la OEA, Truman dijo que "las aguas de las elevadas montañas andinas" entre Bolivia y Perú podían servir para "hacer un jardín en la costa de Sudamérica, en el occidente de Chile y Perú, dando en cambio a Bolivia un puerto en el Pacífico". Estados Unidos estaba dispuesto a financiar el desarrollo de dicha región. Lamentablemente, las gestiones diplomáticas no prosperaron.

DESVIO DE LAS AGUAS DE LAUCA (1962)

En el marco de una tensa y difícil relación bilateral, en abril de 1962, el Gobierno de Chile desvió, sin consentimiento de Bolivia, las aguas del Lauca, un río internacional de curso sucesivo. Ante este hecho, Bolivia acudió a la Organización de Estados Americanos (OEA), la misma que careció de efectividad para resolver este problema. Como consecuencia del desvío de las aguas del río Lauca, se produjo la ruptura de relaciones diplomáticas entre ambos países.

SESQUICENTENARIO DE LA CREACIÓN DE LA REPUBLICA DE BOLIVIA

El 6 de agosto de 1975, la Organización de Estados Americanos conmemoró el sesquicentenario de la creación de la República de Bolivia. En esta ocasión, se adoptó una declaración, que fue la primera referencia explícita de las naciones del hemisferio al problema del enclaustramiento marítimo. El texto de dicha declaración fue el siguiente: "El Consejo Permanente de la Organización de los Estados Americanos, formula lo siguiente"... "La situación de mediterraneidad que afecta a Bolivia es motivo de preocupación continental por lo cual todos los estados americanos ofrecen cooperar en la búsqueda de soluciones que, de acuerdo con los principios del Derecho Internacional y especialmente con los contenidos en la Carta de la Organización de los Estados Americanos, ayuden a Bolivia a remover las dificultades que ha acarreado la situación de mediterraneidad para su desarrollo económico y social, conciliando intereses recíprocos y promoviendo entendimientos constructivos."

Vale la pena destacar que, en la misma sesión, el delegado por Chile manifestó: "La delegación de Chile se asocia al sesquicentenario de la independencia de la República de Bolivia con un sentimiento de hermandad, formulando sus mejores votos por el progreso y bienestar de su pueblo. Compartimos con júbilo esta fecha histórica que es también de América, en la que culminó definitivamente la independencia política de los países de América del Sur...La delegación de Chile concurre con su aprobación a la Declaración que formula el Consejo Permanente con motivo de esta efemérides boliviana, y al hacerlo reitera el espíritu de la Declaración Conjunta de Charaña, manifestando una vez más su ánimo solidario"

NEGOCIACIÓN ENTRE 1975 Y 1978

En 1975, se inició un proceso negociador sobre un corredor y un enclave soberano, que implicó la reanudación de relaciones diplomáticas entre Bolivia y Chile. El proceso se conocería como el Abrazo de Charaña y fue liderizado por el entonces Presidente de Bolivia, Gral. Hugo Bánzer, y el Presidente de Chile, Gral. Augusto Pinochet. El Gobierno de Bolivia solicitó a Chile la cesión de una costa marítima soberana entre la línea de la Concordia y el límite del radio urbano de la ciudad de Arica. Esta costa

debería prolongarse a través de una faja territorial soberana hasta la frontera boliviano-chilena, incluyendo la transferencia del ferrocarril Arica-La Paz. La respuesta chilena del 19 de diciembre de 1975 fue la siguiente “...se funda en un arreglo de mutua conveniencia que no contendría innovación alguna a las estipulaciones del tratado de 1904. Chile estaría dispuesto a negociar la cesión de una franja de territorio al norte de Arica hasta la línea de la Concordia...La carretera a Tambo Quemado quedaría en territorio chileno...la cesión mencionada estaría condicionada al canje simultáneo de territorios... las instalaciones o construcciones estatales existentes en el territorio a ceder, deberán ser adquiridas por el Estado que recibe el territorio al precio de reposición (Aeropuerto de Chacalluta, FFCC Arica-Visviri, etc). Posteriormente, en virtud al Tratado de 1929, Chile consultó acerca de la propuesta al Perú, quien planteó la opción de un espacio geográfico trinacional. Chile rompió las negociaciones, pese a que Perú ofreció flexibilizar su posición. En síntesis, en ocasión del Abrazo de Charaña, los tres países involucrados presentaron oficialmente sus respectivas posiciones. En vista del fracaso de las negociaciones, Bolivia y Chile volvieron a romper relaciones diplomáticas en marzo de 1978.

RESOLUCIÓN 426 DE LA ASAMBLEA GENERAL DE LA ORGANIZACIÓN DE ESTADOS AMERICANOS (OEA)

Al conmemorarse el centenario de la Guerra del Pacífico, durante la X Asamblea General de la OEA, Bolivia obtuvo la Resolución 426, que se considera la más importante resolución en el marco multilateral. En la misma se señala que la cuestión marítima es un asunto de interés hemisférico permanente y que es necesario encontrar una solución justa y equitativa que proporcione a Bolivia un acceso soberano y útil al Océano Pacífico. En otras palabras, la Resolución acepta que la cuestión marítima no es un problema que únicamente afecte a Bolivia y Chile, y además se recomienda iniciar negociaciones para dar a Bolivia una conexión libre y soberana con el océano Pacífico.

PRINCIPALES RESOLUCIONES DE LA OEA

Desde 1979 hasta 1989 se emitieron, anualmente, once resoluciones de la OEA sobre la cuestión marítima. En 1980, 1981 y 1983, Chile dio su apoyo a las resoluciones de la OEA sobre la cuestión marítima. En la resolución de 1980, se exhortó a ambos Estados que “a través de las vías

correspondientes, inicien un diálogo que permita la solución más satisfactoria”. En 1981, también se exhorta a los Estados involucrados a que “a través de las vías correspondientes, inicien un diálogo que permita la solución más satisfactoria del problema marítimo boliviano”. Finalmente, en 1983, se exhorta a Bolivia y Chile a que “...en aras de la fraternidad americana, inicien un proceso de acercamiento y reforzamiento” de ambos pueblos “...orientado a una normalidad de sus relaciones”... “incluyendo en especial una fórmula que haga posible dar a Bolivia una salida soberana al océano Pacífico sobre las bases que consulten las recíprocas conveniencias y los derechos e intereses de las partes involucradas”. En estos casos, en el ámbito multilateral, ha existido la manifestación de voluntad del Estado chileno para comprometer el inicio de negociaciones para buscar una solución al problema marítimo de Bolivia.

NEGOCIACIÓN 1986 – 1987

En 1987, el Gobierno del Uruguay ofreció su cooperación para que el tema marítimo se negocie en Montevideo. Para la ocasión, Bolivia retomó la idea del corredor y planteó la cesión de uno de los siguientes enclaves: caleta Camarones, Tocopilla y la caleta Michilla. Infortunadamente, en la respuesta del Gobierno de Chile a la propuesta oficial presentada por Bolivia, se rechazó la misma como base de negociación. El Canciller de Bolivia presentó dos memorándums, en el primero se solicitó a Chile ceder a Bolivia una costa marítima propia, soberana y útil, unida al territorio de Bolivia, mediante una franja soberana y útil, con límite norte la línea de la concordia y como límite sur el curso del río Lluta hasta un punto al este de Coronel Alcérreca y desde ese punto una línea geodésica hasta el hito XI de la actual frontera entre Bolivia y Chile. En un segundo memorándum se plantean tres alternativas de enclaves, en territorios no sujetos al Tratado de 1929: un enclave en Caleta Camarones hasta Pisagua, de Tocopilla hasta Cobija y de Caleta Mochila hasta Mejillones. El Gobierno de Chile recibió la anterior petición en Montevideo, en reuniones efectuadas entre el 21 y 23 de abril y comunicó que las mismas serían sometidas a la superior consideración de su Gobierno. El 9 de junio de 1987 Chile declinó considerar esa petición y ofreció estudiar paliativos a la mediterraneidad boliviana.

GOBIERNO DE JAIME PAZ ZAMORA

Jaime Paz Zamora habló con su colega Patricio Aylwin acerca de la necesidad de resolver la cuestión marítima. Por otra parte, Bolivia suscribió un Acuerdo de Complementación Económica (ACE 22) con Chile, el mismo que buscaba ampliar y diversificar el comercio de bienes y servicios entre los dos países. Además, en 1989, el Gobierno de Jaime Paz decidió dar un viraje al tratamiento del tema marítimo en la OEA, al obtener una resolución en la que se acuerda: “Reafirmar la importancia que tiene la solución del problema marítimo de Bolivia sobre bases que consulten recíprocas conveniencias y los derechos e intereses de las partes involucradas, para un mejor entendimiento, solidaridad e integración del hemisferio, exhortando al diálogo de las Partes y dejando abierta la consideración del tema para cualesquiera de los próximos Períodos Ordinarios de Sesiones de la Asamblea General a requerimiento de una de las partes involucradas”. Al final del Gobierno de Jaime Paz Zamora se produjo un fuerte distanciamiento político entre ambos países.

INFORMES SOBRE LA CUESTION MARITIMA

Desde 1990, Bolivia ha optado por presentar ante la Asamblea General de la OEA, informes anuales sobre la cuestión marítima para testimoniar el permanente daño que la mediterraneidad le causa a su economía y que representa significativas ganancias para Chile. En diversas oportunidades, a los informes que anualmente presenta Bolivia, se han adherido diversos países de la comunidad interamericana.

GOBIERNO DE GONZALO SÁNCHEZ DE LOZADA

Durante el primer Gobierno de Gonzalo Sánchez de Lozada se propuso la fórmula “sin condiciones pero tampoco con exclusiones”. En seis ocasiones distintas se intentó abrir conversaciones para obtener una salida soberana al Pacífico, pero sin resultados. Finalmente, se produjo un acercamiento bilateral a través de emisarios confidenciales para hablar sobre la cuestión marítima; los mismos intercambiaron información y exploraron fórmulas de solución, que tampoco prosperaron.

GOBIERNO DE HUGO BÁNZER SUÁREZ

Uno de los propósitos del Gobierno de Hugo Bánzer Suárez fue insistir en la demanda marítima. En este contexto, los Ministros de Relaciones Exteriores de Bolivia y Chile, se reunieron en Algarve (Portugal) y establecieron una nueva agenda de trabajo. A partir de esa reunión, hubo tres encuentros políticos al más alto nivel: los Presidentes Hugo Bánzer Suárez y Ricardo Lagos se reunieron en Brasilia en septiembre del 2000, en Panamá en noviembre del 2000 y en Québec en abril del 2001. En el marco de esas reuniones, Bolivia y Chile establecieron una agenda, en la que se incorporaron todas las cuestiones esenciales de la relación bilateral “sin exclusión alguna”.

GOBIERNO DE JORGE QUIROGA RAMIREZ

Después de la renuncia del Presidente Hugo Bánzer Suárez, se hizo cargo de la primera magistratura de Bolivia, Jorge Quiroga Ramírez, que se reunió con el Presidente de Chile, Ricardo Lagos, en noviembre del 2001 para proseguir las conversaciones sobre la nueva agenda bilateral. Uno de los objetivos centrales de la agenda externa del Gobierno de Jorge Quiroga Ramírez fue desarrollar el Proyecto Pacific LNG, cuyo objetivo era la exportación del gas natural boliviano por puertos del Pacífico al mercado norteamericano y aprovechar la exportación de gas para que Bolivia tenga presencia y gravitación en el Pacífico a través de la creación de una Zona Económica Especial. Durante el segundo Gobierno de Gonzalo Sánchez de Lozada prosiguieron las negociaciones del Proyecto Pacific LNG, sin haberse llegado a concretar las modalidades requeridas para viabilizar el emprendimiento.

PERJUICIOS ECONOMICOS ORIGINADOS POR LA MEDITERRANEIDAD BOLIVIANA

En virtud del Tratado de 1904, Bolivia se vio obligada a ceder su Litoral a perpetuidad a Chile a cambio de compensaciones que Chile debía cumplir. Estas compensaciones no han sido cumplidas por el Gobierno chileno principalmente en los siguientes aspectos:

a) El reconocimiento chileno a favor de Bolivia “y a perpetuidad, del más amplio y libre derecho de tránsito comercial por su territorio y puertos del Pacífico”.

El Gobierno de Chile menciona siempre los beneficios concedidos por el libre tránsito a favor de Bolivia. Sin embargo, las exportaciones del país pagan un costo por pasar la frontera, la circulación de las mercaderías bolivianas por puertos chilenos no es gratuita y las disposiciones del Tratado de 1904 y otros acuerdos complementarios son incumplidas permanentemente por razones administrativas, sanitarias, de seguridad y otras, motivando constantes quejas por parte de los usuarios bolivianos en los puertos.

Autoridades e instituciones chilenas hacen cobros excesivos e injustificados a los transportistas bolivianos. Asimismo, se realizan cobros arbitrarios por el servicio de transferencia de contenedores en tránsito (GATE IN/ GATE OUT. TACK) y por el traslado (devolución) de contenedores vacíos desde el puerto hasta los depósitos navieros. Desde la concesión del Puerto de Antofagasta a la Empresa Antofagasta Terminal Internacional (ATI), producida el 1° de marzo del 2003, la mercadería de exportación boliviana ha venido sufriendo un incremento en las tarifas de porteo de minerales a granel, que representa un aumento de un 26 % por tonelada. A esto se suma el doble manipuleo de la carga desde el centro de acopio en Portezuelo, ubicado cerca de la ciudad de Antofagasta, hasta el puerto, lo que representa un costo adicional a los empresarios bolivianos de 2 dólares americanos por tonelada y el costo de almacenaje a la carga IMO. Debido a este apreciable encarecimiento, varias empresas mineras bolivianas se han visto obligadas a dejar de exportar minerales

Asimismo, el tránsito de las mercaderías desde y hacia Bolivia por territorio chileno no siempre ha sido “amplio y libre”. Al contrario, se sabe de numerosos casos en que las autoridades chilenas han restringido o impedido este derecho. El caso que afectó más a los intereses de Bolivia, se produjo durante la Guerra del Chaco, cuando las autoridades chilenas impidieron el tránsito de cargas destinadas a Bolivia, cometiendo una infracción al Tratado de 1904 y a la Convención de Tráfico Comercial del 6 de agosto de 1912. En forma similar, las autoridades chilenas, mediante actos administrativos unilaterales, inmovilizaron los embarques de minerales a los mercados mundiales como consecuencia de la nacionalización de las minas decretada por Bolivia el 31 de octubre de

1952. Además, en ocasiones, el tránsito de la carga boliviana se ha visto afectada como consecuencia de disturbios laborales en Chile, por ejemplo, huelgas o paros de protesta en el gremio de los trabajadores portuarios en Arica o Antofagasta.

Por otra parte, Chile viene implementando un proceso de privatización de sus puertos, que también está afectado el régimen de libre tránsito de las mercancías bolivianas. El proceso de privatización vulnera el espíritu del régimen de libre tránsito, el mismo que se enmarca en el Tratado de 1904 y las Convenciones de 1912 y 1936. Los derechos bolivianos de libre tránsito son, a la vez, obligaciones internacionales del Estado de Chile, de tipo *intuitio personae*, por lo que no pueden ser transferidas a un agente privado. Se trata de responsabilidades intrínsecas del Estado chileno. Desde la perspectiva del derecho internacional, las empresas privadas concesionarias no pueden ser sucesoras de las obligaciones que la República de Chile tiene con el Estado boliviano.

Además, en el caso de la privatización del puerto de Antofagasta, se han incrementado sensiblemente los costos de las exportaciones de minerales, aspecto que ha incidido notoriamente en la competitividad de este sector productivo. La próxima licitación del puerto de Arica preocupa aún más, porque al licitarse todos los sitios de atraque se estaría estableciendo un monopolio, que seguramente incrementará el costo de los servicios que se prestan en este puerto, en el que la carga boliviana representa el 80% del total de la carga movilizada.

b) El Tratado de 1904 establece que: "La República de Bolivia tendrá el derecho de construir agencias aduaneras en los puertos que designe para su comercio. Por ahora, señala por tales puertos habilitados para su comercio los de Antofagasta y Arica".

En aplicación de estas disposiciones y bajo el marco del Sistema Integrado de Tránsito, en los puertos de Antofagasta y Arica funciona una agencia aduanera boliviana, representada por la Administración de Servicios Portuarios - Bolivia (ASP-B), que se encarga de supervisar la operación y almacenaje de la carga boliviana en tránsito, así como de controlar el transporte de mercadería con destino a Bolivia proveniente de ultramar. La privatización de los puertos limita también la presencia de ASP-B y el control que ésta ejerce sobre la carga boliviana en virtud de los acuerdos vigentes.

Asimismo, cabe destacar que, aunque el Tratado de 1904 establece a favor de Bolivia el más amplio y libre derecho de tránsito por el territorio y puertos del Pacífico chilenos, las autoridades de este país se han mostrado reacias y han dilatado el tratamiento de las solicitudes de Bolivia para habilitar nuevos puertos para su comercio exterior además de los de Antofagasta y Arica.

c) Ambos países reconocerían y respetarían los derechos de los ciudadanos “nacionales y extranjeros que hubieren sido legalmente adquiridos en los territorios que, en virtud de este Tratado, quedan bajo la soberanía de uno u otro país”

El Art. 2º del Tratado de 1904 protegía a aquellos ciudadanos bolivianos que tenían propiedades en los territorios que, en virtud de este tratado, quedaron bajo la jurisdicción de Chile. Infringiendo este Art. 2º, las autoridades chilenas dictaron una ley que obligaba a los ciudadanos bolivianos “a presentarse ante las autoridades a defender sus derechos por el término de cuatro meses desde la vigencia de esa ley”. La propia Corte Suprema de Chile, violando los derechos de los propietarios bolivianos de las Salitreras del Toco, falló incumpliendo lo estipulado en el Tratado de 1904.

d) Finalmente, Bolivia podría acogerse –si se diera el caso- a la cláusula que establece que “los favores, exenciones y privilegios que cualquiera de las dos partes otorgare a una tercera, podrán ser exigidos en igualdad de condiciones por la otra”.

El Art. 8º del Tratado de 1904 establece que si Bolivia o Chile conceden cualquier privilegio, favor o exención a una tercera nación, deberán también otorgarlos al otro país firmante de dicho tratado. Esta cláusula debió activarse apenas Chile concedió ciertas facilidades territoriales y marítimas a favor del Perú en virtud del Art. 5º del Tratado de Lima de 1929. Sin embargo, esto no ha ocurrido. En esa ocasión Chile otorgó al Perú:

- Una agencia aduanera**
- Un muelle de atraque**
- Una estación terminal para ferrocarril.**

De acuerdo al mencionado artículo Chile debería extender dichas prerrogativas en favor de Bolivia. Pese a que el Perú tiene una larga faja costera, Chile le ha otorgado un muelle de atraque y facilidades de tránsito en Arica, que Bolivia, pese a ser un país mediterráneo, no posee.

COSTOS GEOGRÁFICOS Y ECONÓMICOS DE LA GUERRA DEL PACIFICO

Bolivia perdió un territorio de 120.000 Km² con Chile. En el mismo fueron descubiertos los yacimientos cupríferos de Chuquicamata, que son los más importantes de Chile y del mundo. Décadas después, como expresara el ex Presidente chileno Salvador Allende, el cobre se convirtió en “el sueldo de Chile”. Bolivia también perdió significativas reservas de guano, salitre y azufre, que contribuyeron al desarrollo chileno.

Los altos costos de transporte y servicios que Bolivia debe soportar, le impiden acceder a los mercados internacionales en condiciones similares a otros países con costa marítima, situación que la hace perder competitividad. Las exportaciones nacionales además deben absorber los costos derivados del sistema integrado de transporte para acceder a los puertos.

Asimismo, Bolivia no ha podido desarrollar, entre otras actividades, industrias derivadas de los productos marinos, las cuales tienen un significativo dinamismo en el comercio mundial y obtienen buenos precios internacionales. Tampoco se han podido desarrollar servicios e industrias vinculadas a la actividad naviera como, por ejemplo, astilleros, la industria naval, los servicios portuarios, el practicaje-pilotaje y el almacenamiento (silos, depósitos, patios, etc.).

Por otra parte, como consecuencia de la pérdida de su litoral, Bolivia no puede acceder a las riquezas y recursos naturales de los fondos marinos y no disfruta del beneficio económico originado por la venta de productos marinos, minerales o petróleo.

El país además tiene desventajas muy significativas para participar del comercio de servicios y el transporte marítimo con flotas de propiedad nacional y con bandera boliviana.

También cabe destacar que, parte del progreso y la prosperidad del norte de Chile, es atribuible al comercio con Bolivia. En este contexto, por ejemplo, es importante señalar que 80% de la carga movilizada por el puerto de Arica es boliviana, que los productores mineros utilizan el puerto de Antofagasta y que, gran parte del contrabando que afecta a Bolivia, proviene de la Zona Franca de Iquique.

En el ámbito político, las reclamaciones de Bolivia por una salida al mar son utilizadas frecuentemente por los Gobiernos de Chile para fines internos, buscando consensos y respaldo doméstico.

Finalmente, es paradójico recordar que un Gobierno militar chileno tuvo mayor coraje que los Gobiernos democráticos para reconocer el problema marítimo, buscando establecer una solución definitiva al tema. Dicha negociación fracasó, entre otros motivos, porque la oposición interna en el vecino país consideraba que estos problemas debían ser solucionados por Gobiernos democráticos, que supuestamente tenían mayor apoyo y legitimidad. Sin embargo, a pesar de que la transición democrática en Chile se produjo hace más de una década, el problema marítimo boliviano permanece latente.

OTROS COSTOS ASOCIADOS A LA MEDITERRANEIDAD BOLIVIANA

- **Los altos costos de transporte y servicios portuarios afectan negativamente la competitividad de los productos bolivianos en el comercio internacional y dificultan la expansión de su comercio exterior, que se concentra principalmente en el intercambio con los países vecinos.**
- **Bolivia tiene dificultad para proyectarse hacia la Cuenca del Pacífico, una de las cuencas de mayor desarrollo económico y comercial del mundo en las últimas décadas.**
- **La mediterraneidad limita la competitividad de la economía boliviana, incidiendo negativamente en la atracción de inversiones extranjeras y en la captación de procesos de transferencias de tecnología.**
- **En Bolivia se ha debilitado o se ha perdido la "conciencia comercial marítima", situación que no permite planificar proyectos y negocios de desarrollo económico basados en el acceso al mar.**
- **Al carecer de una costa soberana, Bolivia no pudo entrar en contacto con las principales corrientes migratorias del siglo XIX y de principios**

del siglo XX, que históricamente se concentraron en los bordes de Sudamérica.

- El país sufrió una pérdida de actividad productiva y de servicios al carecer de un territorio aledaño al mar. Estas actividades se realizaron en territorio chileno y beneficiaron a su economía. Entre otras actividades, se podrían mencionar el transporte carretero, el transporte ferroviario, el uso de puertos, el turismo etc.
- Los costos de transporte y servicios portuarios exigidos por Chile deben pagarse en moneda dura, lo cual representa un apreciable drenaje de divisas en favor de Chile.
- Diversos organismos internacionales han realizado estudios que demuestran el impacto negativo que tienen los sobrecostos económicos que pagan los países mediterráneos. Entre ellos, se puede destacar algunos estudios del Fondo Monetario Internacional y de la UNCTAD, realizados en 1994 y 2001, que establecen que un alto porcentaje de los ingresos por concepto de exportación de los países mediterráneos están destinados al pago de servicios de transporte y seguro. Bolivia encima se ve perjudicada por su diversa y difícil geografía.
- Analistas internacionales como Jeffrey Sachs, estiman que los países mediterráneos pierden 0,7 puntos porcentuales en sus tasas de crecimiento, precisamente por su condición de mediterraneidad. De dicho análisis, se desprende que en los últimos diez años los costos de enclaustramiento boliviano ascienden a más de \$US 4,000 millones de dólares. Este dato además permite inferir la significativa pérdida del producto interno bruto durante más de 120 años de desmembración marítima.

COLOFÓN

Para concluir, cabe destacar que la reintegración marítima es un objetivo permanente e irrenunciable de la política exterior boliviana. Chile es el único país del hemisferio occidental con el que Bolivia no tiene relaciones diplomáticas, lo que demuestra la existencia de un problema pendiente. El pueblo de Bolivia sufre cotidianamente el costo de la mediterraneidad. En la actualidad, pese a poseer enormes reservas de gas natural, las segundas en Sudamérica, al carecer de un puerto propio, Bolivia no puede exportar directamente dichas reservas para beneficiar a su población.