Conferencia preparada para el VII Congreso del IRI.

La Plata/ Argentina, 26-28 de noviembre de 2014

DE PANDO A MORALES: DESARROLLO, FERROCARRILES Y CONFLICTO.

Loreto Correa Vera/ANEPE[1]

Resumen

El propósito de este trabajo es demostrar la íntima relación entre los aspectos del desarrollo económico boliviano, la construcción de los ferrocarriles hacia la costa del Pacífico y la actual política exterior de Bolivia. El texto postula que en el estado actual de las relaciones entre Chile y Bolivia, las motivaciones de aceptación y ratificación de la firma del Tratado de Paz y Amistad de 1904 han sido omitidas en el discurso de la política exterior boliviana.

Abstract

The purpose of this paper is to demonstrate the close relationship between aspects of the Bolivian economic development, the construction of railways to the Pacific coast and the current foreign policy of Bolivia. The text argues that in the current state of relations between Chile and Bolivia, the motivations of acceptance and ratification of the Treaty of Peace and Friendship of 1904 have been omitted in the discourse of the Bolivian foreign policy.

Introducción

¿Qué lleva a que un país que tuvo una guerra y la perdió, firmó un tratado internacional y después de más de un siglo reclame soberanía sobre territorios que perdió?

Hablar de los temas territoriales en América del Sur, es un hecho hoy por lo muy menos, calificable de incómodo y conflictivo. Sin embargo, a primera vista, existen dos motivos para hacerlo. El primero es el éxito relativo de los procesos de integración latinoamericanos y el

[1] Este artículo forma parte de los avances del proyecto FONDECYT Nº 1120405, denominado: *Entre el conflicto y el aislamiento: desarrollo, gobernabilidad y seguridad en las zonas fronterizas del norte y sur de Chile a comienzos del siglo XXI. Agradecemos a FONDECYT el financiamiento a este proyecto*

segundo, la existencia de discursos vehementes que contrastan con aquella clásica noción latinoamericana que el continente es un territorio de paz.

En efecto, la no existencia de guerras en la región, pudiera ser señal de integración, pero no lo es. Por el contrario, la división política entre Estados apunta a una división ideológica que, pese al término de los regímenes socialistas en el mundo, no se expresa en la existencia de vínculos solidarios activos en la región, sino en muchos casos en rencillas personales (Chávez/Uribe; Uribe/Correa; Mujica/ Fernández, entre otros).

Aún así, las reuniones internacionales, la diplomacia de cumbres y la diplomacia presidencial se mantienen. No es que no podamos sentarnos a conversar; es que si nos sentamos, más temprano que tarde surgen las polémicas declaraciones, reclamos y muchas veces descalificaciones que rayan en la insolencia y la ausencia de tino entre mandatarios que se supone debieran mantener la compostura.

En el caso de Chile y Bolivia, motivo de esta presentación, esta tónica viene desarrollándose desde hace muchos años. Tantos, que los vivos descalificativos parecieran ser algo natural. Este artículo quiere justamente llamar la atención de la comunidad académica en el sentido de tomar conciencia que no solamente se trata de una situación anormal, sino altamente perjudicial en materia internacional y que los países se encuentran en un punto de no retorno en materia colectiva: o se entienden de manera respetuosa o contribuyen a retrasar el desarrollo regional; escalar la problemática a la presunción de conflictos bélicos o carreras armamentistas sería una exageración.

El peso de la historia

Si bien, la relación entre los Estados es bilateral o multilateral, en este caso se da la particular situación que una buena parte de los temas de la política internacional de Bolivia atraviesa por entender que los problemas derivan de la relación con Chile y Perú. Bolivia ha mantenido desde la formación de las repúblicas una relación conflictiva. Las explicaciones geopolíticas de esta condición son variadas.

La Audiencia de Charcas ocupaba el corazón del continente, su valor económico se focalizaba preferencialmente en la zona potosina, pero para acudir al comercio, tanto el sur oriente como el oriente (Tarija y Santa Cruz) articulaban un vasto espacio comercial que alcanzaba espacios tan lejanos como la zona central de Chile, las provincias de Jujuy, Mendoza, la provincia de Arica, o espacios sud peruanos.[2] La ocupación territorial durante la guerra de la Independencia

[2] ESCOBARI, Laura. Producción y Comercio en la Historia de Bolivia Colonial. Siglos XVI al XVIII, La Paz. Ver además, ROSENBLITT B, Jaime. El comercio tacnoariqueño durante la primera década de vida republicana en Perú,

(1820-1824), la de la Confederación (1836-1839), y la del Pacífico (1879-1881), dejaron un saldo no sólo de heridos y fallecidos, sino de saqueos, pérdidas económicas y rencores que los tratados no lograron opacar en ninguna de las naciones. Chile venció en los tres conflictos. Junto a la Argentina, bajo el mando de San Martín, contuvo a los realistas y propició la independencia del Perú (1824) y consecuentemente la de Bolivia (1825). Sin embargo, las posteriores guerras hegemónicas y económicas, impidieron una relación fluida o, a lo menos, cordial entre los países.

Anecdóticamente, el único momento del siglo XIX en que ello cambió, fue el período de la guerra contra España. Entonces, una coalición de países integrados por Ecuador, Chile, Perú, Bolivia se enfrentó contra España (1865-1866) por la ocupación de las Islas Chinchas devenida de la falta de reconocimiento de deudas peruanas del período colonial.[3]

La construcción de los Estados: política exterior, territorios y tratados internacionales

Los Estados nacionales formados durante 1818-1825, rápidamente integraron las condiciones de relacionamiento internacional devenidos del Congreso de Viena (1815) y la política de acuerdos que se enmarcó en tratados internacionales, establecimiento de arbitrajes y progresivamente, la definición de una condición de neutralidad frente a conflictos imperiales y guerras europeas. Estos mecanismos, escasamente cuestionados en el contexto latinoamericano, sentaron la norma de firma de pactos de tregua y tratados internacionales para poner término a todos y cada uno de los conflictos y guerras que se declararon desde 1810 a la fecha. Amigos, más o menos, los Estados moldearon un entorno con usos y reglas internacionales. La formación republicana con o sin caudillos, con o sin bonanzas económicas; países todos económicamente marginales en sus economías primario dependientes, sentaron su diplomacia y vinculación con el derecho internacional europeo.

1824-1836. *Historia (Santiago)* [online]. 2010, vol.43, n.1 [citado 2014-09-23], pp. 79-112. Disponible en: <http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0717-71942010000100003&lng=es&nrm=iso>. ISSN 0717-7194. http://dx.doi.org/10.4067/S0717-71942010000100003.

[3] El gobierno chileno intentó resolver el conflicto de manera pacífica. Pese a ello, en septiembre de 1865, se recibió un documento de la Corona española, que perentoriamente exigía que, a modo de disculpa por el apoyo al Perú, Chile rindiera honores a la bandera española con 21 cañonazos en el puerto de Valparaíso, donde estaba apostada la flota hispana. La respuesta chilena fue la declaratoria de guerra a España en una semana. Esta guerra se inició con el bloqueo de los puertos chilenos, desde Caldera a Talcahuano, fenómeno que ocasionó una merma comercial que afectó a la marina mercante y al comercio exterior. Por otra parte, al empezar el conflicto, los gobiernos de Bolivia, Perú, Chile y Ecuador acordaron una alianza ofensiva y defensiva. Los enfrentamientos navales fueron favorables a Chile. La guerra, que ocurrió exclusivamente en el territorio chileno, terminó con el bombardeo del puerto de Valparaíso, efectuado el 31 de marzo de 1866. El 11 de abril de 1871, España, Chile, Perú, Bolivia y Ecuador firmaron en Washington un armisticio por un tiempo indefinido. El 12 de julio de 1883, Chile firmó un tratado de paz definitiva con España.

Es así como los pactos, tratados y acuerdos internacionales progresaron a la par de los países occidentales, sin diferencias y tampoco con mayor innovación en materia internacional.

Esta situación dio como resultado el respeto a usos y costumbres de la guerra, normas internacionales y, finalmente, el derecho internacional que, dentro o fuera panamericanismo, siempre esgrimió la paz internacional como un bien a proteger. Repúblicas todas, con Ministerios de Guerra, de Relaciones Exteriores, definidas de acuerdo a la división de los poderes de Montesquieu, cada una ha sabido aceptar las derrotas y establecer su institucionalidad de acuerdo a parámetros internacionales.

¿Por qué entonces Colombia y Nicaragua, Chile y Perú recientemente, y ahora, Chile y Bolivia han estado o están en La Haya? En los dos primeros casos, debido a la indefinición de demarcaciones específicas marítimas que, efectivamente no eran ni importantes o relevantes en épocas anteriores pero que, progresivamente, con el tiempo y el desarrollo económico de los Estados han cobrado relevancia. Y en el tercero, motivo de este trabajo, porque Bolivia ha roto la norma de reclamos por indefinición y ha buscado sentar las bases de una demanda por soberanía en espacios territoriales que afecta no solo a su tratado internacional (firmado con Chile en 1904) sino con el Perú más (Tratado de 1929) en función de una condición completamente distinta, cual es pretender volver a tener soberanía marítima sobre espacios que, de mutuo propio aceptó ceder a perpetuidad a Chile en 1904. Y es justamente ese mutuo propio, decisión propia, soberana la que se pone en tela de juicio más de un siglo después de firmado el tratado de 1904.

Más allá del futuro de la demanda y la justicia internacional, ¿qué es lo que ha hecho que Bolivia cambie de rumbo? ¿Es efectivamente un cambio de rumbo?

En el último año, la cantidad de escritos vinculados a la demanda marítima es extenso. Unos relatan la formación de la demanda, otros la injusticia que la causa, otros se estacionan en la pérdida económica de Bolivia por un acceso marítimo soberano a las costas. En particular, interesa en este texto observar la **coherencia** como *relación lógica entre la forma de pensar de una persona, en este caso un Estado y su forma de actuar*.

Los modelos de desarrollo: el desarrollo minero y los transportes en el territorio de guerra.

La formación del Estado boliviano es única. A considerar están varios hechos que confirman que hasta el año 2006, lo más estable del país era su inestabilidad política. En este apartado partiremos del presente hacia el pasado.

De los 86 presidentes que exhibe Bolivia entre 1825 y 2014, 33 fueron mandatarios de facto, mientras que 12 de ellos murieron asesinados. Las comparaciones son odiosas pero

significativas, de los 81 funcionarios de Estado que han ejercido la primera magistratura en Chile entre 1826 al 2014, sólo en 1932 y 1973 asumieron por golpe de Estado y si bien, 2 se suicidaron en 1891 y 1973, no hubo alguno que fuera asesinado durante su mandato.[4] Partiendo en 1812 con el primer Reglamento Constitucional, Chile ha tenido 15 Constituciones, en tanto que Bolivia ha tenido 23 desde 1826. Claro está que si empezamos a desglosar los textos, en realidad Bolivia ha tenido 5 y Chile 4. Muchos de los textos de Bolivia y Chile, son refundidos de sus cartas. En el caso lo boliviano, lo que sí se aprecia es un proceso distinto en el 2009, con la formación de una Asamblea Constituyente que dio origen a una Constitución en el que el Estado que incluso cambió su nombre.

TABLA 1

Constituciones de Bolivia y Chile. Siglos XIX-XXI

Constitución política de 1826	Reglamento Constitucional Provisorio de 1812
Constitución política de 1831	Proyecto de Constitución Provisoria de 1818
Constitución política de 1834	Constitución de 1822
Constitución política de 1839	Constitución de 1823
Constitución política de 1843	Constitución de 1828
Constitución política de 1851	Constitución de 1833
Constitución política de 1861	Constitución de 1833 con reformas de 1866
Constitución política de 1868	Constitución de 1925
Constitución política de 1871	Constitución de 1925 con reformas de 1970
Constitución política de 1878	Constitución de 1980 con reformas de 1989
Constitución política de 1878 con modificaciones de 1880	Constitución de 1980 con reformas de 1997
Constitución política de 1938	Constitución de 1980 con reformas de 2000
Constitución política de 1945	Reforma constitucional de 2000
Constitución política de 1947	Constitución de 1980 con reformas de 2001
Constitución política de 1947 con reformas de 1964	Constitución de 1980 con reformas de 2005.
Constitución de 1967	
Reformas constitucionales de Bolivia	
Constitución política de 1947 con reformas de 1967	
Constitución política de 1967 con reformas de 1994	
Constitución de 1995	
Ley n.º 2631, de 20 de febrero de 2004	
Ley n.º 2650 de Reformas a la Constitución Política del Estado del 13 de abril de 2004	
Constitución del Estado Plurinacional de Bolivia, 2009.	

Elaboración propia en base a información de los Congresos Nacionales.

[4] Eduardo Frei Montalva fue asesinado mediante una bacteria intrahospitalaria, tras una operación de hernia al hiato en enero de 1982 durante el gobierno de Augusto Pinochet.

Sin embargo, el constitucionalismo latinoamericano tiene algunas similitudes entre Estados: el respeto de los tratados internacionales que se asumen como ley interna de los Estados.

En la mayoría de los países sudamericanos, las reglas políticas no siempre funcionan a la par de las constitucionales. Pese a ello, el segundo aspecto común en materia constitucional de todos los países de la región, es que salvo en una sola excepción, ningún país de la región ha puesto en tela de juicio la firma de algún tratado internacional de forma retroactiva. Esta excepción nuevamente es Bolivia.

En efecto, la Carta de 2009, cuestiona toda materia internacional que pudiera resultar perjudicial a los intereses bolivianos. En su propósito de descolonización y sobretodo, romper los atavismos del sistema republicano, o lo que Idón Chivi denomina "Colonialismo constitucional o el constitucionalismo como máscara del colonialismo"[5], lo hace a través de un resquicio de tiempo de evaluación de parte del Estado. En su lectura, el nuevo Estado establece un constitucionalismo emancipatorio que:

> " (…) constituye la referencia política en boga, tanto en Bolivia como en el Ecuador, porque pudo evidenciar materialmente la hipocresía del Estado social de derecho propio del siglo XX, traducida en una larga lista de derechos sin garantías de su efectivización y de compromisos estatales que nunca se vieron materializados. Es verdad que la ley por sí sola no cambia la realidad, pero es una poderosa herramienta para hacerlo. El constitucionalismo emancipatorio constituye ya un proceso en marcha."[6]

En la lucha establecida por el nuevo régimen de Evo Morales, el Estado plurinacional intenta hacer valer sus parámetros internos frente a la situación internacional, hecho que a todas luces no sólo es inédito, sino completamente ajeno a la tradición latinoamericanista completa en materia limítrofe.

El Capítulo Cuarto de la constitución vigente, estableció un apartado especial para la reivindicación marítima a través del Artículo 267 que señala dos aspectos muy concretos en los que pone un signo interrogación. El inciso *I. El Estado boliviano declara su derecho irrenunciable e imprescriptible sobre el territorio que le dé acceso al océano Pacífico y su espacio marítimo II. La solución efectiva al diferendo marítimo a través de medios pacíficos y el ejercicio pleno de la*

[5] VICEPRESIDENCIA DEL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA. (Nueva Constitución política del Estado. Conceptos elementales para su desarrollo normativo, La Paz, 2010. p. 75.
[6] Ibíd, p. 9.

soberanía sobre dicho territorio constituyen objetivos permanentes e irrenunciables del Estado boliviano.

En tanto, las disposiciones transitorias que van al finalizar la Carta Fundamental dispusieron que:

> ***Novena.*** *Los tratados internacionales anteriores a la Constitución y que no la contradigan se mantendrán en el ordenamiento jurídico interno, con rango de ley. En el plazo de cuatro años desde la elección del nuevo Órgano Ejecutivo, éste denunciará y, en su caso, renegociará los tratados internacionales que sean contrarios a la Constitución.*

Bajo estos términos, lo realizado por Bolivia es funcionalmente congruente con sus disposiciones fundamentales.

Las fases de la relación en el siglo XX

Pero recordemos el pasado. La escasa memoria de los pueblos contrae al presente el conflicto. Hoy, como se ha puesto de moda la historia binacional, es claro el nexo entre guerra y tratado. Se trata de una tensión que hace ver como absolutamente injusto que Bolivia no tenga soberanía marítima. Y ciertamente lo es. Nadie manda a ningún país a meterse en una guerra o ser causante de una. Los hechos son los hechos y lo cierto es que las guerras se ganan o se pierden en función de la estrategia y táctica, en el teatro de guerra y de operaciones, respectivamente.

Otro tema es el acuerdo de paz que resulta del fin de la guerra. Cada vez que Bolivia habla de la guerra la mezcla con el Tratado de 1904. Chile no hace eso, separa. Y ¿por qué Chile separa ambos planos? Porque salió vencedor de la guerra. Este argumento de lógica internacional, es tan viejo que no hay guerra contemporánea que exhiba otra opción. La lógica del perdedor es asumir o bien, esperar y luego empezar a refutar lo obrado por el vencedor de la guerra. Y ello, no es una "opinión chilena". Es una constante en materia internacional.

Hemos de fijarnos que:

Como es sabido, las guerras, también tienen sus reglas y sus marcos de referencia. Hasta la Conferencia Panamericana de 1907, el tema no estaba siquiera en los análisis de la política exterior de aquel momento en ninguno de los Estados de la región. Pero sí tenía algunas tablas de análisis jurídico, curiosamente en boca de uno de los más importantes juristas bolivianos de fines del siglo XIX, **Federico Diez de Medina**, quien entre sus fundamentos considerara toda clase de juristas europeos e incluso a Andrés Bello. [7]

[7] Diez de Medina, Federico, *Nociones de derecho internacional* y *Derecho público político.* La Paz, p.3. El texto, lo hemos tomado de su primera obra publicada en 1883. Federico Diez de Medina, nació en La Paz, 1839 y murió precisamente en 1904. Fue un ensayista, político y diplomático boliviano. Ocupó cargos relevantes de la cultura y la diplomacia bolivianas, como los de Ministro de Relaciones Exteriores y Rector de la Universidad Mayor de La Paz en

Respecto de lo que él define rn 1883como **tratado de paz**, señala:

> "…es el acto internacional que pone fin a la guerra y restablece las relaciones pacíficas de los Estados.
>
> Puede alguna vez *terminar* la guerra sin tratado de paz, y por consecuencia de la cesación de hostilidades y restablecimiento de las relaciones pacíficas entre los beligerantes. En tal caso ambas conservan los territorios que ocupaban al fin de la guerra; y el *statu-quo post bel Ium*, subsiste mientras no sean reclamadas las modificaciones introducidas por ella.
>
> Los tratados de paz son preliminares o definitivos.
>
> El deseo de poner pronto término a las hostilidades ha hecho adoptar los primeros, en los cuales generalmente se consignan los puntos mas esenciales, dejando lo demás para el definitivo.
>
> La facultad de estipular la paz, así como la de hacer la guerra, corresponde al soberano, y su ejercicio se regla por la constitución de cada país. El tratado de paz es forzosamente obligatorio para la nación, si el gobierno se ha sujetado en él a las facultades de que estuvo revestido; igual obligación existe si el hecho de haber traspasado aquel sus facultados no ocasiona gran perjuicio a la nación, y es debido a la necesidad de evitar algún peligro o un mal mayor, que amenazaba a ésta; (…) Este no deja de ser obligatorio porque lo haya celebrado una autoridad ilegitima o usurpadora, si ella tiene la posesión aparente del poder y no ataca en él los derechos esenciales de la nación, en cuyo caso, podría ser declarado nulo.
>
> El hecho de ser el vencedor, mas poderoso que el vencido, y la desigualdad de condiciones de la lucha, no ocasiona la nulidad del tratado; mas la coerción o violencia ejercida sobre el plenipotenciario encargado de negociar la paz, trae por consecuencia la nulidad de los compromisos por él estipulados."

Dicho de otro modo, si Bolivia en su momento hubiese considerado que el negociador del Tratado estaba bajo coacción, la impugnación del tratado habría sido no solo necesaria sino inminente y claramente no se habría firmado y mucho menos ratificado. Ello no ocurrió. Tanto las

---

1878. Además, en su condición de representante de su nación estuvo destinado a las legaciones diplomáticas de Bolivia en diferentes países hispanoamericanos. El autor es considerado, además, como una de las voces más autorizadas en su tiempo en materia de Derecho Internacional, Federico Díez de Medina desplegó sus saberes en varias obras ensayísticas como las tituladas

autoridades como los mecanismos de aprobación del tratado, de ratificación del mismo, establecen que el proceso no tuvo vicio de nulidad alguno.

¿Cuál es la importancia de una declaración como esta? En primer lugar, la comprensión del proceso. Bolivia, al momento de iniciar la guerra y hasta la firma del tratado, tenía perfectamente claro qué bases jurídicas avalaban a nivel internacional sus actos. Lo propio Chile.[8] Así, solo después de la Primera Guerra Mundial, los argumentos jurídicos y los términos lógicos de fundamentación de la convivencia entre los Estados comenzaron a cambiar.

En esos términos, los estudios de Concha, Bustos, Carrasco, Querejazu, y un largo etcétera en Chile y Bolivia, han insistido en las causas de la guerra y los distintos momentos e instancias –como las negociaciones de 1895- que llevaron a la firma del Tratado de Paz y Amistad de 1904. Cabe agregar que cada vez que un país se sienta a negociar es porque está ABSOLUTAMENTE SEGURO que tiene que hacerlo y que, cuando se firma un acuerdo o tratado internacional, es porque tiene ABSOLUTA CERTEZA que o lo hace, o los resultados son el mantenimiento de la condición de guerra (tregua en este caso) y que, lo que gana o pierde es lo que EL ESTADO ESTA DISPUESTO A ASUMIR.

Este es justamente el caso de Chile, en el tratado firmado con Argentina en 1881 y el posteriormente firmado con Perú (1929). Bolivia, ha operado con una lógica distinta. Tardó 25 años casi, entre la firma del Pacto de Tregua de 1883 hasta la firma del Tratado y prácticamente de manera inmediata a su firma, abogó por su revisión ante la Sociedad de Naciones en Ginebra en 1920, cuando la delegación boliviana pidió revisar el tratado de 1904. Frente a ello, Chile argumentó que ningún organismo tenía la competencia para intervenir en lo que respecta a la firma de instrumentos internacionales.Por este motivo, que, tal como lo expresa un informe reciente y que coincide con gran parte de lo escrito recientemente en la materia en Chile:

> Bolivia no pide hoy a la Corte que se pronuncie sobre dicho instrumento, debido a que el Pacto de Bogotá dejó expresamente fuera de su alcance los acuerdos previos que pudieran generar diferendos que quisieran ser sometidos ante la CIJ. Luego, impedida de impugnar explícitamente el Tratado de 1904 ante dicho tribunal, optó por buscar el mismo propósito, pero por otros medios.[9]

De la historia diplomática entre los dos Estados, las cancillerías y los países vecinos recuerdan con exactitud:

[8] Idem, p. 61.
[9] FUNDACIÓN JAIME GUZMÁN. "La demanda marítima boliviana: de la Liga de las Naciones hasta La Haya". En Ideas y propuestas, Nº 154, 17/07/2014.

Hechos fundamentales entre Chile y Bolivia respecto del tema marítimo	
1904: Firma del Tratado	
1920: Reclamo de revisión del Tratado ante la Sociedad de las Naciones	
1948: Pacto de Bogotá. Obligación de los Estados a la solución pacífica de las controversias.	
1975: Reunión de Charaña: Conversaciones sobre un posible canje territorial entre Bolivia y Chile.	
1987: Nuevo acercamiento del gobierno de Pinochet hacia Bolivia que se frustra entre el canciller del Valle y Siles de Bolivia	
2000: Algarve: Incorporación de una agenda sin exclusiones entre Bolivia y Chile	
2006: Agenda de los 13 puntos que establecía sin mayor contenido: "Punto 6. Tema marítimo."	
2011: Solicitud boliviana de elaboración de una agenda concreta y escrita de parte de Bolivia para solucionar el enclaustramiento de Bolivia.(Febrero)	
2012: Anuncio de la demanda de Bolivia ante la CIJ	

Elaboración propia

Sin embargo, cabe recordar que los dos países han suscrito al menos 28 acuerdos entre 1904 y 1975 respecto al funcionamiento del Tratado. A saber:

Instrumentos jurídico-diplomáticos posteriores al año 1904 entre Chile y Bolivia.

	Instrumento	Suscrito	Canje de Ratificaciones	Publicación en el Diario Oficial en Chile
1	Tratado de Paz, Amistad y Comercio entre Chile y Bolivia.	20 octubre de 1904	La Paz, 10 marzo de 1904	N°8169, 27 de marzo de 1905
2	Protocolo Complementario al Tratado de Paz, Amistas y Comercio entre Chile y Bolivia	20 octubre de 1904		
3	Acta Protocolizada que precisa el alcance del Artículo II del Tratado de Paz	24 diciembre de 1904		N°8169, 27 marzo de 1905
4	Acta Aclaratoria del Tratado de Paz y Amistad entre Chile y Bolivia	15 noviembre de 1904	Santiago, 16 abril 1907	N°8791, 6 de mayo de 1907
5	Convención para la Reconstrucción y Explotación del Ferrocarril de Arica a la Paz	27 junio de 1905		N°8265, 24 de julio de 1905
6	Convención relativa a la Demarcación de la Línea Divisoria entre Chile y Bolivia	24 julio de 1905		N°8307, 13 de septiembre de 1905

7	Protocolo celebrado entre Chile y Bolivia por el cual se establece que los artículos manufacturados que se internen a Bolivia y vice-versa, gozarán de la exención de Derechos de Aduana en uno y otro país.	10 septiembre de 1905		N°8412, 24 enero de 1906
8	Protocolo que designa Arbitro entre Bolivia y Chile	16 abril de 1907		
9	Convención sobre Garantía de Ferrocarriles	30 abril de 1907		
10	Protocolo sobre Canje de Territorios	1° mayo de 1907		N°2163, 6 de noviembre de 1942
11	Protocolo sobre Garantías Ferroviarias entre Chile y Bolivia	26 mayo de 1908	La Paz, 20 mayo de 1908	N°10167, 30 noviembre de 1911
12	Convención de Tráfico comercial entre Chile y Bolivia	6 agosto de 1912	Santiago, 23 marzo de 1914	N°10871, 15 de mayo de 1914
13	Acta de inauguración del Ferrocarril de Arica al Alto de La Paz	13 mayo de 1913		
14	Acta que fija la fecha de la Transferencia de la sección boliviana del Ferrocarril a la República boliviana	13 mayo de 1913		
15	Convención sobre Canje de Publicaciones	3 julio de 1916		
16	Acta constitutiva de la Comisión encargada de levantar el inventario y preparar la entrega a Bolivia de la sección del Ferrocarril de Arica al Alto de la Paz	25 febrero de 1928		
17	Actos relativos a la entrega de la sección boliviana del Ferrocarril de Arrica al Alto de la Paz			N°15303, 19 de febrero de 1929
18	Acta de designación de una Comisión mixta encargada del estudio de las Relaciones económicas entre Chile y Bolivia			
19	Protocolo sobre la Explotación del Ferrocarril Arica a la Paz	16 agosto de 1937		
20	Convención sobre Tránsito	16 agosto de 1937		N°1346, 25 julio de 1942
21	Tratado de Comercio	21 mayo de 1938		
22	Acta aclaratoria del Tratado de Comercio	30 julio de 1938		
23	Acta final de la Comisión económica chileno-boliviana	29 mayo de 1941		

24	Protocolo sobre Conservación de Hitos fronterizos y Acta adicional	10 agosto de 1942	30 de marzo de 1949	
25	Tratado de complementación económica chileno-boliviana	31 enero de 1955		
26	Acuerdo modificatorio del Articulo segundo del Protocolo sobre Explotación de la sección boliviana del FF.CC Arica-La Paz, de 29 de agosto de 1928	10 noviembre de 1955		
27	Acuerdo sobre colocación de hitos en los sectores de frontera objeto de canje por el protocolo de 1907	28 julio de 1959		
28	Acta de Charaña	8 febrero de 1975		

Elaboración propia. Fuente: Información a partir de "Tratados, convenciones y arreglos internacionales de Chile, 1810-1976: Relaciones bilaterales Chile-Bolivia", Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile.

Así impugnar el Tratado, en sí mismo, era un contrasentido y suerte que Bolivia no emprendió esa argumentación que se venía abajo a simple vista; primero, porque legalmente no se entienden firmas, ratificación, canje de notas más todas las negociaciones adicionales entre 1904 y 1975 y segundo, porque en virtud de ello es que "funcionan" las relaciones internacionales entre ambos estados desde 1904 mismo. [10]

Ahora bien, representar que hay aspectos del mismo que no se cumplen, ello sí es materia del derecho, de una controversia y tiene un marco jurídico sobre el cual regirse. En ese contexto, los aspectos del informe preliminar presentado por Bolivia, en el contexto de la OEA en la reunión de Cochabamba el 2012, pasan por alto la connivencia de la realidad internacional, y no ayudan al mejoramiento de los términos de la relación binacional. Insisto, no porque la reivindicación sea algo descabellado, sino porque el fundamento que invalida el Tratado, argumentando que no se ajusta a las normas internas actuales del Estado boliviano, pasa por encima del Derecho Internacional. En ese contexto, el artículo **Artículo 267 de la NCPE**[11] de Bolivia establecido el 2009 y que declara al reclamo marítimo: ***(…)*** *imprescriptible sobre el territorio que le dé acceso al océano Pacífico y su espacio marítimo.*

Y que por lo tanto, asume que:

[10] Aparte están los temas vinculados al Lauca y el Silala, motivo de otra en investigación en curso.
[11] Promulgada en El Alto de La Paz el 7/2/2009.

> ***II.*** *La solución efectiva al diferendo marítimo a través de medios pacíficos y el ejercicio pleno de la soberanía sobre dicho territorio constituyen objetivos permanentes e irrenunciables del Estado boliviano.*

Así, como su disposición Novena Transitoria que establece que:

> *Los tratados internacionales anteriores a la Constitución y que no la contradigan se mantendrán en el ordenamiento jurídico interno, con rango de ley. En el plazo de cuatro años desde la elección del nuevo Órgano Ejecutivo, éste denunciará y, en su caso, renegociará los tratados internacionales que sean contrarios a la Constitución.*

Condicionan que Bolivia a como dé lugar debiese presentar esta demanda. Sin embargo, es precisamente esa razón la que obliga a Chile a definir un juicioso examen sobre la validez internacional de cualquier acción del Estado boliviano en la materia. Pero sobre todo, obligan a examinar con la mayor cautela cualquier acción en el ámbito de política exterior en relación con la aceptación de la demanda internacional que Bolivia pudiera interponer.

En ese marco, cabe suponer que la coalición liberal gobernante en 1904, tuvo un criterio distinto del que opera en los tiempos que corren. ¿Es eso válido en materia internacional? Claro que es válido tener un criterio distinto. Hecho que por cierto, no obliga de manera alguna a la otra parte a negociar en materia territorial de acuerdo al criterio que sea que se esgrima.

Los fundamentos bolivianos en sentido estricto hoy operan con una lógica que no guarda ni relación con la época de 1904, ni con argumentos posteriores. Entre 1904 y los instrumentos que se apuntan en la tabla 2, la dinámica de las negociaciones fue: **diplomática, reservada, profesional y conducente a un diálogo pragmático respecto de la "salida al mar" y aún cuando el tema se ventilara en la OEA, se hacía en términos de mutuo respeto entre los Estados.** Hoy, la presión, porque recordemos que las relaciones diplomáticas están cortadas desde 1978, se plantean **a través de los medios de comunicación, la propaganda política, descalificación entre jefes de Estado y una manipulación que, en vez de tomar como salida la discusión sobre el funcionamiento del tratado, reitera una posición dogmática sobre soberanía territorial que impide avanzar en el diálogo**. Así, bajo la lógica de la creación de la "DIREMAR y con el apoyo del Consejo Nacional de Reivindicación Marítima, el concurso de asesores internacionales de prestigio en el ámbito del

Derecho Internacional,"[12] la demanda boliviana entra en el escenario jurídico argumentando la necesidad de soberanía porque:

1. Existe limitada autonomía aduanera en los puertos de Arica y Antofagasta.
2. Existe un monopolio del servicio portuario
3. Hay un cobro de almacenaje de cargas peligrosas (IMO) en puerto
4. Se produce un cobro de impuestos a todos los servicios de la carga boliviana en tránsito
5. Se establece un incremento de los costos por la habilitación de sitios extraportuarios en Antofagasta e Iquique para la carga boliviana.
6. Paralización del Ferrocarril de Arica a La Paz.[13]

Más allá de las respuestas particulares que pueden darse a cada uno de estos aspectos, lo cierto es que el sistema de contenedores es la vía preferida de la salida del narcotráfico y del primer productor de cocaína en Sudamérica: Bolivia.[14]

Esta labor es una acción que se enmarca en una acción nueva de parte del Estado boliviano de la presidencia de Evo Morales a la luz de los estudios efectuados por un equipo que: "tuvo a su cargo la investigación y el análisis de las posibles alternativas jurídicas para sustentar la demanda marítima,"[15] que a nuestro entender posee una extraña contradicción. Aún cuando se admitiera el argumento respecto del reiterado compromiso de Chile sobre la validez de las conversaciones, que Bolivia denomina negociaciones, sobre una salida soberana al mar, Bolivia insiste en el mal funcionamiento del libre tránsito, razón que se asume en el petitorio de la demanda misma:

> "32. Por las razones expuestas Bolivia solicita respetuosamente que la Corte falle y declare que:
>
> a) Chile tiene la obligación de negociar con Bolivia con el fin de alcanzar un acuerdo que otorgue a Bolivia una salida plenamente soberana al Océano Pacífico.
>
> b) Chile ha incumplido dicha obligación.

[12] Gobierno de Bolivia. Libro Del Mar, 2014, p. 48
[13] Libro del Mar, pp. 57-60.
[14] Un ejemplo de la vulnerabilidad, porosidad y eficiencia del libre tránsito es lo ocurrido en la competencia deportiva del Dakar. El Rally Dakar, efectuado en enero de 2014, permitió la salida de 1,4 toneladas de cocaína de alta pureza ocultas en un camión de apoyo del evento desde Valparaíso con rumbo a España. La droga no fue detectada durante su tránsito en Chile y estuvo 5 días en Placilla (puerto seco de Valparaíso) antes de ser embarcada a España. El cálculo de salida de cocaína boliviana por vía puertos chilenos indica que el aumento sostenido de droga decomisada alcanza al 5-10% de la droga total que es transportada con rumbo a Europa y/o Africa. Entrevista realizada al Mag. Felipe Encina, Profesor Academia Nacional de Estudios Políticos y Estratégicos. 8 de octubre de 2014.
[15] Libro del Mar, op. cit., p. 60.

c) Chile debe cumplir dicha obligación de buena fe, pronta y formalmente, en un plazo razonable y de manera efectiva, a fin de otorgar a Bolivia una salida plenamente soberana (al) Océano Pacífico". (Sic)[16]

¿Cómo crea Bolivia su política exterior?

Opera como espejo de su política económica. En 1904 el modelo neoliberal apuntó en el transporte de mercancías el foco de su atención. Eso varió con el tiempo. En las décadas posteriores a la crisis de 1930, el foco de atención de la política exterior se concentró episódicamente en la reivindicación. La Guerra del Chaco (1932-1934) y particularmente, la Revolución Nacional de 1952, desviaron la atención de la política exterior de la prioridad interna.

En materia vecinal otros conflictos, como el reclamo por el uso de las aguas del Silala y el Lauca, condicionaron el diálogo con Chile entre las décadas de 1950 al 1970. Sin embargo, el tema marítimo volvió de ida y vuelta en diversas ocasiones a la palestra. Con todo, la temática del mar encontró acogidas distantes por parte del gobierno de Chile hasta Charaña (1975) y las frágiles conversaciones sobre un corredor al norte de Arica (1987).

A partir de los años 90, la dinámica de las relaciones fue a la par de la restauración de la democracia. En ambos casos, la primera prioridad fue práctica. Por eso primero se apuntaló la relación económica a través del Acuerdo de Complementación Económica (ACE 22) y luego es que el tema marítimo se reinstala más y más con cada administración que va llegando al nuevo siglo. Desde los años 2000 en adelante, la temática es creciente, constante y cada vez más conflictiva entre los Estados.

¿Por qué se agudiza el conflicto entre entrado el nuevo siglo?

Históricamente, Chile no se percató del crecimiento de la economía boliviana. Siguió tratando a Bolivia como su vecino más pobre. En la práctica el entramado del libre tránsito, focalizado medio siglo antes en la expansión de los ferrocarriles, dejó de tener sentido. La carretera que unió Arica con Patacamaya y Tambo Quemado fue un hito que permitió la sostenibilidad del statu quo y también agilizó, pese a las dificultades, el comercio (Ruta 11). [17] Técnicamente, la ruta

[16] Ibíd., p. 89.

[17] Asociación Nacional de Funcionarios de Aduanas de Chile. "Camioneros bolivianos se quejan por perjuicio del paro en Chile. El Sindicato Boliviano de Choferes de Transporte Internacional informó hoy sobre los perjuicios sufridos en el paso fronterizo con Chile por el paro de actividades de ayer de la Central Unitaria de Trabajadores (CUT), pero también sobre habituales demoras en la aduana, y dijo que analizan medidas de fuerza. El dirigente Silvestre Susaño, del sindicato de choferes, dijo que la medida demoró el pasó de unos 1.500 camiones a través del paso fronterizo de Tambo Quemado, ubicado a 281 kilómetros al sudoeste de La Paz y a una altura de 4.000 metros sobre el nivel del mar, reportó la agencia DPA."Hubo un paro de trabajadores de Chile. Han tenido que dormir anoche, antenoche; la altura allí afecta a los motores; es todo un caos viendo la infraestructura, la congestión que deben soportar los choferes", precisó el dirigente sindical. Susaño, que recordó que el tránsito fronterizo es un asunto de la agenda de los gobiernos de Bolivia y Chile y

no es la óptima en distancia desde Santa Cruz o el Oriente boliviano hacia el Occidente, porque para los transportistas de carga pesada del país, llegar hasta Patacamaya y luego encumbrarse hacia Tambo Quemado y al puerto de Arica en Chile, les significa 70 km. en demasía, que recorriendo por la diagonal Oruro, Toledo, Ancaravi, Turco, Curahuara de Carangas, Tambo Quemado, Arica.[18]

Pero la crisis crucial de Bolivia con Chile se origina no por el aumento de la carga que pasa por la Ruta 11 (Arica-Tambo Quemado- Patacamaya) o bien por la Ruta 15 (Iquique-Colchane-Pisiga) , sino con el frustrado proyecto de venta de gas a California que se barajó entre el 2002-2003, proyecto que se desarrolló entre la presidencia interina de Jorge Quiroga Ramírez y el primer año de gobierno del segundo mandato de Gonzalo Sánchez de Lozada (2003):

> "La privatización de los energéticos alcanzó un grado extremo en 2003 con el proyecto de exportación de gas a Estados Unidos, el cual prevé ceder por completo el control a las empresas participantes, centralmente al consorcio Pacific LNG, constituido por las transnacionales British Gas, British Petroleum y Repsol/YPF. Se proyecta la exportación diaria de 36 millones de metros cúbicos de gas hasta los mercados de Estados Unidos durante veinte años, es decir, un total de 6.26 trillones de pies cúbicos de gas boliviano.
>
> El transporte del gas se daría de los campos de Tarija, al sur de Bolivia, hasta el puerto chileno de Patillos en el Pacífico. En ese puerto, se instalaría una planta para licuar el gas. El gas sería transportado en barcos metaneros hasta un puerto en Estados Unidos para luego ser transportado por la distribuidora estadounidense Sempra (ligada a Enron) hasta California. El proyecto, en su conjunto, demandaría una inversión de 5 a 7 mil millones de dólares durante un quinquenio.
>
> Un factor adicional para explicar la indignación que ha despertado este proyecto es el hecho de elegir a Chile como el intermediario para procesar y distribuir el gas a Estados Unidos, dado que fue un gobierno chileno quien quitó la única salida al mar con que contaba Bolivia a raíz de una guerra en 1879."[19]

---

explicó que los problemas de transporte son recurrentes. Dijo que hay demoras en el control de aduanas y migración y advirtió con futuras medidas de protesta. Tambo Quemado es el paso fronterizo más usado entre Bolivia y Chile. Allí las temperaturas en invierno llegan hasta 15 grados bajo cero por las noches y la madrugada. Los conductores contaron que la burocracia aduanera les obliga a permanecer muchas horas en esa zona." Ver en http://www.anfach.cl/sitio/2013/07/camioneros-bolivianos-se-quejan-por-perjuicio-del-paro-en-chile/ , 17/07/ 2013.

[18] "Corredor Bioceánico tendrá doble vía de Santa Cruz a Patacamaya". La Razón, 13-01-2013. Realmente con esta diagonal, próxima a concluirse, la tarifa $us/tn-Km tendrá un costo del 20 % menor que la planteada ruta especificada por el gobierno de Morales.

[19] ORNELAS, Raúl. "La guerra del gas: cuarenta y cinco días de resistencia y un triunfo popular". Biblioteca de CLACSO. Véase en http://biblioteca.clacso.edu.ar/ar/libros/chiapas/chiapas16/Ch16ornela.pdf

> Las condiciones otorgadas a Pacific LNG son por completo desfavorables para Bolivia. Fuentes empresariales estiman que por cada dólar que se entregue al Estado boliviano por concepto de impuestos y regalías, el consorcio obtendrá 24 dólares".

Chile no llegó a comprender durante el gobierno de Ricardo Lagos la magnitud de la crisis boliviana del 200. Mucho menos del viraje político que Bolivia emprendería a contar del 2006 con la ruptura del clásico modelo extractivista:

> " …las campañas de sensibilización mencionada, tanto Quiroga como Sánchez de Lozada fueron retrasando la concreción de los acuerdos alcanzados y negando avances efectivos en las rondas de negociación, tales como borradores de acuerdo, informes de viabilidad, etc. En los hechos, los gobiernos bolivianos de la época postergaron, pragmáticamente, por razones meramente estratégicas, una decisión originalmente concebida en función de parámetros puramente objetivos, tales como los costos de instalación y de mantenimiento. No obstante, el núcleo de las preferencias de ambos gobiernos respecto de un acuerdo con Chile no varió, es decir, no interrumpieron las rondas de negociación, a pesar que el ofrecimiento chileno excluía expresamente resolver la reclamación marítima, de manera que solo negociaban sobre las condiciones necesarias de autonomía para la construcción y funcionamiento del gaseoducto."[20]

Pennycott Castro sostiene que:

> "Solo bajo la presidencia de Mesa se estancaron definitivamente las negociaciones con Chile. Para sobrevivir a la presión política, el pragmático gobierno de Mesa propuso un plebiscito que encarnase, desde la perspectiva del mismo Mesa, todos los elementos del movimiento de protesta que había conducido al derrocamiento de Sánchez de Lozada, ahora empaquetados bajo el slogan político "agenda de octubre", entre estos la solución a la mediterraneidad ligada a las negociaciones de gas natural como una condición sine qua non, bajo el eslogan "Gas por Mar". Con ello, el Gobierno de Mesa olvidaba los argumentos economicistas a favor de un gaseoducto por Chile y endurecía en general su política exterior respecto de este país vecino. Al

[20] PENNYCOOK CASTRO, Andrés. Movilizando identidades nacionales: de la Guerra del Gas a La Haya. *Acta bioeth.* [online]. 2013, vol.19, n.1 [citado 2014-10-09], pp. 71-86 . Disponible en: http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1726-569X2013000100008&lng=es&nrm=iso>. ISSN 1726-569X. http://dx.doi.org/10.4067/S1726-569X2013000100008

obrar de esta manera, Mesa logró neutralizar las objeciones nacionalistas, al costo de tensionar las relaciones con Chile, cuyo gobierno una y otra vez rechazó las exigencias de concesiones territoriales."[21]

En el 2006, el giro revolucionario emprendido por el MAS operó en función de la nacionalización del gas [22] (Decreto Supremo, 28701), del sector minero, eléctrico, de servicios públicos y el cambio constitucional que le permitiera cambiar la matriz de posesión de sus recursos.[23] El aumento de las regalías de los hidrocarburos, (del 18 al 50% y luego la nacionalización directamente) fue a la par de una política agraria, y de la búsqueda de una mayor igualdad para la población indígena.

Cierto, Bolivia no ha variado su economía extractivista, pero su economía desde el 2006 sumo la renta "en negro" de los cocales y el auspicioso precio de los *commodities.*

El resultado concreto es sencillo: un calificado exitoso desempeño de la economía boliviana por el gobierno, fue seguido por un 4,1% de crecimiento del PIB en 2010; un 5,2% en 2011; un 5,2% en 2012; hasta llegar al 6,5% en 2013, tendencia que se mantiene aún este año 2014. [24]

El aumento de los precios y de la carga 6 veces en 8 años, volcaron la política económica en exterior rápidamente.Chile no operó a la misma velocidad de estos cambios. Los puertos, todos ellos licitados en un marco jurídico único en la Ley tampoco y la agenda política boliviana, descartó la negociación como vía. En suma, la necesidad real de soberanía se considera una prioridad del Estado, a tal punto que determinó su inclusión, primero en la nueva Constitución y luego en la agenda de la política exterior.

El cambio de gobierno en Chile fue irremontable para una dogmática cancillería boliviana, esta vez con un disuelto servicio exterior que depositó en Morales todo el poder del país en su persona y en su Vicepresidente. Las medidas iniciales del gobierno,

1) Reforma de las estructura del Estado.

2) Recuperación del control estatal de los recursos naturales.

3) Refundación de Bolivia a través de la Asamblea Constituyente y reconducción del referéndum autonómico;

4) Modificación de la política de tierras y

---

[21] Ibíd.

[22] Este decreto obligó a las empresas extranjeras a firmar contratos nuevos para la exportación de hidrocarburos, garantizando su legalidad por medio de la aprobación en el Congreso. El decreto pasó a ser ley en mayo del 2006.

[23] Con la nacionalización de los recursos naturales el Estado boliviano recuperó su rol protagónico en la economía y redefinió la relación con la inversión extranjera, sin atentar contra las inversiones realizadas. Mayorga, Fernando. 2006. "El gobierno de Evo Morales: entre nacionalismo e indigenismo". *Nueva Sociedad* 206: 4-13. Véase en

[24] Gobierno de Bolivia. *Economía Plural*, La Paz, 2014, p. 2. Véase en http://medios.economiayfinanzas.gob.bo/MH/documentos/Materiales_UCS/Revistas/Revista_03.pdf

5) Emisión de políticas sociales para los sectores más deprimidos del país. Dichas medidas estarían dirigidas, según Evo Morales, al desmantelamiento del modelo neoliberal.[25]

Fueron acompañadas del quehacer total en materia exterior y, en escasos profesionales materias de seguridad, defensa y relación fronteriza.

El desmontaje de la red diplomática boliviana ha sido determinante en la conducción y asesoría hacia la ofensiva de la presidencia de Evo Morales.

En las esferas de la Cancillería chilena esto es de conocimiento general: ninguno de los funcionarios de Cancillería boliviana que ve la relación con Chile, a menos que sea del MAS y que sea de exclusiva confianza del Presidente Morales desde el 2006. Desde el Canciller hacia abajo, ningún funcionario de gobierno posee formación diplomática.

Eso explica el tenor de las declaraciones políticas de las autoridades bolivianas y los calificativos de la administración. En suma, Bolivia contrato todos los expertos necesarios para formular la demanda y eso es lo que hizo.

Más allá de las connotaciones de la relación con Chile, la única prioridad de politica exterior boliviana desde que asumió Evo Morales la presidencia, se desarrolla con la idea de "*la Diplomacia de los Pueblos por la Vida y el principio del "Vivir Bien"* [26]. La presidencia Morales ha colocado, como parte de su objetivos estratégicos: *"Mantener vigente en la comunidad internacional la reivindicación marítima boliviana";* y en lo referente a sus funciones y atribuciones *"Reivindicar el derecho irrenunciable e imprescriptible del Estado Plurinacional sobre el territorio que le dé acceso al Océano Pacífico y su espacio marítimo"*[27].

[25] IVANA DEHEZA, Grace. Bolivia 2006: reforma estatal y construcción del poder. *Rev. Ciencia Política. (Santiago)* [online]. 2007, vol.27, n.Esp [citado 2014-10-09], pp. 43-57 . Disponible en: <http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-090X2007000100003&lng=es&nrm=iso>. ISSN 0718-090X. http://dx.doi.org/10.4067/S0718-090X2007000100003.
[26] Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto de Bolivia, 2014.
[27] Ibíd.

Conclusión

Bolivia es uno de los países menos avanzados a nivel regional, de hecho es catalogado por la ALADI como un país que no logra producir lo que consume, es decir, un País de Menor Desarrollo Económico Relativo (PMDER)[28]. Siguiendo a Escudé, podría catalogárselo como un país de pertenencia al hemisferio de manera periférica. Con ello a la luz de los organismos internacionales aparece como una nación en desventaja a todos los países de la región, y de hecho en materia económica negocia en términos de nación menos favorecida. Si a ello se agrega su cualidad más significativa, su mediterraneidad, claramente Bolivia bajo estas condiciones, no debería influir ni económica y ni militarmente en la política mundial.

No obstante, conscientes de su condición, el Presidente Morales junto a su equipo de gobierno han enfocado sus esfuerzos en la otra cara del poder. Las autoridades bolivianas han insertado a Bolivia en el escenario internacional, mediante un discurso alternativo dejando en el pasado el modelo liberal de la economía y la formación de un Estado basado en la explotación de sus recursos con base en la inversión extranjera. En este trabajo se ha evidenciado la participación del Estado boliviano en distintos foros internacionales, se ha evidenciado el aporte de Bolivia al mundo, y se han identificado las particularidades de su cultura en materia exterior. Estas son las fuentes del poder blando boliviano, un poder que busca la solución por medios pacíficos y dice velar por la integración de los pueblos. En este sentido, un tercer pilar es que ambas características de su política exterior, le son útiles para defender insistentemente su derecho al mar, campo en el cual, desconoce en el discurso todas aquellas estructuras político económicas que lo llevaron a la firma del Tratado de 1904.

Bolivia ha dirigido su política exterior por encima de sus históricas posibilidades de nación débil, en específico respecto al problema marítimo, porque estima que su pérdida del litoral es un asunto esencial a su existencia política. Esta condición es una condición de Estado diferente en materia externa. Ser un país obediente a la institucionalidad internacional, le ha significado a Bolivia más de 130 años sin solución a la demanda de retorno con soberanía a las costas del Pacífico. Por ello, utiliza la vía multilateral para su posicionamiento con el tema, por eso es que resulta coherente internamente que lo haga.

[28] Tratado de Montevideo, 1980.

Particularmente, el gobierno del Presidente Morales ha levantado la bandera de la soberanía en el litoral con el propósito de demostrar una diferencia real con sus predecesores: esto es, diferenciarse de los logros vinculados a la mediterraneidad respecto de otros mandatarios que no lograron posicionar el tema en la agenda internacional. Desde el gobierno de Pando, cuando se fraguó el contenido del Tratatado de Paz y Amistad de 1904, nada pudo hacerse en materia marítima que cambiara la visión sobre el tema marítimo de forma visible internacionalmente. Nada más loable en la mentalidad politica de un país que no tiene trofeo ideológico, territorial o político que exhibir ante sus vecinos que tener un presidente abocado a la causa.

Dada su permanencia como Jefe de Estado y gobierno, el Presidente Morales ha encabezado una revolución durante casi una década. La lógica del mandatario ha escalado fases. Primero intentó con Chile a través de negociaciones bilaterales. Luego, buscando apoyo multilateral a nivel regional, y finalmente acudiendo a la Corte Internacional de Justicia a nivel internacional.

Si Chile desea entender la lógica detrás del Estado boliviano, debe estar consciente que Bolivia no cejará en su empeño y buscará encontrar apoyo y una pronta solución de manera definitiva a su demanda marítima. A partir de la premisa ciudadano-céntrica reflejada en este discurso integracionista, la demanda marítima ha sido visibilizada en varios organismos multilaterales como una responsabilidad regional y el *soft power* boliviano ha sido la herramienta determinante en su política exterior. La diplomacia presidencial usa la consigna de integración y cooperación, e intenta repercutir en la perspectiva tanto de sus pares, como en la de instituciones internacionales, configurándose como soporte de la reivindicación marítima. No obstante, la pregunta queda abierta: ¿qué tan efectivo resulta aplicar el *soft power* en el contexto internacional latinoamericano, cuando la tradición internacional de los conflictos insiste en el *hard power* o el *statu quo*? Hoy, de Chile depende entrar en el contexto del *soft power*, o bien, descartar las sinuosas reglas de un país que se mueve desde el cambio.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.

ACTA LA XVII REUNIÓN DEL MECANISMO DE CONSULTAS POLÍTICAS CHILE BOLIVIA. 2007. Disponible:
http://www.minrel.gob.cl/minrel/site/artic/20080716/pags/20080716180444.html
(Accedido el 05 de mayo de 2014)

ANDRÉU, Jaime. Las técnicas de análisis de contenido: una revisión actualizada. Universidad de Granada. 2001.

CABALLERO, Sergio. Bolivia y la salida al mar. Boletín Meridiano 47. Vol. 12, n° 132, jul- ago. 2012. Pp. 19-23.

CANAVELLO, Paula. El acto unilateral internacional y la Responsabilidad internacional. CAEI. Workingpaper #57. Pp. 1-15.

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA. 2009.

CORREA, Loreto y GARCÍA, Viviana. Aunque las aguas nos dividan: las relaciones chileno-bolivianas y la construcción de una agenda común. Política Exterior Latinoamericana. (México 2012/1): 75-110.

CORREA, Loreto y GARCÍA, Viviana. Turbulencias desde el mar: Chile y Bolivia. Si Somos Americanos. Revista de Estudios Transfronterizos. Volumen XIII, N°1. Primer semestre 2013. Pp.93-121.

CUMBRE MODELO G77. Disponible en: http://g77bolivia.com/es (Accedido el 11 de mayo de 2014)

DALL` ONGARO, Federico, GIGLIO, Julián y GUZZETTI, Pablo. Bolivia, Perú y Chile en la encrucijada. Buscando una alternativa para la solución de los diferendos marítimos en el Pacífico Sur. VI Congreso de Relaciones Internacionales. Instituto de Relaciones Internacionales, Universidad Nacional de la Plata. Noviembre, 2012.

DIEZ DE MEDINA, Federico, *Nociones de derecho internacional* y *Derecho público político.* La Paz, DIREMAR. (Dirección Estratégica de Reivindicación Marítima). Disponible en: http://www.diremar.gob.bo/ (Accedido el 09 de mayo de 2014)

ESCOBARI, Laura. Producción y Comercio en la Historia de Bolivia Colonial. Siglos XVI al XVIII, UMSA, La Paz, 1987.

ESCUDÉ, Carlos. Principios de realismo periférico. Una teoría argentina y su vigencia ante el ascenso de China. Lumiere SA. 2012.

FAIRCLOUGH, Norman. Análisis crítico del discurso. Barcelona, España. 2003.

FERNÁNDEZ SAAVEDRA, Gustavo. Una mirada a las relaciones Bolivia- Chile- Perú. Pp. 159-176. En Nuestros Vecinos. RIL Editores. Universidad de Chile. 2007.

FERNÁNDEZ, María del Rosario. Estrategias de enunciación política y posicionamiento de Estado en el contexto internacional: el discurso de Evo Morales en la cumbre de cambio climático de Copenhague (2009). Centro de Estudios Interdisciplinarios en Etnolingüística y Antropología Socio-Cultural. Papeles de trabajo N°21-Junio 2011-ISSN 1852-4508.

FUNDACIÓN JAIME GUZMÁN. "La demanda marítima boliviana: de la Liga de las Naciones hasta La Haya". En Ideas y propuestas, Nº 154, 17/07/2014.

GONZÁLEZ, Sergio. La tercería boliviana y el problema de la mediterraneidad. Revista Fuerzas Armadas y Sociedad. Nº 1-2. Año 18. 2003. Pp. 23-36.

GOBIERNO DEL BOLIVIA. El libro del mar, DIREMAR, La Paz, 2014.

IVANA DEHEZA, Grace. Bolivia 2006: reforma estatal y construcción del poder. *Rev. Ciencia Política. (Santiago)* [online]. 2007, vol.27, n.Esp [citado 2014-10-09], pp. 43-57 . Disponible en: <http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-090X2007000100003&lng=es&nrm=iso>. ISSN 0718-090X. http://dx.doi.org/10.4067/S0718-090X2007000100003

LAGOS, Jaime. Las aspiraciones marítimas de Bolivia: antes y después de Cochabamba. Estudios Internacionales 172 (2012)- ISSN 0716-0240/ 131-134. Pp. 113-135. Universidad de Chile.

LAGOS, Jaime. Las aspiraciones marítimas de Bolivia: antes y después de Cochabamba. Estudios Internacionales 173 (2012)- ISSN 0716-0240/ 123-149. Pp. 123-149. Universidad de Chile.

LASAGNA, Marcelo. Las determinantes internas de la política exterior: un tema descuidado en la teoría de la política exterior. Estudios Internacionales. Pp. 387-409.

MAIRA, Luis. Dilemas internos y espacios internacionales en el gobierno de Evo Morales. Revista Nueva Sociedad N°209, mayo-junio de 2007, ISSN: 0251-3552.

MERKE, Federico. Identidad y Política Exterior en la Teoría de las Relaciones Internacionales. IDICSO. Universidad del Salvador. 2007

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES DEL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA. Disponible en: http://www.cancilleria.bo/ (Accedido el 23 de mayo de 2014)

NAMIHAS, Sandra. La demanda boliviana contra Chile ante la Corte Internacional de Justicia de la Haya. Agenda Internacional. Año XX, N°31, 2013, pp. 55-70. ISSN 1027-6750.

NOVAK Talavera, Fabián. La teoría de los actos unilaterales de los Estados. Instituto de estudios internacionales. Pp. 149-166. Lima.

NYE, Joseph. The Paradox of American Power.2002.

NYE, Joseph. El uso incorrecto de la energía: causas y correcciones. Discurso del 11 de marzo en el Centro de conferencia de Liderazgo público de Kennedy. Universidad de Harvard, Escuela de Gobierno. 2004.

---------- Soft Power: the means to success in wolrd politics. 2004.

---------- The powers to Lead, USA.Oxford University Press.2008.

ORIAS, Ramiro. Bolivia- Chile: La cuestión de la mediterraneidad. Algunas consideraciones desde el Derecho Internacional. Revista Fuerzas Armadas y Sociedad. Nº 1-2. Año 18. Pp. 51-73. 2003.

OVANDO, Cristián y GONZÁLEZ, Sergio. La política exterior chileno-boliviana en la década de 1950 mirada desde la región de Tarapacá. Una aproximación desde el diálogo entre las teorías de las percepciones y el realismo neoclásico. Polis, revista de la Universidad Bolivariana. Volumen 11. N°32, Año 2012. Pp. 461-492.

PRUDENCIO, Ramiro. La cuestión marítima boliviana en la actualidad. Revista Universum, Universidad de Talca. Volumen 21 Nº1. Año 2006. Pp.231-239.

PENNYCOOK Castro, Andrés. Movilizando identidades nacionales: de la Guerra del gas a la Haya. Acta Bioethica 2013; 19 (1): 71-86.

RODRÍGUEZ, Isabel y Leiva, Diego. El softpower en la política exterior de China: consecuencias para América Latina. Polis, Revista Latinoamericana. Volumen 12. N°35. Año 2013. Pp. 497-517.

ROSENBLITT B, Jaime. El comercio tacnoariqueño durante la primera década de vida republicana en Perú, 1824-1836. *Historia (Santiago)* [online]. 2010, vol.43, n.1 [citado 2014-09-23], pp. 79-112. Disponible en: <http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0717-71942010000100003&lng=es&nrm=iso>. ISSN 0717-7194. http://dx.doi.org/10.4067/S0717-71942010000100003.

SALAZAR, Fernando y Ardiles, Moreno. Análisis de la nueva Constitución inherente al Título VIII Relaciones Internacionales, Fronteras, Integración y Reivindicación Marítima. International IDEA. 2010.

SILVA Bustos, Miguel. Actos unilaterales de los Estados. Revista digital nuevo derecho: Creare Scientia in Ius. Marzo, 2014. Pp. 1-22.

STEFANONI, Pablo. Bolivia hoy: rupturas, inercias y desafíos. Bolivian Studies Journal/ Revista de Estudios Bolivianos. Vol.18. 2011. ISSN 1074-2247. Pp. 23-48.

TRATADO DE PAZ Y AMISTAD CELEBRADO ENTRE EL GOBIERNO DE BOLIVIA Y EL DE CHILE EL 20 DE OCTUBRE DE 1904.
Disponible en: http://www.diremar.gob.bo/sites/default/files/1904.pdf (Accedido el 09 de mayo de 2014)

TAYLOR, S.J y Bogdan R. Introducción a los métodos cualitativos de investigación. La búsqueda de significados. Buenos Aires, Paidós. 1986.

VAN KLAVEREN, Alberto. Las nuevas formas de concertación política en América Latina. Estudios Internacionales. Universidad de Chile.

VARSHAVSKY, Arseny; Selezéneva, Alicia y SMEKALOVA, Mará. El legado histórico-cultural como un factor determinante de la política interior de Bolivia. Pp. 7-13. Año 2014.

VELÁZQUEZ, Juan Carlos. El problema de los Estados mediterráneos o sin litoral en el Derecho internacional marítimo. Un estudio de caso: el diferendo Bolivia-Perú-Chile. Anuario mexicano de derecho internacional. Volumen 7. Año 2007.

VERA Vega, Lidia. Integración y reivindicación marítima: El soft power boliviano ante organismos multilaterales (2006-2013). Memoria de Grado. Universidad Alberto Hurtado, 2014.

VICEPRESIDENCIA DEL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA. (Nueva Constitución política del Estado. Conceptos elementales para su desarrollo normativo, La Paz, 2010.

YOPO, Mladen. Una focalización equivocada de esfuerzos. Revista Nueva Sociedad 190. Marzo- Abril. Año 2004. Pp. 14-21.

ZALLES, Alberto. Bolivia y Chile: los imperativos de una nueva época. Revista Nueva Sociedad Nº 207. Año 2007. Pp. 34-44.

FUENTES PRIMARIAS

- Discursos Presidente Evo Morales:

Asamblea General de las Naciones Unidas. Sexagésimo segundo período de sesiones. 7ª sesión plenaria. Miércoles 26 de septiembre de 2007. Nueva York, Estados Unidos.
Disponible en:
http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N07/517/14/PDF/N0751714.pdf?OpenElement

Asamblea General de las Naciones Unidas. Sexagésimo cuarto período de sesiones. 4ª sesión plenaria. Miércoles 23 de septiembre de 2009. Nueva York, Estados Unidos.
Disponible en:
http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N09/522/31/PDF/N0952231.pdf?OpenElement

Asamblea General de las Naciones Unidas. Sexagésimo sexto período de sesiones. 13ª sesión plenaria. Miércoles 21 de septiembre de 2011. Nueva York, Estados Unidos.
Disponible en:
http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N11/508/50/PDF/N1150850.pdf?OpenElement

Asamblea General de las Naciones Unidas. Sexagésimo séptimo período de sesiones.11ª sesión plenaria. Miércoles 26 de septiembre de 2012. Nueva York. Estados Unidos.
Disponible en:
http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N12/522/22/PDF/N1252222.pdf?OpenElement

Asamblea General de las Naciones Unidas. Sexagésimo octavo período de sesiones. Miércoles 25 de septiembre de 2013. Nueva York. Estados Unidos
Disponible en:
http://textolibre.com.mx/2013/09/discurso-completo-de-evo-morales-en-la-68-asamblea-general-de-la-onu/

Plenario de apertura. Cumbre de América Latina y del Caribe. III Cumbre de jefes de Estado y de gobierno de América Latina y el Caribe. Diciembre, 2011. Caracas, Venezuela.
Disponible en:
http://constitucionweb.blogspot.com/2011/12/celac-discurso-de-evo-morales.html

Apertura de la 42 Asamblea de la Organización de Estados Americanos. Junio 2012. Cochabamba, Bolivia.
Disponible en:
http://www.diremar.gob.bo/node/748

Discurso de clausura. I Cumbre de la Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños (CELAC). Enero, 2013. Santiago, Chile.
Disponible en:

http://www.latercera.com/noticia/politica/2013/01/674-506369-9-lee-el-discurso-de-evo-morales-en-la-sesion-de-cierre-de-la-celac.shtml

Discurso de Evo Morales. I Cumbre CELAC – UE. Febrero, 2013. Santiago, Chile.
Disponible en:
http://www.albatv.org/Discurso-de-Evo-Morales-en-la.html

- Discursos Canciller David Choquehuanca:

37 Asamblea General OEA. Agenda: Tema 2°. Informe sobre el problema marítimo de Bolivia. Junio, 2007. Ciudad de Panamá, Panamá.
Disponible en:
http://www.oas.org/es/centro_noticias/discurso.asp?sCodigo=07-0083

41 Asamblea General OEA. Agenda: Tema 2°. Informe sobre el problema marítimo de Bolivia. Junio, 2011. San Salvador, El Salvador.
Disponible en:
http://www.diremar.gob.bo/node/266

43 Asamblea General OEA. Agenda: Tema 2°. Informe sobre el problema marítimo de Bolivia. Junio, 2013. Antigua Guatemala, Guatemala.
Disponible en: http://www.diremar.gob.bo/node/918

FUENTE: ASOCIACIÓN NACIONAL DE ADUANAS DE CHILE

Por terminales chilenos se transportan US$ 7.093 millones de carga boliviana

11 DE MARZO, 2013 A LAS 1:04 PM

Existiría dependencia logística de Bolivia con Chile.

Más allá del distanciamiento entre los presidentes de Bolivia y Chile, Evo Morales y Sebastián Piñera, ambas naciones permanecen atados por un factor común, el flujo comercial.

Entre el 2003 y el 2012, el déficit acumulado superó los US$ 1.600 millones pese a contar con un Acuerdo de Complementación Económica desde el año 1993, y la apertura total para casi todo el universo arancelario de productos a favor de Bolivia a partir de diciembre de 2006.

En valor por los puertos chilenos, el país exporta US$ 3.263 millones e importa US$ 3.830 millones. Si bien en términos políticos el distanciamiento es marca, en términos comerciales Bolivia está atado a Chile.

RELACIÓN COMERCIAL

Según datos del Instituto Nacional de Estadística (INE), en la gestión 2012 las ventas bolivianas a Chile sumaron US$ 199 millones. Las importaciones alcanzaron US$ 379 millones, consumando un déficit por 180 millones de dólares.

Empero, según la Cámara Departamental de Exportadores de Santa Cruz (Cadex) pese al déficit, las exportaciones en 2012 se incrementaron un 33% con relación a 2011.

En la gestión 2013, en enero, según el instituto Boliviano de Comercio Exterior (IBCE) reportó un récord exportador al mercado chileno con US$ 8,8 millones pero "compramos 38 millones en igual lapso, con lo que el déficit para Bolivia con dicho país asciende a 29,2 millones", señala la institución.

Según el INE, en la gestión 2012 Bolivia exportó a Chile 330 productos destacando como los principales: aceites crudos de petróleo (79,9 millones de dólares); torta de soya (26,8 millones de dólares) y de girasol (19,8 millones); alcohol etílico (8 millones); mezclas o preparaciones alimenticias (7,9 millones); minerales de cobre (4,6 millones) palmitos en conserva (4,3), entre otros.

PUERTOS CHILENOS

Los principales puertos de importancia tanto de carga de exportación como de importación son Arica, Iquique y Antofagasta. Según datos oficiales del INE, dados por el IBCE, por el puerto de Arica se exportaron US$ 1.962 millones. Por Antofagasta, Bolivia exportó otros US$ 1.262 millones. Finalmente por Iquique, US$ 39 millones, en mercadería nacional salió por ultramar.

Según el IBCE, si se descuentan las exportaciones de "gas natural", los puertos chilenos de Arica, Antofagasta e Iquique, concentran casi el 70% de las ventas externas.

Los principales productos que se exportan mediante los puertos de Chile son mineral de zinc, soya y sus derivados, mineral de plomo, girasol y sus derivados, madera y manufacturas de madera, boratos, quinua, nueces de Brasil, mineral de cobre, productos alimenticios, azúcar, maíz y otros.

En materia de importaciones destacaron en el 2012 como vías de ingreso "Arica – Charaña – Tambo Quemado" con 3.345 millones de dólares; "Iquique – Pisiga – Bella Vista" con 347 millones; y, "Antofagasta – Ollague – Uyuni" con 138 millones.

Volumen de carga. De acuerdo a la Cadex, en 2012, los tres puertos chilenos recibieron 1.817.625,76 toneladas de mercadería importada para Bolivia. La cifra es menos a 1.851.393,55 toneladas de 2011.

Con relación a las exportaciones nacionales, los puertos movieron 1.768.845,62 toneladas de mercadería boliviana, que corresponden al 60% de la participación de ruta en el comercio marítimo.

En números comparativos el dato es menor a la de 2011, en esta gestión se movieron 1.840.731,07 toneladas.

DEPENDENCIA

El presidente del Instituto Boliviano de Comercio Exterior y de la Cámara Departamental de Exportadores de Santa Cruz, Wilfredo Rojo, señaló que actualmente, más de allá de las desavenencias entre los mandatarios de ambos países, existe una clara dependencia del país por Chile, debido al inclaustramiento marítimo boliviano.

"La mayoría de nuestras exportaciones, casi el 75% de esa carga, sale por puertos chilenos al igual que las importaciones y los bolivianos tenemos ventajas fruto del tratado de 1904", dijo.

NO SE APROVECHA

Desde hace años, los distintos gobiernos bolivianos no aprovechan los beneficios cedidos para consolidar una salida hacia el océano Atlántico.

En 1994, Paraguay concedió una zona portuaria en el municipio de Villeta. Fue durante el gobierno del entonces presidente boliviano Jaime Paz Zamora (1989-1993) que mediante la Ley 659 el vecino país entregó 6.430 metros cuadrados de terreno para instalar una zona franca y un área de almacenamiento de carga.

Argentina, ofreció beneficios portuarios en Rosario, y Uruguay en Palmira. Por último Perú otorgó el puerto de Ilo, para que tenga una salida al océano Pacífico.

PUNTO DE VISTA

Comparado con Bolivia, Chile supera diez veces en cuanto al tamaño de su Producto Interno Bruto, exportaciones e importaciones. Además, Chile es miembro del exclusivo grupo de "países ricos", la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE). Es un país que ha avanzado muchísimo en la parte económica, pero también en lo social y comercial, gracias a las "políticas de Estado" que ha venido implementado desde la década de los años '70.

Notable destacar que su apertura a los más grandes mercados del mundo le funcionó muy bien al mercado chileno. Chile compra del mundo más 70.000 millones de dólares por año, Bolivia podría vender a Chile muchos de los alimentos que no produce, que produce poco o que importa; de igual manera, gestar alianzas productivas en función de terceros mercados, pero para eso las relaciones bilaterales deben volverse más sólidas, y también debe trabajarse en materia sanitaria, incentivar al capital nacional y extranjero, en mejora de la generación de empleo y competitividad en el país.

Fuente: El Día, Bolivia

http://www.anfach.cl/sitio/2013/03/por-terminales-chilenos-se-transportan-us-7-093-millones-de-carga-boliviana/

Transportistas denuncian obstrucción y acusan a Chile de ser ´revanchista´

30 DE SEPTIEMBRE, 2013 A LAS 2:38 PM

BOLIVIA.- El control que ejercen funcionarios aduaneros chilenos desde el pasado domingo ha dejado varados a centenas de camiones con carga boliviana en el puesto de la población de Chungará, Chile.

El presidente de la Cámara del Transporte Pesado Internacional de El Alto, Gustavo Rivadeneira, acusó el sábado a Chile de actuar de manera "revanchista", al obstruir "periódicamente" el comercio vía ultramar de Bolivia, tras la demanda que éste último interpuso ante la Corte Internacional de Justicia (CIJ), para recuperar su litoral, arrebatado a finales del siglo XIX.

"Chile actúa de una forma revanchista, ellos sacan periódicamente este control fiscalizador que depende del Viceministerio de Transporte de Chile", aseveró Rivadeneira.

Según fuentes oficiales, al menos 500 camiones con mercadería boliviana están varados en Chile, debido a un repentino control aduanero que instruyó ese país, hecho que Bolivia denunció como un incumplimiento del Tratado bilateral de 1904, que le reconoce libre tránsito de mercancías por esa región.

En ese sentido, el representante del transporte pesado consideró que "Bolivia tendría que estar al margen" del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre que, a su juicio, es utilizado contantemente por el Gobierno chileno, para instruir ´abusivamente´ una serie de controles que afectan las exportaciones del país.

"Este tipo de inspecciones se han vuelto muy recurrentes el último tiempo", dijo.

Por su parte la presidenta de la Aduana Nacional de Bolivia (ANB), Marlene Ardaya afirmó que las dificultades que viven los transportistas bolivianos en el punto fronterizo de Tambo Quemado, Bolivia y Chungará, Chile es un conflicto que nunca se había vivido antes.

Ardaya quien se encuentra en la zona de Tambo Quemado, zona fronteriza con Chile para verificar la situación del conflicto, en contacto telefónico dijo que, este problema es responsabilidad de los funcionarios chilenos al realizar las inspecciones lentas a las mercaderías bolivianas de exportación.

"Me sorprende la lentitud en este momento en que se está trabajando, nunca se nos había presentado este tipo de problemas y habíamos coordinado rápidamente con Chile para poder despachar", sostuvo Ardaya.

Además lamentó la "falta de humanidad" de las autoridades chilenas ya que no estarían viendo las condiciones en las que se encuentran los transportistas bolivianos, en un lugar árido, sin accesibilidad a los nalimentos y menos aún a servicios de higiene.

Por otro lado la Aduana boliviana tampoco cuenta con el suficiente personal para hacer el despacho de carga en Tambo Quemado.

Fuente: Opinion.com.bo

http://www.anfach.cl/sitio/2013/09/transportistas-denucnian-obstruccion-y-acusan-a-chile-de-ser-revanchista/

Carga en el Puerto Arica aumentó en un 11% en el primer semestre del 2014

13 DE AGOSTO, 2014 A LAS 3:27 PM

Durante el primer semestre de este año la tendencia al alza en la transferencia de carga en Puerto Arica continuó consolidándose y se registró un aumento en la carga boliviana.

A junio del 2014 se han movilizado por Puerto Arica 1.525.582 toneladas, volumen superior en un 11% al registrado en igual periodo del 2013, se han atendido 195 naves comerciales tres unidades menos que igual periodo del año pasado, con una tasa de ocupación de los frentes de atraque del 40%.

Del total de la carga,un 82 % corresponde a boliviana, un 11% a carga chilena, un 7% a carga peruana y otros mercados. Durante este año las exportaciones han crecido en un 9% y las importaciones en un 27%, llegando a un volumen total, en estos primeros 6 meses, de 1.243.500 toneladas, un 18% más que a igual periodo del año 2013.

El Gerente de Explotación y Desarrollo de la Empresa Portuaria Arica, Mario Moya, indicó que respecto al comercio exterior de Bolivia que utiliza los puertos chilenos para la transferencia de carga, tanto de importación como de exportación, el Puerto de Arica capta un 84% del total, Puerto de Antofagasta un 10% y Puerto de Iquique un 6%.

"Estamos conscientes que este crecimiento ha generado algunos inconvenientes para la comunidad,y es por ello que también estamos trabajando para la próxima puesta en marcha de la Plataforma de Servicios Logísticos en el Valle de Lluta,lo que nos permitirá que los camiones estén en un espacio acotado para salir a puerto sólo cuando estén listos para ser atendidos, a ello se suman los estudios para un nuevo acceso al puerto, todas iniciativas con las que esperamos responder a las demandas de la comunidad regional", puntualizó Mario Moya.

Fuente: www.soyarica.cl

http://www.anfach.cl/sitio/2014/08/carga-en-el-puerto-arica-aumento-en-un-11-en-el-primer-semestre-del-2014/

ADUANAS

Carga boliviana aumentó un 141% durante el 2012 en el Puerto de Iquique

14 DE ENERO, 2013 A LAS 1:06 PM

135 mil toneladas fue el registro de movimiento desde y hacia Bolivia.

Un positivo balance respecto a la carga boliviana transferida durante el 2012 en el Puerto de Iquique, realizó Empresa Portuaria Iquique (EPI).

En comparación con el 2011, durante el pasado año las exportaciones bolivianas en el puerto aumentaron un 141%, alcanzando las 51.163 toneladas. Las importaciones, por su parte, llegaron a las 84.529 toneladas, expresando un crecimiento de un 52,2%, sin considerar la carga despachada vía Zona Franca.

Esto se debe en gran medida a las acciones de acercamiento realizadas durante el 2012 y la finalización de la carretera Iquique-Oruro, lo que permite una mejor conexión entre el puerto y el denominado "corazón productivo" del cono central del continente.

Así lo precisó Alfredo Leiton, Gerente General de EPI: "Todos los años realizamos una serie de actividades junto a las autoridades y representantes de los distintos gremios de Bolivia, que es nuestro principal socio comercial, por lo que estamos muy contentos de que esta iniciativa siga rindiendo frutos".

Durante el pasado año, Empresa Portuaria Iquique patrocinó la Rueda de Negocios de la Cámara de Industria y Comercio de Bolivia (CAINCO) y realizó una pasantía en el puerto para los principales representantes de los gremios del transporte boliviano.

Fuente: Mundo Marítimo

http://www.anfach.cl/sitio/2013/01/carga-boliviana-aumento-un-141-durante-el-2012-en-el-puerto-de-iquique/

La Paz hizo un reclamo formal a Chile porque Aduanas impidió la entrada de 15 camiones bolivianos

12 DE NOVIEMBRE, 2012 A LAS 12:57 PM

Siete máquinas no contaban con permisos de tránsito internacional y las restantes sumaban otras irregularidades, como neumáticos en mal estado o carencia de rótulos que indicaran que trasladaban mercaderías peligrosas. Dirigentes del transporte boliviano dicen que estos hechos vulneran el Tratado de 1904.

Una fiscalización de rutina en el complejo fronterizo Chungará -que conecta la ruta internacional entre Arica y Tambo Quemado- determinó la prohibición de ingreso al país de 15 camiones bolivianos.

Siete de ellos no contaban con permisos de tránsito internacional, y los restantes sumaban otras irregularidades, como neumáticos en mal estado o carencia de rótulos que indicaran que trasladaban mercaderías peligrosas, según consigna El Mercurio.

El dirigente de la Cámara de Transporte Pesado de Bolivia, Hugo Rivadeneyra, pidió al gobierno boliviano la presentación de un reclamo formal ante Chile, ya que, a su juicio, la medida "vulnera el Tratado de 1904".

El cónsul adjunto de Chile en La Paz, Gustavo Díaz Hidalgo, dijo que la representación chilena en esa ciudad recibió un escrito referido al tema por parte del gobierno de Evo Morales.

El presidente de la Central de Cooperativas Bolivianas de Transporte Internacional de Carga (Cobotic), Rolando Gutiérrez, afirma que su sector espera que "se establezca una norma consensuada entre los dos países, pero en función al sistema integrado de tránsito y al Tratado de 1904".

El representante de la Cobotic, que reúne a más de cuatro mil vehículos de carga pesada, descartó que exista despreocupación de su sector respecto de las normas de seguridad. "Los transportistas no podemos prestarnos para provocar riesgos. En cada camión se está invirtiendo bastante dinero y también conlleva personas y la propia mercancía", adujo.

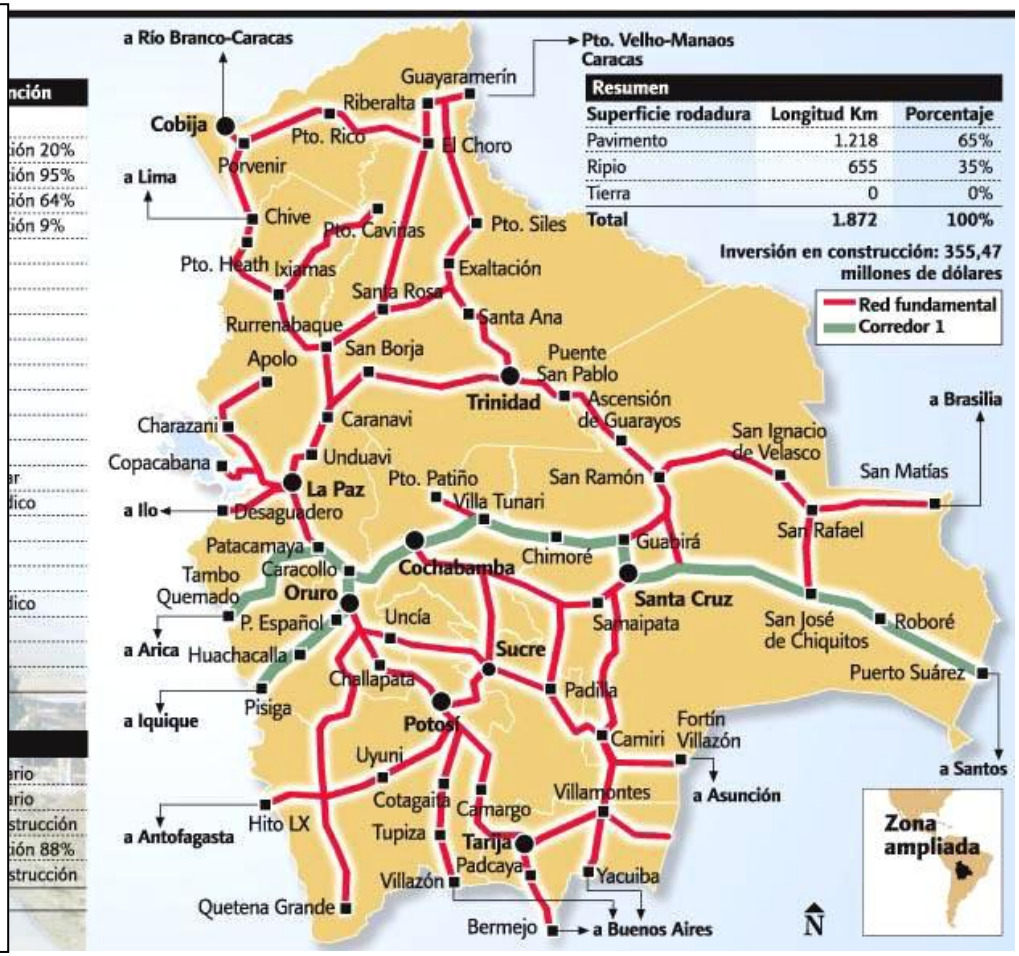
El seremi de Transportes de Arica, José Emilio Guzmán, explicó que "todos los vehículos que han sido devueltos no cumplían con las condiciones técnicas" para transitar en Chile. "Nosotros vamos a seguir realizando controles a todo tipo de máquinas, sean nacionales o extranjeras, y sobre todo si forman parte del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT), del cual Chile y Bolivia son suscriptores", recalcó.

Ellos aducen el Tratado de 1904, pero éste habla del libre tránsito de la mercadería, no de los medios de transporte y tampoco en cualquier condición. La ruta Arica-La Paz es complicada, y si los vehículos están en malas condiciones, hay accidentes. El estándar de fiscalización no lo vamos a bajar", concluyó.

Fuente: SoyChile.cl

http://www.anfach.cl/sitio/2012/11/la-paz-hizo-un-reclamo-formal-a-chile-porque-aduanas-impidio-la-entrada-de-15-camiones-bolivianos/

MAPA DE LAS RUTAS CAMINERAS DE BOLIVIA



Fuente: La Razón, Bolivia, 2012.