

# EL LIBRO AZUL: EL PROBLEMA MARÍTIMO BOLIVIANO

La Paz – Bolivia  
2004

## INDICE

**PRESENTACIÓN DEL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA DE BOLIVIA CARLOS MESA G.**

**INTRODUCCIÓN DEL CANCELLER DE LA REPÚBLICA DE BOLIVIA JUAN IGNACIO SILES.**

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

- *TITULOS HISTORICOS DE BOLIVIA SOBRE EL LITORAL*
- EL VIRREINATO DEL PERU
- EL VIRREINATO DEL RIO DE LA PLATA
- *CREACIÓN DE LA REPUBLICA DE BOLIVIA (1825)*
- PRIMER TRATADO DE AMISTAD, COMERCIO Y NAVEGACIÓN SUSCRITO ENTRE BOLIVIA Y CHILE
- AVANCES CHILENOS SOBRE LAS COSTAS BOLIVIANAS
- PRIMER TRATADO DE LIMITES SUSCRITO ENTRE BOLIVIA Y CHILE (1866)
- SEGUNDO TRATADO DE LIMITES SUSCRITO ENTRE BOLIVIA Y CHILE (1874)
- IMPUESTO DE LOS 10 CENTAVOS
- OCUPACIÓN DE ANTOFAGASTA
- LA GUERRA DEL PACIFICO
- PLANTEAMIENTOS DEL CANCELLER CHILENO DOMINGO SANTA MARIA
- TRATADO DE ANCON SUSCRITO ENTRE PERU Y CHILE (1883)
- EL PACTO DE TREGUA (1884)
- ANEXION DE ANTOFAGASTA
- TRATADO DE PAZ Y AMISTAD SUSCRITO ENTRE BOLIVIA Y CHILE (1895)
- NOTA DE ABRAHAM KÖNING
- TRATADO DE PAZ Y AMISTAD SUSCRITO ENTRE BOLIVIA Y CHILE (1904)
- MEMORANDUM DEL CANCELLER SÁNCHEZ BUSTAMANTE (1910)
- LA LIGA DE LAS NACIONES
- ACTA DE 10 DE ENERO DE 1920
- PROPUESTA KELLOGG
- **TRATADO DE 1929 SUSCRITO ENTRE PERU Y CHILE**
- MEMORANDO DEL CANCELLER DANIEL SÁNCHEZ BUSTAMANTE DE 22 DE ABRIL DE 1910

- **NOTAS DE 1950**
- **INTERVENCIÓN DEL PRESIDENTE HARRY TRUMAN**
- **DESVIO DE LAS AGUAS DE LAUCA (1962)**
- **SESQUICENTENARIO DE LA CREACIÓN DE LA REPUBLICA DE BOLIVIA**
- **NEGOCIACIÓN ENTRE 1975 Y 1978**
- **RESOLUCIÓN 426 DE LA ASAMBLEA GENERAL DE LA**
- **ORGANIZACIÓN DE ESTADOS AMERICANOS (OEA)**
- **PRINCIPALES RESOLUCIONES DE LA OEA**
- **NEGOCIACIÓN 1986 – 1987**
- **GOBIERNO DE JAIME PAZ ZAMORA**
- **INFORMES SOBRE LA CUESTION MARITIMA**
- **GOBIERNO DE GONZALO SÁNCHEZ DE LOZADA**
- **GOBIERNO DE HUGO BÁNZER SUÁREZ**
- **GOBIERNO DE JORGE QUIROGA RAMIREZ**
- **PERJUICIOS ECONOMICOS ORIGINADOS POR LA MEDITERRANEIDAD BOLIVIANA**
- **COSTOS GEOGRÁFICOS Y ECONÓMICOS DE LA GUERRA DEL PACIFICO**
- **OTROS COSTOS ASOCIADOS A LA MEDITERRANEIDAD BOLIVIANA**
- **COLOFÓN**

## **II. EL PROBLEMA MARÍTIMO BOLIVIANO**

- **MENSAJE PRESIDENCIAL DEL 4 DE ENERO DE 2004**
- **LA CUMBRE EXTRAORDINARIA DE LAS AMERICAS**
- **RESPALDO DEL H. CONGRESO NACIONAL DE LA REPUBLICA DE BOLIVIA**

## **III. FRASES RECIENTES DE APOYO A LA REIVINDICACIÓN MARÍTIMA BOLIVIANA**

## **IV. CHILENOS NOTABLES Y EL PROBLEMA MARÍTIMO BOLIVIANO**

## **V. COSTOS DE LA MEDITERRANEIDAD**

## **VI. CRONOLOGÍA DE LA GUERRA DEL PACÍFICO**

## **VII. CRONOLOGÍA DEL PROBLEMA MARÍTIMO**

### **LISTA DE ANEXOS**

- Anexo 1: Tratado de Límites suscrito entre Bolivia y Chile de 1866
- Anexo 2: Tratado de Límites suscrito entre Bolivia y Chile de 1874
- Anexo 3: Proclama del presidente boliviano Hilarión Daza de 1879
- Anexo 4: Pacto de Tregua suscrito entre Bolivia y Chile de 1884
- Anexo 5: Tratado de Paz y Amistad entre las Repúblicas de Chile y Bolivia de 1895
- Anexo 6: Nota del plenipotenciario chileno Abraham Köning de 13 de Agosto de 1900
- Anexo 7: Tratado de Paz y Amistad entre Bolivia y Chile de 1904
- Anexo 8: Memorando del Canciller Daniel Sánchez Bustamante de 22 de abril de 1910
- Anexo 9: Propuesta del Secretario de Estado de Estados Unidos de América, Frank Kellog de 1927
- Anexo 10: Protocolo Complementario al Tratado suscrito entre las Repúblicas de Chile y Perú de 1929
- Anexo 11: Nota de Bolivia a Chile para iniciar negociaciones para obtener salida al Pacífico 1 de Junio de 1950
- Anexo 12: Respuesta de Chile aceptando negociar 20 de Junio de 1950

- Anexo 13: Declaración de Ayacucho, Lima, 9 de Diciembre de 1974
- Anexo 14: Declaración Conjunta de los presidentes Augusto Pinochet y Hugo Bánzer. Charaña, de 1975
- Anexo 15: Declaración con motivo del Sesquicentenario de la Independencia de Bolivia Organización de Estados Americanos
- Anexo 16: Ruptura de relaciones diplomáticas con Chile, La Paz, 17 de Marzo de 1978
- Anexo 17: Resolución de la Asamblea General de la Organización de Los Estados Americanos 1979
- Anexo 18: Propuesta de Bolivia Enfoque Fresco de Abril de 1987
- Anexo 19: Intervención del Presidente, Carlos Mesa, en la Cumbre Extraordinaria de las Américas Monterrey, 13 de Enero de 2004
- Anexo 20: Declaración del H. Congreso Nacional

#### **LISTA DE MAPAS**

- Mapa de las intendencias de los Virreynatos del Perú y Buenos Aires de 1796.
- Mapa de las posesiones territoriales del Alto y Bajo Perú de 1810.
- Mapa de Perú y Bolivia de 1855.
- Mapa político de Venezuela, Nueva Granada, Guyana, Ecuador, Perú, Bolivia y Chile, editado en Londres en 1866.
- Mapa del Désert D'atacama de 1871-1872.
- Mapa del Puerto de Antofagasta en 1872.
- El grado geográfico entre los paralelos 23 y 24.
- Mapa de Bolivia Johnston-USA de 1876.
- Mapa del Litoral boliviano. Von H. Wagner en 1876.
- Mapa del área afectada por la Guerra del Pacífico.
- Mapa del corredor propuesto por Chile a Bolivia en Charaña en 1975.
- Mapa del Acuerdo Chileno-Boliviano de Corredor (1976), cortado por zona de soberanía compartida sugerida por Perú.
- Mapa de la solución del Corredor del Enfoque Fresco de 1987.
- Mapa de enclaves del Enfoque Fresco de 1987.

#### **LISTA DE FOTOS**

- La tricolor boliviana flameando en la aduana de Mejillones.
- Eduardo Abaroa.
- Ladislao Cabrera
- Los Héroes del Topater.
- Alberto Ostria Gutiérrez.
- Multilateralización del problema marítimo boliviano. Resolución de OEA, 1979.
- El Enfoque Fresco, 1987.
- Cumbre de Monterrey, Enero de 2004.
- Junta de Asesoramiento Estratégico, Enero de 2004.

## INTRODUCCIÓN

En 1825, la República de Bolivia nació a la vida independiente con un territorio que incluía 400 kilómetros de costa sobre el Océano Pacífico. Cincuenta y cuatro años después, Chile invadió y arrebató por la fuerza el territorio que vinculaba a Bolivia con el mar Océano. Estos son hechos incontrastables que la historia documenta y que son la base de nuestra demanda.

La Guerra del Pacífico (1879), además de la soberanía, privó al país de la cualidad marítima que permite la gravitación de una nación, de su sociedad y de su geografía en un determinado espacio, en este caso, el área del Pacífico sur y del Pacífico en su conjunto como un escenario fundamental. Bolivia que en ningún caso había perdido históricamente su gravitación por conflagración de diversa naturaleza, en el Plata, en el Chaco o en el Amazonas, sí ha perdido esta cualidad con relación al espacio del mar.

La demanda marítima nos encuentra hoy en la misma situación, después de más de un siglo, y aún en un escenario mundial distinto, en que la integración, los mercados mundiales y la solución a conflictos centenarios como la propiedad soberana sobre el Canal de Panamá, o la solución al conflicto del Canal del Beagle, muestran a la comunidad internacional la capacidad de los pueblos y los hombres de buscar los caminos del diálogo y el entendimiento para enfrentar un futuro común.

Si bien el enclaustramiento impuesto a Bolivia es en esencia un asunto bilateral, no le compete exclusivamente a Chile y a Bolivia, sino al equilibrio y al proceso de integración de la región. Hay una vocación histórica común entre el sur del Perú, el norte de Chile y el oeste de Bolivia cuya economía, lengua y cultura son comunes como es común el futuro a construir. No vamos a tener un proceso de integración completo desde el Atlántico hasta el Pacífico, considerando a Brasil, Argentina, Paraguay y Perú, si Bolivia y Chile no resuelven definitivamente el tema de la soberanía, porque los corredores biocénicos que pasan por nuestro territorio, que deben unir una punta y la otra de los dos océanos, lo harán de manera fluida, clara, útil y, sobre todo, positiva para la región cuando hayamos resuelto este problema que entorpecerá un proceso de integración históricamente ineluctable.

## **I. Antecedentes histórico-diplomáticos de la pérdida 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 capitanía 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 Paposó 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 Paposó 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 1837, 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 km<sup>2</sup>. 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 emigrantes. Sin embargo, Chile rehusó tratar el asunto en tanto avanzaba sobre territorio boliviano.

### **PRIMER TRATADO DE LÍMITES 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 LÍMITES 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 en 1878 impuso el pago de la suma ínfima 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 Km<sup>2</sup>, 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, suscrito el 20 de octubre de 1883, estableció la paz definitiva 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. Con respecto a Bolivia, el gobierno chileno luego de suscribir el Tratado de Ancón comenzó a argumentar que no podía darle una salida al mar a Bolivia por su antiguo territorio porque, al anexarse la provincia peruana de Tarapacá, no podía dividir en dos la extensión territorial que había ocupado. Cualquier alternativa de solución debía plantearse al norte de Tarapacá y una vez definida la situación de Tacna y Arica.

### **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. Por el Pacto de Tregua, Chile justificó la ocupación de los territorios bolivianos conquistados durante la Guerra del Pacífico y asumió la administración de las aduanas que eran utilizadas por el Estado boliviano, apropiándose de sus recaudaciones como tributo de guerra. 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, en el territorio correspondiente al Departamento del Litoral boliviano. El Gobierno del vecino país aprobó la acción de dicha legislatura el 12 de julio de 1888, declarando la anexión de todo el departamento del Litoral boliviano y creando la provincia chilena de Antofagasta sobre ese territorio. 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 Vitor, 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 KÖNING**

A comienzos del siglo XX, el Gobierno de Chile decidió enviar a La Paz como Ministro Plenipotenciario a Abraham Köning. El 13 de agosto de 1900, Abraham Köning 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 Köning 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 Köning 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 (22 DE FEBRERO DE 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 dejando 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.

### **ENFOQUE FRESCO: NEGOCIACIÓN 1986 – 1987**

En 1987, el Gobierno del Uruguay ofreció su cooperación para que el tema marítimo se discuta y negocie en la ciudad de Montevideo. El proceso se conocería con el nombre de Enfoque Fresco. 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 plantearon 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 de 1987 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 aceptó suscribir un Acuerdo de Complementación Económica (ACE 22), que buscaba ampliar y diversificar el comercio de bienes y servicios entre los dos países, así como a establecer un clima de confianza recíproca. 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 MARÍTIMA**

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.

### **COLOFÓN**

Bolivia mantuvo relaciones diplomáticas con Chile desde 1890 hasta 1962. En este periodo de siete décadas, Bolivia intentó en varias ocasiones negociar una salida soberana al mar sin haber tenido éxito. En abril de 1962, Chile se negó a tratar el tema marítimo, como lo había sugerido en un memorándum planteado a la cancillería boliviana previamente, además de decidir unilateralmente el desvío de las aguas del río Lauca hacia el océano Pacífico, causando un daño medioambiental al curso original de este río, que desemboca en el salar de Coipasa. Por este motivo, Bolivia se vio obligada a tomar la decisión de romper las relaciones diplomáticas, esperando la oportunidad de reanudarlas cuando Chile resolviese estos dos temas pendientes.

A pesar de la posición chilena, el gobierno nacional presidido por el Gral. Hugo Bánzer Suárez aceptó reanudar relaciones diplomáticas en 1975, después de que el presidente chileno Augusto Pinochet acordara iniciar negociaciones para resolver el enclaustramiento marítimo boliviano. Sin embargo, en vista de la inflexibilidad del gobierno chileno en las negociaciones bilaterales, motivo

central del estancamiento de las mismas, el gobierno boliviano se vio obligado suspenderlas en 1978. La falta de relaciones diplomáticas demuestra a la comunidad internacional que existe un problema pendiente entre ambos países, que Chile debe resolver. Es indudable que de producirse un acercamiento y una negociación favorable entre Bolivia y Chile, la reanudación de relaciones será el colorario de una negociación satisfactoria y exitosa que Bolivia ha buscado a lo largo del siglo XX.

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.

## II. Gestiones recientes

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° 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 D. Mesa Gisbert 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: “...estamos viviendo una polarización del país, una radicalización de posturas y, por tanto, necesitamos un ejercicio de acercamiento, de diálogo y de voluntad de cesión de posiciones”. Para Carlos Mesa no se debían plantear posiciones ultraradicales cuando lo que se estaba decidiendo era el futuro de la Patria. Con relación a la reivindicación marítima, señaló 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 resultado de ese conflicto. El retorno al Pacífico, en el que los bolivianos siempre han sido categóricos, constituye un imperativo de supervivencia nacional.

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.

## **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.

## **III. Declaraciones recientes de apoyo a la reivindicación marítima boliviana**

*“He podido percatarme que el acceso al mar es un asunto sumamente importante para los bolivianos y entiendo que hay conversaciones en curso. Yo estoy dispuesto a ofrecer mis buenos*

oficios para alcanzar una solución”. **Kofi Annan**, *Secretario General de Naciones Unidas: (Noviembre 2003)*

*"Bolivia tuvo mar... y yo sueño con algún día venir a bañarme en una playa boliviana".* **Hugo Chávez**, *Presidente de Venezuela (Noviembre 2003)*

“La solución del asunto del canal de Panamá debería ser un buen augurio para solucionar pacíficamente en nuestro hemisferio otras disputas. Bajo el mismo espíritu de amistad y acomodamiento, debemos afrontar otros problemas tales como el acceso de Bolivia al mar... las decisiones difíciles sólo pueden ser hechas por Bolivia, Perú y Chile. Sin embargo, nosotros estamos dispuestos con la Organización de Estados Americanos, las Naciones Unidas y otros países, a encontrar una solución al status de mediterraneidad de Bolivia; la que sea aceptable a todas las partes y que contribuya tanto a la paz permanente como al desarrollo de la región”. **Jimmy Carter**, *ex-Presidente de los Estados Unidos y Premio Nobel de La Paz. (Junio 1978)*

*“...Uno siente que Chávez tiene una moral tremenda. No es lo mismo que se pare el de Santo Domingo o el de México, que se pare cualquier otro a decir ‘devuélvanles el mar a los bolivianos’. No puede haber una demanda más justa, tú lo escuchas y tiene una fuerza tremenda”.* **Fidel Castro**, *Presidente de Cuba: (Diciembre de 2003)*

*"Es una cuestión bilateral entre Bolivia y Chile... en el caso de un entendimiento entre ambos países, que implique una solución por territorio de Arica ... Perú tendrá un espíritu positivo y amistoso".* **Alejandro Toledo**, *Presidente de Perú: (Enero 2004)*

*“...Nosotros comprendemos que ese problema es muy delicado y hay visiones, pero tiene que ser resuelto por los dos países, por el diálogo. Y si hay una manera de que podamos ayudar, muy bien, pero no vamos a estar ahí prestando soluciones de nuestra propia creación. Evidentemente es un problema bilateral, no deja de tener repercusiones regionales en Sudamérica y por eso es un problema que nos interesa a todos, pero no queremos prejuzgar cuál va a ser la solución... Chile y Bolivia deben discutir y si podemos ayudar en algún momento, ayudaremos”.* **Celso Amorim**, *Canciller del Brasil: (Diciembre 2003)*

*"Buenos Aires propuso un plan para una salida al mar de Bolivia antes de todos estos episodios que han traído quebraderos de cabezas. Lo llamábamos el corredor de la paz, era una franja entre la frontera de Perú con Chile con una administración de Mercosur, más Bolivia, Chile y Perú. Con una concesión a 99 años para evitar el problema constitucional que afecta la cesión de territorio, y con la construcción de la carretera, un gasoducto, una vía férrea. Nos parecía que ofrecía solución a todos los cuestionamientos que tienen las salidas bilaterales".* **Rafael Bielsa**, *Canciller de la Argentina: (Enero 2004)*

*“En Monterrey, Chile y Bolivia se han confrontado nuevamente, sin éxito, sobre la cuestión de la salida al mar de parte de Bolivia. Las relaciones entre los dos países -que mantienen, sin embargo, relaciones consulares- están rotas desde 1978, cuando fracasaron las negociaciones sobre esta cuestión. La controversia es vieja de más de 120 años y se remonta precisamente a la Guerra del Pacífico del 1879: Chile tomó posesión entonces de la franja de tierra ahora reivindicada por Bolivia”.* **Artículo de L’Osservatore Romano: (Enero 2004)**

*“...El reclamo del mar es en la historia de Bolivia uno de los pocos asuntos que consolida la unidad nacional, una aspiración que prevalece siempre sobre todas las divisiones étnicas,*

regionales e ideológicas entre los bolivianos”... “No sólo el comandante Chávez, yo también iré a darme un remojón en esas aguas heladas del mar boliviano por el que canté tantos himnos en mi infancia cochabambina”. **Mario Vargas Llosa**: (Enero 2004)

“En la medida en que sólo desde la costa puede proyectarse la soberanía sobre el mar, la mediterraneidad es una desgracia para el Estado, privado de espacios marinos propios y exclusivos y condicionado en el disfrute de las libertades que a todos se reconocen en los que son comunes (la alta mar) a la buena vecindad del Estado cuyo territorio se interpone en su camino. Sólo hay algo peor que carecer de litoral: haberlo poseído y perderlo, como le aconteció a Bolivia como consecuencia de su derrota en la guerra del Pacífico (1879), una frustración sólo parangonable seguramente con la de quién perdió la luz tras conocer Granada”. **Antonio Ramiro Brotons**, español, profesor de Derecho Internacional de la Universidad Autónoma de Madrid (2004)

#### IV. Chilenos notables ante la demanda marítima boliviana

“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”. **Domingo Santa María**, al dirigirse en carta al Ministro de Guerra Rafael Sotomayor, 1880

“Dejando Bolivia de ser una nación mediterránea, cesa la causa de sus inquietudes y devaneos, desaparece aquel motivo de alarma y de fermento que le hacían buscar sin descanso esa condición de su nacionalidad; en posesión de un territorio marítimo, satisfechas ya sus aspiraciones, habrá de hallarse en aptitud de concurrir con Chile al afianzamiento de la situación creada y con ello a la paz y a la tranquilidad de esta parte del continente”. **Luis Barros Borgoña**, ex - Ministro de Relaciones Exteriores y ex - Vicepresidente de la República, 1892

“Es claro que Chile con varios miles de millas de costa no puede experimentar la necesidad de ellas; es un caso de hartazgo. En cambio es justo y es humano que Bolivia, que no tiene una pulgada de costa, desee vivamente adquirir cualquier extensión de ella por pequeña que sea. Lo que se tiene generalmente no preocupa ni se valoriza. Cuán diferente es el caso de justipreciación de aquello que se posee en pequeña escala o bien de aquello que se ansía poseer”. **Aquiles Vergara Vicuña**, Coronel Oficial de Artillería en el Ejército, Diputado y Ministro de Estado, 1938

“Es curioso como los hombres se alarman por cualquier cosa. Bolivia pide un puerto. ¿Hay algo más lógico? Cualquier país de grandes dimensiones territoriales haría lo mismo puesto en el mismo caso. Nosotros los chilenos, en el caso de los bolivianos, ¿no queríamos tener salida al mar?. Creo y afirmo como chileno y como ser humano que debemos entrar cuanto antes en conversación con Bolivia y que ambos países deben y pueden resolver generosamente, fraternalmente este gran problema de la salida al mar de la nación boliviana. No es posible ahogar a una nación y sería inhumano hacerlo si fuera posible. La generosidad debe ser igual por ambas partes para que así no existan sacrificios que pueden crear resquemores y el germen de futuros resentimientos”. **Vicente Huidobro**, una de las grandes figuras del pensamiento y la lírica chilena, 1938

“Desde Bolívar, estas condiciones se han agravado. Las tierras bolivianas, demasiado extensas e indefensas, resultaron cercenadas por sus cuatro frontereros, y privado de litoral, quedó el país reducido a una situación de mediterraneidad que, fuera de aislarlo aún más, condicionó especialmente el carácter boliviano”. **Enrique Zorilla**, político y escritor, 1958

*“Arica debe ser tierra de nadie y de todos; un puerto totalmente libre...En tal caso, Bolivia podría satisfacer sus pretensiones de salida al mar, el Perú no tendría problemas limítrofes y Chile contaría con un centro comercial”... “La única importancia de Arica es que constituye un baluarte fronterizo”. **Benjamín Subercasseaux**, autor de Chile o una loca geografía escribió, 1962*

*“Se ignora sin vergüenza que al nacer la República de Bolivia el 6 de agosto de 1825, inspirada por Bolívar y declarada por Mariscal José de Sucre, las palabras del Gran Libertador habían resonado para referirse a un puerto para la naciente comunidad, el de Mejillones y el del Loa”...”Las constituciones de 1828 y 1833 reconocían que los límites de Chile son al sur el Cabo de Hornos y al norte el desierto de Atacama. Aclaran las cartas fundamentales citadas que “hasta” el despoblado de Atacama”. **Juan Carlos Medina**, periodista, 1966*

*“La fórmula que encontramos después de cuidadosos estudios fue que contemplaría ceder a Bolivia al norte de Arica una faja de terreno de un ancho de diez kilómetros, contigua a la frontera peruana 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”. **Gabriel González Videla**, ex Presidente de la República, 1975*

*“Chile, en un gesto de apertura, debe superar los protocolos y las estereotipadas frases diplomáticas y dar un bello ejemplo a América y al mundo. Chile debe tomar la iniciativa y tenderle una mano fraterna al pueblo boliviano. Una mano de equidad. Una mano generosa de apertura. Y detrás de esa mano, el corazón del pueblo chileno, deseoso de encontrar para sus hermanos bolivianos una solución justa, equitativa, digna y honorable a su problema de la mediterraneidad”. **Jaime Celedón**, escritor y periodista, 1979*

*“El tema de la salida al mar, sin embargo, es ultrasensible, irrenunciable para Bolivia y endiabladamente complicado para nosotros, puesto que también entran en juego nuestras relaciones e incluso nuestros tratados con el Perú. ¿Tenemos que seguir entrampados, sin embargo, en las secuelas en una guerra del siglo XIX, en un anacronismo?”. **Jorge Edwards**, diplomático, novelista y periodista, 1984*

*“...¿y tenemos algo más urgente que la reconciliación con Bolivia? Se trata de reconciliar a dos hermanos, lo que importa no es tanto ver quien tiene la culpa (generalmente es de ambas partes) sino hacer la reconciliación”...”Por lo mismo, también soy ardiente partidario de llegar a un entendimiento con Bolivia, porque ello es también de la conveniencia de Chile. Si no fuera así, ¿para que se mantienen relaciones consulares?”. **RP. Fidel Araneda Bravo**, crítico, literario y escritor, 1987*

*“Que Chile no comience por afirmar que 'no está obligado a nada', lo que legalmente es cierto, pero discutible en el terreno de la historia; que Bolivia no acepte el corredor sólo 'por ahora' y sus escritores y hombres de gobierno sigan diciendo que en cuanto a la 'devolución del litoral cautivo, eso se verá más adelante'; que Perú juegue con todas las cartas sobre la mesa, sinceramente inspirado en un acuerdo conveniente para todos. Es obligación de chilenos, bolivianos y peruanos cooperar a un futuro de grandeza, fundado en un presente en que dominen las conveniencias trinacionales e inspirado en todo lo positivo aportado por un siglo de esfuerzos que, estoy convenido, no han sido en vano”. **Oscar Pinochet de la Barra**, diplomático y escritor: 1987*

*“No nos echemos tierra a los ojos; no incurramos en la simpleza, la ilusión, de suponer que Bolivia a la larga se olvidará del litoral perdido, se convencerá de no necesitarlo. Al margen de lo que Chile (y Perú, por cierto) quieran o no quieran, hagan o no hagan, el país del Altiplano continuará clamando por el mar, no es un capricho suyo, es una cuestión*

*de identidad patria, inolvidable, insoslayable e inmodificable*". **Gonzalo Vial**, historiador, 1988

*"...las relaciones chileno-bolivianas, desde su inicio y hasta nuestros días, han estado presididas, salvo escasísimas excepciones, por la falta de comunidad de intereses y por la desconfianza. Casi no hay período en que estos pueblos, hermanados en América, hayan podido realizar –con decisión- obras de progreso conjunto, concretando así, consecuentemente, el imperativo histórico de solidaridad en el campo de las relaciones internacionales*". **Sergio Carrasco**, historiador, 1989

*"...Chile nunca tuvo derecho legítimo a los territorios disputados, que fueron motivo de tres tratados de límites con Bolivia..."*. *"...las heridas dejadas por la Guerra del Pacífico, una guerra terrible, tal como son las guerras entre hermanos..."* *"sólo cicatrizarán cuando Bolivia tenga una salida soberana al Océano Pacífico. En vano nos adormeceremos con la errónea idea de que a Bolivia nada le debemos. Le debemos un puerto"*. *"...Bolivia nació con un litoral legítimo y soberano. Tuvo mar propio y le fue arrebatado por Chile en un acto de rapiña. Por eso es que Bolivia no abandonará jamás su propósito de recuperar aunque sea una franja o corredor que la conecte con el mar en forma soberana. Para Bolivia es un asunto de dignidad nacional, de honor patrio"*. **Cástulo Martínez H.**, historiador, 1990

*"...a nombre de CEDECH y de la Universidad Mariscal Sucre, que mi país, específicamente, la diplomacia del Mapocho a 6 años del siglo XXI y al borde de III milenio no puede soslayar la aberrante violación de los Derechos Humanos que significa el encierro de esta Patria que siento como propia"*. **Pedro Godoy**, profesor e historiador, Director del Centro de Estudios Chilenos, 1994

*"Lo digo de inmediato para ahorrarles tiempo a quienes jamás atienden las razones que contradicen sus prejuicios: algún día habrá que darle, prestarle, arrendarle o como quiera llamársele, una salida al mar a Bolivia y ya deberíamos comenzar a reflexionar sobre eso en vez de refugiarnos automáticamente en la letra de los tratados y en la retórica patrioter"*. **Fernando Villegas**, sociólogo y escritor, 1995:

*"Bolivia, a mi juicio, de una posición que uno podría considerar de cierto enclaustramiento pasa a jugar un papel de articulación y así lo percibimos de las discusiones con Bolivia, lo que he entendido, lo que he leído de las conversaciones, un papel de articulación del centro de América del Sur, con el Perú, con el norte de Chile, con el Paraguay, un rol distinto al de antes, con lo que podría aparecer como una zona aislada y central pero encaminada a un rol potencialmente protagónico de coordinación y proyección"*. **Sergio Bitar**, Presidente del Partido por la Democracia, Senador de la República por Tarapacá, 1996

*"Si yo fuera Presidente de Chile, entregaría un puerto de salida al mar a los bolivianos, el problema es que no me corresponde",...* *"Soy uno de los chilenos al que le gustaría ver a los bolivianos con un puerto en el mar"*. **Jorge Soria**, Alcalde de Iquique, 1998

*"Yo reconozco que hay un problema en el sentido que hay una demanda boliviana histórica, uno puede entender bien además las razones de aquello por obtener una salida soberana al Pacífico. Y efectivamente ese asunto ha estado siempre presente en nuestras relaciones bilaterales..."* *"Chile no desconoce que hay asuntos pendientes y como resolvemos los asuntos pendientes es lo que tenemos que ver a través de un proceso que yo se que es complejo en Chile y en Bolivia, pero yo creo que es una demanda del futuro y de la historia, para eso tenemos más que intentar internacionalizar un conflicto que no es internacional, es proporcionar las condiciones de diálogo de confianza, de multiplicar nuestros potenciales intereses comunes..."* **Jaime Gazmuri**, Senador, miembro de la comisión de asuntos exteriores del Parlamento, 1999

*“Es difícil entender que una desgraciada guerra, que terminó a fines del siglo XIX, siga interponiéndose entre Chile y Bolivia a comienzos del siglo XXI”.* **Oscar Pinochet de la Barra**, 2001

*“Los problemas políticos no son comerciales. Y Bolivia tiene un sentimiento que se ha transformado en resentimiento y eso no se conquista con 30.000 toneladas de azúcar ni con plata más, plata menos. Igual que las personas. No se compran con dinero. Los países son como las personas. Son caracteres, tienen sentimientos, tienen dignidad. Pueda ser que esté equivocado, pero si estoy peleando con una persona, no voy a dar plata para que se le quite el enojo. No se puede confundir el mundo comercial con el político...”*

*“No creo que sea posible llegar a acuerdo con Bolivia y después con Perú.*

*“¿es por esa razón que las conversaciones deber ser a nivel trilateral?*

*“Sí, trilateral.*

*“Y usted, ¿acepta la idea del corredor para Bolivia?*

*“Sí, claro. Ahora bien, soy partidario, pero con bastante pesimismo, porque sé que para el Perú es extremadamente difícil aceptar una cosa así”.* **Gabriel Valdez**, ex Canciller y actual Senador, 2004

*“Hay un país entero, vecino nuestro, limítrofe con nosotros, que clama, que protesta que no tiene relaciones diplomáticas normales con Chile, fenómeno, desde luego, altamente anormal. ¿No hay controversia? No hay, en apariencia, en la letra de los tratados, controversi jurídica, diplomática, pero en los hechos sí la hay, y grave, de fondo”.* **Jorge Edwards**, 2004

*“Muchos chilenos –al menos el 10%, o sea un millón y medio- también nos bañaríamos con gusto en una playa boliviana, como dijo Chávez”.* **Manuel Cabieses Donoso**, periodista, director de la revista Punto Final, 2004

*“Negociar con Bolivia una salida al mar no es claudicar ni ceder derechos ganados legítimamente en una guerra; es un acto de cordura gubernamental”.* **Pablo Simonetti**, periodista, 2004

*“Soy un convencido de que la única vía de solución para la demanda de Bolivia es el corredor al norte de Arica, en la línea de lo negociado en la década del 70”.* **Edmundo Pérez Yoma**, ex Ministro de Defensa y ex Cónsul General de Bolivia, 2004

## V. Costos de la Mediterraneidad

### PERJUICIOS ECONOMICOS ORIGINADOS POR EL TRATADO DE 1904.

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 en innumerables foros los beneficios del régimen de libre tránsito otorgado en favor de Bolivia. Sin embargo, olvida mencionar que, a pesar de que el Perú tiene una larga faja costera, Chile le ha concedido una serie de facilidades de tránsito en Arica, que Bolivia, un país mediterráneo, no posee. En efecto, en virtud del Acta de Ejecución de 1999, Chile le otorgó al Perú, el otro país involucrado en la Guerra del Pacífico, tres facilidades con las que Bolivia no

cuenta: una agencia aduanera, un muelle de atraque y una estación terminal para el ferrocarril. Por otra parte, cabe destacar que las exportaciones bolivianas asumen un costo por pasar la frontera, la circulación de dichas mercaderías 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 1º 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 *intuitu 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. 2° 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. 2°, 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.

## **COSTOS GEOGRÁFICOS Y ECONÓMICOS DE LA GUERRA DEL PACIFICO**

Bolivia perdió un territorio de 120.000 Km<sup>2</sup> 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 sobre costos 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.

- 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.

## **DAÑOS ECONÓMICOS EMERGENTES DE LA GUERRA DEL PACÍFICO\***

Son enormes los daños económicos que el Tratado de Paz de 1904 causa y continua causando a Bolivia. En primer lugar, significó el cercenamiento de ciento cincuenta y ocho mil kilómetros cuadrados de su territorio costero, o sea una superficie superior a las de Cuba, Jamaica, Trinidad - Tobago y El Salvador, sumadas. Esa simple comparación revela la magnitud de la pérdida.

Pero el daño fue aun mayor en el aspecto económico. En el territorio perdido por Bolivia como consecuencia de la guerra, fueron descubiertos, a fines del siglo pasado, los fabulosos yacimientos cupríferos de Chuquicamata, considerados entre los más importantes del mundo. Gracias a ellos, Chile se convirtió en el primer exportador mundial y en el segundo productor de cobre después de los Estados Unidos.

Hasta la fecha Chile ha exportado más de 20 millones de toneladas de cobre, cifra difícil de ser evaluado con precisión, pero que puede compararse con las reservas de todos el continente asiático, equivalente a cerca de uno y medio millones de toneladas, a las que habría que agregar las reservas de toda Europa Occidental, calculadas en dos millones trescientas mil toneladas, y de la Unión Soviética, alrededor de dieciséis millones de toneladas.

En otros términos, en lo que va del presente siglo, Chile ha exportado tanto cobre como el que acumula en sus territorios varios continentes juntos. Todo esto sin contar ingentes reservas que se vienen descubriendo.

Se estima que, al ritmo actual de explotación, las minas de Chuquicamata no se agotaran hasta fines del próximo siglo. Con mucha justificación el Presidente chileno Salvador Allende calificó a Chuquicamata como "el sueldo de Chile". Un sueldo que durante un siglo esta pagando Bolivia con los recursos provenientes de minas situadas en el territorio que fue suyo.

El botín que Chile ganó con la guerra del Pacifico no se redujo a su expansión territorial y a la explotación del cobre. Una de las causas económicas de la guerra de 1879 fue el propósito de apoderarse del "guano", fertilizante natural depositado por aves marinas en el transcurso de siglos.

Se calcula que en los últimos 50 años, Chile extrajo de las covaderas de guano fósil más de un millón de toneladas de fertilizantes para los campos agrícolas de las zonas central y sur de territorio. Ese es también un producto natural arrebatado a Bolivia.

Al guano hay que agregar los depósitos de nitrato de sodio (salitre) existentes en la antigua provincia peruana de Tarapacá y en la boliviana de Atacama.

A partir de 1880, consumada la ocupación militar de la referida provincia boliviana, Chile exportó anualmente unas doce mil quinientas toneladas de salitre, cuyo valor alcanzó más o menos, al 20% del total de ingresos provenientes de sus exportaciones. Si bien la invención del salitre sintético, en los primeros años de este siglo, redujo a cantidades mínimas el consumo internacional del salitre natural, hasta entonces las exportaciones chilenas de salitre y de su derivado, el yodo, financiaron cerca del 70% de los ingresos fiscales del país. Hasta poco antes de la primera guerra europea, Chile tuvo al monopolio mundial de la producción de salitre.

Actualmente, aun se hallan en actividad, en esa antigua provincia marítima boliviana, algunas empresas salitreras de mediana importancia.

Cabe mencionar, asimismo, que en el presente, Chile produce cerca de diez mil toneladas de azufre. Algunos de los principales depósitos se hallan en el distrito de Ollague, ubicado en la ex-provincia boliviana de Atacama.

Al azufre se agregan depósitos de molibdeno, manganeso, litio, hierro y plata, existente en cantidades varias en dicho territorio.

La ciudad de Antofagasta debe su progreso y prosperidad, especialmente, al comercio con Bolivia, puesto que es uno de los puertos forzosos, en territorio chileno, para las exportaciones e importaciones bolivianas, donde la elevación unilateral y arbitraria de las tarifas ferroviarias es constante. Por otra parte, en todos los puertos chilenos las mercaderías bolivianas están sometidas a permanentes condiciones de deterioro y sustracción.

Por ultimo, pero no por ello con menor énfasis, cabe mencionar que el daño económico inferido a Bolivia, es igualmente cuantioso en lo que se refiere a los recursos marinos, pues al privársela de su costa se la privó también de la riqueza ictiológica y de los recursos naturales de los fondos del mar.

\*Walter Montenegro, Oportunidades perdidas, Los Amigos del Libro, La Paz, 1987

## **COSTO DE LA MEDITERRANEIDAD DE BOLIVIA**

La mediterraneidad del territorio nacional incide sin lugar a dudas en el desarrollo económico y en las condiciones sociales del país. En este trabajo, se tratan de identificar los impactos de la mediterraneidad:

- I. Aunque gran parte de los impactos de la mediterraneidad son difíciles de cuantificar ellos representan perjuicios visibles que pueden ser constatados objetivamente a partir de las condiciones materiales en las que se encuentra el país, mas aun a! Compararlas con las de los vecinos no mediterráneos.

Así en el trabajo se asume una metodología analítica describiendo inicialmente los obstáculos que se generan en el proceso de inserción del país dentro de la economía internacional, más aun en esta etapa de globalización y regionalismo abierto. Estos obstáculos inducen a que la economía nacional tienda a concentrarse en si misma, perdiendo la posibilidad de desarrollar a plenitud sus ventajas competitivas potenciales, y generando al mismo tiempo una mentalidad nacional conservadora y menos abierta al mundo. La mediterraneidad implicó también la imposibilidad de aprovechar los recursos marinos, que deberían ser un patrimonio universal antes que un privilegio de los países con costa

marítima, y de captar eficientemente los flujos migratorios de capital humano y flujos de inversión extranjera. Ella también generó limitaciones significativas en el comercio exterior y una pérdida de autonomía en la administración de dicho comercio.

- II. Los impactos de la mediterraneidad sobre las condiciones sociales se cuantifican comparando los Índices de Desarrollo Humano (IDH) elaborados por el P.N.U.D., de los países sin acceso a las costas marítimas con los de sus vecinos no mediterráneos. Esta comparación permite afirmar que la población de los países mediterráneos en desarrollo, ha alcanzado condiciones de vida significativamente menores que las de sus vecinos con costa. Esta evidencia no es casual, ya que se están comparando en general países con procesos históricos, características culturales, y recursos materiales relativamente similares.

El IDH es un índice que pretende captar de manera integral las dimensiones del desarrollo en el que se encuentran las poblaciones de todos los países del mundo. Para la construcción del índice se consideran tres grupos de variables que cubren las condiciones de salud, educación e ingreso de la población que le permite satisfacer sus necesidades básicas.

Así, mientras el IDH de Bolivia en 1994 fue 0.589, el IDH promedio ponderado de los países vecinos (Brasil Argentina, Chile Perú) llegó a 0.798, 26% mayor al del país. Sucede lo propio cuando se compara individualmente los IDH's de los países vecinos no mediterráneos con el de Bolivia. Un fenómeno similar se observa en el caso del Paraguay, el otro país sudamericano mediterráneo, y en el resto de países mediterráneos del mundo, a excepción de Suiza por ser un país desarrollado y de Mongolia, que colinda sólo con la República de China. (Ver cuadro adjunto)

- III. Se presentan algunas cuantificaciones puntuales de los efectos de la mediterraneidad por el transporte, y la utilización de instalaciones y servicios portuarios en territorio chileno, para las operaciones de comercio exterior bolivianas; estos costos imputables a la mediterraneidad, son absorbidos básicamente por los exportadores como una suerte de impuesto que encarece el valor de sus mercancías exportables y les resta capacidad competitiva con productos similares ofrecidos en los mercados internacionales, y en el caso de las importaciones por los consumidores locales, que se ven obligados a adquirir bienes de consumo, maquinaria y equipos productivos e insumos, a precios mayores.

Estos costos desglosados en costos de transporte por carretera, de transporte ferroviario, de utilización de servicios portuarios y otros adicionales ascienden a 30 millones de dólares por año.

Por consiguiente, la mediterraneidad de Bolivia originada en el conflicto bélico del siglo pasado con Chile, tuvo y tiene implicaciones significativas en el desarrollo económico y social del país. Adicionalmente, la pérdida del litoral boliviano no representó solamente para Bolivia una desmembración cualitativa, cuya implicación más importante es la de haber dejado de ser un país costero comunicado directamente con el mundo, sino una disminución cuantitativa de la dotación original de recursos naturales existentes en ese territorio, como el guano, el salitre y el cobre principalmente, que fueron y son eficientemente explotados por Chile. Actualmente, el cobre, que representa más de 35% de las exportaciones chilenas, se explota en yacimientos localizados en los territorios originalmente bolivianos, como el de Chuquicamata, que es hoy en día el yacimiento cuprífero más importante de Chile.

## 1. Implicaciones de la mediterraneidad boliviana

Otras implicaciones de la mediterraneidad nacional, son las siguientes:

- Imposibilidad de utilizar y explotar los ingentes recursos marinos, dentro de las 200 millas de mar territorial.
- Actitud nacional “menos abierta” al mundo, lo que repercute en un menor desempeño productivo, menos información y menores inversiones
- La desviación de comercio en que incurren los países mediterráneos, ya que estos tienden a concentrarse comercio exterior en los países vecinos, que no siempre ofrecen las condiciones más ventajosas comparativamente con otros mercados.
- Mayores obstáculos para aprovechar las ventajas de la globalización y la integración económica. Es el caso de la dificultad de proyectarse económicamente hacia la cuenca de pacífico asiático como una de las regiones más dinámicas en la actualidad.
- Desviación de la inversión extranjera, que tiende a asentarse en territorios con mayor acceso al “resto del mundo “. La inversión extranjera considera a la mediterraneidad como un factor limitante, dado el encarecimiento en los costos de transporte.
- Falta de contacto con las corrientes migratorias del siglo pasado y de principios de siglo lo que ha incidido en las limitaciones del capital humano. El flujo de emigrantes que recibieron los países vecinos no solo amplió considerablemente sus mercados internos, sino que trajo consigo tecnología, mentalidad empresarial y laboral más eficiente, capital de inversión, contactos internacionales, entre otros.
- Tendencia a que la economía nacional se concentre en si misma perdiendo por tanto posibilidades de desarrollar sus ventajas competitivas potenciales y que genere distorsiones al desarrollo productivo.
- Impacto económico de las externalidades que se pierden por carecer de un territorio aledaño al mar tales como, actividades productivas y de servicios.
- Estar sujeto a perjuicios en el proceso de comercialización ante la implementación de barreras no arancelarias, tales como la prohibición de almacenar temporalmente minerales para exportación como es el caso del plomo y el zinc en Antofagasta, en la actualidad.

**INDICE DE DESARROLLO HUMANO DE PAÍSES MEDITERRANEOS (1994)**  
**(Comparados con los Indices de los países limítrofes no mediterráneos)**

	IDH	IDH Brecha limítrofe (*)	prom.	Países limítrofes (IDH)
Bolivia	0.589	0.798	26%	Argentina (0.884), Brasil (0.783) Chile (0.891), Perú (0.717)
Paraguay	0.706	0.803	12%	Argentina (0.884), Brasil (0.783), Uruguay (0.830)
Botswana	0.673	0.713	06%	Namibia (0.570), Rep. Sudáfrica (0.716)
Chad	0.288	0.459	37%	Camerún (0.468), Sudán (0.333), Libia (0.794)
Malawi	0.320	0.329	03%	Mozambique (0.261), Tanzanis (0.357)
Malí	0.229	0.575	60%	Guinéa (0.271) Sengal (0.326), Mauritania (0.355), Argella (0.737)
Níger	0.206	0.474	57%	Argella (0.737), Nigeria (0.393), Libia (0.794)
Rep.Centroafricana	0.355	0.382	07%	Sudán (0.333), Congo (0.500), Camerún (0.468)
Uganda	0.328	0.398	18%	Kenia (0.463), Tanzanie (0.357), Sudán (0.333)
Mongolia	0.661	0.626	06%	China (0.661)
Austria	0.932	0.923	01%	Alemania (0.924), Italia (0.921)
Suiza	0.930	0.930	00%	Alemania (0.924), Francia (0.946)

(\*) Es un promedio ponderado por el peso de la población de cada país, en el conjunto de países limítrofes respectivos.

Fuente : Informe sobre el Desarrollo Humano 1997 (PNUD), Estadísticas Financieras Internacionales (FMI)

**BOLIVIA : DIFERENCIA ENTRE EL PIB POTENCIAL Y EL PIB OBSERVADO  
(EN MILLONES DE DÓLARES)**

Años	PIB Potencial	PIB Observado	DIFERENCIA Por la Mediterraneidad	Tasa de Crecim. de PIB Potencial	Tasa de Crecim. PIB Observado
1988	4,611	4,486	126	3.60%	2.91%
1989	4,819	4,656	163	4.50%	3.79%
1990	5,074	4,872	203	5.30%	4.64%
1991	5,377	5,128	249	5.97%	5.27%
1992	5,504	5,213	291	2.35%	1.65%
1993	5,777	5,435	342	4.97%	4.27%
1994	6,087	5,689	398	5.37%	4.67%
1995	6,415	5,955	460	5.38%	4.68%
1996	6,723	6,199	524	4.80%	4.10%
1997	7,051	6,459	593	4.89%	4.19%
1998	7,432	6,762	670	5.40%	4.70%
TOTAL			4,017		

FUENTE : Elaborado por UDAPE con información del INE - Dpto. Cuentas Nacionales.

## **2. Impacto de la mediterraneidad sobre las condiciones sociales.**

El nivel de vida y las condiciones sociales de la población mundial agrupada en sus respectivos países, fueron analizados por la NN.UU. utilizando una metodología que concluye en la configuración de un Índice comparativo de los países a nivel mundial, denominado índice de Desarrollo Humano (IDH).

El IDH es un índice que pretende captar de manera integral las dimensiones de la pobreza en las que se encuentran las poblaciones de todos los países del mundo. Para la construcción del índice se consideran tres grupos de variables que cubren las condiciones de salud, educación e ingreso de la población que le permite satisfacer sus necesidades básicas. Las variables representativas son respectivamente: “esperanza de vida” para las condiciones de salud, “alfabetismo de adultos” y “tasa de matriculación” para las condiciones de educación, y “PIB real por habitante” en niveles de ingreso.

Por los IDH's publicados por el P.N.U.D. en 1996 y estimados para 1994, se observa en general que los países mediterráneos en desarrollo, tienen condiciones de vida de menor calidad y un desarrollo humano menor a los de sus respectivos países limítrofes no mediterráneos, reflejando los impactos negativos de la mediterraneidad sobre el bienestar social.

La diferencia de las condiciones de vida de los países africanos mediterráneos con relación a sus correspondientes vecinos con acceso al mar, a partir de los IDH's menores de los primeros, es también inobjetable (véase el cuadro).

## **3. Impacto de a mediterraneidad sobre el crecimiento económico.**

El impacto macroeconómico de la mediterraneidad en el crecimiento económico, fue analizado y cuantificado por el prestigioso economista Jeffrey Sachs<sup>1</sup>, quien estima que los países sin acceso al mar pierden 0.7 puntos porcentuales en sus tasas de crecimiento anuales del producto, específicamente como resultado de su condición mediterránea.

Aplicando el criterio de Sachs al crecimiento del producto interno bruto en Bolivia, se observa que en caso de que el país no hubiese perdido su condición de país costero, hubiese alcanzado niveles de producción y tasas de crecimiento mayores a los efectivamente logrados.

En efecto, se puede señalar que tanto el PIB real (PIB observado) a precios de 1990, que se hubiese alcanzado sin la pérdida del porcentajes estimado por Sachs, atribuible a la mediterraneidad de Bolivia (PIB potencial). Asimismo, se muestra la diferencia o pérdida anual en millones de dólares entre 1988 y 1998, entre el PIB potencial y real, y las correspondientes tasas de crecimiento.

Así por ejemplo, en 1997 se habrían perdido \$US 593 millones en el producto interno bruto boliviano, ya que la tasa real de crecimiento del PIB de 4.19% hubiese llegado

4.89%, y en los últimos diez años se habrían perdido más de \$US 4000 millones como consecuencia de la mediterraneidad del país. Con esta metodología podría inferirse la significativa pérdida del producto interno bruto boliviano durante casi 120 años de desmembración marítima, desde el año 1879.

#### 4. Algunos costos cuantificables de la mediterraneidad

Entre los costos económicos cuantificables de la mediterraneidad del país, pueden considerarse los gastos de realización de las exportaciones desde el territorio nacional hasta los puertos del Pacífico localizados en el norte chileno y de las importaciones por dichos puertos.

La realización del comercio exterior comprende básicamente al transporte de las mercancías y a la utilización de los servicios portuarios. En este sentido, el costo de la mediterraneidad es el conjunto de gastos que deben efectuar los importadores y exportadores de bienes por el tránsito de su comercio por el territorio chileno, y por el uso de los servicios portuarios ofrecidos en ese país.

El transporte de mercancías hacia y desde los puertos del norte de Chile se efectúa principalmente por las vías carreteras La Paz - Arica y Oruro - Pisigua, y por los ferrocarriles La Paz - Arica y Oruro - Antofagasta. Actualmente solo se está utilizando el ferrocarril Oruro - Antofagasta, adjudicado en el tramo boliviano junto con la vía ferroviaria La Paz - Charaña, a la Empresa chilena "Cruz Blanca" S.A. mediante el proceso de capitalización de la Empresa Nacional de Ferrocarriles.

##### 4.1. Costos del transporte por carretera.

El valor agregado del transporte carretero, dado el monopolio que asume la Cámara Boliviana de Transporte, no puede considerarse como un gasto de mediterraneidad; este valor es erogado por operadores de comercio bolivianos y percibido por operadores de transporte bolivianos. En este sentido, el transporte por carretera hacia y desde los puertos del Pacífico Implica transacciones exclusivamente entre bolivianos.

Sin embargo, existen gastos que efectúan los transportistas bolivianos en territorio chileno, tales como mantenimiento de sus vehículos, peajes, compra de combustible, estadía y viáticos de permanencia, entre otros.

El cálculo aproximado de estos gastos se basa en las siguientes premisas:

- Volumen total de comercio en 1996:	1.315.893 toneladas
- Volumen transportado por ferrocarril	645.000 toneladas
- Volumen transportado por carretera	670.893 toneladas
- Número de viajes anuales (20 ton./ viaje)	33.544 toneladas
- Número de viajes por retorno	16.772 toneladas
- Combustible adquirido en Chile (200 lts / viaje)	3.354.400 litros
- Gastos en combustible efectuado en Chile	1.341.760 \$ US

- Gastos por mantenimiento	670.880	\$ US
- Gastos por estadía, alojamiento	1.677.200	\$ US

Así, el gasto total por los mencionados conceptos alcanza a una cifra estimada de 3.7 millones de dólares

#### 4.2. Costos del transporte ferroviario.

Los gastos por el transporte ferroviario del comercio exterior boliviano que se erogan en territorio chileno son también costos imputables a la mediterraneidad. Su cuantificación se apoya en las siguientes premisas :

- Volumen total transportado en 1997 por importación y exportación	645 mil toneladas
- Longitud de la red ferroviaria en Bolivia	2.082 km.
- Longitud de la red ferroviaria en Chile	741 km.
- Longitud total de la red ferroviaria	2.769 km.
- Costo del transporte en Chile (645.00 *30*0.267)	5.166.450 \$US

Así, los operadores de comercio bolivianos que utilizan el transporte ferroviario erogan anualmente a la empresa de ferrocarriles en Chile, un monto aproximado de 5,2 millones de dólares.

#### 4.3. Costos de mediterraneidad por servicios portuarios.

Otro gasto incurrido por parte de los operadores de comercio corresponde a la utilización de servicios portuarios, por manipuleo, almacenamiento, estiba o desestiba, entre otros, de las mercancías importadas o exportadas.

La utilización de los servicios portuarios genera un costo para el comercio exterior boliviano que es percibido por la economía chilena.

En 1995, los volúmenes de exportaciones e importaciones que circulan por puertos chilenos llegan respectivamente a 819.6 mil y 496.3 mil toneladas métrica, lo que hace un total de 1.3 millones de toneladas métricas que son manipuladas en puertos de Antofagasta, Arica e Iquique. El valor de este comercio llegó a US\$ 1.357,6 millones, que representa algo más de 48% del valor total del comercio exterior de Bolivia en ese año.

El costo promedio de los servicios portuarios por manipuleo, almacenamiento, estiba a desestiba de las mercancías importadas o exportadas llega actualmente a \$US 10 por tonelada, donde el 20% corresponde exclusivamente a las operaciones de estiba y desestiba y el restante 80% a otras operaciones con la carga.

Así, el costo total por servicios portuarios alcanza aproximadamente a \$US 13 millones, que se transfieren a Chile.

Fuente: Unidad de Política Económica, Ministerio de Hacienda, La Paz, mayo de 1998.

Jeffrey Sachs, citado en este estudio, es profesor de la Universidad de Harvard y Director del Harvard Institute for International Development. El análisis se publicó en “The Limits of Convergence: Nature and Growth”:

*The Economist*, 1997

## VI. Cronología de la Guerra del Pacífico

**14 de febrero de 1879** Chile ocupa el puerto de Antofagasta y Bolivia es arrastrada a la guerra del Pacífico.

**23 de marzo de 1879** Defensa de Calama. El héroe boliviano Eduardo Abaroa defiende el puente del Topater sobre el río Loa.

**5 de abril de 1879** Chile declara la guerra conjuntamente a Bolivia y Perú.

**21 de mayo de 1879** El blindado peruano Huáscar, comandado por el Almirante Miguel Grau, hunde a la corveta chilena Esmeralda en Iquique, Perú.

**8 de octubre de 1879** El Almirante Miguel Grau es vencido junto a su nave, el Huáscar, en la punta de Angamos, frente a Mejillones, Bolivia.

**2 de noviembre de 1879** Batalla de Pisagua.

**5 de noviembre de 1879** El General Hilarión Daza a la cabeza del ejército boliviano sale con destino a Tacna para hacer frente al ejército chileno.

**14 de noviembre de 1879** Hilarión Daza ordena la retirada del ejército boliviano de Camarones.

**21 de noviembre de 1879** Batalla de Tarapacá

**29 de noviembre de 1879** Batalla de San Francisco.

**29 de diciembre de 1879** Se organiza en La Paz una junta de Gobierno que destituye a Hilarión Daza y confía el mando al General Narciso Campero y la jefatura del ejército al Coronel Eliodoro Camacho.

**26 de mayo de 1880** Batalla del Alto de la Alianza.

**7 de junio de 1880** El ejército chileno toma la ciudad de Arica.

**20 de octubre de 1883** Perú y Chile firman el Tratado de Paz de Ancón.

**4 de abril de 1884** Bolivia y Chile firman el Pacto de Tregua.

## **VII. Cronología de la cuestión marítima Boliviano – Chilena**

**1867** Se crea el departamento del Litoral. Políticamente está dividido en dos provincias: La Mar cuya capital era Cobija y Atacama cuya capital era San Pedro de Atacama.

**1866** Se suscribe el primer Tratado de Límites entre las Repúblicas de Bolivia y Chile.

**1868** El Prefecto del Litoral boliviano funda Antofagasta.

**1874** Se firma el segundo Tratado de Límites entre Bolivia y Chile.

**1875** Se firma un Tratado Complementario al de 1874.

**1878** El Congreso boliviano impone un pago de 10 centavos de boliviano por cada quintal de salitre exportado.

**1879** Chile ocupa el puerto de Antofagasta.

**1879** Chile declara la guerra conjuntamente a Bolivia y Perú.

**1883** Se firma el Tratado de Ancón que establece la paz entre Perú y Chile.

**1884** Bolivia firma el Pacto de Tregua.

**1887** El Senado chileno discute y aprueba un proyecto de ley que anexa el Departamento del Litoral boliviano y lo convierte en la Provincia chilena de Antofagasta.

**1895** Bolivia y Chile firman cinco convenios interrelacionados.

**1900** Abraham Köning envía una nota-ultimátum al gobierno de Bolivia.

**1903** Bolivia acepta los términos de un tratado impuesto por Chile.

**1904** Se suscribe el texto definitivo del Tratado de Paz y Amistad.

**1910** El Canciller boliviano Daniel Sánchez Bustamante, dirige un Memorándum a los representantes del Perú y Chile.

**1919 – 1920** En la Conferencia de París y en la Liga de las Naciones la delegación boliviana plantea la revisión del Tratado de 1904.

**1927** El gobierno de los Estados Unidos, por intermedio del Secretario de Estado Frank Kellog, envía una propuesta a los gobiernos de Chile y Perú.

**1929** Tratado de Lima. Chile y Perú suscriben Tratado de Paz con participación de Arica para Chile y Tacna para el Perú. Una cláusula del texto complementario del Tratado, obliga a cualquiera de las dos naciones a un acuerdo, en caso de decidir ceder territorio objeto del documento a una “tercera potencia” (Bolivia).

**1950** Los gobiernos de Bolivia y Chile intercambian notas sobre el problema marítimo boliviano.

**1951** El gobierno norteamericano presidido por el señor Harry Truman propone que Chile y Bolivia entren a considerar formalmente la cuestión de la salida al mar.

**1962** El gobierno de Chile desvía, sin consentimiento de Bolivia, las aguas del Lauca, un río internacional de curso sucesivo. Primera ruptura de relaciones diplomáticas.

**1974** Declaración de Ayacucho, que reconoce limitaciones a Bolivia por su enclaustramiento.

**1975** La Organización de Estados Americanos conmemora el Sesquicentenario de la creación de la República de Bolivia.

**1975** Se inicia un proceso negociador denominado el Abrazo de Charaña entre Bolivia y Chile. Bolivia solicita un corredor soberano y útil. Chile acepta negociar y consulta al Perú en cumplimiento al tratado de 1929.

**1976** Perú responde a Chile con una contrapropuesta que Chile rechaza considerar.

**1978** Fracasan las negociaciones de Charaña. Segunda ruptura de relaciones diplomáticas.

**1979** Se celebra la X Asamblea General de la OEA en la que Bolivia obtiene la Resolución 426, que se considera la más importante resolución en el marco multilateral; y define el enclaustramiento marítimo boliviano como un problema hemisférico.

**1987** El gobierno del Uruguay ofreció su cooperación para que el tema marítimo se negocie en Montevideo. Para la ocasión, Bolivia retoma la idea del corredor y plantea la cesión de tres enclaves. Luego de considerar la propuesta boliviana por 90 días, Chile la rechaza.

**1989** Bolivia obtiene una resolución de la OEA en la que se acuerda exhortar al diálogo entre ambos países y se deja abierta la consideración del tema para cualesquiera de los próximos Períodos Ordinarios de Sesiones de la Asamblea General de la OEA.

**1990** Bolivia decide presentar informes anuales sobre la cuestión marítima a la Asamblea General de la OEA.

**2000** Los Ministros de Relaciones Exteriores de Bolivia y Chile, se reúnen en Algarve (Portugal) y establecen una nueva agenda de trabajo sin exclusiones.

**2000 – 2003** Se producen varias reuniones bilaterales entre los Presidentes de Bolivia y Chile.

**2004** En la Cumbre Hemisférica de Monterrey, México, el Presidente Carlos Mesa plantea ante el Plenario de Jefes de Estado la necesidad de resolver la cuestión marítima boliviana. El Presidente de Chile Ricardo Lagos insiste en que entre Bolivia y Chile no hay nada pendiente.