

## INTRODUCTION

En 1825, la République de la Bolivie est née indépendante avec un territoire comprenant 400 kilomètres de côte sur l'Océan Pacifique. Cinquante-quatre années plus tard, le Chili envahissait et prenait par la force le territoire qui liait la Bolivie avec la mer. Ce sont des faits irréfutables que l'histoire documente et qui sont la base de notre demande.

La Guerre du Pacifique, outre que la souveraineté, a privé le pays de la qualité maritime qui permet la gravitation d'une nation, de sa société et de sa géographie dans un certain espace, dans ce cas, la région du Pacifique Sud et du Pacifique dans son ensemble en tant que scène économique fondamentale. La Bolivie n'a pas perdu historiquement sa gravitation par les divers conflits qui ont eu lieu dans la région du Plata, du Chaco ou de l' Amazonie, néanmoins elle l' a perdu en ce qui concerne l'espace maritime.

La demande maritime se trouve aujourd'hui au même point, après plus d'un siècle, même dans une scène mondiale différente, dans laquelle l'intégration, les marchés mondiaux et la solution aux conflits centenaires comme celle de la propriété du Canal du Panama, ou la solution au conflit du Canal du Beagle, montrent à la Communauté Internationale la capacité des peuples et des hommes à chercher le dialogue et une entente afin d'affronter un futur commun.

Bien que l'enclavement imposé à la Bolivie soit en quelque sorte une affaire bilatérale, celle ci ne concerne pas uniquement le Chili et la Bolivie, mais elle concerne aussi l'équilibre et le procès d'intégration de la région. Il existe une histoire commune entre le sud du Pérou, le nord du Chili et l'ouest de la Bolivie. Ces pays ont une économie, une langue et une culture commune comme ils possèdent un même futur à construire. Il sera difficile de réussir un procès d' intégration complet entre l' océan Atlantique et l' océan Pacifique, qui comprenne le Brésil, l' Argentine, le Paraguay et le Pérou, si la Bolivie et le Chili ne trouvent pas une solution au sujet de la souveraineté. Les corridors biocéaniques qui traversent notre territoire, et unissent un bout à l'autre des deux océans, doivent être fluides, clairs, utiles, et surtout, positifs pour la région lorsqu'on aura résolu ce problème, qui empêche et empêchera de mettre en place un procès d'intégration historiquement incontournable..

## **PRÉCÉDENTS HISTORIQUES ET DIPLOMATIQUES DE LA PERTE DE LA CÔTE MARITIME BOLIVIENNE (LITTORAL) ET SES CONSÉQUENCES SUR L'APPAUVRISEMENT DE LA BOLIVIE**

### **TITRES HISTORIQUES DE LA BOLIVIE SUR LE LITTORAL**

La Bolivie possède des titres historiques sur la côte du Pacifique. Les droits du pays sur les territoires de la côte sur l'Océan Pacifique datent de l'époque coloniale espagnole et leur légitimité est hors de doute. Cependant, l'instance de quelques historiens chiliens prétendant démontrer le contraire, nous obligent à rappeler quelques précédents historiques et diplomatiques.

### **LA VICE-ROYAUTÉ DU PÉROU**

La Vice-royauté du Pérou, entité politique et administrative établie par l'Espagne en 1542, pendant la période coloniale, comprenait les territoires actuels de la Colombie, l'Équateur, la Bolivie et le Pérou, ainsi que ceux du Chili et de l'Argentine. Plusieurs études historiques témoignent comment l'Audience de Charcas, qui était la base administrative sur laquelle s'est constituée la République de Bolivie, limitait avec les côtes du Pacifique. L'Audience de Charcas s'étendait depuis le fleuve Loa au nord (au nord de Tocopilla et au sud de Iquique, à l'époque territoire péruvien) aux 21° et le fleuve Salado au sud (au sud de Taltal et au nord de la vallée de Copiapó) entre les degrés 26 et 27. Les lois IX et XII de la Compilation des Indes établissent clairement cette juridiction, qui sera à partir de 1825 le département bolivien de Potosí. Le 18 avril 1548, le pacificateur La Gasca, qui a défini les limites entre la Vice-royauté du Pérou (audience de Charcas dans cette région) et la région militaire du Chili, il a établi le parallèle 25 comme la démarcation la plus au nord du Chili. C'est sur ce même critère que Pedro de Valdivia, conquistador du Chili, a exprimé dans sa lettre à l'empereur Charles V, le 15 octobre 1550, dans laquelle il mentionne le parallèle 25 comme la limite la plus au nord de sa juridiction. Il est clair que le Chili n'a jamais possédé de territoires plus au nord de la vallée de Copiapó et ceci a été reconnu de façon systématique dans toutes les cartes publiées dans le monde jusqu'en 1880. Sur cette base, la souveraineté bolivienne est sans conteste tout au moins jusqu'au fleuve Paposo sur le parallèle 25.

### **LA VICE-ROYAUTÉ DU RIO DE LA PLATA**

Depuis 1776, l'Audience de Charcas, qui dépendait de la Vice-royauté du Pérou, a fait partie de la Vice-royauté du Río de la Plata. Charcas s'est séparé de son ancienne juridiction et a été créée la nouvelle Vice-royauté avec les gouvernements du Paraguay et de Tucumán, l'Audience de Charcas et la province de Cuyo, c'est-à-dire, le territoire conformé aujourd'hui par la Bolivie, l'Argentine, le Paraguay, la Bande Orientale et l'Etat brésilien de Río Grande. L'Audience de Charcas comptait quatre intendances : La Paz, Santa Cruz, Potosí et Charcas. L'intendance de Potosí était divisée en six arrondissements : Porco, Chayante, Charas, López, Chichas et Tarija. En

conséquence, la façade sur l'océan Pacifique ou Territoire d'Atacama faisait partie de l'Intendance de Potosí. Atacama avait comme limite avec le Chili, le fleuve Salado, près du Paposo à 25°31'36" de latitude sud.

## **CRÉATION DE LA RÉPUBLIQUE DE BOLIVIE (1825)**

La Bolivie a été établie en tant que République indépendante en 1825. Après la Guerre de l'Indépendance, on a établie le territoire des nouveaux Etats américains sur la base du principe « *Uti possidetis juris de 1810* », base du droit territorial des nouvelles Républiques. La République de la Bolivie comprenait alors, l'ancienne juridiction de l'Audience de Charcas. En 1826, le Maréchal Antonio José de Sucre, alors Président de la Bolivie, a clarifié la division politique du pays. Les intendances sont devenues des départements. La Bolivie a été divisée en cinq départements : Chuquisaca, La Paz, Cochabamba, Santa Cruz et Potosí. Les départements ont été divisés en provinces et celles-ci en cantons. Atacama était une des provinces qui dépendait de la Préfecture de Potosí, sa capitale était San Pedro de Atacama. C'était une région désertique, sans eau, hostile et dure, mais qui contenait des gisements riches en salpêtre, borax et cuivre.

Le département du « Litoral » fut créé en 1867. Au niveau politique il était divisé en deux provinces : La Mar, dont la capitale était Cobija et Atacama, dont la capitale était San Pedro de Atacama. La population du « Litoral » était d'environ 3.700 habitants. En 1885, il comptait avec 5.500 habitants et en 1879 environ 15.000 habitants. La surface du département Litoral était à peu près de 120.000 km<sup>2</sup>. Ses limites étaient flanqués par deux fleuves, au nord le Loa (avec le Pérou) et au sud le Salado (avec le Chili). Les ports d'Antofagasta, Cobija et Tocopilla, les baies de Mejillones, Algodonales et Herradura et les criques de Catico, Guanillos, Michilla, Tames, Gualaguala, Cobre et Paquica se trouvaient sur la côte bolivienne. À l'intérieur s'étaient développées les villes de Calama et de San Pedro de Atacama.

## **PREMIER TRAITÉ D'AMITIÉ, DE COMMERCE ET DE NAVIGATION SOUSCRIT ENTRE LA BOLIVIE ET LE CHILI**

Le territoire de la Bolivie n'a jamais été observé par la République du Chili, car ses Constitutions Politiques des années 1822, 1823 et 1833 ont reconnu le désert d'Atacama comme la limite nord du Chili. Il en est de même dans le premier instrument bilatéral signé entre les deux pays : le Traité d'Amitié, de Commerce et de Navigation, approuvé par le Congrès chilien entre 1833 et 1834.

## **AVANCÉES CHILIENNES SUR LES CÔTES BOLIVIENNES**

L'importance croissante du salpêtre, ainsi que la faible population bolivienne dans la province d'Atacama et, par conséquent les moyens insuffisants pour faire valoir son autorité, a fait que de nombreux aventuriers chiliens s'établissent dans ce territoire depuis 1840 et qu'ils commencent à exploiter sans l'autorisation bolivienne. La Bolivie a voulu résoudre ces infractions avec un esprit amical envers les migrants. Néanmoins, le Chili a refusé de traiter l'affaire tandis qu'il avançait sur le territoire bolivien.

## **PREMIER TRAITÉ DE LIMITES ENTRE LA BOLIVIE ET LE CHILI (1866)**

Le premier Traité de Limites entre la Bolivie et le Chili a été signé le 10 août 1866. Il fixa la limite sur le parallèle 24° de latitude sud. Il stipula aussi l'association d'exploitation du guano, des métaux et des minéraux sur le territoire compris entre les parallèles 23° et 25° de latitude méridionale. De cette façon, le Chili arriva jusqu'au degré 24 et il a été autorisé à travailler et à exploiter les richesses jusqu'au degré 23.

## **DEUXIÈME TRAITÉ DE LIMITES ENTRE LA BOLIVIE ET LE CHILI (1874)**

Le deuxième Traité de Limites entre la Bolivie et le Chili a été souscrit le 6 août 1874. Le Traité maintient la ligne de division sur le degré 24 et les droits d'exploitation chilienne jusqu'au degré 23. Il est aussi accordé que les industries chiliennes ne seraient pas grevées d'impôts pendant 25 ans.

Un an après, le 21 juin 1875 les deux pays signent un Traité complémentaire à celui de 1874, modifiant les articles 3 et 10, et inclu une clause d'arbitrage.

## **L'IMPÔT DES 10 CENTIMES**

Peu de temps après la ratification du Traité de 1874, une société britannique a sollicité l'approbation d'une concession pour l'exploitation du salpêtre. Le Congrès bolivien lui a imposé le paiement de 10 centimes du Peso bolivien par quintal de salpêtre exporté. Cet impôt a provoqué la réclamation du gouvernement du Chili, soutenant la violation du Traité mentionné auparavant. Bien que cet impôt ne favorisait que les sociétés chiliennes et non pas les britanniques. Pour sa part, le gouvernement bolivien a fait savoir qu'il était prêt à se soumettre au recours d'arbitrage prévu dans le Traité Complémentaire.

## **L'OCCUPATION D'ANTOFAGASTA**

En réponse à la décision bolivienne, le Chili a décidé d'occuper le port d'Antofagasta le 14 février 1879, où il n'y avait pas de forces militaires. Après Antofagasta, le Chili a occupé les ports de Cobija, Mejillones y Gatico, les villes de Calama et de San Pedro de Atacama, ainsi que les gisements miniers de Caracoles.

## **LA GUERRE DU PACIFIQUE**

En 1879, la Bolivie s'est vue entraînée vers une guerre qu'elle n'a pas cherchée ni souhaitée. Elle a dû défendre sa souveraineté et, en application d'un traité défensif signé avec le Pérou, elle a essayé d'empêcher l'invasion de son territoire. Le Chili a déclaré la guerre à la Bolivie et au Pérou le 5 avril 1879. L'affrontement était inégal, le Chili s'était armé avec anticipation à la mesure de ses intentions. La Bolivie et le Pérou ont été surpris, ils étaient dépourvus des moyens de guerre et les résultats de l'invasion et des occupations, ont été la perte de la façade maritime bolivienne ainsi que l'occupation de Tarapacá, Tacna et Arica.

La « Guerre du Pacifique » de 1879 a commencé avec l'invasion armée du littoral bolivien. Il faut souligner la défense héroïque de Calama et le rôle de M. Eduardo

Abaroa, le plus grand héros civil de la Bolivie. A cause de la guerre, le pays a perdu 120.000 km<sup>2</sup>, 400 km de côte, plusieurs ports, baies et criques, ainsi que son accès souverain au Pacifique. Sur le territoire perdu par la Bolivie, ont été découverts les gisements de cuivre, les plus importants du Chili et l'un des plus importants au monde : les gisements de Chuquicamata. D'importantes réserves de guano et de salpêtre qui ont contribué pendant des décennies au développement chilien ont été aussi perdues. Certains des plus importants réservoirs de soufre du Chili se trouvaient dans l'ex-province bolivienne d'Atacama. À la suite de la perte de sa façade maritime, la Bolivie n'a pas pu avoir accès aux richesses hydrologiques ni aux ressources naturelles des fonds marins. En outre, une partie importante du progrès et de la prospérité du nord du Chili peut être attribuée au commerce avec la Bolivie.

### **APPROCHE DU MINISTRE DES AFFAIRES ETRANGÈRES CHILIEN DOMINGO SANTA MARIA**

Des deux lettres écrites par le Ministre Santa Maria, devenu plus tard Président du Chili, on peut extraire deux paragraphes qui montrent sa lucidité en tant que fonctionnaire d'Etat. Dans une de ces lettres, datée du 3 décembre 1879 et adressée à son ami José Victorino Lastarria : « En tant que maîtres de tout le littoral bolivien et de tout le département de Tarapacá, nous devons donner un soupirail et une porte d'issue à la Bolivie... ». Plus tard, dans une lettre à Rafael Sotomayor, ministre de la Guerre en campagne, il a répété ses idées en novembre 1880 : « n'oublions pas que nous ne pouvons pas étouffer la Bolivie. Privée d'Antofagasta et de tout le littoral qu'elle possédait jusqu'au Loa, nous devons lui procurer quelque part un port à elle , une porte d'issue, qui lui permette d'entrer à l'intérieur sans embarras, sans demander l'autorisation..... ». Santa Maria ne concevait pas que la Bolivie devienne un pays enclavé et il se demandait si son pays, sans tenir compte d'autres intérêts que les siens, pouvait altérer la carte de l'Amérique.

### **TRAITÉ D' ANCON ENTRE LE CHILI ET LE PÉROU (1883)**

Le Traité d' Ancón signé le 20 octobre 1883, a établi la paix entre le Pérou et le Chili. Le Pérou a cédé la province de Tarapacá et l'on a accordé la réalisation d'un plébiscite pour définir le sort des deux provinces qui restaient en mains du Chili : Tacna et Arica. Le plébiscite n'a jamais eu lieu, à cause de l'opposition du Chili. En 1884, la Bolivie s'est vue contrainte à signer un pacte de trêve. Par cet instrument juridique international, le Chili a justifié l'occupation des territoires boliviens conquis pendant la guerre. Il a pris l' administration des douanes, qui était utilisée par l'État bolivien, s'appropriant des recettes en tant que butin de guerre.

### **LE PACTE DE TRÊVE (1884)**

La Bolivie, face à la menace de nouvelles hostilités de la part des troupes chiliennes concentrées à Puno, Tacna, Mollendo et Calama, s'est vue contrainte à signer, à la ville de Valparaíso, un Pacte de Trêve, le 4 avril 1884. Les termes ce de pacte ont été tenus secrets jusqu'à son approbation par les parlements des deux pays fin 1884. Un protocole complémentaire a aussi été signé le 30 mai 1885. Les deux instruments étaient favorables au Chili et ils ont permis la propagation de produits chiliens sur le marché bolivien, ce qui démontrait que la domination du Chili était totale.

## **ANNEXION D'ANTOFAGASTA**

En janvier 1887, le Sénat chilien a discuté et approuvé un projet de loi créant la province chilienne d'Antofagasta. Le gouvernement du Chili a approuvé l'action du Sénat le 12 juillet 1888. Les autorités boliviennes ont contesté cette approbation, tant la discussion dans le Sénat chilien que la création d'une province sur des territoires boliviens qui n'avaient pas été cédés dans le Pacte de Trêve. Finalement, la Bolivie n'a pas pu empêcher l'annexion de ce territoire. Antofagasta était une province riche en gisements de salpêtre et, jusqu'à la I ère Guerre Mondiale, l'exportation de ce produit, utilisé pour accroître la production agricole, deviendrait une des plus importantes sources de revenus pour le Chili.

## **TRAITÉ DE PAIX ET AMITIÉ ENTRE LA BOLIVIE ET LE CHILI (1895)**

La Bolivie et le Chili ont été tout près d'arriver à un accord définitif de paix en 1895, lorsque les deux gouvernements signent cinq conventions. La première convention consolidait la domination du Chili sur les territoires boliviens occupés, inclus dans le Pacte de Trêve de 1884, ainsi que les obligations financières émergentes de la guerre et de l'occupation chilienne. La deuxième était relative à l'octroi par le Chili à la Bolivie d'Arica, ou en défaut, la Caleta Vitor, dès que le différent avec le Pérou serait résolu. Le troisième traité était au sujet de la Règlementation Commerciale. Les deux autres conventions étaient des protocoles qui réglementaient les crédits et les obligations économiques, ils stipulaient que ces conventions constituaient ensemble un « paquet intégral » et indivisible. Ces conventions ne sont jamais entrées en vigueur, car le Congrès chilien n'a pas approuvé le cinquième protocole sur l'indivisibilité des deux protocoles relatifs au transfert de territoires et au rétablissement de la paix.

## **NOTE D'ABRAHAM KONIG**

Au début du XXème siècle, le gouvernement du Chili decida d'envoyer à La Paz en tant que Ministre plénipotentiaire à Abraham Konig. Le 13 août 1900, Konig a envoyé une malheureuse et célèbre note-ultimatum au gouvernement de la Bolivie. L'histoire s'en souvient comme un des documents les plus brutaux et cyniques de tous les temps, puisqu'il essayait de consacrer impudiquement le droit de conquête. La note disait : « Une fois la guerre achevée, la nation victorieuse imposera ses conditions et elle exigera le paiement des frais. La Bolivie a été vaincue, n'ayant pas de quoi payer, elle a donc livré le Littoral. Cette cession est indéfinie, pour un temps indéfini : ainsi est écrit sur le Pacte de Trêve, c'est une cession absolue, inconditionnelle, perpétuelle »..... « Par conséquent, le Chili ne doit rien, il n'est obligé à rien, encore moins à la cession d'une zone de terrain ou d'un port (en faveur de la Bolivie) » .... «C'est une erreur très répandue et qui se répète tous les jours dans la presse et dans la rue, penser que la Bolivie a le droit d'exiger un port en compensation de son Littoral. Il n'en est pas question. Le Chili a occupé le Littoral et s'en est approprié au même titre que l'Allemagne a annexé l'Alsace et la Lorraine, au même titre que les Etats-Unis d'Amérique du Nord ont pris Puerto Rico. Nos droits sont issus de la victoire, la loi suprême des nations » .... « Le Littoral est riche et vaut beaucoup de millions, cela nous le savions déjà. Nous le gardons parce qu'il en vaut la peine : s'il ne valait rien, il ne serait pas intéressant de le conserver ». La note du Ministre Konig a été remise au

gouvernement de la Bolivie comme un ultimatum et, à la longue, elle a établie les termes du traité de paix que les deux pays signeront plus tard.

### **TRAITÉ DE PAIX ET D'AMITIÉ ENTRE LA BOLIVIE ET LE CHILI (1904)**

La Bolivie, avec son littoral occupé militairement, sans ports ni facilités de transit, supportant l'administration chilienne des douanes boliviennes, s'est vu contrainte à accepter les termes d'un traité imposé par le Chili le 25 décembre 1903. Ce traité fut signé à Santiago par les Ministres Pinilla pour la Bolivie et Edwards pour le Chili, et, par le même, les termes de König de 1900 furent ratifiés. Ultérieurement, le texte définitif du Traité de Paix et d' Amitié a été signé à Santiago le 20 octobre 1904, sur la base du document de 1903. En échange de la cession de son Littoral, le Chili concède à la Bolivie un régime de libre transit, une indemnisation de 300.000 livres sterling et le chemin de fer entre Arica et La Paz, restant le morceau chilien sous l'administration de son gouvernement. C'est ainsi, que la Bolivie est restée un pays enclavé. Après la signature du Traité de 1904, les efforts de la Bolivie pour retourner au pacifique, ont été permanents et indéclinables.

### **MEMORANDUM DU MINISTRE SANCHEZ BUSTAMANTE (1910)**

Le 22 avril 1910, le Ministre bolivien Daniel Sánchez Bustamante, suivant les ordres du Président Eliodoro Villazón, adresse une circulaire aux représentants du Pérou et du Chili, exposant les aspirations justes du pays. Il expliquait le souhait bolivien d'obtenir une issue par Tacna ou Arica, deux territoires chiliens selon le Traité de Ancón, mais qui avaient la possibilité d'être rendus au Pérou.

Sánchez Bustamante disait : « la Bolivie ne peut pas vivre coupée de la mer. Aujourd'hui et toujours, dans la mesure de ses forces, elle fera tout son possible pour obtenir ne serait ce qu'un port confortable sur le Pacifique ; elle ne pourra jamais se résigner à l'inaction chaque fois que cette affaire de Tacna et Arica soit traitée, affaire qui comprend les bases mêmes de son existence... ». Plus loin dans le mémorandum il affirma : « Le cabinet à La Paz serait prêt à proposer des bases et des compensations satisfaisantes à ceux de Santiago et de Lima, à condition qu'ils veuillent réouvrir le dossier, et qu'ils contemplent l'attitude de la Bolivie avec un esprit de justice ». Malgré le ton, la réclamation bolivienne n'a pas prospéré, en grande partie à cause de la non résolution de la situation de Tacna et Arica. Situation qui n'a pas changé pendant presque vingt ans.

### **LA LIGUE DES NATIONS**

Après la Première Guerre Mondiale (1914-1918), il a été possible de discuter le Traité de 1904. Lors de la Conférence de Paris de 1919 et de la Ligue des Nations, la délégation bolivienne proposa la révision du Traité de 1904, avec du Pérou qui demanda la révision du Traité de 1883. Plus tard, le Pérou retira sa demande. Pour sa part, le gouvernement du Chili affirmait que la Ligue des Nations n' avait ni la compétence ni les attributions pour se prononcer sur la modification des instruments juridiques internationaux. Malgré cela, le délégué chilien Agustin Edwards, face à la communauté internationale a offert solennellement la solution du problème maritime bolivien.

## **ACTE DU 10 JANVIER 1920**

Le diplomate Emilio Bello Codesido, qui signa le Traité de 1904 en tant que Ministre, visita La Paz en 1920 pour y souscrire un Acte avec le Ministre des Affaires Extérieures Carlos Gutierrez. À cette occasion, Bello Codesido laissa bien clair que de la part du gouvernement du Chili existait la plus grande volonté de faciliter une politique de rapprochement sincère et étroit avec la Bolivie ; d'élaborer aussi un accord lui permettant satisfaire son aspiration d'obtenir un accès sur le Pacifique. Dans le but d'affermir sur des bases solides la future amitié des deux pays, le Chili était prêt à faciliter à la Bolivie un accès maritime, en lui cédant une partie importante d'une zone située au nord d'Arica et au nord de la ligne du chemin de fer qui se trouvait dans les territoires soumis au verdict du plébiscite. Ce dernier devant se tenir selon le texte du Traité de Ancón.

## **PROPOSITION KELLOG**

Ultérieurement, le 30 novembre 1927, le gouvernement des États-Unis, par l'intermédiaire du Secrétaire d'État Frank Kellog, médiateur dans le conflit Chili-Pérou, et à la suite de l'étude de la situation d'injustice dans laquelle se trouvait la Bolivie après avoir perdu sa souveraineté maritime, proposa : « céder à la République de la Bolivie à perpétuité, tout droit, titre et intérêts qu'ils ont dans les provinces de Tacna et Arica ». En principe, le gouvernement chilien accède à considérer la proposition de Kellog, tandis que le Pérou refuse la cession des territoires de Tacna et d'Arica. La gestion de Kellog a failli trouver une solution définitive à la question de Tacna et d'Arica, et à aider la Bolivie à s'approcher d'une solution à son enclavement .

## **TRAITÉ DE 1929 ENTRE LE PÉROU ET LE CHILI**

Étant donné que le plébiscite prévu dans le Traité d' Ancón, signé entre le Chili et le Pérou, n'avait pas eu lieu, les États-Unis ont encouragé une négociation entre les deux pays. La négociation a abouti à un accord : le Chili garderait Arica et le Pérou garderait Tacna. La Bolivie s'est sentie affecté par ce traité car le protocole complémentaire à ce traité établissait que les gouvernements du Chili et du Pérou ne pourraient pas, sans un consentement préalable, céder à une troisième puissance la totalité ou une partie des territoires en question. La référence à une troisième puissance était une claire allusion à la Bolivie. À partir de cet instant, selon l'ex-président Daniel Salamanca, le Chili a mis le cadenas à la sortie maritime de la Bolivie et en a donné la clef au Pérou.

## **LES NOTES DE 1950**

En juin 1950, l'ambassadeur bolivien auprès du Chili, M. Alberto Ostria Gutierrez et le Ministre des Affaires Etrangères du Chili M. Walker Larraín, ont échangé des notes importantes où l'on proposait que leurs gouvernements puissent établir dans un procès formel des négociations qui aboutisse à la satisfaction de la demande bolivienne, au moyen d'un corridor au Nord de la ville d'Arica. Cette proposition comptait avec l'acceptation du Président du Chili, M. Gabriel Gonzales Videla. Son gouvernement déclara qu'il était prêt à entamer une négociation directe pour trouver la solution à l'accès libre et souverain (vers la mer) pour la Bolivie, mais qui demandait en échange, une compensation non territoriale. La formule conciliatoire pour le Chili consistait à

« céder à la Bolivie un corridor au Nord d'Arica, large de 10 km, tout au long de la frontière péruvienne depuis la côte jusqu'à la ligne limitrophe bolivienne, de sorte que la Bolivie puisse communiquer avec l'océan Pacifique dans son propre territoire et construire ainsi son port. En échange le Chili comptait pouvoir utiliser les eaux du lac Titicaca afin de générer de l'énergie hydroélectrique qui serait utilisée dans les provinces de Tarapacá et d'Antofagasta ».

### **INTERVENTION DU PRÉSIDENT HARRY TRUMAN**

À la suite des initiatives de la diplomatie bolivienne, qui posèrent le problème de l'enclavement de la Bolivie, le gouvernement du Président Harry Truman, proposa que, par des moyens pacifiques et des négociations directes, le Chili et la Bolivie puissent considérer de manière formelle la question de l'accès de la Bolivie à la mer.

À l'occasion d'une Assemblée Générale de l'OEA, Truman a dit : « les eaux des hautes montagnes andines situées entre la Bolivie et le Pérou pourraient servir pour construire un jardin sur la côte sud-américaine, à l'occident du Chili et du Pérou, donnant en échange un port sur le Pacifique pour la Bolivie ». Les États-Unis étaient prêts à financer le développement d'une telle région. Malheureusement les gestions diplomatiques n'aboutirent pas.

### **DEVIATION DES EAUX DE LA RIVIERE LAUCA (1962)**

Dans le cadre d'une relation bilatérale tendue et difficile, en avril 1962, le gouvernement du Chili a dévié, sans le consentement de la Bolivie, les eaux du Lauca, une rivière internationale de cours successif.

Devant ce fait, la Bolivie est allée à l'Organisation des États Américains (OEA), qui a manqué d'efficacité pour résoudre ce problème.

Suite à la déviation des eaux de la rivière Lauca, la rupture des relations diplomatiques s'est produite entre les deux pays.

### **150<sup>ème</sup> ANNIVERSAIRE DE LA CRÉATION DE LA RÉPUBLIQUE DE LA BOLIVIE**

Le 6 août 1975, à l'occasion de la célébration par l'Organisation des États Américains (OEA) du 150<sup>ÈME</sup> Anniversaire de la création de la République de Bolivie, une déclaration fut adoptée concernant l'enclavement bolivien. Cette déclaration constitua la première référence explicite des pays de l'hémisphère en relation au problème. Le texte de cette déclaration annonça : « La situation de l'enclavement de la Bolivie, est un motif de préoccupation continentale ; raison pour laquelle tous les états américains offrent leur coopération afin de trouver une solution, accorde avec les principes du Droit International et spécialement avec ceux de la Charte des États Américains, afin d'aider la Bolivie à éliminer les difficultés causées par cet enclavement à son développement économique et social, en conciliant les intérêts réciproques et en encourageant les ententes constructives mutuelles ».

Il faut souligner que, lors de la même session, le représentant chilien manifesta : « La délégation chilienne s'associe à la célébration du 150<sup>ème</sup> anniversaire de la fondation de la Bolivie, avec un sentiment de confraternité, avec les meilleurs vœux pour le progrès et le bien-être de son peuple. Nous partageons avec joie cette date historique pour la Bolivie qui l'est aussi pour l'Amérique, et qui couronne définitivement l'indépendance politique des pays de l'Amérique du Sud..... La délégation du Chili marque sa présence avec l'approbation de la Déclaration du Conseil Permanent et renouvelle l'esprit de la Déclaration Conjointe de Charaña en manifestant encore une fois, son esprit solidaire ».

## **NEGOCIATION ENTRE 1975 ET 1978**

En 1975 a débuté un processus de négociation pour un corridor et une enclave souveraine bolivienne en territoire chilien, qui a permis de renouer des relations diplomatiques entre le Chili et la Bolivie.

Le processus serait connu comme « l'accolade de Charaña » entre le Président bolivien Grl. Hugo Banzer et le Président chilien Grl. Augusto Pinochet. Le gouvernement bolivien demanda au Chili la cession d'une côte maritime souveraine entre la Ligne de la Concorde et la limite urbaine de la ville d' Arica qui devait se prolonger à travers d'une frange territoriale souveraine jusqu'à la frontière boliviano-chilienne, y compris le transfert de la propriété du chemin de fer d' Arica à La Paz.

La réponse chilienne du 19 décembre 1975 était la suivante : « ...basée sur un accord de convenance mutuelle sans aucune innovation des stipulations du Traité de 1904.... le Chili serait d'accord pour négocier la cession d' une frange territoriale au Nord d' Arica jusqu'à la Ligne de la Concorde... la route qui mène à Tambo Quemado resterait dans territoire chilien..... la cession mentionnée serait conditionnée à l'échange simultané des territoires..... les installations et constructions de l' Etat se trouvant sur le territoire a céder devraient être acquises par l' Etat qui reçoit le territoire au prix de reprise (l'aéroport de Chacalluta, le Chemin de fer Arica – Visviri, etc...).

Quelque temps après, en vertu du Traité de 1929, le Chili consulta le Pérou sur cette proposition et ce dernier présenta l'option d'un espace géographique tri national. Le Chili a rompu les négociations, même si le Pérou avait l'intention de flexibiliser sa position. En résumé, à l'occasion de l'Accolade de Charaña, les trois pays montrèrent ses positions. Devant l'échec des négociations, la Bolivie et le Chili rompent à nouveau leurs relations diplomatiques en mars 1978.

## **RÉSOLUTION 426 DE L'ASSAMBLÉE GÉNÉRALE DE L'OEA**

En commémorant le centenaire de la Guerre du Pacifique, pendant la Xème Asssemblée Générale de l' OEA, la Bolivie obtient la Résolution 426, considérée comme la plus importante sur le plan multilatéral. Cette résolution signale clairement que la question maritime est une affaire d'intérêt hémisphérique permanente et qu' il est nécessaire de trouver une solution juste et équitable qui puisse rendre à la Bolivie un accès souverain et utile à l' océan Pacifique. Autrement dit, la résolution accepte le fait que cette question maritime n'est pas une question purement bilatérale ayant des effets

uniquement pour la Bolivie et le Chili ; et elle recommande en outre, d'entamer des négociations pour donner à la Bolivie un accès libre et souverain à l'océan Pacifique.

## **PRINCIPALES RÉOLUTIONS DE L'OEA**

De 1979 à 1989, onze résolutions par an ont été émises à propos de la question maritime. En 1980, 1981 et 1983 le Chili donna son appui aux résolutions de l'OEA sur la question maritime. La résolution de 1980 recommande aux deux États de « ...moyennant les voies qui correspondent, commencer un dialogue qui permette d'atteindre la solution la plus satisfaisante ». En 1981, il est recommandé à nouveau aux deux États de trouver la solution la plus satisfaisante au problème maritime. Finalement, en 1983, on recommande tant à la Bolivie comme au Chili, « .... au nom de la fraternité américaine de commencer un processus de rapprochement et de renforcement des deux peuples .... orienté vers la normalisation de leurs relations .... avec l'inclusion d'une formule spéciale qui implique la possibilité de donner à la Bolivie un accès souverain à l'océan Pacifique, sur les bases des convenances réciproques, ainsi que sur les droits et les intérêts des parties concernées ». Dans ces cas, au niveau multilatéral, le Chili a manifesté sa volonté de s'engager à entamer des négociations en vue de chercher une solution au problème maritime de la Bolivie.

## **ANALYSE FRAICHE : NEGOCIATION 1986 – 1987**

En 1987, le gouvernement de l'Uruguay a offert sa coopération pour que l'affaire maritime soit négocié à Montevideo. À cette occasion, la Bolivie reprend l'idée du corridor et présente la demande de cession des ports suivants : Crique de Camarones, Tocopilla et crique Michilla. Malheureusement la position bolivienne fut refusée en tant que base de la négociation. Le Ministre des Affaires Étrangères bolivien présenta alors deux mémorandums, dans le premier, il demandait au Chili la cession d'une propre côte maritime souveraine, unie au territoire bolivien par une frange souveraine et utile limitant au Nord avec la Ligne de la Concorde et au Sud avec le fleuve Lluta jusqu' un point à l' Est de Coronel Alcérreca, et de ce point là, une ligne géodésique jusqu' à la borne XI de l' actuelle frontière entre la Bolivie et le Chili. Dans le deuxième mémorandum, il présente trois autres possibilités de fixer des enclaves sur des territoires pas compris au Traité de 1929 : depuis la Crique de Camarones jusqu'à Pisagua, depuis Tocopilla jusqu'à Cobija, et de la Crique Michilla jusqu' à Mejillones. Le gouvernement du Chili avait reçu la proposition précédente à Montevideo, lors des réunions qui ont eu lieu entre le 21 et 23 avril , et déclara que la proposition sera soumise à consultation de son Gouvernement. Le 9 juin 1987, le Chili communique qu'il ne prendra pas en compte cette proposition mais il offre étudier d' autres possibilités pour chercher une solution à l' enclavement de la Bolivie.

## **LE GOUVERNEMENT DE JAIME PAZ ZAMORA**

Jaime Paz Zamora parla avec son collègue Patricio Aylwin à propos du besoin de résoudre la question maritime. D' autre part, la Bolivie a souscrit un Accord de Complémentation Économique (ACE 22) avec le Chili, afin de chercher l' élargissement et la diversification du commerce des biens et des services entre les deux pays, ainsi qu'établir un climat de confiance réciproque. En outre, en 1989 le gouvernement de Jaime Paz Zamora décida de modifier le traitement de la question maritime devant

l'OEA, lorsqu' il obtient une résolution qui souligne « l'importance de la question maritime bolivienne sur des bases des convenances réciproques et aux droits et intérêts des parties concernées pour une meilleure compréhension, solidarité et intégration de l' hémisphère en recommandant le dialogue entre les parties et laissant ouverte la considération du thème dans des prochaines Périodes Ordinaires des Sessions de l' Asssemblée Générale si l'une des parties le demandait ». À la fin du gouvernement de Jaime Paz Zamora, il s'est produit un refroidissement politique entre les deux pays.

## **RAPPORTS SUR LA QUESTION MARITIME**

Depuis 1990, la Bolivie présente auprès de l'Assemblée Générale de l'OEA des rapports annuels sur la question maritime pour y témoigner le constant tort que cela porte à son économie et qui représente des profits significatifs pour le Chili. À plusieurs reprises d'autres pays se sont adhésés à ces rapports annuels.

## **GOVERNEMENT DE GONZALO SANCHEZ DE LOZADA**

Pendant le premier mandat de Gonzalo Sanchez de Lozada surgit la formule de négociation avec le Chili, « ... sans conditions mais sans exclusions non plus ». Lors de six occasions différentes, on a essayé d'entamer des conversations dans le but d'obtenir une issue souveraine au Pacifique, mais sans aucun succès. Finalement, il s'est produit un rapprochement bilatéral moyennant des émissaires confidentiels pour traiter la question maritime. Les échanges d' information et la recherche des formules de solution n'ont pas abouti.

## **GOVERNEMENT DE HUGO BANZER SUAREZ**

Un des objectifs du gouvernement de Banzer a été de remettre au premier plan la demande maritime. Dans ce contexte, les Ministres des Affaires Étrangères de la Bolivie et du Chili se sont rencontrés à Algarve (Portugal) et ont établi une nouvelle agenda de travail. Par la suite, trois rencontres politiques ont eu lieu au plus haut niveau : les Présidents Hugo Banzer et Ricardo Lagos se sont rencontrés à Brasilia en septembre 2000, ensuite au Panamá en novembre 2000 et au Québec en avril 2001. Ainsi, la Bolivie et le Chili ont établi leur agenda de travail qui comprenait les questions essentielles de la relation bilatérale « sans exclusion ».

## **GOVERNEMENT DE JORGE QUIROGA RAMIREZ**

Jorge Quiroga devint le nouveau Président de la Bolivie suite à la démission du Président Banzer. Il a rencontré le Président chilien M. Ricardo Lagos en novembre 2001, afin de poursuivre les conversations sur la nouvelle agenda bilatérale. Un des objectifs clés de la politique étrangère du gouvernement de Jorge Quiroga a été le développement du projet Pacific LNG sur l'exportation du gaz naturel aux États-Unis à travers un terminal portuaire sur l' océan Pacifique. Il s'agit aussi de donner à la Bolivie une présence dans le Pacifique avec la création d' une zone économique spéciale. Pendant le gouvernement de Gonzalo Sanchez de Lozada, les négociations du projet Pacific LNG se sont poursuivies, mais le projet n' a pas été mis en marche.

## **COROLLAIRE**

La Bolivie a maintenu des relations diplomatiques avec le Chili depuis 1890 jusqu' à 1962. Pendant cette période de sept décennies, la Bolivie a essayé à plusieurs reprises de négocier une sortie souveraine à la mer sans avoir eu du succès . En avril 1962, le Chili a refusé de traiter le sujet maritime, comme il l'avait suggéré préalablement dans un mémorandum présenté au Ministère des Affaires Etrangères bolivien, en plus de décider unilatéralement la déviation des eaux de la rivière Lauca vers l'Océan Pacifique, causant des dommages d' environnement au cours original de cette rivière qui aboutit dans la région du Salar de Coipasa. Pour cette raison, la Bolivie fut obligée de rompre les relations diplomatiques, en attendant l'occasion de les reprendre lorsque le Chili aura résolu ces deux questions toujours pas définies.

Malgré la position chilienne, le gouvernement du Président Hugo Banzer Suarez accepta de rétablir les relations diplomatiques en 1975, après que le Président chilien Augusto Pinochet déciderait entamer des négociations pour résoudre l' enclavement maritime bolivien. Néanmoins, étant donné que le gouvernement chilien refusa de changer sa position dans les négociations bilatérales, car ces dernières restèrent paralysées, le gouvernement bolivien a été obligé d' arrêter les négociations en 1978. L' absence des relations diplomatiques montre à la Communauté Internationale qu'il existe un problème toujours pas résolu entre les deux pays, qui doit être résolu par le Chili. Sans doute, de se produire un rapprochement et une négociation favorable entre la Bolivie et le Chili, le rétablissement des relations diplomatiques serait le corollaire d'une négociation satisfaisante et avec succès que la Bolivie a cherchée tout au long du XX ème siècle.

En conclusion, il faut souligner que la réintégration maritime de la Bolivie est un objectif permanent et irrévocable de la politique extérieure bolivienne. Le Chili est le seul pays de l' hémisphère occidental avec lequel la Bolivie n'a pas de relations diplomatiques, ce qui démontre l' existence d'un problème pas encore résolu. Le peuple bolivien, souffre au quotidien le coût de cet enclavement. Aujourd' hui, en dépit de l' existence d'énormes réserves de gaz naturel, les deuxièmes en Amérique du Sud, par le manque d' un propre port, la Bolivie ne peut pas exporter directement ces réserves au bénéfice de sa population.

## II

### LES RECENTES GESTIONS

Le 24 septembre 2003, dans le cadre de l'Assemblée Générale de l'ONU, Carlos Mesa alors Vice-président de la Bolivie, s'est référé à la revendication maritime et a demandé au Chili d'agir à la hauteur des circonstances du XXIème siècle. Il a déclaré devant la plénière de la 58ème Assemblée Générale: "Je veux réaffirmer devant ce forum qu'aujourd'hui plus que jamais la Bolivie ne renoncera à sa juste revendication d'un accès souverain à l'océan Pacifique, car nous sommes nés en tant que République indépendante avec une façade maritime. Cette revendication qui date de plus d'un siècle n'est pas due au caprice ni à l'entêtement, elle découle de l'insuffisance de nos ressources économiques et des énormes obstacles géographiques qui diminuent notre compétitivité. L'enclavement est un frein pour notre croissance et le bien-être de nos citoyens, comme il s'est avéré dans l'analyse des effets auxquels font face tous les pays enclavés. La reintegración de la calidad maritime est juste, et pour nous elle est incontournable, c'est pour cela que nous continuons à demander l'appui et la solidarité de la communauté des nations. Notre vocation et notre future intégration et complémentarité économique avec nos voisins nous amènent à exhorter le gouvernement et le peuple du Chili à agir en fonction de l'avenir, tout en réparant un tort historique qui nous a ancrés dans l'avant dernier siècle".

Deux jours après, devant le Conseil Permanent de l'OEA, le Vice-président de la Bolivie s'est référé à l'urgence de résoudre le problème de la vente de gaz naturel aux Etats-Unis et au Mexique. Carlos Mesa a alors expliqué la terrible crise qui assolait la Bolivie et la violence qui en découlait et qui mettait en danger la stabilité démocratique. Il a dit: "Je pense que nous sommes témoins d'une polarisation du pays, d'une radicalisation des positions et pourtant, nous avons besoin d'un exercice de rapprochement, de dialogue et de volonté d'apaisement". Pour Carlos Mesa, il ne fallait pas adopter des positions trop radicales lorsque le futur de la patrie est en jeu. Au sujet de la revendication maritime, Carlos Mesa a dit que la guerre de 1879 entre le Chili, la Bolivie et le Pérou a scellé l'enclavement maritime de la Bolivie. Le pays a perdu 120.000 km<sup>2</sup> de sa façade maritime à la suite de la guerre. Ce territoire lui a été injustement arraché et la récupération de cet accès libre et souverain à la mer est une obligation historique des boliviens. Ils ont toujours été catégoriques à cet égard.

Plus loin, le Vice-président a rappelé que la Bolivie et le Chili ont une relation traumatique non résolue et la Bolivie demande au Chili d'agir avec modernité et de faire un saut au XXIème siècle. Pour un pays qui a un regard si intelligent du futur, il serait sage de regarder aussi le futur de sa relation avec la Bolivie. La revendication bolivienne ne demande pas un trop grand sacrifice de la part du Chili, un pays privilégié en matière de kilomètres de côte et qui a en outre, en raison de sa situation géographique, un rapport de complémentarité avec l'occident de la Bolivie et le sud du Pérou.

## **MESSAGE PRESIDENTIEL DU 4 JANVIER 2004**

Suite à la crise d'octobre, la demande maritime a été reprise dans le domaine régional et multilatéral. Le message du Président Mesa aux boliviens et à la communauté internationale du 4 janvier 2004, posait la question: les événements d'octobre plaçaient la revendication maritime bolivienne dans l'oeil du cyclone. L'une des questions clés était alors de savoir si le gaz naturel devait ou pas passer par un port chilien. Une grande partie des boliviens n' était pas d'accord avec cette solution car il y avait un problème non résolu avec le Chili. Avant de donner des avantages à une région déterminée de ce pays, le gouvernement et le peuple de la Bolivie voulaient récupérer la souveraineté maritime.

La revendication maritime bolivienne n'est pas seulement un problème bilatéral. En octobre il est devenu un élément potentiel de déstabilisation de la région car la démocratie bolivienne était en jeu et la situation était critique et incertaine. Les pays voisins et les pays de la région étaient soucieux car cette crise pouvait s'étendre envers d'autres nations. C'est pour cela que la question maritime bolivienne concerne aussi la communauté internationale, donc la stabilité de la région dépend de la situation du problème maritime.

Le gouvernement et le peuple de la Bolivie remercient le Président du Venezuela, Hugo Chavez; le Président de Cuba, Fidel Castro; le Président du Brésil, Luiz Inacio Lula Da Silva; le Président de l'Uruguay, Jorge Batlle; l'ancien Président des Etats-Unis, Jimmy Carter; le Secrétaire Général des Nations Unies, Kofi Annan; car ils ont tous accordé leur appui à la Bolivie au nom de leurs pays, leurs organisations ou leurs convictions. Ces expressions d'appui et de solidarité confirment que la demande de la Bolivie est légitime, juste, indispensable pour son développement; et qu'elle est liée à la stabilité de la région.

Le gouvernement de la Bolivie demande au Chili une attitude conforme au XXIème siècle; de comprendre aussi le fait qu'on peut atteindre une relation fluide lorsqu'on aura résolu le problème de la souveraineté. Le peuple bolivien veut réfléchir avec le Président du Chili, avec le peuple chilien sur l'avenir des relations réciproques. Les deux nations peuvent bâtir un destin commun lorsque la Bolivie retournera aux côtes du Pacifique.

Au cas où la solution du problème maritime bolivien devrait dépendre d'une décision du Pérou, le gouvernement bolivien fait appel à l'esprit constructif du peuple péruvien. La Bolivie et le Pérou sont deux pays étroitement liés par la culture, par l'histoire, par le passé, le présent et l'avenir. Nous espérons que le Pérou puisse donner une réponse positive, s'il le fallait, dans une affaire d'une importance fondamentale pour la Bolivie.

## **SOMMET EXTRAORDINAIRE DES AMERIQUES**

Pendant le Sommet qui a eu lieu à Monterrey les 12 et 13 janvier 2004, le Président Carlos Mesa a déclaré "*nous regardons l'avenir avec foi, nous convoquons le Président Lagos et le gouvernement du Chili à chercher avec nous une solution définitive à notre demande maritime*". Il a affirmé que les bonnes relations internationales vont de pair

avec la nécessité de régler les questions que pour des raisons de justice doivent être réglées.

Ultérieurement le Président de la Bolivie a indiqué que dès qu'on aura réglé définitivement le problème maritime, les relations diplomatiques seront renouées et que le fait de discuter sur ce problème était la preuve de son existence. A son arrivée à La Paz, le Président Mesa a signalé encore une fois que pour la Bolivie les relations diplomatiques seront renouées dès le règlement du problème maritime et cela ne sera pas le début, mais la fin du processus de négociation.

## **APPUI DU CONGRÈS DE LA RÉPUBLIQUE DE BOLIVIE**

Le Congrès, en session spéciale tenue le 20 janvier 2004, a approuvé la déclaration N° 02/03-04, et la résolution N° 019/03-04. Par cette déclaration, le Congrès exprime sa conviction que la revendication maritime est un droit irrévocable du peuple bolivien. En deuxième lieu, il exprime aussi son appui ferme et décidé à l'action du Président de la République à niveau international concernant la revendication maritime en vue d'un débouché libre, souverain et utile sur l'océan Pacifique. En troisième lieu il déclare que le peuple bolivien représenté par ses institutions fondamentales et ses organisations sociales, politiques et économiques, garde la plus solide unité nationale autour de la revendication historique et finalement, il exprime sa reconnaissance aux gouvernements et aux peuples de la région et de la communauté internationale pour l'appui donné à la Bolivie.

En outre, la résolution du Congrès approuvée à l'unanimité, signale tout d'abord que le 14 février nous avons commémoré 125 ans d'occupation chilienne et le 20 octobre c'est le centenaire du Traité de 1904. La résolution déclare que la République de Bolivie n'a pas l'intention de renoncer à son droit légitime de retourner à la mer. Elle rappelle de même, que le Chili est le seul pays du Continent avec lequel la Bolivie ne maintient pas de relations diplomatiques, ce qui marque l'existence d'un problème. La résolution remarque aussi l'importance des réserves de gaz naturel qui ne peuvent pas être exportées directement par manque d'un port bolivien.

Finalement, le document souligne que la demande maritime est une affaire qui doit être traitée de façon bilatérale ou trilatérale pour en trouver une solution définitive, et de façon multilatérale puisqu'il s'agit d'une question d'intérêt hémisphérique et international. A partir de là, le Congrès a décidé de créer une Commission Spéciale conformée par les Commissions de Relations Extérieures des deux chambres, afin de travailler en permanence avec le pouvoir exécutif sur les actions à propos de la revendication maritime. Il a été demandé aux membres du Congrès de parler sur la juste cause maritime bolivienne dans tous les forums parlementaires régionaux, continentaux et mondiaux, demandant l'appui et la solidarité pour la solution de l'enclavement du pays. L'unité et l'unanimité pour l'approbation de la déclaration et de la résolution sur la demande maritime furent totales.

### III

## RECENTES DECLARATIONS D'APPUI A LA REVENDICATION MARITIME BOLIVIENNE

« J' ai pu constater que l' accès à la mer est une affaire très importante pour les boliviens et je sais qu'il y a des conversations sont en cours. Je suis prêt à offrir mes bons offices afin de trouver une solution ».

*Kofi Annan, Secrétaire Général des Nations Unies  
Novembre 2003*

« La Bolivie possédait une cote maritime.....et je rêve de pouvoir me baigner un jour dans une page bolivienne ».

*Hugo Chávez, Président du Venezuela  
Novembre 2003*

« La solution de l'affaire du Canal de Panama devrait être un bon présage pour résoudre de manière pacifique les autres disputes de notre hémisphère. Sous cet même esprit d'amitié et d' ajustement, nous devons faire face à d'autres problèmes comme celui de l'accès de la Bolivie à la mer.... Les décisions difficiles peuvent être prises seulement par la Bolivie, le Pérou ou le Chili. Néanmoins, nous sommes prêts à trouver une solution à l' enclavement maritime de la Bolivie, avec l'aide de l' Organisation des Etats Américains, des Nations Unies et celles des autres pays. Cette solution doit être acceptée par tous et doit être favorable pour le maintien de la paix et au développement de la région ».

*Jimmy Carter, ancien Président des Etats Unies et Prix Nobel  
Juin 1978*

« ... On sent que Chavez a une moralité terrible. Ce n'est pas la même chose qu' intervienne le Président de Santo Domingo ou celui du Mexique, ou qu'intervienne quelqu'un d 'autre et dise: "rendez la mer aux boliviens". Il ne peut pas exister une requête plus juste, tu l' écoutes et il en impose.»

*Fidel Castro , Président de Cuba  
Décembre 2003*

« C'est une affaire bilatérale entre la Bolivie et le Chili....au cas où un arrangement entre les deux puisse impliquer une solution passant par le territoire d' Arica....le Pérou aura un esprit positif et d'amitié ».

*Alejandro Toledo, Président du Pérou  
Janvier 2004*

« Nous comprenons que ce problème soit très délicat et qu'on espère trouver une solution, mais cette question doit être résolue par les deux pays en discutant. Et si nous avons la possibilité d'aider, nous le ferons, très bien, mais nous ne proposerons pas notre solution. Il est évident qu'il s'agit d'un problème bilatéral qui a des répercussions régionales en Amérique du Sud, et c'est pour cette raison que cet affaire nous concerne tous, mais nous ne pouvons pas préjuger quelle sera la solution..... le Chili et la Bolivie doivent en discuter et si nous pouvons faire quelque chose à un moment donné, nous le ferons ».

*Celso Amorin, Ministre des Affaires Etrangères du Brésil  
Décembre 2003*

« Buenos Aires a proposé une possibilité pour que la Bolivie puisse accéder à la mer avant même que tous ces épisodes deviennent un casse-tête. Nous l'avons appelé le Corridor de la Paix, il s'agissait d'une frange de territoire entre la frontière du Pérou et du Chili qui serait sous l'administration du MERCOSUR, de la Bolivie, du Chili et du Pérou, en tant qu' une concession de 99 ans afin d'éviter le problème constitutionnel qui touche la cession du territoire, avec la construction d'une route, d'un gazoduc, d'une voie ferrée. Cela nous semblait être une solution aux questions posées à propos des sorties bilatérales ».

*Rafael Bielsa, Ministre des Affaires Etrangères de l'Argentine  
Janvier 2004*

« Le Chili et la Bolivie se sont retrouvés encore une fois à Monterrey, sans succès, à propos de la revendication maritime de la Bolivie. Les deux pays maintiennent des relations consulaires, car les diplomatiques ont été rompues en 1978, lorsque les négociations sur cette affaire échouèrent. Cette question date de plus de 120 ans et elle remonte précisément à la Guerre du Pacifique qui a eu lieu en 1879 : le Chili a arraché une frange de territoire à la Bolivie, territoire qu'elle revendique aujourd'hui ».

*Article de L'Osservatore Romano  
Janvier 2004*

« Cette revendication maritime est une des rares affaires, dans l'histoire de la Bolivie, qui renforce l'unité nationale, c'est un souhait qui passe au dessus de toutes les divisions ethniques, régionales et idéologiques entre les boliviens....le Président Chávez

ne sera pas le seul à se baigner dans les eaux gelées de la mer bolivienne, j' y serai aussi, car dans mon enfance passée à Cochabamba, je chantais des hymnes à son honneur ».

*Mario Vargas Llosa  
Janvier 2004*

« Dans la mesure que seulement à partir d'une cote est possible de projeter la souveraineté dans la mer, l'enclavement est un malheur pour l'Etat, car il est privé d'espaces maritimes de sa propriété, exclusifs et aménagés pour jouir des libertés communes à tous (Haute Mer). Il y a une pire chose que de manquer d'un littoral : l'avoir possédé et l'avoir perdu, situation que la Bolivie a du souffert comme conséquence de sa défaite dans la Guerre du Pacifique (1879) ».

*Antonio Remiro Brotons, espagnol, professeur de Droit International  
A l'Université Autonome de Madrid  
2004*

#### **IV**

### **CHILIENS NOTABLES FACE A LA REVENDICATION MARITIME BOLIVIENNE**

« Il ne faut pas oublier que nous ne pouvons pas noyer la Bolivie. Etant privée d'Antofagasta et de tout le littoral qu'elle possédait avant jusqu' à la rivière Loa, nous devons lui permettre d'avoir son propre port quelque part, pour qu'elle puisse l' utiliser sans demander la permission à personne ».

*Domingo Santa María, lettre au Ministre de Guerre Rafael Sotomayor, 1880*

« Si la Bolivie laissait d'être une nation enclavée, la cause de ses inquiétudes cesserait, faisant disparaître le motif d'alarme qui la motivait à chercher sans arrêt cette condition de sa nationalité ; possédant un territoire maritime, la Bolivie satisferait ses aspirations et elle serait prête de s'entendre avec le Chili, aboutissant à la paix et à la tranquillité de ce coté du continent ».

*Luis Barros Borgoña, ancien Ministre des Affaires Etrangères  
et ancien Viceprésident de la République, 1892*

« Il est clair que le Chili, avec plusieurs milliers de kilomètres de cote maritime, ne peut pas savoir ce qui représente ce manque, il en est satisfait. Bien au contraire, il est juste et humain que la Bolivie, qui ne possède pas un centimètre de cote, souhaite vivement en acquérir n'importe qu'elle extension de territoire maritime, même qu'il soit tout petit. Ce que l'on possède, ne pose aucun soucis et généralement n'est pas valorisé. Mais il est tout à fait différent lorsqu'on apprécie ce qu' on possède en petites quantités ou qu'on souhaite en posséder ».

*Aquiles Vergara Vicuña, Colonel Officiel de l'Armée, Député et Ministre d'Etat, 1938*

« Il est bizarre comme les hommes se révoltent de n'importe quoi. La Bolivie demande un port. Il y a quelque chose de plus logique ? N'importe quel pays avec une grande superficie ferait la même chose dans ce cas. Nous, les chiliens, étant dans le cas des boliviens, nous souhaiterions pas avoir un accès à la mer ? Je crois et j'affirme en tant que chilien et être humain, que nous devons discuter avec la Bolivie et ensemble nous devons et pouvons résoudre généreusement, amicalement ce grand problème d' un accès pour la Bolivie. Il n'est pas possible de noyer un pays et il est inhumain le faire si cela est possible. La générosité doit être pareille des deux cotés pour qu'il n' existent pas des sacrifices qui puissent créer des peurs ou un germe de futurs ressentiments ».

*Vicente Huidobro, un des grands personnages de la pensée et la poésie chilienne, 1938*  
« Ces conditions se sont aggravées à partir de Bolivar. Les terres boliviennes, trop étendues et sans défense, furent enfermées par ses quatre frontières. Le pays resta privé de son littoral et réduit à une situation d'enclavement qui, en dehors de l'avoir isolé encore plus, a conditionné le caractère bolivien ».

*Enrique Zorilla, politicien et écrivain, 1958*

« Arica doit être la terre de personne et de tous ; elle doit être un port complètement libre...Dans ce cas, la Bolivie pourrait satisfaire ses prétentions d'un accès à la mer, le Pérou n'aurait pas de problèmes limitrophes et le Chili aurait un centre de commerce...Arica est importante car elle constitue un fort frontalier ».

*Benjamín Subercasseaux, auteur de Chili ou une folle géographie, 1962*

« On ignore sans honte que lorsque le 6 août 1825 est née la République de la Bolivie, inspirée par Bolivar et déclarée par le Maréchal Antonio José de Sucre, les mots du Grand Libertador faisaient allusion à un port pour la nouvelle communauté, celui de Mejillones et celui du Loa.... Les Constitutions de 1828 et de 1833 reconnaissaient que les limites du Chili étaient au Sud du Cap de Hornos et au Nord du désert d' Atacama ».

*Juan Carlos Medina, journaliste, 1966*

« La formule trouvée après de nombreuses études, était celle qui considérait la possibilité de céder à la Bolivie, une frange de territoire au Nord d' Arica, large de 10 kilomètres, conjointe à la frontière péruvienne depuis le littoral jusqu' à la frontière, pour

que la Bolivie puisse communiquer avec l' Océan Pacifique dans son propre territoire et construire ainsi son port ».

*Gabriel Gonzalez Videla, ancien Président de la République, 1975*

« Le Chili, dans un geste d'ouverture, doit assumer les protocoles et les clichés diplomatiques, et donner un bel exemple à l'Amérique et au monde. Le Chili doit donner le premier pas et tendre une main amie au peuple bolivien. Une main d'équité. Une main généreuse vers l'ouverture. Et derrière cette main, le cœur du peuple chilien doit être désireux de trouver une solution juste, équitable, digne et honorable au problème de l'enclavement de ses frères boliviens ».

*Jaime Celedón, écrivain et journaliste, 1979*

« La question d'une sortie à la mer est, néanmoins, une affaire ultrasensible, à laquelle la Bolivie ne renoncera jamais, et elle représente pour nous un sujet très compliqué, puisque nos relations et même nos traités avec le Pérou sont en jeu. Devons nous continuer attrapés dans les débris d'une guerre du XIXème siècle, une guerre qui est un anachronisme ? ».

*Jorge Edwards, diplomate, romancier et journaliste, 1984*

« ...existe t-il chose plus urgente que la réconciliation avec la Bolivie ? Il s'agit de rétablir les relations entre deux frères, ce qui intéresse n'est pas le fait de trouver un coupable (généralement les deux parties) mais, de réussir une réconciliation.... Pour cette raison, je suis partisan du fait qu'il faut trouver un arrangement avec la Bolivie, car cela convient le Chili. Si cela n'était pas vrai, pourquoi entretenir les relations consulaires ? ».

*R.P. Fidel Araneda Bravo, critique littéraire et écrivain, 1987*

« Que le Chili ne commence pas par affirmer qu'il n'est obligé à rien, ce qui est vrai légalement, mais qui peut être discuté sur le terrain de l'histoire ; que la Bolivie n'accepte pas le corridor « juste maintenant », et que ses écrivains et hommes d'Etat continuent avec le même discours à propos de la « récupération du littoral captif ; que le Pérou joue avec toutes les cartes sur la table, franchement inspiré en un accord qui soit vraiment convenable à tous. Les chiliens, les boliviens et les péruviens sont obligés à rassembler les forces en vue d'un grand avenir, fondé dans un présent où les convenances tri nationales domineront et ce présent sera inspirée sur tous les apports positifs d'un siècle d'efforts qui n'ont pas été vain, j'en suis convaincu ».

*Oscar Pinochet de la Barra, diplomate et écrivain, 1987*

« Nous ne devons pas fermer les yeux, il ne faut pas arriver à cette simplicité, à l'illusion, à supposer que la Bolivie oubliera un jour son Littoral perdu, ou qu'elle sera convaincue d'en avoir plus besoin. En dehors de ce que le Chili (et le Pérou, par

ailleurs) veulent ou pas, fassent ou non, le pays des Hauts Plateaux ne cessera pas de réclamer la mer, ce n' est pas un caprice, il s'agit de l'identité de cette patrie, c'est une affaire inoubliable, qui ne pourra pas être changée ».

*Gonzalo Vidal, historien, 1988*

« ...les relations entre le Chili et la Bolivie, dès le début et jusqu' à nos jours, ont été menées, sauf quelques rares exceptions, par le manque d'intérêts communs et par le manque de confiance. Il n'existe pratiquement pas de périodes où ces peuples, en tant que frères d'Amérique, auraient pu réaliser avec fermeté, des oeuvres de progrès conjoint, définissant ainsi, l'impératif historique dans le domaine des relations internationales ».

*Sergio Carrasco, historien, 1989*

« .....le Chili n'a jamais eu le droit légitime au territoires disputés, qui furent la cause des trois traités de limites avec la Bolivie.... les blessures laissées par la Guerre du Pacifique, une terrible guerre, comme le sont celles entre des frères..... guériront seulement le jour que la Bolivie obtienne un accès souverain à l'Océan Pacifique. Nous gardons en vain la fausse idée que l'on ne doit rien à la Bolivie. Nous lui devons un port....La Bolivie est née avec un littoral légitime et souverain. Elle possédait sa propre mer qui lui fut arraché par le Chili en un acte de vol. C'est pour cette raison, que la Bolivie n' abandonnera jamais son propos de récupérer même une frange ou un corridor qui lui permette d' accéder à la mer d'une façon souveraine. Pour la Bolivie c'est une affaire de dignité nationale, il s'agit de l'honneur de la Patrie ».

*Cástulo Martínez H., historien, 1990*

« ...au nom de CEDECH et de l'Université Maréchal Sucre, que dans mon pays, spécialement, la diplomatie du Mapocho à six ans du XXIème siècle et en bordant le troisième millénaire, ne peut pas accepter la terrible violation aux Droits Humains qui reflète l' enfermement de cette Patrie que je sens comme si j'étais un de ses ressortissants ».

*Pedro Godoy, professeur et historien, Directeur du Centre d' Etudes Chiliens, 1994*

« Je le dis immédiatement pour ne pas faire perdre du temps à ceux qui ne comprennent jamais les raisons qui vont contre leurs préjugés : un jour il faudra lui donner, lui prêter, lui louer à la Bolivie un accès à la mer ; et on devrait commencer à y réfléchir sur cette question au lieu de nous réfugier automatiquement dans les textes des traités et dans la rhétorique patriotique ».

*Fernando Villegas, sociologue et écrivain, 1995*

« La Bolivie, à mon avis, d'une position qui pouvait être considérée comme celle d'un enclavement passe à jouer un rôle d'articulateur, et c'est ainsi qu'on perçoit les discussions avec ce pays, ce que j'ai compris, ce que j'ai lu des conversations, c'est un rôle d'articulateur du centre de l'Amérique du Sud, entre le Pérou. Le nord du Chili ; avec le Paraguay, c'est un rôle différent, ou l'on croirait une zone isolée et centrale, mais qui se prête à jouer un rôle très important dans la coordination et la projection ».

*Sergio Bitar, Président du Parti pour la Démocratie,  
Sénateur pour le Département du Tarapacá, 1966*

« Si j'étais Président du Chili, je donnerai une issue à la mer aux boliviens, le problème c'est qu'il ne me répond pas....Je fait partie des chiliens qui aimeraient voir les boliviens avec un port dans la mer ».

*Jorge Soria, Maire de Iquique, 1998*

« Je reconnaît le fait qu'il existe un problème dans le sens de la demande historique de la Bolivie, on peut comprendre les raisons de cette envie d'obtenir une issue souveraine sur l'Océan Pacifique. Effectivement cette affaire a toujours été présente dans nos relations bilatérales.... Le Chili ne nie pas qu'il y a toujours des affaires pas résolues et qu'il faut chercher la manière de les résoudre, à travers d'un processus qui est complexe en Bolivie comme au Chili. Mais je crois que c'est une demande de l'avenir et de l'histoire. Pour cette raison, au lieu d'essayer d'internationaliser le conflit qui n'est pas international, il faut donner les conditions de dialogue, de confiance, de multiplier nos plus grands intérêts communs... ».

*Jaime Gazmuri, Sénateur, membre de la commission des  
affaires étrangères du Parlement, 1999*

« Il est difficile de comprendre que le malheur d'une guerre, qui fut achevée à la fin du XIX siècle, s'interpose encore entre le Chili et la Bolivie aux débuts du XXI siècle ».

*Oscar Pinochet de la Barra, 2001*

« Les problèmes politiques ne sont pas des problèmes commerciaux. La Bolivie a un sentiment qui s'est transformé en une offense, et cela ne peut pas être compensé avec 30.000 tonnes de sucre ni avec plus ou moins d'argent. C'est comme pour les personnes, elles ne s'achètent pas avec de l'argent. Les pays sont comme les personnes. Ils sont des sujets qui ont des sentiments et une dignité. Il est fort possible que j'ai tort, mais si je me dispute avec quelqu'un, je ne lui donnerai pas de l'argent pour lui enlever la colère. On ne peut pas confondre le monde commercial avec le monde politique... »

« Je ne crois pas qu'il soit possible de s'arranger d'abord avec la Bolivie et ensuite avec le Pérou.

« Est-ce par cette raison que les conversations doivent se faire de façon trilatérale ?

« Oui, de façon trilatérale.

Et vous, acceptez vous l'idée du corridor pour la Bolivie ?

« Oui, bien sur. Bon, je suis partisan, mais avec beaucoup de pessimisme, car je sais que pour le Pérou il est extrêmement difficile d'accepter une chose pareille ».

*Gabriel Valdez, ancien Ministre des Affaires Etrangères et Sénateur en fonctions, 2004*

« Un pays tout entier, qui est notre voisin, qui limite avec notre territoire, qui implore, qui réclame qu'il ne maintient pas de relations diplomatiques normales avec le Chili, phénomène évidemment anormal. Il y a t-il pas une controverse ? Apparemment dans les textes des traités, il n' existe aucune controverse juridique, diplomatique, mais dans les faits il y en a une grave et, avec un problème de fond ».

*Jorge Edwards, 2004*

« Beaucoup de chiliens - au moins le 10%, c'est- à-dire prêt d'un million et demi – nous ne baignerons volontiers dans une plage bolivienne, comme l'a bien dit le Président Chávez ».

*Manuel Cabieses Donose, journaliste, directeur de la revue Punto Final, 2004*

« Négocier avec la Bolivie une issue à la mer, ne veut pas dire la cession des droits acquis légitimement dans une guerre ; c'est un acte de bon sens du gouvernement ».

*Pablo Simonetti, journaliste, 2004*

« Je suis convaincu que la seul moyen de solution pour la revendication bolivienne est celle d'un corridor au Nord d' Arica, sur la ligne qui fut négociée dans les années 70 ».

*Edmundo Pérez Yoma, ancien Ministre de Défense et ancien Consul Général en Bolivie, 2004*

## V

### LES COUTS DE L' ENCLAVEMENT

#### PREJUDICES ÉCONOMIQUES DE L'ENCLAVEMENT

En vertu du Traité de 1904, la Bolivie a dû céder au Chili sa façade maritime à perpétuité en échange de certaines compensations de la part du Chili. Ces compensations n' ont pas été respectées par le Chili, principalement dans les domaines suivants :

- a) L' obligation acceptée par le Chili en faveur de la Bolivie et à perpétuité du plus large et libre droit de transit commercial tout au long de son territoire et à travers les ports du Pacifique.

Le gouvernement du Chili a toujours fait allusion aux bénéfices qui se dégagent du libre transit pour la Bolivie. Cependant, les exportations boliviennes sont taxées à la frontière chilienne, la circulation des marchandises boliviennes à travers les ports chiliens n'est pas gratuite. Les dispositions du traité de 1904 et d'autres accords complémentaires ne sont pas tout le temps respectées pour des raisons administratives, sanitaires, de sécurité y autres ; ce qui suscite de nombreuses plaintes de la part des usagers boliviens de ces ports.

Les autorités et les institutions chiliennes taxent excessivement et sans aucune justification les transporteurs boliviens. En outre, des paiements sont arbitrairement demandés pour le transfert des conteneurs qui sont en transit (GATE IN / GATE OUT.TACK) par les ports chiliens, ainsi que le déplacement des conteneurs vides du port jusqu'aux dépôts navals.

Le 1<sup>er</sup> mars 2003, le port d'Antofagasta a été octroyé en concession à l' entreprise Antofagasta Terminal International (ATI). Depuis, les frais de transport des minéraux en vrac et de la marchandise d' exportation bolivienne, se sont accrus de l'ordre de 26% par tonne. A cela s'ajoute le paiement additionnel qu'il faut effectuer pour déplacer le chargement depuis le centre d' approvisionnement de Portezuelo, qui se trouve près de la ville d' Antofagasta, jusqu'au port, ce qui représente des frais supplémentaires de deux dollars par tonne (y compris les frais d'approvisionnement du chargement) pour les entrepreneurs boliviens, ce qui les oblige à arrêter les exportations.

Ainsi, le transit des marchandises depuis la Bolivie vers le Chili n'a pas toujours été « large et libre ». Bien au contraire, on a pris connaissance à plusieurs reprises que les autorités chiliennes l'ont restreint et empêchent l'accomplissement de ce droit. Pendant la Guerre du Chaco, les autorités chiliennes ont empêché le passage de marchandises qui étaient destinées à la Bolivie, ce qui est une violation au Traité de 1904 et de la Convention du Traité sur le trafic commercial signé avec le Chili le 6 août 1912. De même, les autorités chiliennes, en invoquant des raisons administratives unilatérales ont

paralysé l'embarquement de minerais aux marchés mondiaux comme conséquence de la nationalisation des mines qui a eu lieu en Bolivie le 31 août 1952.

Par ailleurs, à quelques reprises, le transit du chargement bolivien a été endommagé à cause des troubles liés au travail dans les ports chiliens, tels que les grèves et des protestations de la Corporation des travailleurs des ports d' Arica et d' Antofagasta.

En outre le Chili est en train de mettre en oeuvre un processus de privatisation de ses ports, ce qui porte atteinte au régime de libre transit des marchandises boliviennes, qui est prévu dans les Traités de 1904 et les conventions de 1912 et de 1936. Les droits boliviens sur le libre transit constituent des obligations internationales pour le Chili de type *intuito personae* , c'est-à-dire se sont des droits qui ne peuvent pas être transférés à un agent privé. Il s' agit des obligations intrinsèques du gouvernement chilien. À partir d'une perspective de droit international, les entreprises privées ne peuvent être les successeurs des obligations du gouvernement chilien envers la Bolivie.

En ce qui concerne la privatisation du port d'Antofagasta, l'augmentation des frais à l' exportation des minerais a eu des incidences négatives sur la compétitivité du secteur productif. Le prochain appel d'offre du port d' Arica est encore plus inquiétant car l'appel d'offre des débarcadères, en créant un monopole, aura sans doute pour conséquence une nouvelle augmentation des coûts des services. Le chargement bolivien représente 80% du chargement total qui est mobilisé dans le port d' Arica.

- b) Le Traité de 1904 établi que : « La République de la Bolivie aura le droit de construire des agences douanières dans les ports de sa préférence pour le commerce. Pour l' instant, le Traité stipule que, les ports déjà habilités sont ceux d' Antofagasta et Arica ».

En application de ces dispositions et dans le cadre du Système Intégré de Transit (SIT), aux ports d' Antofagasta et Arica, fonctionne une agence douanière bolivienne, représentée par l' Administration des Services Portuaires – Bolivie (ASP-B), chargée de surveiller le processus de réception et le magasinage du chargement bolivien en transit, et contrôle le transport des marchandises en provenance d' outremer et à destination de la Bolivie. La privatisation des ports limite la présence de ASP-B, ainsi que le contrôle que cette dernière exerce sur le chargement bolivien en vertu des accords en vigueur.

À cet égard, il est important de souligner que les autorités chiliennes se sont montrées réticentes et ont retardé les demandes présentées par les autorités boliviennes pour habilitier de nouveaux ports afin d' accroître le commerce extérieur, en dehors des ports d' Arica et Antofagasta.

- c) Les deux pays reconnaissent et respectent les droits des citoyens « nationaux et étrangers acquis dans les territoires qui, en vertu du Traité de 1904, restent sous la souveraineté d' un des deux pays ».

L' article 2 du Traité de 1904 protège les citoyens boliviens qui possédaient des propriétés dans les territoires qui appartiennent aujourd'hui au Chili en vertu du traité. Cependant, une loi chilienne oblige les citoyens boliviens « à se présenter et à défendre ses droits dans un délai de quatre mois dès l'entrée en vigueur de la loi ». La Cour Suprême du Chili, en flagrante violation des droits des propriétaires boliviens des Salines du « Toco » a émis un jugement contraire à ce qui était prévu dans le Traité de 1904.

## **LES COÛTS GÉOGRAPHIQUES ET ÉCONOMIQUES DE LA GUERRE DU PACIFIQUE**

La Bolivie a perdu 120.000 km<sup>2</sup> de territoire au bénéfice du Chili. Dans ce territoire ont été découverts les gisements de cuivre de Chuquicamata, les plus importants du Chili et du monde. Après quelques décennies, le Président chilien Salvador Allende disait que le cuivre était devenu « le salaire du Chili ». La Bolivie a perdu aussi d' importantes réserves de salpêtre, de guano et de soufre, qui ont de même contribué au développement chilien.

Les coûts élevés du transport et des services que la Bolivie doit subir, lui empêchent d' accéder aux marchés internationaux dans les mêmes conditions que les autres pays qui jouissent d' une côte maritime, lui faisant perdre de la compétitivité. Les exportations nationales doivent en outre, absorber les coûts dérivés du système intégré de transport pour accéder aux ports.

De même, la Bolivie n'a pas pu développer, parmi d' autres activités, les industries dérivées des produits marins, secteur avec un important dynamisme dans le commerce extérieur et qui obtient de bons prix internationaux. Il n'a pas été possible de développer ni des services et ni des industries navales, comme par exemple des chantiers navals, les services portuaires, le pilotage portuaire et le stockage (silos, réservoirs, cours, etc...).

D' autre part, en raison de la perte de son littoral, la Bolivie ne peut pas accéder aux richesses ni aux ressources naturelles des fonds marins, et elle ne profite pas du bénéfice économique que produit la vente des produits marins, minéraux et du pétrole.

Le pays a des désavantages considérables pour participer du commerce des services et du transport maritime avec des flottes de propriété nationale et avec drapeau bolivien.

Il faut remarquer aussi, que le progrès et la prospérité du Nord du Chili est dû en grande partie au commerce de la Bolivie. Dans ce contexte, il est important d' indiquer que 80% du chargement mobilisé dans le port d' Arica est bolivien, que les producteurs mineurs utilisent le port d' Antofagasta et qu' une grande partie de la contrebande qui affecte la Bolivie, provient de la zone franche d' Iquique.

Dans le domaine politique, les réclamations de la Bolivie à propos d' un accès à la mer, sont souvent utilisées par les gouvernements du Chili pour des fins internes, cherchant des consensus et un soutien national.

Enfin, il est paradoxal de rappeler qu' un gouvernement militaire chilien a eu plus de courage que les gouvernements démocratiques pour reconnaître le problème maritime, et qui a essayé de trouver une solution définitive à ce sujet. Cette négociation a échoué, entre autre motifs, car l' opposition chilienne considérait que ce genre de problèmes devaient être résolus par les gouvernements démocratiques, puisqu'ils avaient apparemment un plus grand appui et plus de légitimité. Néanmoins, malgré la transition démocratique qui s' est produite au Chili, dix ans après , le problème maritime reste inchangé.

### **D' AUTRES COÛTS LIÉS À L' ENCLAVEMENT DE LA BOLIVIE**

- Les coûts élevés du transport et des services portuaires affectent négativement la compétitivité des produits boliviens dans le commerce international et sont un obstacle pour l' expansion du commerce extérieur de la Bolivie, qui concentre ses échanges avec ses voisins.
- La Bolivie a des difficultés pour se projeter vers le bassin du Pacifique, un des bassins avec un développement économique et commercial très élevé dans le monde durant les dernières décennies.
- L' enclavement restreint la compétitivité de l' économie bolivienne, puisqu'il empêche d' attirer des investissements étrangers et les transferts de technologie.
- « La conscience maritime » en Bolivie s'est affaiblie, ce qui ne permet pas de planifier des projets de commerce et de développement économique en fonction des perspectives qu'offre l' accès à la mer.
- Faute d' une côte souveraine, la Bolivie n'a pas pu prendre contact avec les principaux courants migratoires du XXIème et début du XXème siècle, qui se sont historiquement concentrés sur les côtes d'Amérique du Sud.
- Par l'absence d'une côte maritime, le pays a souffert une perte d'activité productive et de services. Ces activités ont été effectuées en territoire chilien et c'est l' économie chilienne qui en a profité. Parmi plusieurs activités, on peut faire référence au transport routier et ferroviaire, l' utilisation des ports, le tourisme, etc....
- Plusieurs organismes internationaux ont réalisé des études démontrant l' impact négatif des surcoûts économiques qui payent les pays enclavés. On peut ressortir les études faites par le FMI et la CNUCED en 1994 et 2001, établissant qu'un pourcentage des recettes des exportations des pays enclavés sont destinés au paiement du transport et des assurances. En plus, la Bolivie est affecté par sa géographie diverse et difficile.

- Les coûts de transport et des services portuaires exigés par le Chili doivent être payés en devises, ce qui représente un drainage à sa faveur.
- Des analystes reconnus, tel que Jeffrey Sachs, considèrent que les pays enclavés perdent 0.7 points dans leurs taux de croissance, précisément par leur condition d'enclavement. Il découle de cette analyse que pendant les dix dernières années, le coût de l'enclavement bolivien est de plus de quatre milliards de dollars. Cette donnée permet d'imaginer l'importance de la perte du PIB pendant plus de 120 ans sans accès à la mer.

## **DOMMAGES ECONOMIQUES EMERGENTS DE LA GUERRE DU PACIFIQUE \***

Les dommages économiques causés hier et aujourd'hui par le Traité de Paix de 1904 sont énormes pour la Bolivie. En premier lieu, cela a signifié la perte de 158 mille km<sup>2</sup> de son territoire côtier, c'est-à-dire une superficie supérieure à celle de Cuba, la Jamaïque, Trinité –Tobago et le Salvador rassemblées. Cette simple comparaison montre la grandeur de la perte.

Mais le dommage dans le domaine économique fut encore pire. Dans le territoire perdu par la Bolivie suite à la guerre, des gisements fabuleux de cuivre à Chuquicamata furent découverts. Ils figurent parmi les plus importants du monde. Grâce à eux, le Chili est devenu le premier exportateur mondial et le deuxième producteur de cuivre derrière les Etats-Unis.

Jusqu'aujourd'hui, le Chili a exporté plus de 20 millions de tonnes de cuivre, chiffre difficile d'être évalué avec précision, mais qui peut être comparé aux réserves du continent asiatique tout entier, ce qui équivaut environ à 1,5 millions de tonnes, auxquelles il faudrait ajouter les réserves de toute l'Europe Occidentale, estimées à 2,3 millions de tonnes, et celles de l'Union Soviétique, qui représentent environ 16 millions de tonnes.

En d'autres termes, en ce qui concerne le siècle présent, le Chili a exporté autant de cuivre que celui qui est accumulé dans les territoires d'autres continents rassemblés. Tout ça sans compter les réserves qui se découvrent.

On estime qu'à ce rythme d'exportation, les mines de Chuquicamata ne s'étendront pas jusqu'à la fin du prochain siècle. En connaissance de cause, le Président chilien Salvador Allende a qualifié Chuquicamata comme « le salaire du Chili ». Un salaire que la Bolivie est en train de payer depuis plus d'un siècle, avec les ressources qui proviennent des mines situées dans le territoire qui lui appartenait.

Ce que le Chili a gagné avec la Guerre du Pacifique ne se réduit pas à son expansion territoriale et à l'exploitation du cuivre. Une des causes économiques de la guerre de 1879 fut le propos de prendre possession du guano, fertilisant naturel provenant des oiseaux marins tout au long des siècles.

On calcule que pendant les 50 dernières années, le Chili a enlevé plus d'un million de tonnes de guano, pour être utilisés en tant que fertilisant pour les champs agricoles des

principales zones du Sud de son territoire. Le guano est aussi un des produits naturels enlevé à la Bolivie.

Au guano il faut ajouter les dépôts de nitrate de sodium (salpêtre) existants dans l'ancienne province péruvienne de Tarapacá et dans la province bolivienne d' Atacama.

A partir de 1880, après l'occupation militaire dans la dite province bolivienne, le Chili a exporté quelques 12.500 tonnes par an de salpêtre, dont la valeur atteint environ le 20% de la totalité des recettes de ses exportations. Si bien l'invention du salpêtre synthétique, lors des premières années de ce siècle, a réduit les quantités minimum de la consommation internationale du salpêtre naturel, les exportations chiliennes de salpêtre et de son dérivé, le iode, ont financés près du 70% des recettes fiscales du pays.

Peu de temps avant la Première Guerre européenne, le Chili détenait le monopole mondial de la production de salpêtre.

Actuellement, dans cette ancienne province maritime bolivienne, fonctionnent encore quelques entreprises de salpêtre de moyenne importance.

Il faut souligner aussi qu'aujourd'hui le Chili produit près de dix milles tonnes de soufre. Quelques de ces principaux dépôts, se trouvent dans le district de Ollague, situé dans l'ancienne province bolivienne d' Atacama.

Au soufre il faut ajouter les dépôts de lithium, de fer et d'argent, qui existent en plusieurs quantités sur ce territoire.

La ville d'Atacama doit son progrès et sa prospérité, spécialement, au commerce avec la Bolivie, car c'est un des ports les plus utilisés, sur le territoire chilien, pour les exportations et importations boliviennes, où la hausse unilatérale et arbitraire des frais ferroviaires est constante. Par ailleurs, dans tous les ports chiliens, les marchandises boliviennes sont soumises à des conditions permanentes de détérioration et de soustraction.

Enfin, il faut signaler l'important dommage économique causé à la Bolivie en ce qui concerne les ressources marines, car étant privée d'une cote maritime, la Bolivie est aussi privée de toute richesse ichtyologique et des ressources naturelles des fonds marins.

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

## **COÛT DE L'ENCLAVEMENT DE LA BOLIVIE**

L' enclavement du territoire national limite sans aucun doute le développement économique et les conditions sociales du pays. Dans ce document, on essaye d'identifier les impacts de cet enclavement, surtout depuis la perspective économique.

I. Dans la section 1 sera décrite une série de facteurs qui affectent le développement économique et social du pays comme conséquence de son enclavement. Même si la plupart des impacts de cet enclavement sont difficiles à quantifier, ils représentent des préjudices visibles qui peuvent être constatés objectivement à partir des conditions matérielles dans lesquelles se trouve le pays, mais encore on peut les comparer avec celles des pays voisins non enclavés.

Ainsi, dans ce travail, on assume une méthodologie analytique, en découvrant tout d'abord les obstacles qui se sont générés dans le processus d'insertion du pays dans l'économie internationale, mais surtout dans l'étape de la globalisation et régionalisme ouvert. Ces obstacles mènent à ce que l'économie nationale tende à se concentrer en soi même, en perdant la possibilité de développer ses avantages compétitifs potentiels, et en générant en même temps une mentalité nationale conservatrice et moins ouverte au monde. L'enclavement a impliqué aussi l'impossibilité de profiter des ressources naturelles provenant des fonds marins, qui devraient être un patrimoine universel avant d'être un privilège des pays qui jouissent d'une cote maritime, et d'attirer les flux migratoires du capital humain, ainsi que les flux des investissements étrangers. L'enclavement a limité considérablement le commerce extérieur et a entraîné une perte d'autonomie en ce qui concerne la gestion de ce commerce.

II. Les impacts de l'enclavement sur les conditions sociales se quantifient lorsqu'on les compare avec les Indices de Développement Humain (IDH) du PNUD, et lorsqu'on compare les indices des pays sans accès aux côtes maritimes avec ceux des pays qui ne sont pas enclavés. Cette comparaison permet d'affirmer que la population des pays enclavés en voie de développement atteint des conditions de vie significativement au dessous de celles de ses voisins qui ont une cote. Cette évidence n'est pas fortuite, car on compare de façon générale les pays avec des processus historiques, des caractéristiques culturelles et des ressources matérielles relativement similaires.

L' IDH est un indice qui prétend comprendre de façon intégrale les dimensions du développement dans lequel se trouvent les populations de tous les pays du monde. Pour la construction de cet indice, on considère trois groupes de variables qui couvrent les conditions de santé, d'éducation et de revenus de la population qui lui permet de satisfaire ses premiers besoins.

Ainsi, alors que l' IDH de la Bolivie en 1994 était de 0,589, l' IDH moyen pondéré des pays voisins (le Brésil, l'Argentine, le Chili et le Pérou) atteignait 0,798, c'est - à - dire 26% supérieur à celui du pays. C'est pareil lorsque l'on compare individuellement les IDH des pays voisins non enclavés avec celui de la Bolivie.

Un phénomène similaire est observé dans le cas du Paraguay, un autre pays sud-américain enclavé, et le reste des pays enclavés du monde, sauf le cas de la Suisse, car c'est un pays développé, et celui de la Mongolie, qui limite uniquement avec la République de la Chine (voir cadre).

III. Postérieurement, en cherchant la quantification de l'impact de l'enclavement sur le développement économique, on fait appel à un modèle développé par Jeffrey Sachs au Harvard Institute for International Development, qui estime que les pays enclavés perdent 0,7 % des taux de croissance économique, précisément à cause de sa condition d'enclavement.

Donc, par exemple en 1997, la Bolivie aurait perdu 593 millions de dollars dans son PIB, puisque le taux réel de croissance du PIB, de 4,19%, aurait atteint 4,89%, et dans les dix dernières années on aurait perdu plus de quatre mille millions de dollars comme conséquence de l'enclavement du pays. Avec cette méthodologie, on pourrait déduire l'importante perte du PIB bolivien pendant presque 120 ans d'absence d'accès à la mer, depuis 1879 (voir cadre).

IV. Finalement, dans ce travail nous présenterons quelques quantifications ponctuelles des effets de l'enclavement pour le transport et l'utilisation des installations et services portuaires sur territoire chilien, pour les opérations de commerce extérieur boliviennes ; les coûts, imputables à l'enclavement, sont absorbés généralement par les exportateurs en tant qu'une sorte d'impôt qui augmente la valeur des marchandises à l'exportation et réduit leur capacité compétitive avec des produits similaires qui sont offerts sur les marchés internationaux, et dans le cas des importations, par les consommateurs locaux, qui sont obligés d'acquérir des biens de consommation, des machines et des équipements productifs, ainsi que d'autres biens à des prix élevés.

Ces coûts, ventilés en coûts de transport ferroviaire, d'utilisation des services portuaires et d'autres coûts supplémentaires qui peuvent atteindre jusqu'à 30 millions de dollars par an.

V. Pour compléter ce qui a été exposé avant, on peut considérer que l'enclavement de la Bolivie, a eu et a encore des implications considérables dans le développement économique et social du pays. En plus, la perte du littoral bolivien n'a pas représenté seulement pour la Bolivie une perte qualitative, dont l'implication plus importante est celle de n'être plus un pays côtier qui puisse communiquer directement avec le monde tout entier, sinon qu'elle représente une diminution quantitative de la dotation originelle des ressources naturelles existantes dans ce territoire, tels que le guano, le salpêtre et principalement le cuivre, qui ont été et sont encore exploités de façon satisfaisante par le Chili.

De nos jours, le cuivre représente plus du 35% des exportations chiliennes, il est exploité dans des gisements situés dans les territoires qui appartenaient à la Bolivie : Chuquicamata, le plus important gisement de cuivre du monde.

Indice de Développement Humain des pays enclavés (2001)  
(Comparaison avec les indices des pays limitrophes non enclavés)

Pays	IDH différence	IDH moyen limitrophe	Pays limitrophes (IDH)

(\*) C'est une moyenne pondérée par le poids de la population de chaque pays, dans l'ensemble des pays limitrophes respectifs.

(\*\*) Donnée du IDH de la Libie correspond à 1999.

Ressource :

Rapport sur Développement Humain 1997 (PNUD), Statistiques Financières Internationales (FMI).

Rapport sur Développement Humain 2001 et rapport sur le développement Humain 2004 (PNUD)

### La Bolivie : différence entre le PIB potentiel et le PIB observé (en millions de dollars)

Années	PIB potentiel	PIB observé	Différence par l'enclavement	Taux de croissance PIB potentiel	Taux de croissance PIB observé

Ressource : Elaboré par UDAPE, avec information de L'Institut National des Statistiques (INE) – Département des Comptes Nationaux.

## **1. IMPLICATIONS DE L'ENCLAVEMENT BOLIVIEN**

L'enclavement de la Bolivie, causée par le conflit avec le Chili du siècle dernier, a eu et a encore des implications importantes dans le développement économique et social du pays. De plus, la perte du littoral bolivien n'a pas représenté seulement pour la Bolivie une perte qualitative, dont l'implication plus importante est celle d'être devenu un pays isolé sans aucune communication avec le monde, sinon qu'elle représente une perte quantitative de la dotation originelle des ressources naturelles qui existent dans ce territoire, tels que le guano, le salpêtre et principalement le cuivre, qui ont été et sont efficacement exploités par le Chili. Aujourd'hui, le cuivre, représente plus du 35% des exportations chiliennes, il s'exploite dans les gisements situés dans les territoires originellement boliviens, comme celui de Chuquicamata, qui est devenu le gisement plus important du Chili.

Les autres implications qui ne s'excluent pas de l'enclavement sont les suivantes :

- L'impossibilité d'utiliser et exploiter les ressources de la mer, comprises dans les 200 milles de mer territoriale.
- L'attitude nationale « moins ouverte » au monde, ce qui répercute dans un moindre exercice productif, moins d'information et moins d'investissements.
- La déviation du commerce, de laquelle sont victimes les pays enclavés, car ils tendent à concentrer leurs commerce extérieur dans les pays voisins, qui offrent des conditions plus avantageuses si on les compare avec d'autres marchés.
- D'obstacles majeurs pour profiter des avantages de la globalisation et de l'intégration économique. Ce qui empêche de se projeter économiquement sur le bassin du l'Asie Pacifique, comme une des régions les plus dynamiques dans l'actualité.

- La déviation des investissements étrangers, tend à se diriger vers les territoires avec un plus large accès au reste du monde. Les investissements étrangers considèrent l'enclavement un facteur limitant, puisqu'il augmente les coûts de transport.
- Le manque de contact avec les courants migratoires du siècle dernier et du début de ce siècle, ce qui a limité le capital humain. Le flux des émigrants reçus par les pays voisins, n'a pas seulement élargie de façon considérable leur marchés internes, sinon qu'ils ont apporté de la technologie, une mentalité d'entreprise et de travail plus efficient, des capitaux d'investissements et des contacts internationaux, entre autres.
- Une tendance à ce que l'économie nationale soit concentré en soit même, en perdant donc des possibilités de développer ses avantages compétitifs et à générer des distorsions au développement productif.
- L'impact économique des bénéfices externes qui se perdent par manque d'un territoire à coté de la mer, tels que les activités productives et des services.
- Etre soumis aux préjudices dans le processus de commercialisation face à la mise en place des barrières non tarifaires, telles que la prohibition de stocker temporairement des minerais pour l'exportation comme l'était le cas du plomb et du zinc à Antofagasta.

## **2. IMPACT DE L'ENCLAVEMENT SUR LES CONDITIONS SOCIALES**

Le niveau de vie et les conditions sociales de la population mondiale rassemblée dans leurs pays respectifs ont été analysés par les Nations Unies en utilisant une méthodologie qui finie dans la configuration d'un indice comparatif des pays du monde entier, appelé Indice de Développement Humain (IDH).

L'IDH est un indice qui prétend entendre de façon entière les dimensions de la pauvreté dans lesquelles se trouvent les populations de tous les pays du monde. Pour construire cet indice on considère trois groupes de variables qui couvrent les conditions de santé, d'éducation et de revenus de la population qui lui permet de satisfaire les premiers besoins. Les variables représentatives son respectivement : « l'espérance de vie » pour les conditions de santé, « l'alphabétisme des adultes » et le « taux d'inscriptions » pour les conditions de l'éducation, et le « PIB réel par habitant » à niveau des revenus.

Par les IDH publiés par le PNUD en 1996 et estimés pour 1994, on constate en général que les pays enclavés en voie de développement ont des conditions de vie de moindre qualité et un développement humain plus bas que celui de ses voisins limitrophes non enclavés, ce qui reflète les impacts négatifs de l'enclavement sur le bien-être social.

Ainsi, alors que l'IDH de la Bolivie es 1994 était de 0,589, l'IDH moyen pondéré des pays voisins (le Brésil, l'Argentine, le Chili et le Pérou) a atteint 0,798 ; c'est – à – dire, 26% de plus que notre pays. Individuellement les pays voisins non enclavés présentent des IDH supérieurs à celui de la Bolivie. Un phénomène qui lui ressemble, c'est le cas du Paraguay, l'autre pays enclavé de l'Amérique du Sud, comme on peut le constater dans le cadre.

La différence des conditions de vie des pays africains enclavés par rapport à ses voisins qui ont un accès à la mer, partant des IDH's inférieurs aux premiers, c' est aussi quelque chose qui ne peut pas être objectée. (voir le cadre)

### **3. IMPACT DE L'ENCLAVEMENT SUR LA CROISSANCE ECONOMIQUE**

L'impact macroéconomique de l'enclavement sur la croissance économique a été analysé et quantifié par le prestigieux économiste Jeffrey Sachs. Il considère que les pays enclavés perdent 0,7% de leurs taux de croissance du produit chaque année, à cause de cet enclavement.

Si on prend en compte le critère de Sachs sur la croissance du PIB en Bolivie, et si la Bolivie n'avait pas perdu sa cote maritime, elle aurait atteint des niveaux de production et des taux de croissance supérieurs à ceux qu'elle présente aujourd'hui.

En effet, le cadre nous permet d'apprécier le PIB réel (PIB observé) à des prix de 1990, qui aurait pu être atteint sans la perte des pourcentages estimés par Sachs, attribuée à l'enclavement de la Bolivie (PIB potentiel). Le cadre reflète aussi, la différence ou la perte annuelle en millions de dollars entre 1988 et 1998, entre le PIB potentiel et réel, et les taux de croissance.

Par exemple, en 1997 le PIB bolivien aurait perdu 593 millions de dollars, car le taux réel de croissance du PIB qui était de 4,19% , aurait été de 4,89%, et dans les dix dernières années on aurait perdu plus de quatre mille millions de dollars à cause de l'enclavement.

### **4. QUELQUES COÛTS QUANTIFIES DE L'ENCLAVEMENT**

Parmi les coûts économiques de l'enclavement qui peuvent être quantifiés, sont ceux des frais aux exportations depuis le territoire national jusqu'au ports du Pacifique situés au Nord du Chili, et ceux des importations qui rentrent par les même ports.

L' exécution du commerce extérieur comprend le transport des marchandises et l'utilisation des services portuaires. Dans ce sens, le coût de l'enclavement se reflète dans l'ensemble des frais dépensés par les importateurs et les exportateurs des biens qui passent en transit sur le territoire chilien, et pour l'utilisation des services portuaires offerts par ce pays.

Le transport des marchandises vers et depuis les ports situés au Nord du Chili s'effectue principalement par la route La Paz - Arica- et Oruro – Pisagua, et par la ligne de train La Paz - Arica et Oruro – Antofagasta. Actuellement seule la ligne Oruro – Antofagasta est utilisée. La partie bolivienne y compris le trajet La Paz – Charaña fut octroyée à l'entreprise chilienne Cruz Blanca S.A. dans le processus de capitalisation de l' Entreprise Nationale qui gère les voie ferrées.

#### **4.1 Coûts du transport par route**

La valeur ajoutée du transport routier, étant donné le monopole qui concentre la Chambre Bolivienne de Transport, ne peut pas être considéré comme un des coûts de

l'enclavement; cette valeur est distribuée par des opérateurs de commerce boliviens et sont perçus par des opérateurs de transport boliviens. Dans ce sens, le transport par route depuis et vers les ports du Pacifique implique des transactions exclusivement entre boliviens.

Néanmoins, les transporteurs boliviens ont d'autres frais au Chili, tels que l'entretien de leurs véhicules, les péages, l'achat de combustible, et le séjour, entre autres.

Approximativement, le calcul de ces coûts se basent sur les données suivantes:

- Volume total du commerce en 1996: 1.315.893 tonnes
- Volume transporté par voie ferrée: 645.000 tonnes
- Volume transporté par route: 670.893 tonnes
- Nombre de voyages par an (20 tonnes/voyage): 33.544 tonnes
- Nombre de voyages de retour: 16.772 tonnes
- Essence et diesel acquis au Chili (200 lts/voyage): 354.400 litres
- Frais en essence et diesel au Chili: 1.341.760 dollars
- Frais pour l'entretien: 670.880 dollars
- Frais de séjour et de logement: 1.677.200 dollars

Ainsi, les frais totaux des concepts ci dessus atteint un chiffre estimé de 3,7 millions de dollars.

#### **4.2 Coûts du transport par voie ferrée**

Les frais pour le transport par train du commerce extérieur bolivien distribués sur le territoire chilien se sont aussi des frais imputables a l'enclavement. Son calcul s'appuie sur les données suivantes:

- Volume total transporté en 1997 pour les importations et exportations: 645 mille tonnes
- Longueur du réseaux ferroviaire en Bolivie: 2.082 km
- Longueur du réseaux ferroviaire au Chili: 741 km
- Longueur totale du réseaux ferroviaire: 2.769 km
- Coût du transport au Chili ( $645.000 \times 30 \times 0,267$ ): 5.166.450 dollars

Ainsi, les opérateurs du commerce bolivien qui utilisent la voir ferrée comme moyen de transport distribuent par an un montant d'environ 5,2 millions de dollars a l'entreprise ferroviaire chilienne.

#### **4.3 Coûts de l'enclavement concernant les services portuaires**

Un autre frais a payer est celui des opérateurs du commerce qui correspond a l'utilisation des services portuaires, à la manipulation, le stockage, le chargement et déchargement, entre autres, des marchandises importées ou exportées. L'utilisation des services portuaires génère un coût pour le commerce extérieur bolivien qui est perçu par l'économie chilienne.

En 1995, les volumes des exportations et des importations qui passaient par les ports chiliens sont de 819,6 mille et 496,3 mille tonnes, faisant un tout de 1,3 millions de tonnes manipulées dans les ports d'Antofagasta, Arica et Iquique. La valeur de ce commerce fut de 1.357,6 millions de dollars, c'est - à - dire un peu plus du 48% de la valeur totale du commerce extérieur bolivien pour cette année.

Le coût moyen des services portuaires relatifs à la manipulation, au stockage, au chargement et au déchargement des marchandises importées ou exportées est de 10 dollars par tonne, dont le 20% correspond exclusivement aux opérations de chargement et de déchargement, et les 80% qui restent, correspondent aux autres opérations auxquelles sont soumises les marchandises.

Ainsi, le coût total des services portuaires est d'environ 13 millions de dollars, montant qui est transféré au Chili.

*Ressource:*

*Unité de Politique Extérieure, Ministère des Finances, La paz, mai 1998*

*Jeffrey Sachs, cité dans cette étude, qui est professeur de l'Université de Harvard et directeur du Harvard Institute for International Development.*

**L'analyse s'est publié au "The Limits of Convergence: Nature and Growth": The Economist, 1997**

## VI

### CHRONOLOGIE DE LA GUERRE DU PACIFIQUE

- Le 14 février 1879** le Chili occupa le port d'Antofagasta et la Bolivie fut entraînée dans la Guerre du pacifique.
- Le 23 mars 1879** Défense de Calama. L'héros bolivien Eduardo Abaroa défend le pont du Topáter sur la rivière Loa.
- Le 5 avril 1879** le Chili declara la guerre a la Bolivie et au Chili de façon conjointe.
- Le 21 mai 1879** le Navire blindé péruvien Huáscar, commandé par l' amiral Miguel Grau, noie le bateau chilien Esmeralda à Iquique, Pérou.
- Le 8 octobre 1879** L'amiral Miguel Grau et son navire, le Huascar, sont vaincus à Angamos, à coté de Mejillones, Bolivie.
- Le 2 novembre 1879** Bataille de Pisagua
- Le 5 novembre 1879** Le Général Hilarión Daza, à la tete de l'armée bolivienne, se dirige a Tacna pour faire face a l'armée chilienne.

- Le 14 novembre 1879** Hilarión Daza donne l'ordre à l'armée bolivienne de se retirer de Camarones.
- Le 21 novembre 1879** Bataille de Tarapacá.
- Le 29 novembre 1879** Bataille de San Francisco.
- Le 29 décembre 1879** L'Assemblée du Gouvernement a lieu à La Paz. Elle destitue Hilarión Daza et confie le pouvoir au Général Narciso Campero et confie le commandement de l'armée au Colonel Eliodoro Camacho.

*FOTO: LADISLAO CABRERA AVAIT A SA CHARGE LA DEFENSE DE CALAMA*

- 7 juin 1880** L'armée chilienne prend la ville d'Arica.
- 20 octobre 1883** Le Pérou et le Chili signent le Traité de Paix d'Ancón
- 4 avril 1884** La Bolivie et le Chili signent le pacte de Trêve.

## VII

### CHRONOLOGIE DE LA QUESTION MARITIME ENTRE LE CHILI ET LA BOLIVIE

- 1837 Le département du Littoral est créé. Il est divisé politiquement en deux provinces: La Mar avec sa capitale Cobija, et Atacama avec San Pedro de Atacama comme sa capitale.
- 1866 Fut signé le Premier Traité de Limites entre la Bolivie et le Chili.
- 1868 Le Préfet du Littoral bolivien fonde Antofagasta.
- 1874 Fut signé le deuxième Traité de Limites entre la Bolivie et le Chili
- 1875 Un Traité Complémentaire au Traité de 1874 est signé
- 1878 Le Congrès bolivien impose la paiement de 10 centimes du peso bolivien par quintal de salpêtre exporté
- 1879 Le Chili envahit le port de Antofagasta
- 1880 Le Chili déclare la guerre au Pérou et a la Bolivie en même temps.

- 1883 Le Traité d' Ancón est signé, établissant la paix entre le Pérou et le Chili
- 1884 La Bolivie signe le Pacte de Trêve.
- 1887 Le Sénat Chilien discute et approuve un projet de Loi qui annexe la province chilienne d'Antofagasta.
- 1895 La Bolivie et le Chili signent cinq conventions
- 1900 Abraham Koning envoie une lettre – ultimatum au Gouvernement de la Bolivie.
- 1903 La Bolivie accepte les termes d'un traité qui fut imposé par le Chili.
- 1904 Le Traité définitif de Paix et Amitié est souscrit.
- 1910 Le Ministre des Affaires Etrangères bolivien, Daniel Sánchez Bustamante, envoie un Mémoire aux représentants du Pérou et du Chili.
- 1919 – 1920 Lors de la Conférence de Paris et devant la Société des Nations, la délégation bolivienne propose la révision du Traité de 1904.
- 1927 Le Gouvernement des Etats-Unis, a travers son Secrétaire d' Etat, Frank Kellogg, envoie une proposition aux gouvernements du Chili et du Pérou.
- 1928 Le Traité de Lima. Le Chili et le Pérou signent le Traité de Paix, décidant le partage du territoire, Arica pour le Chili et Tacna pour le Pérou. Une des clauses du texte complémentaire au Traité, oblige les deux pays à ne jamais céder le territoire signalé dans le traité à une "tierce puissance" (la Bolivie).
- 1950 Les gouvernements de la Bolivie et du Chili échangent des lettres afin de résoudre le problème maritime bolivien.
- 1951 Le gouvernement américain, dirigé par Harry Truman, propose que le Chili et la Bolivie puissent considérer formellement la question d'une sortie à la mer.
- 1962 Le gouvernement du Chili réalise une déviation des eaux du Lauca, une rivière internationale de cours successif, sans demander la permission à la Bolivie. Ce qui provoque la première rupture des relations diplomatiques.
- 1974 La Déclaration d' Ayacucho reconnaît les limitations que la Bolivie présente par son enclavement.
- 1975 L'Organisation des Etats Américains (OEA) commémore le 150 anniversaire de la création de la République de la Bolivie et exprime ses souhaits pour que cette affaire soit résolue.
- 1976 Le processus de négociation, connu sous le nom de "l'accolade de Charaña", entre la Bolivie et le Chili commence. La Bolivie demande un corridor souverain

- et utile. Le Chili accepte de négocier et consulte au Pérou comme prévu au Traité de 1929.
- 1977 Le Pérou répond au Chili en lui proposant un autre solution, mais le Chili refuse.
- 1978 Les négociations de Charaña échouent. Deuxième rupture des relations diplomatiques.
- 1979 Lors de la X Assemblée Générale de l' OEA, la Bolivie obtient la résolution 426, considérée comme une des résolutions les plus importantes dans le cadre multilatéral; elle définit l'enclavement maritime de la Bolivie comme un problème hémisphérique.
- 1987 Le Gouvernement de l'Uruguay offre sa coopération pour que le problème maritime soit négocié à Montevideo. Pour cette occasion, la Bolivie reprend l'idée du corridor et propose la cession de trois enclaves. Après 90 jours de réflexion sur la proposition bolivienne, le Chili refuse.
- 1988 La Bolivie obtient une Résolution de l'OEA, dans laquelle on encourage le dialogue entre les deux pays et laisse la possibilité de traité ce sujet lors des prochaines Périodes Ordinaires de Sessions de l'Assemblée Générale de l'OEA.
- 1990 La Bolivie décide présenter des rapports annuels sur la question maritime à l'Assemblée Générale de l'OEA.
- 2000 Les Ministres des Affaires Etrangères de la Bolivie et du Chili se réunissent à Algarve (Portugal) et établissent une nouvelle agenda de travail sans exclusions.
- 2000 – 2003 Plusieurs réunions bilatérales ont eu lieu entre les Présidents de la Bolivie et du Chili.
- 2004 Lors du Sommet Hémisphérique réalisé à Monterrey (Mexique), le Président Carlos Mesa propose devant le plénière de Chefs d'Etat, le besoin de résoudre la revendication maritime de la Bolivie. Le Président du Chili, Ricardo Lagos, insiste sur le fait qu'il n'y a pas aucune question non résolue entre la Bolivie et le Chili.