

MEMORÁNDUM SOBRE EL MAR

MEMORÁNDUM SOBRE EL MAR

Valentín Abecia Baldivieso
Valentín Abecia López

La Paz - 2011

Primera edición, mayo 2011

© **FUNDAPPAC**

D.L.: 4 - 1 - XXX - 11

Dirección:

Av. Ecuador N° 2523 Edificio Dallas, piso 2
Teléfonos: 2421655 - 2418674
Correo Electrónico: fundappac@entelnet.bo

Diagramación e impresión:

“Garza Azul” Impresores & Editores
Teléfono 2232414 - Casilla 12557
Email: garzaazul@megalink.com

Mayo, 2011
La Paz - Bolivia

Impreso en Bolivia

CONTENIDO

<i>Presentación</i>	7
<i>Prólogo</i>	9
1. Escenarios	13
2. Un Poco de Historia	15
3. El Papeleo	19
4. El Dogal Aduanero	23
5. Chile Quiso Modificar Fronteras	25
6. Un Puerto para Bolivia	27
7. Crudo Realismo	29
8. Los Ofrecimientos	31
9. El Tropiezo de Charaña	35
10. Sigue la Controversia	37
11. La Integración y el Puerto	41
12. La Crisis de la Soberanía	45
13. El Subdesarrollo	49
14. La Desequilibrada Relación Económica	53

15. Reivindicación y Practicismo	55
16. Bi, Tri, Multilateralismo	57
17. El Grado Perdido.....	59
18. El Pacto de Bogotá.....	61
19. La Liga de las Naciones	63
20. La Constitución Política del Estado.....	65
21. El Libre Tránsito	67
22. Un Proyecto Trinacional	71
23. El Pacífico.....	79
24. Puerto de Ilo	81
25. El Gas	85
26. La Integración Americana.....	89
27. La Cancillería.....	97
28. A Modo de Conclusión.....	99

PRESENTACIÓN

El libro “Memorándum sobre el Mar”, que FUNDAPPAC y la Fundación Konrad Adenauer auspician, es de autoría de Valentín Abecia Baldivieso y Valentín Abecia López. Se trata, por tanto, de una obra póstuma de Valentín Abecia Baldivieso, recogida ampliada y actualizada, por su hijo Valentín Abecia López.

Ambos autores son reconocidos por su seriedad, pleno conocimiento de los temas que abordan y su capacidad de conseguir la atención de sus lectores con una prosa atractiva, profunda y veraz, pero, al mismo tiempo, sencilla y cautivante.

Para FUNDAPPAC, es muy gratificante que el hijo de su cofundador Valentín Abecia Baldivieso, recoja las banderas intelectuales y patrióticas, legadas por su padre, y que sean de confraternidad y de justicia entre los seres humanos.

Este libro es un aporte en el camino de recuperación de nuestra calidad marítima, con la que nacimos como Bolivia.

Es también un llamado, pensado y sereno, a construir la paz que nace de la justicia entre chilenos, peruanos y bolivianos.

En el capítulo Escenario, los autores sostienen: *“Es necesario buscar una estrategia más realista y creadora de situaciones nuevas”*.

¿Es este un desafío que debemos aceptar bolivianos, chilenos y peruanos?

Dr. Luis Ossio Sanjinés
PRESIDENTE DEL DIRECTORIO DE FUNDAPPAC

PRÓLOGO

Mi padre y yo, siempre quisimos escribir un libro a cuatro manos, pero el destino, escurridizo e impredecible, nos jugó una mala pasada. En algún momento llegamos, inclusive, a definir el tema y a discutir el contenido, de la futura obra, pero, una vez más, el destino traicionó nuestros deseos.

Le echamos la culpa a nuestras diferentes ocupaciones cotidianas, al poco tiempo que teníamos libre, le echamos la culpa a los viajes, reales e imaginarios, que teníamos programados; en fin, le echamos la culpa a un sinfín de motivos, algunos ciertos y otros inventados, lo evidente es que jamás pudimos avanzar un ápice en el proyecto que murió sin nacer.

Hoy pienso que lo que realmente impidió que escribiéramos un libro juntos fueron nuestros dispares intereses, nuestros demonios eran distintos y jamás coincidieron en un lugar común.

A mi padre le apasionaban los procesos globales, que abarcaban grandes análisis, a mi padre le interesaban las visiones completas, de esa manera se entienden —por ejemplo— su Historiografía Boliviana o su Historia de las Relaciones Internacionales de Bolivia o su Historia del Parlamento, que son trabajos de largo, larguísimo aliento, que requieren una concentración y una investigación detallada, actividades de las que mi padre siempre hizo gala. En cambio, yo me he ocupado con preferencia, a lo largo de mi vida, de las biografías de los políticos e intelectuales que tuvieron vigencia durante gran parte del siglo pasado.

La diferencia de actitudes y aficiones salta a la vista y no requiere mayor explicación.

Hace algún tiempo, el 23 de marzo pasado —para ser preciso— el Presidente Morales, seguramente cansado del eterno juego de dimes y diretes intrascendente al que siempre nos han acostumbrado los negociadores chilenos, incluyó un aditamento de shock a todo este proceso, dejó de lado la negociación bilateral —aunque, según sus propias declaraciones, eso no era lo buscado— y anunció que acudiría a los tribunales internacionales con el fin de dilucidar el tema marítimo boliviano.

Ante esta conmovionante noticia, inmediatamente me acordé de una de las producciones menores de mi padre, intitulada: “Cómo Llegar al Mar” (La Paz, 2001), en la que hace una interesante aproximación histórica y práctica de nuestro secular tema marítimo y, como en grajeas, sugiere recetas.

Sin embargo, el libro, pese a no tener más de diez años de antigüedad, está desactualizado en varios sentidos. Sin lugar a dudas, en este último lustro, si bien no se han movido los lineamientos básicos sobre los que descansa este desgraciado tema —tan esencial para Bolivia—, ha habido una serie de innovaciones que requieren una explicación y un planteamiento a futuro, en consecuencia.

Éste ha sido el trabajo que he encarado a lo largo de las últimas semanas, he aggiornato la obra, la he puesto al día, he tratado de eliminar lo obsoleto y he buscado actualizar los planteamientos.

Se trata, en realidad, de una nueva obra, más clara y fácil de leer —espero— que la original, pero cuyo eje central descansa en el trabajo elaborado por mi padre.

He ido más lejos aún, le he puesto un nuevo título, más acorde con el contenido, y le he solicitado a la Fundación de Apoyo al Parlamento y a la Participación Ciudadana, que sea la patrocinadora de la obra, pues mi interés mayor, que con seguridad también hubiera sido el de mi padre, es que se conozcan estas ideas en el Parlamento y que coadyuven al actual debate, que sirva como un elemento adicional para la discusión, que se conozcan los criterios, las ideas, los trabajos prácticos que se han realizado hasta ahora, además de diseñar una figura a futuro que —seguro estoy— servirá, por lo menos, para ensayar nuevos planteamientos.

Si bien, el criterio principal de la obra no es nuevo, les aseguro que el planteamiento global es un tanto diferente. En principio, partimos del criterio de que es indispensable mudar el concepto general que tenemos sobre la soberanía, ampliando el enfoque en

un sentido mucho más abierto e irrestricto, en esa línea pretendemos que se plantee un criterio de soberanía compartida o ampliada.

Al mismo tiempo, creemos que es indispensable trabajar, con mucha mayor precisión y fuerza, en el trilateralismo, sobre el que no se ha trabajado adecuadamente antes; es decir, en la conjunción de las voluntades de las tres naciones involucradas y en la construcción de un proceso de integración zonal que esté dirigido a la edificación de un área compartida, sobre territorios de Bolivia, Perú y Chile, de libre acceso por los tres países.

Finalmente, hay que dar un fuerte impulso a la “integración”, poniendo muchísimo mayor empeño en la CAN y en el Mercosur y afianzando los procesos viales de conexión a través de Bolivia.

Éste es el trabajo que —definitivamente, a cuatro manos— hemos elaborado mi padre y yo, con un lamentable detalle, que él ya no se encuentra entre nosotros.

Mi agradecimiento a FUNDAPPAC y a Konrad Adenauer, por su apoyo y colaboración.

La Paz, abril de 2011

Valentín Abecia López

1.

ESCENARIOS

Alguien lo llamó síndrome y es posible que tuviera razón. En realidad es como una herida colectiva que está ahí, abierta y sangrante, que no nos deja tener, propia y completa, una visión de país. Se ha convertido en un tema reiterativo, permanente, inmanente; sobre el que, pese a los años que nos acongoja, no se ha podido encontrar solución. Tal vez, lo aconsejable sea buscar nuevas perspectivas que le den, a toda la problemática, otra dimensión. Así es el asunto de la salida al mar para Bolivia.

Antiguamente, Chile trataba de ir dilatando nuestros planteamientos con promesas y ofertas de análisis y estudios; inclusive llegó a hacer contra-ofertas y hasta prometió entregarnos Arica (1895). Hoy día responde que "también" se podría conversar este asunto, en una bolsa de trece aspectos bilaterales que —lógicamente— atañen a sólo dos países vecinos.

Ha llegado la hora de superar esta etapa centenaria, de mirar una nueva realidad, de no hacer simples reclamaciones, de postulados sin dinámica y de recibir respuestas desdeñosas como aquella de *"no le debemos nada a Bolivia"* o *"tenemos un tratado definitivo de 1904"*. A esta altanería se añade el desarrollo desigual, la diferencia de fuerzas militares y una Cancillería boliviana sin recursos. De este modo, el mar es una frustración a cuya solución —pese a todo— no podemos ni debemos renunciar.

Lo más grave es que, si algo se pudiera obtener, se lo pretende enlazar con compensaciones que Bolivia no puede ni debe otorgar a Chile. Al contrario, este país debiera comprender que se ha paralizado en los planteamientos de progreso, de desarrollo y, por supuesto, de salida al

mar sin soberanía, que es lo que, con criterio decimonónico, quiere seguir usufructuando para dar vida a Arica.

Se ha hablado del papel de Bolivia en un proceso de integración que puede derivar en la facilitación de un puerto con independencia. La integración es un proceso complejo, subregional y regional; abraza temas en ejecución, con sus desfallecimientos y obstáculos, por factores coyunturales de algunos países; con avances, retrocesos e incumplimientos (no olvidemos que la CAN, como Pacto Andino, nació en 1969), pero que va desarrollando al amparo de un proceso globalizador de libre comercio, de economía de mercado extendido a la cultura, las comunicaciones, en el marco de la competencia, la eficacia y la interdependencia.

Su plataforma estructural es la libertad de moverse sin trabas regionales y sin conceptos de soberanía territorial cerrada y absoluta. Cada país debe buscar formas más directas y fáciles, dándole flexibilidad con el apoyo de la sociedad civil.

En el pasado, y hasta hace muy poco, el retorno de Bolivia al mar ha sido motivo de posibles acuerdos con Chile. Ante su fracaso centenario es necesario buscar una estrategia más realista y creadora de situaciones nuevas. La labor será de largo aliento —no importa—, el inmediateismo no ha dado resultados. Por tanto, debemos trazar una estrategia a largo plazo, con sentido de lo posible y de lo real.

Consideramos particularmente inútil que se siga una política de diálogo con Chile, para obtener una salida al mar con soberanía y territorio propio. Llevamos más de un siglo en ese afán, que pareció concretarse en 1895. Todas las oportunidades de negociación se fueron en promesas y firmas de documentos que, a la postre, sólo han creado desconfianza y angustia en el pueblo boliviano.

Este es un borrador de lo que se puede hacer en el futuro, con una visión a vuelo pluma de lo que pasó hasta ahora y de lo que debe ocurrir en el futuro.

2. UN POCO DE HISTORIA

Hay entre Chile y Bolivia una historia común? Común es la historia con Perú, Argentina, Chile y otros países que fueron gobernados por España. Pero con Chile, después de la Independencia, esa historia se convirtió en un proceso de desacuerdos, lejos de la convivencia pacífica. Sólo hay una escabrosa y ominosa historia republicana que se aferra a conceptos limitados sobre la posibilidad de una salida al mar para Bolivia, porque usufructúa de la dependencia de este país.

Un sinnúmero de hechos que tienen diferente óptica, según la nacionalidad, las animadversiones y susceptibilidades sobre la propia gesta libertadora, podrían superarse si se entra a un análisis de comprensión de las personalidades dominantes: San Martín, O'Higgins, Sucre, Bolívar, Santa Cruz, Portales y otros. Pero, en el periodo de formación de nacionalidades surge la Confederación Perú-Boliviana, por la profunda afinidad de dos pueblos desde el ancestro aimara-quechua, la sociedad mestiza y la geografía unificadora. Allí se presenta Chile, con sus susceptibilidades marítimas: Valparaíso contra el Callao en el predominio del Pacífico. Surge Portales, cuya confesión en una carta a Blanco Encalada, del 10 de septiembre de 1836, no puede ser más reveladora de un nacionalismo a ultranza: *"La confederación Perú-Boliviana es insostenible. No puede ser tolerada ni por el pueblo ni por el gobierno porque ello equivaldría a un suicidio..."*. Estos dos Estados serán siempre más que Chile —dice Portales—. *"La Confederación debe desaparecer por siempre jamás del escenario de América"*.

Que algunos bolivianos y peruanos fueran disidentes, que no entendieran a ese "Cóndor Indio" de Santa Cruz, es materia adjetiva. No

lo es, en cambio, una política de Estado chilena –belicosa y que se movía en un escenario pobre y angosto– que buscaba ampliar su potencial en la agricultura de su valle central, por eso se persiguió el desarrollo de la minería en la región norte, donde existía cobre, guano, salitre y plata.

Llegan las argucias, los tejemanejes: ¿dónde está el límite norte y el comienzo de las tierras bolivianas? Las respuestas son muchas, lo más contundente es que los chilenos invadieron Antofagasta y Bolivia no tuvo la previsión de cuidar el poder político en esa zona, donde debieron converger dos pueblos para progresar.

El tratado "secreto" de defensa (de 1873), entre Perú y Bolivia, es el pretexto o el verdadero temor chileno para "defenderse". Otros mil entuertos surgen en la disputa y llega la guerra con sus fetiches, farsas y arrogancias, con los abusos y las mentiras, con las anécdotas atribuidas a unos y otros.

El vencedor (Chile) captura territorios y le quita a Bolivia su libertad de mar. Después de muchos años de soberbia, urde una fórmula para complicar a Perú en el enclaustramiento, era 1929. El enclaustramiento supone permisos burocráticos, negativas al tránsito de algunas mercancías, reducción de la libertad y menos facilidad al desarrollo, tal cual lo aseveran los organismos internacionales. ¿Cómo podemos armar una historia de comprensión, de arreglos equitativos, de soluciones básicas para la convivencia pacífica?

Y, sin embargo, buscamos el acuerdo, la enmienda a errores pasados y no encontramos nada. Conversar sobre asuntos específicos de la historia de Chile y Bolivia, a esta altura, parecería inútil si es que no encontramos equidad en el trato de la salida al mar, buscando fórmulas nuevas que superen ese *statuo quo* creado por Chile.

En las relaciones boliviano-chilenas la constante es el problema del mar que, por supuesto, relega a segundo término otros aspectos que hacen a la convivencia de los dos pueblos.

El asunto marítimo, de libertad y tránsito sin barreras, es para Bolivia, por este motivo, un problema de capital importancia en su desarrollo. Se comprenderá que la historiografía sobre esta materia es muy fecunda. En muchos casos, como es natural, ha despertado pasión y esperanza. Existen, sin embargo, historiadores fríos y equilibrados.

A principios de este siglo, Alberto Gutiérrez Gutiérrez —que intervino en la firma del Tratado de 1904, por el que se cedió la costa boliviana— ha escrito puntual, documentada y equilibradamente; Roberto Querejazu Calvo, historiador contemporáneo, es sereno, analítico y descarnado; Fernando Cajías de la Vega se ha ocupado del territorio de Atacama cuando Bolivia ejercía jurisdicción plena. Hay una historiografía de interpretación razonada, como la de Juan Siles Guevara, en respuesta a la publicación de Jaime Eyzaguirre sobre el sentido de una Cédula Real. Hay, por supuesto, muchos alegatos a favor de la causa boliviana, escritos por políticos y diplomáticos, entre los que está el libro de Walter Guevara Arze, cuya exposición lógica es clara y razonada; los hay, también, libros que tienen incuestionable equilibrio y muestran un sentido real de lo que ha pasado entre Bolivia y Chile, entre éstos está el de Walter Montenegro, titulado "Oportunidades Perdidas".

Es corriente, en materia internacional, que los historiadores tomen partido por su país de origen. Ellos, por lo general, pierden la ecuanimidad o dan interpretaciones a favor de su nación. Sólo se alcanza altura, mesura, serenidad y equilibrio, cuando se es ajeno al problema expuesto. No obstante, muchas veces el historiador tiene que escribir sobre asuntos a los que está ligado. En este caso, si no se conserva la calma y si no se respeta la verdad, la obra tendrá un valor discutible.

Bolivia ha tenido, como casi todos los países sudamericanos, problemas territoriales: con Argentina y Perú se llegó a acuerdos definitivos por la vía diplomática —exclusivamente—; con Brasil y Paraguay se sostuvo campañas bélicas que han quedado definitivamente superadas. La historiografía de la guerra con el Paraguay, así como la literatura, ha sido fecunda, existen numerosísimas novelas, cuentos y libros de historia. Con esos cuatro

países existen actualmente relaciones cordiales. En cambio, el caso con Chile es especial.

Chile ganó la guerra y tomó toda la costa boliviana, las negociaciones post-guerra han sido muy penosas y complicadas. Un aspecto importante, señalado por la historia, es aquél que muestra a Chile, en 1825, alentando la separación de Bolivia de Argentina y del Perú y partidario de la fundación de una nueva república. Mariano Egaña decía desde Londres: *"Ahora que se ha establecido la independencia del Alto Perú, Chile no tiene que temer nada de sus vecinos, ninguno de ellos es bastante poderoso para atacarlo"*. Pensaba Egaña en una Bolivia como el *"centro equilibrado... sirviendo de contrapeso"* a los Estados vecinos. Egaña, en nuestro modo de ver, fue un precursor de la teoría sobre una Bolivia como país del equilibrio. Casi medio siglo después de su planteamiento, en 1872, Julio Méndez señalaba el rol geopolítico que debía jugar Bolivia en el Continente Sudamericano: *"Bolivia es como un nudo—decía— que ata todos los sistemas, la transición que los reúne, el centro que los generaliza en una vasta unidad. Se puede decir que es la capital internacional de la América del Sur"*. *"Si Bolivia no existiera—añadía— convendría crearla"*. Demás está decir, sin embargo, que ese rol de conexión entre los países que la rodean nunca fue positivo, porque Bolivia es un país sin buenos caminos, aeropuertos, estabilidad política y social, aunque en los últimos años se ha avanzado en este sentido.

Otros pensadores notables se refirieron a las características geopolíticas bolivianas, entre ellos: Bartolomé Mitre, J. Bautista Alberdi y Santiago Vaca Guzmán; este último habló del principio del equilibrio, el eje de la balanza política y la tranquilidad de América, mediante la independencia y soberanía boliviana.

Modernamente, Luis Fernando Guachalla dijo que Bolivia era el país de los contactos, y hoy se ha enunciado que también podría ser el de la integración. En este sentido, hay que pensar no sólo en unir el Pacífico con el Atlántico por territorio boliviano, sino en participar en el proceso configurador de un bloque sudamericano.

3. EL PAPELEO

Otro aspecto hace ver que, cuando Chile comenzó a extenderse hacia el norte, en busca del guano y el salitre, la historiografía boliviana se ocupó de examinar este hecho y mostrar los títulos de Charcas sobre Atacama. Hay notables documentos sobre este particular: Manuel Macedonio Salinas hizo una relación de títulos en 1858; José María Santibáñez, en 1861; y Rafael Bustillo, en 1863. Una ordenada relación de los títulos bolivianos sobre Atacama los encontramos en la obra de Daniel Sánchez Bustamante, titulada *"Bolivia, su Estructura y sus Derechos en el Pacífico"*. Un libro moderno, en esta materia, es la colección de mapas antiguos publicados por Manuel Frontaura Argandoña, titulado *"El Litoral de Bolivia"* (La Paz, 1968). En la historiografía no se desconocen los argumentos publicados por internacionalistas chilenos como Jaime Eyzaguirre, que sostienen machaconamente que Charcas (la actual Bolivia) no tuvo acceso al Pacífico. Juan Siles Guevara dio una respuesta puntual y documentada en su trabajo: *"Ensayo crítico sobre 'Chile y Bolivia', esquema de un proceso diplomático"* (La Paz, 1967). Esta obra, como la de Eyzaguirre, ha sido ampliamente difundida.

El *Uti Possidetis* de 1810 es la clave. No hay historiador boliviano que encuentre vaguedad, duda o posibilidad de que Atacama no estuviera en la jurisdicción potosina, sus autoridades, su administración, su descripción geográfica, caminera y poblacional, fueron obra de las autoridades de Charcas. Fernando Cajías estudia el *Uti Possidetis Juris* de 1810 y la suerte de Atacama en los primeros años de la República, como dependencia de Bolivia en todos los órdenes. En el pasado, Mariano Baptista, Jaime Mendoza, Eufonio Viscarra, Daniel Sánchez Bustamante, Bautista

Saavedra y José Carrasco, se refirieron a este asunto. Contemporáneamente, se puede señalar a Edgar Oblitas Fernández, Mario Gutiérrez, Jorge Gumucio, Federico Nielsen Reyes, Fernando Salazar y otros.

En el criterio de estos historiadores, la Audiencia de Charcas comprendía el territorio de Atacama, que era una provincia de Potosí; sobre este asunto se han escrito miles de páginas y se ha citado a cosmógrafos, cronistas coloniales e historiadores de Indias, en una cantidad realmente asombrosa. El territorio tenía ciento cincuenta y dos mil kilómetros cuadrados (152'000 Km²), con una inmensa riqueza en guano (excremento de aves), salitre, cobre, plata y otros minerales, que se constituyeron en el primer capítulo de exportaciones de Chile.

Un otro aspecto, que aborda nuestra historia, se refiere a los tratados de 1866 y 1874. Debemos anotar que, sobre el primero, los historiadores bolivianos han publicado documentos que intentan demostrar la paternidad chilena en la iniciativa sobre la mancomunidad de explotación de riquezas entre los paralelos 23 y 25 y la línea divisoria en los 24 grados de latitud sud. Mario Barros está equivocado cuando escribe que este Tratado fue propuesto por Melgarejo y que Chile firmó sin hacer ninguna corrección. Existe una carta, del propio Melgarejo, en la que éste le dice a Juan Ramón Muñoz Cabrera: *"En honor a la verdad, todo, en su mayor parte, es obra del señor Vergara Albano"*, negociador chileno. Pero la mancomunidad es una muestra de lo que pueden hacer dos pueblos para compartir la riqueza, venciendo los conceptos radicales de la soberanía en el siglo XIX. Si Bolivia hubiera interesado a capitales extranjeros, es posible que esa zona (de los 23 y 25 grados de latitud) se hubiera convertido en una verdadera mancomunidad. Lo que pasó es que las dirigencias política, económica y militar, peleaban por el territorio "soberano".

La historia boliviana no difiere de la chilena, llegamos al paralelo 24 grados porque, como dice Francisco Valdez Vergara (un distinguido hombre público de Chile), este país buscó a un *"tiranueto grotesco"*, Melgarejo, para convertirlo *"en su aliado personal, halagando sus pasiones y estimulando sus desvaríos, para con él pactar el Tratado de Límites de 1866"*, sobre una soberanía flexible y compartida.

El historiador boliviano, Roberto Querejazu Calvo ha publicado la correspondencia entre Vergara Albano y el Ministro Cobarrubias; aquél dijo: *"me he ocupado de establecer las bases de una transacción amistosa y equitativa"*, y éste contestó: *"es nuestro antiguo deseo zanjar tan antigua como enojosa cuestión y de aprovechar la favorable coyuntura que para ello se presenta"*.

No haremos ningún comentario en este punto, pero sí debemos anotar que los historiadores que modernamente se ocupan de este Tratado están de acuerdo con los historiadores chilenos Sotomayor Valdez y Francisco A. Encina; este último dice que Melgarejo fue inducido a firmar un pacto sin recibir nada en compensación para su país. A la luz de las ideas de hoy, decimos nosotros, la compensación debió ser una zona de integración, una mancomunidad más activa que rompa el sentido secante de la soberanía. Pero eran otros tiempos.

Sobre el segundo Tratado de 1874, aún se leen las palabras del negociador chileno Carlos Walker Martínez, del 10 de noviembre de 1874, dirigidas a Baptista, que dicen: *"jamás Chile ha pretendido extender sus límites a otra parte de la cordillera ni menos arrebatar a Bolivia una pulgada de su territorio"*. *"La Cordillera de los Andes, que de sud a norte forma su límite oriental, es claro que seguirá siendo su límite hasta el paralelo 24 grados y es tan explícito el texto del Tratado en sus artículos sobre este punto que se necesita no entender el valor de las palabras..."*. Aquí vemos como Walker Martínez se aferraba a la soberanía, que no se la podía perforar y adecuar a realidades del desarrollo.

4. EL DOGAL ADUANERO

Desde 1884, había un control aduanero chileno sobre el comercio boliviano. Los productos naturales chilenos y los elaborados con ellos, se internaban libremente a Bolivia y, aunque había reciprocidad, la medida resultó favorable sólo para Chile. En el puerto de Arica, los productos que importaba Bolivia se regían por el arancel chileno, los dineros recaudados se dividían 25% para el servicio aduanero de aquel país, el 75% restante se subdividía, una parte para indemnizar a ciudadanos chilenos perjudicados por la guerra y otra parte para el Tesoro boliviano. La dependencia, no es necesario explicarla. Nuestros recursos se quedaban en Chile.

Veinte años rigió el sistema, desde 1884 hasta 1904. En esta fecha, en Bolivia, se pensó que se podía suprimir el control aduanero, perdiendo el territorio del Litoral y su costa, a cambio del libre tránsito y un ferrocarril entre Arica y La Paz. El libre tránsito pudo ser una innovación hacia nuevos rumbos de vinculación, pero Chile fue incapaz de privarse de nada: el libre tránsito tenía que ser un yugo sobre Bolivia, que estaba desesperada.

Eduardo Diez de Medina, ex canciller boliviano, dice: *"en esta forma nació el pacto de 1904, viciado en su origen porque no respondió a un espíritu de justicia ni consultó los derechos de la nación. Fue realmente suscrito veinte años después de la guerra, esto mismo demuestra que el vencedor se obstinó en imponer una paz injusta".* Joaquín Lemoine, en 1903, expuso destrozado: *"Ópto por la transacción práctica y decorosa con Chile. ¡No hay otro camino!... el tratado con Chile no será un triunfo, pero es una imposición ineludible de la fatalidad... no envidio al Ministro que firme el tratado de desgarramiento del territorio porque es el desgarramiento del corazón..."*.

Se observa, en el proceso historiográfico, un asunto muy discutido con Chile: el encierro no podía dar paz. Es paz precaria, sin aprestos armados, por cierto, pero con un latente conflicto e irritación. Esa paz no fue de comprensión y cordialidad, ha sido siempre una paz de discusión. Los historiadores bolivianos han señalado la comprensión de algunas mentalidades abiertas de Chile: Emilio Bello Codecido dijo: *"su aspiración (de Bolivia) a puerto propio la hemos considerado siempre legítima y respetable. Independientemente de la situación creada por el tratado de paz con Chile. Por qué no podría una aspiración producirse en futuros acuerdos basados en compensaciones suficientes y equitativas?"*.

Domingo Santa María manifestó: *"Debemos forzosamente dar un respiradero y una puerta de calle a Bolivia, colocándola entre Perú y Chile, puesto que de otra manera la sofocaríamos..."*.

Cuando los historiadores chilenos escribieron sobre el tratado de 1904, y su cumplimiento (*pacta, sunt servanda*), en Bolivia se respondió que ese Tratado es física, moral y jurídicamente injusto. En los últimos años, Eduardo Arze Quiroga y Frontaura Argandoña se han referido a este asunto, en el que Daniel Sánchez Bustamante puso énfasis en 1919.

5.

CHILE QUISO MODIFICAR FRONTERAS

Un asunto muy debatido en la historia boliviana es el de las incitativas del gobierno chileno para rectificar fronteras, tomar para sí la costa boliviana hasta el río Loa y apoyar a Bolivia para ganar el litoral peruano, hasta el Morro de Sama. Éste era un proyecto para quitar a Bolivia su costa, rica en materias primas.

La primera noticia sobre este proyecto está en la carta escrita por Mariano Donato Muñoz y Juan L. Muñoz a Zoilo Flores, como proposición de Vergara Albano al General Melgarejo, en 1866.

Sabemos, por un historiador y diplomático chileno, Ramón Sotomayor Valdez, que el gobierno chileno *"prodigaba aplausos"* al gobierno de Melgarejo: *"la nación boliviana –dice Sotomayor– creía que la República de Chile se hacía pagar exorbitantemente en ese tratado, el precio de su complicidad con el gobierno de Bolivia"*.

En 1879, es conocidísima la proposición de Domingo Santa María, relatada por Gonzalo Bulnes, para apartar a Bolivia de la guerra, proponiéndole quedarse con Tarapacá, entre Perú y Chile. Eusebio Lillo decía: *"la pérdida de Bolivia hacia al sur puede ser compensada aún con ventajas, en el departamento de Tacna que ocupan nuestras armas"*.

Justiniano Sotomayor le escribió a Daza: *"los únicos puertos naturales de Bolivia son Arica, Mollendo, Ilo e Islay"*. *"¿Bolivia unida a Chile no tendría seguridad de vencer al Perú? ¿No tendría en sus manos apoderarse de la puerta de calle de que carece?"*.

En esa época intervino Luis Salinas Vega, quien ha escrito: *"todo el mundo y especialmente los hombres dirigentes (en Chile) sentían necesidad de atraer a Bolivia y rectificar su frontera con la adquisición de Tacna y de Arica"*.

Salinas Vega, por decisión del Presidente Daza, fue a Santiago para pedir a Gabriel René Moreno que recibiera las Bases Chilenas de manos de Santa María, a través de las que se prometía apoyar a Bolivia para que ocupe Tacna y Moquegua, a cambio de transferir territorio a Chile, hasta el grado 23.

La historia boliviana, sobre este aspecto, señala uniformemente que Chile estaba seguro que el Litoral, del grado 24 al río Loa, era boliviano pero lo necesitaba para subsistir económicamente.

Sobre la misión de Gabriel René Moreno, se ha ocupado, con detalle, el historiador Alberto Gutiérrez, en sus dos libros sobre: *"La Guerra de 1879"*.

6.

UN PUERTO PARA BOLIVIA

Según la historia boliviana, entre 1884 y 1904 (entre el Pacto de Tregua y el Tratado de Límites), se abrigaba la esperanza de que Chile iba a dejar un puerto libre y soberano para Bolivia.

Domingo Santa María había manifestado la idea de *"ceder a Bolivia una zona de mar en la región de Tacna y Arica"*, por ese hecho *"era preciso que la negociación con Bolivia no tuviese carácter definitivo"* (se refería al Pacto de Tregua de 1884) y *que sí la tuviese la negociación con el Perú para poder transferir a aquélla (Bolivia) una parte de lo que el Perú cedía a Chile"*.

Después de la Guerra del Pacífico, se pretendió acceder a Arica. En los Protocolos de 1895 tomó parte activa el distinguido escritor, diplomático y hombre público chileno Luis Barros Borgoño, quien explicó su actuación en *"El Ferrocarril"* de Santiago, en 1897, manifestando: *"Nadie ignora que este país (se refería a Bolivia) formuló siempre como base indeclinable de cualquier negociación, la obtención de alguna faja de costa que le permitiese salir de su condición de cautiva a que le condenaba a perpetuidad la pérdida del Litoral de Antofagasta"*.

Barros Borgoño habló de Tacna y Arica, no para *"la satisfacción de necesidades más o menos controvertibles del beligerante victorioso ni a mayor ensanche de su dominio territorial, sino al desempeño de un rol mucho más trascendental para Chile, rol de conservación y de vida para Bolivia y rol de equilibrio y de paz para las demás naciones"*.

Decía algo más: *"la entrega a Bolivia de un puerto que pueda permitirle su libre y fácil acceso al mar y un régimen comercial basado en la absoluta exención de tributos, habrán de crear, entre los dos países, los más estrechos y duraderos vínculos de amistad..."*. Barros Borgoño era una mentalidad abierta y

dinámica, sus planteamientos habrían creado realmente un clima de paz y complementación.

Con esa doctrina en los Protocolos de 1895, Chile se comprometió a ceder Arica a Bolivia o, por lo menos, la caleta Vitor.

El Ministro chileno en Lima, Máximo Lira, explicaba *"que lo que buscaba Bolivia no eran mayores facilidades para su comercio, sino el complemento de su nacionalidad, con puerto propio"*.

¿Cómo mira el historiador boliviano este acuerdo de 1895? La posición es unánime: Chile, en esa época, tuvo problemas con Argentina. Mientras los tuvo, iba buscando un arreglo con Bolivia, pero como Perú era dueño de Tacna y Arica, para negociar sobre Arica, había que arreglar el asunto peruano. ¿Si este último aspecto era evidente, por qué Chile firmó un protocolo para ceder Arica? La historia boliviana dice que Chile quería tener a Bolivia de su lado, en tanto su problema con Argentina estuviera pendiente.

Conrado Ríos Gallardo así lo reconoció, señaló que Chile, cuando tuvo dificultades en sus problemas limítrofes, buscó a Bolivia. Textualmente dice: *"1893-1895, cuando los papeles se invierten, Chile busca a Bolivia por sus dificultades de frontera con Argentina"*.

7. CRUDO REALISMO

La historia muestra otro aspecto que señala un frío realismo. Las palabras de Abraham Konig, representante chileno en La Paz al finalizar el siglo XIX, pretendieron presentar la otra cara del problema, una realidad ineludible: Chile tenía el Litoral en su poder y existía un control aduanero. Estos hechos obligaron a Bolivia a firmar el Tratado de 1904. No olvidemos que Konig fue desafecto a Bolivia, según sus propias palabras: *"hasta la cuestión de límites con Argentina era boliviana"*. Konig sembró la discordia. El 13 de agosto de 1900 envió, al gobierno boliviano, una nota que decía que es un error que se repite diariamente, el pensar que *"Bolivia tiene derecho a exigir un puerto en compensación a su litoral. No hay tal cosa. Chile ha ocupado el litoral y se ha apoderado de él con el mismo título que Alemania anexó al Imperio la Alsacia y la Lorena, con el mismo título que los Estados Unidos han tomado Puerto Rico. Nuestros derechos nacen de la victoria, la ley suprema de las naciones"*, *"...que el litoral es rico y vale muchos millones, eso ya lo sabíamos. Lo guardamos porque vale, que si no valiera no habría interés en su conservación"*. La nota de Konig ha sido muy citada. Fue, sin duda, brutal e indiscreta, pero no mintió. El enriquecimiento chileno con el salitre fue sencillamente fabuloso. La riqueza de Atacama y Tarapacá le dio un auge desconocido hasta entonces. En base a documentos chilenos, Querejazu Calvo dice que los ingresos subieron espectacularmente: 1882, 16 millones de pesos; 55 millones en 1899. En 20 años, entre 1879 y 1899, los impuestos a la explotación del salitre, de territorios antes peruanos y bolivianos, fueron de 557 millones de pesos; Mario Barros habla del *"chorro de oro, abundante y aparentemente interminable que el salitre dio a Chile"*. Tres economistas e investigadores bolivianos se han ocupado de este tema, nos referimos a Casto Rojas, Luis Peñaloza Cordero y Juan Pereira Fiorilo.

En abril de 1910, un Memorándum boliviano dirigido a Perú y Chile decía: *"Bolivia no puede vivir aislada del mar. Ahora y siempre, en la medida de sus fuerzas hará cuanto le sea posible para llegar a poseer por lo menos un puerto cómodo sobre el Pacífico..."*. El gobierno de La Paz ofrecía establecer compensaciones a cambio del puerto.

La historia chilena señala la dualidad boliviana al firmar un Tratado de límites, en 1904, y efectuar planteamientos a favor de la cualidad marítima boliviana en 1910, en 1913, en 1920, en 1923, en 1926 y en otras oportunidades. La historia boliviana señala que, para este país, es vital la salida soberana al mar y que existen medios legales y de consenso para darle un puerto útil y soberano. Sánchez Bustamante apuntó: *"la vigencia del Tratado de 1904 no ha puesto ningún elemento al servicio de la amistad y de las relaciones políticas de Bolivia y Chile"*.

Siempre se ha pensado en Arica como puerto para Bolivia, pero, en 1929, mediante un protocolo adicional al convenio chileno-peruano, se cerraron las puertas al disponer un previo consentimiento chileno y peruano, para ceder territorio en Tacna y Arica a una tercera potencia (léase Bolivia). En adelante, un arreglo dependería también del Perú, como se demostró en 1976.

8.

LOS OFRECIMIENTOS

Chile quiso conversar sobre un puerto para Bolivia, a raíz de haberse presentado un nuevo tema que requería su inmediata atención. Chile necesitaba y necesita agua en la zona norte. He aquí las palabras de Arturo Olavarria Bravo: *"nos hace tanta falta el agua dulce y nos sobra la salada y, en cambio, a nuestra vecina Bolivia le ocurre lo contrario, creo que bien valdría la pena cambiar una agua por otra"*.

Gonzales Videla, en abril de 1950, habló con Truman para hacer un vergel en la zona de Arica, Truman demostró, según Videla, un entusiasmo extraordinario y divulgó la noticia. El proyecto era un plan hidráulico para el aprovechamiento de las aguas de varios lagos, principalmente del Titicaca y, en esa época, también las aguas del Lauca.

Con ese trasfondo, se produjeron dos documentos en los que Chile prometió dar un puerto a Bolivia. Las notas de 1950 y el Memorándum Trucco de 1961.

El 1º y 20 de junio de 1950, se intercambiaron notas oficiales. La primera está firmada por Alberto Ostria Gutiérrez, la segunda por Horacio Walker Larraín, esta última dice: *"Chile está llano a entrar en una negociación directa destinada a buscar la fórmula que pueda hacer posible dar a Bolivia salida propia y soberana hacia el Pacífico y a Chile a obtener las compensaciones que no tengan carácter territorial"*.

El aprovechamiento del lago Titicaca fue un antecedente, con estudios efectuados por técnicos chilenos. El desvío del río Lauca era, en esos mismos años, una obra para irrigar el desierto de Chacalluta.

Cuando se efectuaba esta última obra, el Sr. Manuel Trucco entregó, en julio de 1961, un Memorándum a la Cancillería boliviana, sin que nadie se lo pidiera, el documento decía: *"Chile ha estado siempre llano, junto con resguardar la situación de derecho establecido en el Tratado de 1904, a estudiar, en gestiones directas con Bolivia, la posibilidad de satisfacer las aspiraciones de ésta... La nota 9 de nuestra Cancillería fechada en Santiago el 20 de junio de 1950 es claro testimonio de estos propósitos..."* y transcribe, a continuación, la nota.

De todo esto, se concluye que existían dos hechos: 1. aprovechar las aguas del altiplano boliviano y 2. buscar un arreglo al problema marítimo con la entrega de una zona para un puerto propio.

Cuando Bolivia reclamó, por las avanzadas obras para la desviación del Lauca sin el acuerdo previo que prescribe la Declaración de Montevideo de 1933, el Canciller Carlos Martínez Sotomayor (en su discurso del 27 de marzo de 1963) dijo:

Se supo *"que Bolivia tendría el propósito de pedir que la Conferencia Interamericana que debía reunirse en el mes de marzo de este año en Quito se ocupara del problema de su mediterraneidad. Con este motivo se había convocado, en La Paz, a una reunión de notables en la presidencia de la República"*.

En previsión de este hecho —dice Martínez— se autorizó al Ministro chileno en La Paz, para entregar a la Cancillería boliviana el Memorándum y *"no hubo entonces necesidad de ampliar tales instrucciones porque la Conferencia de Quito fue postergada en forma indefinida"*.

El ofrecimiento de solución al problema del mar estaba en relación directa con el aprovechamiento de las aguas del Lauca y del Titicaca y con la imagen de Chile, en el concierto de los países americanos, como nación depredadora e injusta.

La historia del aprovechamiento de las aguas del río Lauca no ha sido escrita, sin embargo, Luis Iturralde Chinel publicó un libro que abarca hasta la apelación a la Organización de Estados Americanos. Las Cancillerías de Chile y de Bolivia, a su vez, han publicado sendos textos:

un Libro Blanco, la primera, y un Libro Rojo, la segunda; con respectivas exposiciones de sus puntos de vista.

Las relaciones entre Bolivia y Chile fueron cortadas el 15 de abril de 1962, un día después de que el Presidente Alessandri ordenara que corran las aguas del Lauca por un cauce distinto al que originalmente tenían, el 14 de abril se conmemoraba el Día de la Unión de las Américas. La arbitrariedad la llevamos a la OEA, donde la Cancillería boliviana no supo manejar este asunto: una nota de 10 de diciembre de 1953, entregada por Bolivia a Chile, avalaba el aviso de presentación de la documentación sobre las obras. Esta nota pesó mucho contra lo que afirmó Bolivia: no haber recibido los documentos de acuerdo a la Declaración de Montevideo de 1933.

9.

EL TROPIEZO DE CHARAÑA

El fracaso de Charaña es otro aspecto de la historia de las relaciones chileno-bolivianas que deja un sabor amargo. Después de cerca de 13 años sin tener relaciones diplomáticas, en Charaña, Pinochet y Bánzer decidieron reanudarlas y *"buscar formas de solución a los asuntos que a ambos países confrontan, como el relativo a la situación mediterránea que afecta a Bolivia, dentro de recíprocas conveniencias"*.

La negociación fue muy difícil. Hay varios libros bolivianos sobre este tema. El Embajador Guillermo Gutiérrez Vea Murguía tiene un estudio publicado por sus deudos. Un político y diplomático, Walter Guevara Arze, ha editado un libro titulado: *"Radiografía de la Negociación con Chile"* (Cochabamba, 1978), donde se muestra, por múltiples razones de peso, en desacuerdo con este proceso. Muchos políticos e intelectuales han manifestado su opinión sobre la solución mediante un corredor al norte de Arica, ha habido objeciones a su utilidad real como puerto y se ha hecho mención al enclave, a la creación de un polo de desarrollo, a la internacionalización de Arica y a otros proyectos.

El fracaso del abrazo de Charaña está conectado con la posición peruana y la contra-propuesta de introducir una cuña en el corredor que se pretendía dar a Bolivia y, además, con la exigencia chilena de obtener una compensación territorial. Patricio Carvajal, un militar chileno, había dicho: *"Nuestro territorio no se vende ni se regala"*.

Hasta entonces, Chile había efectuado la promesa (1950 Y 1961) de no pedir compensaciones territoriales. La historiografía señala uniformemente que el pueblo boliviano no aceptó este trueque de territorios. Lo que ha

recibido Chile como vencedor de la guerra injusta y de su invasión es, como anotamos, riqueza fabulosa.

Después de tres años de negociaciones, la nueva ruptura de relaciones, que dura hasta ahora, se produjo a raíz de que, para seguir buscando acuerdos era necesario que Chile respondiera al Perú sobre su nuevo planteamiento. Chile no lo hizo y tampoco mostró flexibilidad para analizar el caso del trueque territorial. En el cuarto período de Paz Estenssoro (1985-1989), se volvió a planear el corredor al norte de Arica, con un "enfoque fresco" de compensaciones y enclaves. El ejército chileno hizo fracasar esta posibilidad por su arrogancia.

Roberto Prudencio, un pensador boliviano que vivió en Chile como profesor universitario, dice: *"Nosotros hemos hecho una especie de religión del mar, un culto nacional que da sentido a nuestra historia. A ningún país le es tan preciada la costa como al nuestro; para el nuestro es ideal para otros es girón de tierra; para el nuestro es girón del alma. Pero como el mar ha dejado de estar delante de nosotros, ahora está dentro de nosotros"*.

10. SIGUE LA CONTROVERSI

La controversia es persistente porque los criterios son opuestos. Hemos revisado una veintena de libros sobre la historia, algunos autores no son precisamente historiadores sino diplomáticos y políticos. Los historiadores señalan fundamentalmente los asuntos, antes mencionados, entre los que pierden significación las ideas de forjar un plan estratégico no inmediateista y funcional, antes que la soberanía de un pedazo de territorio donde no sabemos si podremos hacer funcionar un puerto útil en una red de interconexiones.

Un otro aspecto que señala la historia contemporánea es un tema actual y discutido, que ha trascendido a nivel internacional. ¿Cuándo se volvió trilateral la negociación bilateral entre Chile y Bolivia?, Chile alentó un plan en sus negociaciones de 1929 con el Perú y logró, con la aceptación de este último país, que se incluyera en el convenio el compromiso formal mediante el cual: *"los gobiernos de Chile y del Perú no podrán, sin previo acuerdo entre ellos, ceder a una tercera potencia la totalidad o parte de los territorios que quedan bajo sus respectivas soberanías"*.

Si se negocia una salida al mar para Bolivia, por Arica, la intervención del Perú es insoslayable. Así sucedió en 1976. La negociación, en este caso, se volvió trilateral. Walter Montenegro, un intelectual y diplomático notable, dice que el Perú siempre querrá estar informado; otros expositores dicen que querrá estar presente, pero no se dan los pasos necesarios de integración de los tres países en un proyecto en el que todos salgan ganando y compartiendo, sin dar ni exigir algo que sostiene Chile: la soberanía al modo tradicional.

La comunidad internacional conoce el problema y los reclamos bolivianos desde 1910; en 1920, estuvo el reclamo boliviano entre los asuntos de la Liga de Naciones. La OEA ha recomendado la solución entre las partes y ha declarado que es un problema continental; de este modo, el asunto del mar se ha tornado continental, aunque en Chile se sostiene que es un problema bilateral con Bolivia. Por supuesto que lo es, en tanto que estos países entren en negociaciones cada vez más controvertidas.

Bolivia, a lo largo de los años y a través de las múltiples negociaciones, se ha dejado llevar por las diferentes corrientes, ha atacado el asunto desde los ámbitos binacionales y multinacionales, sin efectos concretos; posiblemente le ha faltado propiciar una Cumbre y negociación trinacional o trilateral.

El angustioso enclaustramiento ha obligado a Bolivia a exponer su situación y a pedir una solución en foros internacionales. Esta política, fundamentalmente, recuerda un hecho odioso a la conciencia internacional, si es errada o no, lo dirá el futuro. Lo cierto es que, hasta ahora, muy poco se ha avanzado, pese a los esfuerzos insumidos.

En 1979, la OEA manifestó, en una resolución, aspectos básicos de este asunto, señalando: *que una salida al mar debe efectuarse con conexión territorial libre y soberana, que es de interés de las partes involucradas, que debe realizarse en un marco de desarrollo multinacional integrado y, finalmente, que no debe haber compensación territorial.*

Chile y Bolivia son vecinos, tienen un pasado histórico común de desacuerdos e intereses económicos que pueden complementarse; están, por tanto, comprometidos a forjar un destino de paz y comprensión entre sus pueblos. Las relaciones chileno-bolivianas pueden alcanzar cordialidad y ser positivas, no hay pueblos malos ni buenos, pero, naturalmente, los futuros ciudadanos piensan por lo que se les enseña en la escuela, aprenden a querer, a apreciar y pueden aprender a odiar. Si para Bolivia el mar es vital, busquemos soluciones constructivas, busquemos un clima de concordia y de paz duradera, de afectos de integración y desarrollo en todo orden.

Hay, en Chile, un sentimiento disperso pero moderno de buscar soluciones al enclaustramiento boliviano que, aunque no está precisado, se deberán dar. *"En la medida que vayamos estableciendo un mayor grado de relación, que vaya implicando más nuestro comercio, que hayan relaciones de uno y otro lado de la frontera, naturalmente van a aparecer las soluciones a los problemas más tradicionales"* (Edmundo Pérez Yoma, declaraciones "Presencia", 9 de mayo de 2001). ¿Será que aquella famosa frase de Oscar Pinochet de la Barra ha penetrado en la conciencia nacional chilena? Pinochet dice: *"Chile es el caso típico de un país frustrado en sus relaciones vecinales"* y añade que *"el puerto de Arica justamente construido para servir a tres países, debe ser considerado"*.

El corredor y/o el enclave pueden ser acordados como territorio cedido ó como territorio compartido en su administración. El enclave puede ser acordado en cualquier parte del hoy territorio del norte chileno (Arica). Lo mismo sucede con el corredor, siempre que no se produzca una transferencia de soberanía definitiva, debido a las prohibiciones pactadas entre Chile y Perú (1929).

Sin embargo, Chile tiene que considerar sus propósitos armamentistas. El sembrado de minas antipersonales en las fronteras con Perú y Bolivia; las armas, tanques, aviones, naves, misiles, que ha adquirido y que menciona el General Juan Lechín Suárez, como datos de fuentes confiables, despiertan en sus vecinos una duda permanente por la desproporción cuantitativa. Chile quiere paz armada, no cabe duda.

Es importante percibir que la mutilación marítima de Bolivia influye en las relaciones entre los dos países. Abrir las puertas a su solución es abrir el diálogo a otros temas y no al revés. Todos son de interés para ambos países, pero lo importante es crear el clima de voluntad y aprecio, mostrando que el asunto marítimo debe entrar a ser resuelto sin esperar otras definiciones. Y este parece ser el tema central, el manejo de varios puntos (13 en el último acercamiento), en el que el enclaustramiento se convirtió en un adminículo, parece que no es lo más sano ni provechoso. Atacar lo sustantivo y después dejar que lo demás fluya.

La cesión de una franja territorial ha sido motivo de posibles acuerdos que, como vimos, fallaron en 1976.

La mejora del libre tránsito y la cesión de espacios territoriales en algunos puertos donde empresas bolivianas pueden establecer almacenes de depósitos francos, tanto comerciales como industriales, no sujetos a las normas corrientes de la legislación chilena, son ideas que fueron enunciadas y no son una novedad, pero nunca las consideró el país transandino y, si lo hizo, no se les dio la funcionalidad requerida.

El enclave es un tema que ha sido debatido y planteado, sin resultados porque quedó relegado en su consideración. El enclave podría ser viabilizado con la administración por los dos países e, inclusive, con la incorporación del Perú, como una forma de administración conjunta de difícil diseño y funcionamiento.

La administración por los dos países —y, en su caso, tres países— de un corredor o de un enclave, también fue planteada, pero se dejó de lado.

11.

LA INTEGRACIÓN Y EL PUERTO

La integración se ha convertido en una palabra mágica, aunque también se ha comprendido que es difícil de lograrla. Se la trajinó desde diversos ángulos y con buenas intenciones, el proceso se lo arrastra desde el Congreso Anfictiónico, de Bolívar, y el Panamericanismo, pero sólo después de este último medio siglo se propusieron los modelos de la Unión Europea, Aladi, Cuenca del Plata, Cuenca Amazónica, Pacto Andino y otros. Bolivia y Chile ensayaron algunos acuerdos con el fin de mejorar sus propuestas exportables, la base productiva, el transporte, que hacen percibir las dificultades permanentes por la falta de acceso de Bolivia al mar.

Hoy día, la integración e interdependencia, dentro de los marcos globalizadores, mejorarían el intercambio y, gradualmente, llegarían al mercado común que algunos países han alcanzado. La meta se va convirtiendo en una unión económica que, sin duda, dependerá de factores que podrían llegar a una integración económica completa.

Como la integración es un campo vasto, en lo geográfico (con los corredores interoceánicos), el comercio, la cultura y los valores humanos, llegamos al punto de volver a encontrarnos con Chile, hablando de estas cosas fundamentales, pero sin perder la visión de lo que es el mar para Bolivia y su libertad.

Hablar del mar es un tema crítico y serio, lejos de la conversación inútil que Chile, en la superioridad de su situación, quiso, quiere y querrá ensayar. Conversar con un país enclaustrado y oprimido se ha vuelto un juego doloroso. Así, de todo se puede hablar inútilmente, en indefinidas reuniones.

Modernamente, el libre comercio y la integración han desatado la necesidad de conectar físicamente a las regiones, rompiendo el aislamiento de los países, abriendo áreas económicas y culturales y, sobre todo, creando nuevas situaciones inéditas que deben darse en ciertas condiciones, donde el concepto tradicional de soberanía se quiebra, dando forma a nuevos sistemas de convivencia, a una "supranacionalidad" cuyo ordenamiento jurídico se debe ir trabajando.

El internacionalista español Manuel Medina sostiene que las *"comunidades europeas constituyen un nuevo tipo de organización internacional"* ("La Comunidad Europea y sus Principios Constitucionales", Madrid, 1974). En todo caso, ha surgido un Derecho de Integración que se ocupa de este nuevo ente jurídico internacional. Alberto Zelada tiene un valioso libro sobre este tema.

Pretendemos diseñar una política exterior en democracia, venciendo los planteamientos del pasado, porque la interdependencia es un hecho, diseño que está en directa relación con la globalización, que requiere de integración en la búsqueda del desarrollo. En este propósito, no pretendemos exponer el diseño técnico académico en detalle, sino entrar a plantear reflexiones sobre lo que significa la integración hacia el problema del mar, que es una "prioridad nacional de importancia esencial". Lo subrayamos y ponemos entre comillas para resaltar su carácter sustantivo, aunque sea una prospección o un planteamiento hacia el futuro. Por su naturaleza, tiene que ser nacional, de consenso como objetivo del país.

Desde luego, la globalización, la formación de bloques comerciales, las nuevas tecnologías, los avances en las comunicaciones, obligan a competir para vencer las barreras de la dependencia. Por lo pronto, la integración regional es un paso fundamental para enfrentar a los grandes bloques que están compitiendo como potencias económicas mundiales: Estados Unidos, Europa y Asia.

El primer paso significa agruparse y asumir el compromiso de integración por países más o menos homogéneos, teniendo en cuenta el área geográfica, la cultura, la lengua, la complementariedad, el potencial económico, los

factores territoriales, los recursos naturales, el sistema político democrático, la población, etc.

En el mercado mundial, la lucha es difícil, a tal punto que hoy se habla de la "Subcontratación Internacional" para aliviar a los países subdesarrollados, aprovechando una nueva forma de la división internacional del trabajo, que permita una manera de desarrollar la industrialización elemental en los países periféricos, donde la mano de obra es más barata, pues lo que se quiere es la disminución de costos por el contratista.

Si se proyecta una integración, en diversas facetas, de los pueblos sudamericanos, ¿hasta dónde las relaciones futuras estarán influidas por decisiones de la interdependencia?

No somos tan ilusos como para pensar que la integración es una panacea. Sabemos que las aduanas son barreras nacionalistas que crecieron al amparo de corrientes políticas como el nazismo, el stalinismo y otros "ismos" que llegaron a cerrar fronteras. No podemos decir que, hoy en día, hay mercados abiertos para todos y que hay bloques comerciales que inclusive se mueven entre la religión, la raza o la guerra santa.

La información sobre inventos asombrosos, nuevas máquinas, uso extraordinario de la electrónica, ha descolocado al hombre y lo ha puesto en vigilia, en un mundo incomprensible para la sosegada sociedad del pasado, con sus normas y su equilibrio; y aquí, en Bolivia, precisamente por el desajuste, sobresalta un mundo indígena que lucha por su incorporación, que no se desarrolla sino dentro de la desigualdad.

A medida que se desarrolla un sector industrial, se debe pensar en el avance de sectores subcontratados para producir partes de una industria más avanzada y dinámica. El pueblo nos va enseñando a aprovechar la mano de obra menos tecnificada, quizás más rudimentaria, pero útil y más barata.

Esto nos hace pensar que podíamos buscar la complementación económica y el desarrollo, a través de un modelo inédito como el –ya insinuado– de complementación.

Sabemos que puede darse una complementariedad asimétrica entre países distintos, aunque tradicionalmente se piensa que, en los países sin grados enormes de diferencia, la complementariedad es más natural; el ejemplo es Europa.

Hoy sabemos que existe integración asimétrica, también sabemos que la integración europea se produjo entre los países similares en su desarrollo y producción. En América del Sud hay enormes similitudes.

Los "Gansos voladores" asiáticos nos dan un ejemplo importante de lo que se puede lograr con creatividad y decisión política. Japón es el núcleo que, con países del este asiático, en pocos años, fue formando un eje de economías que incluía a Corea, Taiwan, Hong Kong, Singapur, a las que siguieron Indonesia, Malasia, Tailandia y China.

¿Cuál pudo ser el modelo elegido para dar este paso formidable de industrialización para exportar? Hay, desde luego, condiciones naturales, geográficas y étnicas que captaron el proceso, con laboriosidad y decisión de aceptar una tarea escalonada, silenciosa y de respeto a la jerarquización del proceso en escalera, que ha encontrado su tipología con un país rector y poderoso que se acomoda a oleadas de "Gansos Voladores", que tienen sus hileras escalonadas formando una "V", donde la disposición del vuelo va conforme a la tecnología que proporciona la economía líder, que también estimula con insumos, mercados y complementos de apoyo. Sin embargo, los países menos desarrollados o más débiles, socorren, a los más avanzados, con menores costos, mano de obra, materias primas y otros.

En el caso de Chile, deben estudiarse las complementariedades del norte de este país con el altiplano boliviano y peruano, la forma de dinamizar sus economías y la falta de fortaleza para liderar un movimiento de estructura del modelo.

12. LA CRISIS DE LA SOBERANÍA

En la crisis de cambio tecnológico, es posible que sea pertinente abandonar algunas ideas jurídicas y sociales del pasado y acudir a otra lógica que, además, puede estar fuera de los límites de soberanía absoluta en las zonas comprendidas en la zona de integración, donde persiste, desde luego, la autoridad administrativa y funcional de dos o más Estados, con características esenciales. La soberanía se puede despojar de ciertos atributos para compartir los efectos de la integración, que ha olvidado las leyes del providencialismo, dando paso a los acuerdos de convivencia humana, que permitan regular el espacio, la jurisdicción y la administración.

La soberanía que, en el siglo XVI, fue el poder único y exclusivo del Estado, ha ido mudando sus características formales de absolutismo, perpetuidad, indivisibilidad, etc., entrando a legitimar la "tiranía de la mayoría" o soberanía del pueblo de Rousseau. Su evolución, como concepto jurídico-político, ha devenido en crisis del Estado moderno, como centro de poder único y autónomo.

Los expositores clásicos como Jean Bodin o Cardin Le Bret, fueron absolutistas y hablaron del poder soberano. Posteriormente, los teóricos realistas sostuvieron que ese poder debía estar en manos de las clases dominantes, de clases políticas, de élites. Más tarde, se habló del pueblo, no como masa sino como asambleas y partidos políticos y, en realidad, estas abstracciones ocultan al que manda de hecho, por lo que modernamente se ha pretendido indagar dónde reside ese poder.

Y donde ya no ha sido posible ocultar la crisis de soberanía, concebida en los términos del pasado, es en el plano internacional, por

la interdependencia de los Estados, donde los *acuerdos de relación* debilitan los tradicionales poderes nacionales soberanos y entregan gran parte de sus facultades a entes supranacionales, en algunos casos, formados por bloques de países, y, en otros, por las características globalizadoras del mercado mundial, de las comunicaciones, de las transnacionales, etc.

En esta forma, la plenitud del poder de un Estado –sin que deje de existir para ciertas regulaciones de la vida nacional e internacional– está en crisis.

En el Derecho de Integración, no es esencial sostener que los tratados de la fundación integracionista sean la "constitución" de un nuevo ente supranacional; bastará saber que se está hablando de Tratados Internacionales cuyo alcance y naturaleza se fijan en sí mismos. El cambio ya es de magnitud, sus abanderados hablan de que los poetas de zonas atrasadas no deben cantar himnos nacionales, sino sobre las posibilidades de nuevos mundos más reales y equilibrados.

La dimensión soberana era sustantiva, hoy la internacionalización es un factor decisivo, el desarrollo tecnológico rompe fronteras y los sectores productivos primarios, secundarios y terciarios, abren puertas a los nuevos complejos y a las integraciones.

Bolivia sigue atrás, sin transformaciones, aún resuenan los Estados paternalistas y existe un provincianismo agudo. Carlos Ominami ya pronostica, sobre el Servicio Diplomático, su "penosa retirada de la historia", si no se adapta al "nuevo estado de las cosas" que, sin embargo, se está forjando mediante la integración, pero que requiere de una diplomacia ágil, técnica y menos acartonada.

La evolución está en el intercambio y la interacción, para ello se debe eludir la estructura de diseño rígido, para adecuarse a un mundo cambiante.

El panorama sombrío del agotamiento de los recursos naturales no renovables, ha quedado superado por los nuevos materiales que utiliza la moderna tecnología. Los polímeros, los plásticos, las gomas sintéticas, las

cerámicas en las que está la fibra óptica que se utiliza en la transmisión, información y energía, sustituyendo al cobre, al estaño y otros minerales.

Vivimos un tiempo histórico, una nueva economía. Las materias primas, los productos industriales, no son un secreto intangible; y la innovación esencial parece que no tiene parangones para medirla.

La era de la comunicación ha llegado con la globalización y el cambio rápido. Nuestra economía será menos, más y más pronto; quedará aislada en las lluvias que destruyen chozas periféricas y céntricas de las ciudades. No es sólo cuestión de falta de inversión sino de recurso humano, que está tan atrasado que no entiende el problema y persiste con ideas que están siendo superadas.

No es un tema traído de los pelos, es un hecho insoslayable, de creatividad. La década de los ochenta, del siglo pasado, expone un espectro industrial y tecnológico, respecto al que Bolivia —no sólo está atrás— se encuentra fuera del programa internacional.

Las comunicaciones, con su descomunal desarrollo, han convertido al macizo y grande mundo en una aldea "donde todo se sabe", al decir de V. Cosmao. La fibra óptica es la comadre de otros tiempos, la que lleva y trae información en la pequeña aldea.

El control numérico en las máquinas, los robots industriales, los sistemas de diagnóstico, el rayo laser, la optoelectrónica, las moléculas ADN (de nuevas tecnologías) aplicable a un vasto campo, los minerales raros como el vanadio, hafnio y otros tienen que entrar en la mente atrasada del subdesarrollo, hacia horizontes nuevos.

Hay una nueva economía, un impulso de la tecnología, un cambio de diversos factores que muestran cómo los grandes países avanzan a un ritmo espectacular. Es la época de las computadoras, coadyuvadas por la información que ha puesto su membrete: "milagro de la productividad" y los chips cada vez más veloces. Es una época de semi-conductores, que transforman las agendas, las bombas de gasolina, los juguetes, con rapidez asombrosa. Por eso, ni los propios cerebros que se ocupan de predecir

revoluciones del conocimiento, pueden dar certezas sobre el futuro; pero en Bolivia todavía vivimos en la edad de la piedra o admirando a Gutenberg.

En un mundo globalizado, no queda otra opción que regionalizarse sobre los avances de la CAN y Mercosur que, en el intracomercio ampliado y las inversiones, podrían mirar una zona de libre comercio, de aquí a unos años, que vaya formando áreas de influencias (nudos) y áreas periféricas (radios).

La integración se asienta, jurídicamente, en lo que se llama el Derecho Comunitario, que regula y controla la integración económica, los procesos sociales, los asuntos jurisdiccionales, geográficos, culturales y de otras naturalezas, que se dan en su seno.

La soberanía absoluta es indivisible y, por supuesto, es incompatible con el nuevo orden jurídico internacional y con la integración desarrollada desde hace medio siglo. La soberanía fue un dogma que, hoy, en el Derecho Internacional, ha ido adquiriendo fundamentos para concebir varios Estados interdependientes, reunidos en grupos regionales o subregionales que, por sus propias características, presentan similitudes y diferencias, que se acepta regularlas.

La autonomía de los Estados agrupados se maneja por los acuerdos celebrados entre ellos, que dan origen a una autoridad supranacional. Estos acuerdos o tratados generan, organizan y fundamentan la Integración, con sus propias características polifacéticas.

13.

EL SUBDESARROLLO

Bolivia tiene aminoradas condiciones, en el conjunto de países sudamericanos: Manifiesta desarticulación física y ausencia de soberanía en su acceso al mar. Su caracterización nodal tiene que ser dada por la vinculación física que le puede deparar su ubicación en el centro sudamericano, y que permite jugar, con su territorio, un papel de bisagra de múltiples movimientos. Las rutas interoceánicas y los mercados de la intrazona Andina y Mercosur que pueden absorber productos energéticos, comerciales, agrícolas, con tendencias a superar el comercio de productos primarios, para superar una de sus características centenarias, la de monoproductor dependiente de demandas y fluctuaciones de precios externas, además, son industrias extractivas sin retorno.

Nuestra deficiencia marítima, causada por el enclaustramiento, hoy día, puede ser superada en base a la fuerza de la integración física, energética, comercial y de telecomunicaciones, para lograr conexiones horizontales y verticales. Eso le dará una posición importante en el comercio y la distribución de bienes y servicios, que sirvan para la energía, mediante ductos hidrocarburíferos; comunicaciones, como epicentro de distribución de señales de fibra óptica; exportaciones, cuyos aspectos de competitividad y logros industriales requieren el emprendimiento de inversiones extranjeras ya que el capital nacional es insuficiente.

El frustrado anhelo de salida al mar con soberanía, cuenta diversas propuestas: desde la entrega del puerto de Arica (1895) hasta un miserable callejón en la frontera Chile-Perú (línea de la Concordia).

La creación de intereses mutuos interamericanos, en nuestro hemisferio sur, deberá llevarnos a buscar la integración en un marco de

libertad para llegar al mar con independencia, de manera creativa, quizá sin soberanía absoluta, sobre una franja de territorio, donde habría que, si es posible, construirse un puerto de incierto beneficio presente, para el futuro, porque los puertos del Pacífico deben ser puestos al servicio de una comunidad, como requisito de la integración.

Los estrategas de la integración van a considerar que ésta puede ser muy importante, por cuanto Estados Unidos nos vende el concepto de un mercado americano totalmente integrado, con potencialidades fuertes: una población de 765 millones de personas, con un PIB de \$US 8'590'000'000 y un PIB per cápita de \$US 11'243. Sin embargo, estas cifras son asimétricas y requieren análisis, puesto que el PIB per cápita, entre Estados Unidos y Bolivia tiene una diferencia abismal.

El proyecto de crear un Área de Libre Comercio Americano (cumbre de Miami 1994) involucraba el libre comercio, desarrollo y liberalización de los mercados de capitales, desarrollo de una infraestructura hemisférica, cooperación energética, desarrollo de telecomunicaciones e infraestructura de información, cooperación en ciencia y tecnología, estímulo al turismo. Esos principios, indudablemente, están en desacuerdo absoluto con quienes, en Bolivia, aún repudian la globalización y el libre mercado, sistemas de los cuales no creemos posible que Bolivia pueda apartarse.

Los intereses nacionales deben ser materia de un cuidadoso análisis, para insertarnos adecuadamente en los procesos de integración con los países que se comercia: NAFTA (U.S.A.), MERCOSUR (Brasil y Argentina), CAN (Perú, Ecuador y Colombia) y otros como Chile, Venezuela y algún otro de menor significación. Este análisis puede llevarnos a formular una estrategia de desarrollo y salida al mar, sin repetir los planteamientos de otras oportunidades. Esto, debido a la necesidad de abrir a Bolivia hacia metas vitales de conexión, como nudo que ata intereses regionales y no como declaración inflada de un oscuro país de contactos.

Ese hecho significa asumir una visión nacional coherente, que, en la idea de integración, puede abrir metas propias importantes, estratégicas y de interés subcontinental, dentro de la globalización, en lo que permite

estimular la economía en escala regional.

La unión y fusión en bloques regionales, tiene que pasar por la necesidad que tienen los países “radiales” y “periféricos” de atarse al nudo y ampliar sus mercados; complementarse en la región; hacer industrias binacionales, como en el caso energético y gasífero Brasil-Bolivia; crear economías de escala regional, con mercado libre, actividades productivas que no caigan en el multilateralismo, cuando éste supone barreras no arancelarias y proteccionismo, que alejan el libre comercio.

Una idea del intercambio de mercancías chilenas con destino a Brasil, nos dará una idea de su importancia:

Datos 2008	en millones de \$US
Exportaciones Chile-Brasil	3.616
Importaciones Chile-Brasil	4.214

Se ve que no son cifras elevadas, pero ¿cuánto puede llevar Brasil por los puertos chilenos hacia el Asia? Si Chile comercia con 170 países, con una diversidad de productos competitivos, es aceptable relacionar Brasil y Chile en el comercio intrazonal del Continente, porque resultan los dos polos que pueden intercambiar productos a través de territorio boliviano.

El comercio intrarregional en la CAN es relativamente bajo. Bolivia vendió, en el año 2010, \$us. 636 millones, Colombia 3'036 millones, Ecuador 2'127 millones y Perú 1'984 millones, un total de 7'810 millones, frente a 90'192 millones que venden al mundo los cuatro países. Lo que quiere decir que el comercio intrazonal de la CAN significa sólo el 8.5% de sus exportaciones totales y que, aun en ese contexto, Bolivia participa como socio menor.

14.

LA DESEQUILIBRADA RELACIÓN ECONÓMICA

Como Chile es un país con mayor desarrollo económico, la relación económica con Bolivia es asimétrica y desequilibrada, no existe la complementariedad que se buscó en un Acuerdo celebrado en 1993, conocido como ACE N° 22, que se refiere al intercambio de bienes e inversiones.

La diferencia entre ambos países vecinos, en 2010, se traduce en el siguiente cuadro, incluimos al Perú para dar una mejor idea de la situación actual:

2010	Bolivia	Chile	Perú
PIB (\$US)	19'810'000'000	221'600'000'000	126'734'000'000
PIB per cápita (\$US)	1'847	11'929	6'000
Exportaciones (\$US)	6'870'000'000	54'645'000'000	34'486'000'000
Importaciones (\$US)	5'366'000'000	49'047'000'000	25'823'000'000
Tasa de crecimiento	4.5%	5.2%	8.78%

La diferencia desfavorable a Bolivia, en lugar de achicarse, se ha ido incrementando, a partir de los años '80 del siglo pasado, y profundizándose, al extremo de que los porcentajes de exportaciones bolivianas llegaron a ser el 12% de las chilenas y el 20% de las peruanas, sucediendo el mismo fenómeno en cuanto a las importaciones, que apenas llegan a ser el 11% de las chilenas y el 20% de las peruanas. Bolivia ha exportado a Chile, durante el año 2010, \$US 83 millones, y ha importado \$US 204 millones, creándose un déficit de \$US 121 millones que, a lo largo de la década, llega a los \$US 1'600 millones. Chile ha incrementado sus exportaciones a Bolivia, llegando a mil rubros, y las fomenta con medidas competitivas como el reintegro de derechos de aduana y otros reembolsos conocidos

como el “*draw-back*” o las famosas devoluciones de impuestos pagados a la exportación y otras formas de fomento a la exportación.

Esto, en cuanto al comercio de competencia. En el comercio ilegal, la situación es muy delicada. En la década del '80, Chile, con el afán de incentivar el crecimiento económico y comercial de la región norte de su país, creó la Zona Franca de Iquique (ZOFRI) que, con los años, se ha convertido en centro de desarrollo del contrabando de toda la región, afectando las normales relaciones comerciales con todos sus vecinos, en especial Bolivia, que se ha convertido en el usuario externo de mayor envergadura. La ZOFRI ha vendido, entre los meses de enero a septiembre de 2010, un total de alrededor de \$US 2'400 millones; Bolivia ha comprado un 16%, es decir, \$US 384 millones.

Chile se retiró del Pacto Andino, del que fue uno de sus promotores; ha celebrado convenios con varios países en forma bilateral, entre ellos con Ecuador, Venezuela y Colombia, en Latinoamérica; se ha acercado al NAFTA (Tratado de Libre Comercio de Norteamérica); se ha puesto en contacto con el MERCOSUR y su situación es similar a la de Bolivia, como asociado; sin descuidar sus relaciones con el Asia. Chile tiene firmados 21 acuerdos de libre comercio, con 58 países.

Por otra parte, la región norte de Chile ha recibido, de su gobierno central, ciertos estímulos como inversiones, sobre todo en minería, en energía para el sector privado, telecomunicaciones y turismo, además de otros rubros; pero su desarrollo es lento y dificultoso, en relación al resto del país. Se ha propuesto el “Plan Arica”, que pretende captar inversiones bolivianas y que no ha dado los resultados esperados, aunque el turismo fue incrementado notoriamente, ya que la carretera asfaltada La Paz-Arica, construida por ambos gobiernos en la parte que corresponde al territorio de cada uno, comenzó a operar en 1996.

Hoy día, el puerto de Arica tiene una capacidad de carga de 3'956 millones de toneladas anuales, con 6 sitios de atraque. Tiene 13'100 mts², para almacenaje cerrado, y 185'000 mts², para almacenaje abierto. El año 2004, el puerto fue concesionado a una empresa privada, por el término de 30 años.

15. REIVINDICACIÓN Y PRACTICISMO

En lo que se refiere al mar boliviano, que encierra las posiciones en las que se han debatido los políticos e historiadores de nuestro país a lo largo del último siglo, reivindicación y practicismo son términos contrapuestos.

Los criterios de reivindicación nacieron *pari passu* a la pérdida de nuestro mar. Un sentimiento de recuperar lo que nos fue arrebatado se extendió, poco a poco, en toda la opinión pública nacional. Lo que había sido usurpado a la fuerza, debía volver a la heredad nacional, a la fuerza. Éste fue un sentimiento que se fue incubando y extendiendo en los años próximos a 1879; era la bronca que se expresaba nítidamente en discursos y arengas políticas. Adicionalmente, el vencedor hizo sentir sus nuevos derechos, impuso sus condiciones. El vencedor dominaba al vencido, y éste, pese a sus arrebatos, tuvo que aceptar las nuevas condiciones; su situación económica, que rozaba la mendicidad, era más que suficiente para agachar la cabeza y aceptar las imposiciones. Pero, el sentimiento de reivindicación de lo que había sido nuestro y debía volver a serlo, no dejó de incubarse en la conciencia de los bolivianos. Eso es: reivindicar, reclamar lo que originalmente fue nuestro, ni más ni menos, un extenso territorio que nos pertenece. Con los años, esta posición fue perdiendo fuerza y fue ganando la posición practicista, es decir, la de aceptar lo que buenamente se pueda conseguir de Chile. Por otro lado, el reivindicacionismo fue mortalmente herido cuando se dijo que Bolivia jamás podría retornar al mar a través de los territorios que originalmente le pertenecieron pues, por ese camino, se cortarían la continuidad del territorio chileno. Y esto era inaceptable, de esa manera el reivindicacionismo se fue muriendo a pedazos, sin vuelta de hoja.

Pero, por otra parte, ganó fuerza e impulso el practicismo, que tuvo su nacimiento con el Tratado de 1895, por el que Chile aceptó transferir los territorios de Tacna y Arica a Bolivia, una vez que el plebiscito, que debía realizarse entre Perú y Chile, fuera efectivo. Este mismo criterio se ratificó mediante el Protocolo del mismo año.

En todo caso, la tesis practicista tuvo su lucimiento mayor en 1904, cuando Bolivia acepta ceder todo el territorio ocupado por el invasor, a cambio del “libre tránsito”, el ferrocarril Arica-La Paz y 300 mil libras esterlinas. Era lo posible, frente a las quimeras; era lo realizable, frente a lo imaginario. Doloroso, pero cierto, era lo que estaba a mano.

El Tratado de 1904 no fue aceptado con facilidad por los bolivianos, pero el gobierno liberal se impuso y lo hizo aprobar por el Congreso, que dominaba, con oposición y amargos discursos, que no pasaron de eso... discursos.

Desde ese momento, ambas tesis han arrebatado las pasiones de los bolivianos. Con el tiempo, la tesis reivindicacionista ha ido adquiriendo una serie de matices que le han dado mayor consistencia; de esa manera se habla de tres posiciones posibles: “1) la revisión del Tratado de 1904; 2) la denuncia del Tratado; y 3) la guerra. Con la denuncia del Tratado se llegaría al estado de pre-guerra. Siendo que las tres posibilidades presentan grandes dificultades para el país, se llega a la conclusión de que queda una alternativa reivindicacionista adicional, consistente en lograr un enclave en el antiguo litoral boliviano, interrumpiendo la continuidad del litoral sobre el Pacífico chileno, pero no su dominio territorial”.

Sin embargo, pese a quien pese, el practicismo se ha impuesto y la postura de Bolivia, desde hace muchos años, se ha concentrado en reclamar por lo perdido, pero negociar sobre lo posible, sobre la “realidad geográfica” —que le dicen—.

16.

BI, TRI, MULTILATERALISMO

Las negociaciones con Chile han discurrido, en el último siglo, a través de tres vertientes distintas.

La primera vertiente, y que nace antes de la guerra de 1879, es la bilateral, es decir, aquélla que se desarrolla entre los dos países, sin que nadie más intervenga, que se maneja en las Cancillerías de La Paz y Santiago, a través de negociadores expertos o improvisados, sobre los que están pendientes los ojos de ambos países, en especial los bolivianos. Esta fórmula ha sido utilizada, por Bolivia, con mucha frecuencia. Recordemos las tres últimas, el “fracaso de Charaña” (1976), durante la presidencia de Banzer; “el enfoque fresco” (1988), en el cuarto mandato de Paz Estenssoro; y el último y reciente (2011) entre los presidente Morales y Bachelet/Piñera, que finalizó, nuevamente, en una rotunda decepción.

La segunda, es la trilateral e incluye al Perú como el tercero en la disputa. Esta vertiente, en realidad, nace con la guerra, cuando Chile atacó a ambos países y se quedó con parte de sus territorios. Pero tiene su confirmación con el Tratado de 1929, firmado entre Perú y Chile, cuando este último país le endosa al Perú la llave de cualquier negociación sobre los territorios vinculados a los tres países. Desde ese momento, Perú juega un rol rector, su visto bueno o malo se tendrá aceptar para cualquier arreglo o desarreglo.

Es raro, si bien desde hace un siglo hacemos todos los esfuerzos para lograr una salida al mar y sostenemos que se trata de un tema trilateral, hasta la fecha, jamás se han reunido los presidentes –y tampoco los cancilleres– de los tres países para tratar nuestro enclaustramiento. Es

indispensable que Bolivia explore, con mayor precisión y acuciosidad, esta posibilidad. Es preciso que los tres presidentes se sienten a una mesa y busquen alternativas de solución. El drama del mar es trilateral sólo para los discursos, pero a la hora de la verdad, no sacamos ventaja de esta posibilidad cierta.

Finalmente, tenemos la vertiente de la multilateralidad, que implica la negociación en –y a través de– los foros internacionales. Bolivia ha privilegiado, a lo largo de los últimos años, esta posibilidad; en realidad, la viene utilizando alternativamente, desde los portazos del ‘20 y ‘21 (del siglo anterior), en la Sociedad de Naciones, y tuvo su mayor éxito en el ‘79, durante la reunión de la OEA en la Paz, cuando se definió: “Exhortar a los Estados a los que el problema del acceso de Bolivia al mar concierne directamente, a que, a través de las vías correspondientes, inicien un diálogo que permita la solución más satisfactoria”.

Está claro que Bolivia ha oscilado entre las negociaciones bilaterales y multilaterales, de acuerdo al tipo y color del gobierno con el que le ha tocado tratar en Chile. Son cien años de experiencia, en esta materia, que, por lo que podemos observar, poca enseñanza nos han dejado. Y seguimos cometiendo los mismos errores de siempre, al creer, a pie juntillas, lo que nos dice o promete nuestro interlocutor.

17.

EL GRADO PERDIDO

De tiempo en tiempo, desde Bolivia surgen declaraciones que se publicitan –lamentablemente– como revelaciones, que en nada ayudan a la resolución o clarificación de nuestros problemas, estas declaraciones indican que Bolivia jamás cedió, ni a las buenas ni a las malas, un grado geográfico, un grado que no aparece, que no está en el Tratado de 1904. Con ese criterio parecería que, chilenos y bolivianos, a la hora de firmar el mencionado documento se hubieran olvidado de una extensión inmensa de territorio (paralelos 23 y 24) que, al no existir en ningún documento de cesión, pertenece, pese a quien pese, a Bolivia.

El Tratado de Paz y Amistad de 1904 se firmó el 20 de octubre, en Santiago, por los Cancilleres Emilio Bello Codecido, por Chile, y Alberto Gutiérrez, por Bolivia; ambos apoderados de sus respectivos gobiernos, lo que jamás ha estado ni está en discusión.

El Tratado indica, en su artículo 2º, de manera tácita y precisa: *“Quedan reconocidos, en dominio absoluto y perpetuo de Chile, los territorios ocupados por éste en virtud del artículo 2º del Pacto de Tregua de 4 de abril de 1884”*, en el que no se mencionaban los paralelos 23 y 24. Sin embargo, este error fue inmediatamente corregido, y el 15 de noviembre de 1904, a 26 días de haberse firmado el Tratado original, se suscribió un Acta Protocolizada del Tratado de Paz y Amistad, por Alberto Gutiérrez, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Bolivia, y Luis Antonio Vergara Ruiz, Ministro de Relaciones Exteriores de Chile, que dice: sobre... *“la situación de los territorios que se encuentran entre los paralelos 23 y 24 de latitud meridional, consideraba oportuno dejar claramente establecido que el gobierno de Bolivia reconoce el dominio absoluto y perpetuo de Chile en estos últimos territorios desde el mar hasta el*

actual deslinde con la República Argentina”, a lo que se añade que “el gobierno de Bolivia reconoce el dominio absoluto y perpetuo de Chile en el territorio situado entre los paralelos 23 y 24...”.

Por tanto, buscar solucionar nuestros problemas a través de olvidos que no son finalmente olvidos, parece un despropósito que nos llevará, en todo caso, a chocarnos contra un muro.

18.

EL PACTO DE BOGOTÁ

La IX Conferencia Internacional Americana, reunida en Bogotá (Colombia), aprobó, el 30 de abril de 1948, el *Tratado Americano de Soluciones Pacíficas*, que es un cuerpo de normas que tiene, como fundamento, la resolución de controversias por medios pacíficos. Son 60 artículos que dan un marco global y los pasos a seguir para buscar solucionar problemas entre los Estados americanos.

A 63 años de la firma de este Pacto, firmado originalmente por 21 países, 15 lo han ratificado y 6 no lo han hecho hasta ahora. Chile lo ha ratificado, en abril de 1974; Perú, en mayo de 1967; y también Bolivia, que lo ha hecho hace muy poco tiempo atrás, en marzo de 2011.

Bolivia no había ratificado el Pacto debido al artículo VI, que es absolutamente contrario a nuestros intereses: *“Tampoco podrán aplicarse dichos procedimientos (los del Pacto) a los asuntos ya resueltos por arreglo de las partes, o por laudo arbitral, o por la sentencia de un tribunal internacional, o que se hallen regidos por acuerdos o tratados en vigencia en la fecha de la celebración del presente Pacto”*.

Es evidente que el tema marítimo está “resuelto” por un arreglo (mal arreglo) entre las partes. Hay un tratado vigente (1904) que, queramos o no, establece las reglas del juego. Es por ese motivo que los múltiples gobiernos bolivianos, en estos últimos 63 años, jamás ratificaron el Pacto —y nadie puede decir que no los tuvimos de las más diferentes tendencias e ideologías imaginables—. Ninguno de ellos lo hizo, así de simple.

El artículo sexto NO SIRVE para ninguno de nuestros propósitos. Y aquí nadie nos podrá vender gato por liebre, aunque sostengamos que el Tratado de 1904 fue impuesto a la fuerza, que es injusto e inmoral; a esta altura del partido, no es posible olvidarlo. Está, corre y vale.

19.

LA LIGA DE LAS NACIONES

Bolivia, después del largo proceso liberal (1899-1920) —que dio preferencia al practicismo y al bilateralismo—, decidió apuntar por otras formas de solución al drama marítimo que nos acongoja. De esa manera, presentó a la Liga de las Naciones, que iniciaba sus labores en Ginebra, la revisión del Tratado de 1904. Para el efecto, destacó como delegados a los señores Franz Tamayo, Félix Avelino Aramayo y Florián Zambrana; como Consejero, a Demetrio Canelas, y Secretario, a José Espada Aguirre.

La demanda fue redactada por Franz Tamayo y se la presentó el 1º de noviembre de 1920, invocando el artículo 19 del Tratado de Versalles, estableciendo los siguientes hechos: a. La violencia con la que se había impuesto el Tratado; b. La inejecución por parte de Chile de algunos puntos fundamentales; c. La amenaza de guerra con la movilización de tropas; d. La dependencia y la privación del mar.

Chile reaccionó exigiendo el rechazo de la demanda, pues la Asamblea no tenía facultades para revisar tratados de paz, tal como el de 1904.

Lo evidente es que Bolivia no había realizado un trabajo previo, en ningún momento abonó el terreno, nunca se habló con los países amigos pidiéndoles su apoyo y colaboración y, posiblemente, lo que era más complicado, la revisión afectaba a varias naciones que veían este tema como un mal precedente. El delegado Zambrana anotó que la comunidad internacional mostró *“una indiferencia que excluía hasta la curiosidad”*. Chile, en cambio, manejó el tema con una serie de contactos hábilmente estructurados, que apoyaron su posición.

La demanda había sido presentada extemporáneamente, el límite era el 15 de octubre. Bolivia se había retrasado un mes y medio, por este motivo los delegados pidieron que fuera inscrita en el orden del día del próximo periodo de sesiones, logrando su propósito, con el apoyo de Paul Hymans, Ministro de Relaciones Exteriores de Bélgica, Presidente de la Asamblea.

Chile sostenía la cantaleta que la conocemos: a. El Tratado fue celebrado 21 años después de la guerra, sin que mediara presión; b. Chile ha cumplido con todos sus compromisos; c. No ha tenido deseo de ir a la guerra; d. Bolivia renunció libre y espontáneamente a su litoral.

La segunda Asamblea se reunió el 5 de septiembre del '21, los delegados bolivianos, Carlos Víctor Aramayo, Demetrio Canelas y Florián Zambrana, solicitaron que la demanda sea analizada por una comisión imparcial y que presentara su informe al pleno de la Asamblea. La comisión fue conformada por: Manuel Peralta de Costa Rica, Vittorio Scialoja de Italia y Arien Struycken de Holanda, quienes manifestaron que: *“tal como ha sido presentada la demanda de Bolivia es inadmisibile, pues la Asamblea de las Naciones no puede modificar por sí misma ningún tratado; la modificación de los tratados es de la sola competencia de los Estados contratantes”*.

Luego vinieron los *mea culpa*. Canelas dijo que la demanda había sido redactada por Tamayo y que tenía un error, pues la Liga no tenía facultades de “revisar” y sólo podía, cuando mucho, invitar a las naciones para tal revisión de sus tratados; terminando: *“yo soy el primero en reconocer que la redacción era desgraciada por ingenuidad y petulancia”*. Miel sobre hojuelas, para Chile.

20.

LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO

El año 2008, Bolivia aprobó una nueva Constitución Política del Estado, después de una serie de escaramuzas que hicieron temblar al país entero.

La nueva CPE incluye, como ninguna antes, un artículo referido expresamente a la Reintegración Marítima de Bolivia, artículo 267: *“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 soberanía sobre dicho territorio constituyen objetivos permanentes e irrenunciables del Estado boliviano”*.

Creemos necesario hacer un comentario sobre este artículo, que le da una especie de corsé, un marco, a la causa común de todos los bolivianos. En principio, se trata de una declaración absolutamente unilateral que compete a Bolivia y a los bolivianos, pero que nada tiene que ver con territorios que se encuentran bajo soberanía de otro Estado, por lo que no deja de tener un contenido de buena voluntad y esperanza, pero absolutamente nada más.

Por otra parte, se declara nuestro *“derecho irrenunciable e imprescriptible”* sobre cualquier territorio que nos dé acceso al Pacífico, ya sea a través del territorio que nos perteneció u otra nueva posibilidad, lo que no deja de ser paradójico: derecho irrenunciable e imprescriptible sobre un territorio que no fue nuestro; parece una broma pesada. Finalmente, se establece que la reintegración será con plena soberanía, lo que implica una seria limitante a las futuras negociaciones, aunque, tal vez, se pueda pensar en una negociación gradual y por porciones.

21.

EL LIBRE TRÁNSITO

Bolivia se ahogaba con el Pacto de Tregua de 1884, cuando perdió su costa y tenía que dejar buena parte de sus derechos aduaneros en poder de Chile. La cesión del territorio costero iba a atentar contra su viabilidad económica autónoma y a coartar sus posibilidades de insertarse al mundo internacional. Los hombres que negociaron el Tratado de 1904 no aquilataron, en su justa dimensión, la pérdida del Litoral marítimo, ignorando lo que significaba encarecer el transporte y la creación de barreras burocráticas para-arancelarias por Chile, enclaustramiento y dependencia; en consecuencia, disminuir el interés de las inversiones extranjeras, alejamiento de los flujos comerciales, negación al desarrollo del comercio marítimo, de la tecnología innovadora, de las flotas marítimas, no entrar al mar ni participar de su riqueza.

El castigo chileno es indescriptible y no es necesario señalar los daños y pérdidas permanentes que sufre Bolivia. Por ello, es imposible que haya una renuncia al mar. Gonzalo Vial, historiador chileno, en “Mundo Diners” (agosto, 1987) dijo una verdad: *“No incurramos en la simpleza, la ilusión, de suponer que Bolivia a la larga se olvidará del litoral perdido, se convencerá de no necesitarlo. Al margen de lo que Chile (y Perú por cierto) quieran o no quieran, hagan o no lo hagan, el país del altiplano continuará clamando por el mar. No es un capricho suyo, es una cuestión de identidad patria, inolvidable, insoslayable, inmodificable”*.

En ese camino y del desarrollo de la zona, el escritor chileno Oscar Pinochet de la Barra dice que su estadía en La Paz, como funcionario diplomático, le permitió *“conocer por dentro un país lleno de posibilidades de todo orden sin cuya participación será difícil que prospere el norte chileno”*. Pinochet de la Barra sostiene que debe haber *“un plan trinacional de desarrollo”*.

En 1904, se quiso paliar la pérdida del mar con el “libre tránsito” por territorio chileno, que –por sus imperfecciones, costos elevados, trabas burocráticas– se pretendió mejorar en varias ocasiones. Los convenios sobre este asunto fueron seis: de 1904, 1912, 1937, 1953, 1955 y 1975, pero el libre tránsito por territorio chileno no es suficiente para las necesidades prácticas bolivianas.

Desde 1904, año en que fue acordado, el “libre tránsito” –que es un aspecto fundamental en las relaciones boliviano-chilenas– ha sido una astilla lacerante. La historia boliviana ha señalado que éste jamás fue libre ni nunca fue una solución al problema de puerto. El tema ha sido abordado por muchos historiadores bolivianos, quienes recuerdan, entre otras cosas, que durante la guerra del Chaco, Alberto Ostria Gutiérrez tuvo que negociar, en Lima, el tránsito de material bélico que Chile negaba dejar pasar, por Arica, para Bolivia.

Éste es un proceso penoso y duro, el compromiso chileno de libre tránsito, en el mundo actual, resulta un canto de sirenas. Si tomamos al MERCOSUR, por ejemplo, encontramos que los países signatarios acceden, sin mediar tratamiento especial, a la integración física, las rutas interoceánicas, las facilidades en el transporte de todo orden, por ríos, lagos, tierra y cielo.

El libre tránsito, en Naciones Unidas, se institucionalizó y se fue perfeccionando, no como una compensación a territorios recibidos por la contraparte –tal sería el caso de Bolivia-Chile– sino como un reconocimiento de los derechos de los pueblos al justo desarrollo y a la expansión comercial, en su derecho natural al mar.

El 16 de agosto de 1937, se volvió a firmar un acuerdo, pero para los bolivianos había una dependencia en la fijación unilateral, por parte de Chile, de sus propias tarifas para la mercadería boliviana en el lanchaje, muellaje, almacenaje y otros. Se ha dado el caso de que una huelga en Chile paralice el tránsito de bienes bolivianos, e inclusive se ha producido el caso de que el poder judicial chileno, a requerimiento de terceras personas, declarara el embargo de equipos y maquinaria del Estado Boliviano. El

canciller chileno Olavarria Bravo, al conocer la denuncia boliviana, dijo: *“pensé rápidamente que la mantención de la medida de suspender los embarques, que importaba en el hecho una violación del acuerdo sobre libertad de tránsito estipulado en el Tratado, daría margen en el futuro a la pérdida irremediable al precio argumento que, con gran éxito, había esgrimido Chile para defenderse de esas pretensiones alegando la inmutabilidad de los Tratados....”*.

Sin embargo, las trabas chilenas se siguieron produciendo y los reclamos también. El libre tránsito no es una solución al problema dentro de conceptos de soberanía inflexible, de mordaza y explotación que impuso Chile a quien le entregó su costa en 1904.

22. UN PROYECTO TRINACIONAL

En el camino integracionista, Ricardo Anaya se adelantó a concebir un tipo de integración trinacional como una solución a los problemas de la asfixia que sofoca a nuestro país. Bolivia mantuvo, desde siempre, tal como mantiene hasta ahora, pretensiones de regresar al mar con soberanía. Es cierto que las ideas de la globalización, el libre comercio y los bloques de grupos de países, no estaban en el modelo y deberían ser tomados en cuenta en cualquier estudio que se realice sobre esta materia. Anaya propuso la internacionalización de Arica, en un acuerdo entre Chile, Perú y Bolivia, para crear un área común entre los grados 17 y 19 de latitud sur. Se habló de una cruzada para el desarrollo, con financiamiento internacional. Poco más tarde, Walter Guevara Arze pensaba que Chile y Perú allanarían las posibilidades de dar salida al mar a Bolivia, si dejaban sin efecto el Protocolo Complementario al Convenio que ambos países firmaron en 1929, por el que se puso candado a un acceso boliviano por Arica y Tacna. Como una ironía, en noviembre de 1999, Chile y Perú consolidaron su pacto al solucionar detalles que estaban pendientes hasta esa fecha.

Como una parte del proyecto continental de integración, se puede pensar en un área de complementación económica entre Chile, Perú, y Bolivia. Puede alentarse la conformación de una zona de economía especial. Ésta es un área con escasos recursos, sin agua dulce y que, hoy por hoy, tiene como su principal fuente de sustento al puerto de Arica. Entre el sud del Perú, el norte de Chile y parte del altiplano boliviano, puede alentarse la conformación de un excelente escenario que se sustentaría en la acción política de los tres Estados. Así, se crearía un bloque trinacional de escala que, aunque inicialmente periférica, pueda avanzar en la economía global,

conservando sus intereses homogéneos, apoyados por la etnia, la lengua, las costumbres, el grado de desarrollo y el potencial de la región respecto a algunos yacimientos minerales, geotérmicos, auríferos, turísticos, etc. Esto quiere decir que la especialización periférica no debe concentrarse, a puerta cerrada, en algunas actividades específicas.

No debe olvidarse que los países tercermundistas se relegaron por su inamovilidad en la amplitud diversificadora, fueron monoprodutores y se anclaron en productos específicos, tal como Bolivia en el estaño, Chile en el cobre, Brasil en el café, Argentina en el trigo y la carne. La monoactividad supone subdesarrollo y producción primaria, sin valor agregado.

La estrategia subregional del bloque podría englobar varias ciudades, proyectando su fuerza motora alrededor de Arica, buscar la irrigación de zonas productoras agrícolas, con fuerte injerencia minera e inclusive manufacturera, considerando la participación peruana, boliviana y chilena en la CAN, el MERCOSUR y otros convenios subregionales favorables. Esto merece un análisis técnico-económico-social, ya que —quizá— sea más fácil, como paso previo, crear un polo de desarrollo delineado sobre bases reales de producción, debiendo considerarse la integración física y el equilibrio de los tres países en su libre acceso al mar.

Ya se han escrito ensayos sobre estos temas, tales como: “*Un Modelo Cooperativo Trinacional*” (mayo, 1997, Raúl Barrios); de “*Un Futuro Compartido*”, del ex canciller Antonio Aranibar, (Plural, 2000); existe un ensayo de Hernán Gutiérrez y Verónica Milet titulado: “*Hacia un Enfoque Trinacional*” (Plural, 2001); “*La Cooperación Trilateral*” de Alejandro Deustua, (Plural, 2001); “*Triángulos, Puertos y Tratados*” de Ronald Bruce St. John, (Plural, 2001) y otros trabajos sobre la posibilidad de crear una zona económica entre Perú, Chile y Bolivia.

Las ideas expuestas, convergentes en lo sustancial, aún no tienen un marco técnico; se apoyan más bien en una teoría *a priori*. Se entiende que es un espacio trilateral por los intereses de tres países, que alientan el desarrollo de una región; por tanto, son tres partes que tienen interés en formular propuestas para el desarrollo de una zona común.

Desde luego, Chile, en varias oportunidades, al pretender negociar un puerto con Bolivia (aunque a veces no tolera la existencia de un conflicto territorial), ha admitido la posibilidad de dar una salida al mar, pero al mismo tiempo, como en 1929, ha pretendido complicar al Perú para mantener la dependencia boliviana a ultranza y de gran parte de su comercio exterior. En los últimos tiempos, ha pretendido engañarse a sí mismo –con la colaboración de algunos gobiernos bolivianos de turno que no han sopesado adecuadamente las enseñanzas de la historia–, al pretender discutir las “derivaciones del enclaustramiento boliviano” en una canasta de otros asuntos de diferente índole, sobre los que le interesa avanzar en las relaciones bilaterales.

Bolivia ha perdido su tiempo durante muchos y largos años, Bolivia debió prepararse en otra forma para encarar su enclaustramiento, con el apoyo de Perú, Argentina y Brasil. Bolivia no ha dispuesto de un solo centavo para potenciar su Cancillería y echar cimientos de un comercio fortalecido en el orden y los pasos a seguir. El desmesurado y ambicioso criterio chileno de compensaciones, no nos permite la formulación de un estudio regional conjunto, la descripción de una zona concreta, de sus posibilidades, de su manejo como comunidad subregional, geográfica, de recursos naturales, población, similitudes étnicas, vías de comunicación, su despliegue intercontinental, el tránsito, los recursos con los que se puede aportar y contar desde cada Estado, su desarrollo, su propio mercado, los servicios y el potenciamiento que cada una de las partes, la nueva frontera subregional y la flexibilización de las fronteras actuales, así como el turismo que debe jugar un papel importante, por ser una zona privilegiada.

La conexión de los estados brasileños con el Pacífico, tiene que tocar territorio boliviano. Vale decir que Bolivia abre sus rutas y conexiones que vinculan Iquique, Arica, Matarani e Ilo, en un abanico de oportunidades y competencias de la subregión interna, porque la globalización, como sistema ineludible del mundo de hoy, impone el acuerdo en un área sensible al desarrollo.

No hablamos de procesos de integración regionales como la CAN y el MERCOSUR, que desarrollarán sus propias reglas; ni de los acuerdos

binacionales, como el que Chile tiene con Perú en materia comercial y económica, inversiones, desgravaciones y cumplimiento tardío del Tratado de 1929. Tampoco nos referimos a los desbalances comerciales favorables a Chile y Perú con Bolivia. En el caso de este último país, hay que despejar una confusión muy “generosa” que se atribuyen algunos expositores chilenos al hacer aparecer, a su país, cediendo facilidades para el acceso de Bolivia al Pacífico. *“Chile –dicen– ha otorgado a Bolivia una serie de facilidades de transporte y comunicación, vinculando La Paz con el Océano Pacífico”*. *“El gobierno chileno construyó el ferrocarril Arica-La Paz... abriendo para el libre tránsito de las mercaderías bolivianas los puertos de Arica y Antofagasta, permitió la instalación de oficinas aduaneras en puertos chilenos y otorgó facilidades para el almacenamiento sin costo de mercaderías en tránsito, en terrenos portuarios”*.

No sin rubor, se leen tantas maravillas, pero está claro que, con esos criterios no se avanza en las soluciones, si no se ve la otra cara de la medalla. Bolivia recibió ese trato como una pobre compensación al territorio transferido en 1904. Si Chile no otorgase esas facilidades, estaríamos en la necesidad de denunciar el Tratado de 1904.

Chile, después de imponer un dogal aduanero desde 1884 a 1904, llevándose las rentas aduaneras bolivianas, propuso la transferencia de nuestro territorio a cambio de un ferrocarril y un llamado “libre tránsito”. Ese libre tránsito fue fatal para Bolivia, Chile impuso sus condiciones y la dependencia en su territorio, la pluma se niega a enunciar las injusticias y abusos cometidos. Chile dio muy poco al recibir un territorio tan rico.

Hoy día, es importante estudiar la autonomía y la capacidad de esta subregión, priorizando la integración económica, extensible a otros temas, donde están tejidas las redes sociales que sirven de plataforma para crear un sistema que tenga capacidad y complementariedad en un territorio árido y necesariamente compartido, aunque Chile nunca ha visto con buenos ojos la participación del Perú.

Ronald Bruce St. John, al abordar cuestiones de puertos y triángulos asiáticos, “triángulos de crecimiento”, “círculos de crecimiento”, cita a Min Tang y Myo Thant, indicando que las *“zonas económicas transnacionales*

que se extienden en áreas bien definidas y geográficamente próximas, cubriendo dos o más países, donde se explotan las diferencias en cuanto a las posibilidades de cada uno a fin de promover el comercio exterior y la inversión (son) nuevas economías regionales que desafían a los paradigmas convencionales de los mercados nacionales”.

Para avanzar en este contexto, se debe profundizar en el conocimiento de la región, por partes, y, tal como lo dijimos, en el conjunto de los servicios, el comercio, el turismo, las ligazones nacionales, la producción minera, el potencial hídrico y otros elementos, como aquéllos que desde otros países potenciarían su desarrollo.

Chile ha desarrollado una zona franca en la localidad de Iquique. Su pretensión está guiada a dar movimiento comercial a la parte norte de su costa, dentro de las transacciones internacionales, con destino a Bolivia y Perú principalmente. De este modo, Iquique ha comenzado a competir con Arica, que es el puerto que tradicionalmente ha utilizado Bolivia y al cual se le da vida mediante el comercio importador y exportador.

Es pertinente preguntar si ese movimiento comercial, sobre todo ligado a Iquique, conseguirá que la región se desarrolle. No puede negarse que sí, siempre conectadas a las actividades de los servicios y el comercio, pero que habría que potenciarla con otro tipo de actividades, que se deberán englobar a la hora de pensar en una zona de integración trinacional.

Actualmente, en cuanto al aspecto portuario, Arica ha absorbido gran parte del comercio exterior boliviano. En 2010, 303 naves recalaron en Arica, se movieron 2'131'367 ton., 1'584'220 ton. en carga containerizada (130'665 TEUS), 121'007 ton. en carga fraccionada y 426'140 ton. en carga a granel. Del total que se movió por el puerto de Arica, en 2010, Bolivia movilizó 1.624.694 ton, es decir, el 76%.

Está claro, por otra parte, que la zona sur oeste de Bolivia puede seguir dando sorpresas, en cuanto a riqueza minera se refiere; tal es el caso de la Mina San Cristóbal, que ha comenzado a producir plata. Lo que puede dar lugar a planes de diversificación, olvidando la explotación de las antiguas materias primas (commodities).

El altiplano boliviano-peruano es una zona extensa, de elevada altura (más de 3'000 mts. sobre el nivel del mar). Tiene riqueza minera y produce diversos frutos y alimentos como papa, maíz, tomates y otros. Entre Perú y Bolivia está el lago más alto del mundo, dentro de normas de condominio indivisible, que se maneja con un imaginativo régimen de dirección binacional.

En el análisis de estos temas, como punto central, se debe considerar que es indispensable desarrollar estudios referidos al potencial exportable brasileño, que se podría movilizar hacia el Pacífico, a través de Bolivia. Estos estudios deben observar las proyecciones en los próximos 20 años, por lo menos. Por otra parte, el comercio tripartito entre Perú, Chile y Bolivia son cada vez más significativos.

País	Bolivia Importa	Chile Importa	Perú Importa
Bolivia Exporta		78.62 (2009)	383 (2010)
Chile Exporta	310 (2009)		1.210 (2009)
Perú Exporta	381 (2010)	689 (2009)	

(En millones de dólares)

Tal como se observa, las asimetrías de exportación son notables:

Tal como hemos visto, Chile exporta \$US 54'645 mil millones; Perú, \$US 34'486 millones; y Bolivia, \$US 6'870 millones (datos al 2010). Éstos son factores que deben entrar en una agenda, para estudiar lo que se tiene que hacer, a fin de lograr un equilibrio, tomando en cuenta los recursos no explotados, sobre todo por Bolivia.

El desarrollo de las fronteras es un capítulo abierto a la creatividad. La finalidad es dinamizarlas, organizando centros urbanos en el desierto, puntos de empalme e interconexión de desplazamientos y, lo más importante, regímenes legales fronterizos complementarios.

Entre los elementos que posibilitan el éxito de la zona, se ha señalado a la complementariedad económica asentada en muchos factores sociales,

tales como la mano de obra, los costos, el capital, la tecnología, los nexos territoriales que abaratan el comercio y la comunicación. Mejor, por supuesto, si la población es homogénea y existe unidad de raza, lengua, religión y cultura.

También, es fundamental una estructura que facilite el desarrollo, como base del acuerdo integracionista, de una predisposición política de los gobiernos.

Como las zonas costeras se encuentran en Chile y Perú, es indispensable definir, desde un inicio, que la zona trinacional deberá tener la más amplia e irrestricta libertad de vinculación con el mar, y el tránsito de los productos deberá merecer el más abierto y liberal de los tratamientos, siempre en conexión con Bolivia.

Aquí entra a considerarse la soberanía compartida y sin limitación. En este punto tiene que trazarse un acuerdo político de coordinación, abordando temas tan importantes como uso de puertos, comunicaciones, propiedad. Si Chile quiere participar en el gran bloque MERCOSUR-CAN, con salida al Atlántico, uso de carreteras, etc., debe dar un trato similar a los países participantes: Brasil, Bolivia, Paraguay, Argentina y Uruguay.

Lo que se puede crear como soberanía flexible debe inspirarse en lo que ocurrió en Tiwiza, donde Perú y Ecuador se apartaron de planteamientos cerrados, que los tenían confrontados desde hace muchos años, para ingresar a un proceso práctico y de interés común, con integración regional. En este diferendo, hay propósitos de conjugar soberanía con propiedad, zonas ecológicas contiguas y planes de desarrollo.

23. EL PACÍFICO

Desde hace años, muchos estudiosos se han referido al Océano Pacífico como el principal escenario comercial del siglo XXI. Hoy, el Océano Pacífico es el 35% del total del planeta, tiene 176'6 millones de kilómetros cuadrados y, en sus costas, se desarrollan las economías más dinámicas y con una gran concentración demográfica.

El Pacífico es un escenario de grandes recursos y de extraordinarias conexiones. Muchos países, en Latinoamérica, lo han entendido de esa manera y están trabajando en consecuencia. La preocupación de Chile por la Cuenca del Pacífico es permanente. Argentina, Brasil, México y Perú, entre otros, han demostrado interés y se han volcado a su estudio y vinculación.

A esta altura, no tienen sentido ni lógica los planteamientos que no tomen en cuenta el sistema globalizado e interdependiente. El MERCOSUR y la CAN tienen proyección al Pacífico; Ecuador, Perú y Colombia son ribereños. Argentina y Brasil tienen —necesariamente— que buscar la mejor conexión con esta Cuenca, a través de Bolivia, en los grados de latitud 16 y 22, que sirven mejor a las rutas de Buenos Aires y San Pablo.

En la primera década de este siglo, todos los países que antes pusieron su mayor interés en el Atlántico, están trazando su estrategia de comunicaciones comerciales con el Pacífico. Antes, Nueva York, Londres y París fueron los centros de las transacciones y negocios. Ahora, se han sumado Los Ángeles, Tokio y Sídney, que hacen sentir su proyección por el crecimiento que ha logrado el Asia.

La importancia, antes señalada, está basada en que el crecimiento de los “Tigres Asiáticos”: Taiwán, Hong Kong, Corea del Sur y Singapur, en la producción de equipos manufacturados y en electrónica, han alcanzado índices elevados; en tanto que Japón, que es la potencia del Asia, compra granos en el mundo, sin encontrar otro país en la competencia.

El Asia representa el cincuenta por ciento de la población mundial y, en la Cuenca del Pacífico, están países de gran importancia, tales como: EEUU, Japón, Canadá y México.

Dadas las condiciones de Colombia, Perú, Chile, en Sud América, ninguno de estos países puede omitir la comunidad del Pacífico y, para ello, tienen que entrar (por sus dimensiones) en bloque, juntamente con Brasil y Argentina. Este hecho, tarde o temprano, liberará a Bolivia de su dependencia de Chile, aumentando su capacidad negociadora, porque –además– puede ofrecer a Chile conectarse, desde Antofagasta, a través de Ascotan (en la frontera), con el Brasil, en una ruta de su territorio sud, que iría por San Cristobal-Cotagaita-Villa Abecia-Tarija-Villa Montes-Santa Cruz, hasta Puerto Busch.

24.

PUERTO DE ILO

Por un convenio firmado el 24 de enero de 1992, Perú otorgó a Bolivia una serie de beneficios, por el puerto de Ilo, con el fin de paliar las deficiencias de nuestro acceso al mar. Desde luego, ninguna de las concesiones otorgadas fue absolutamente desinteresada. En realidad, el Perú buscaba, además de crearle un malestar agudo a Chile, el desarrollo del sur a través de inversiones bolivianas. Ilo se encuentra a 507 Kms. de La Paz, donde Bolivia cuenta con ciertas concesiones, tales como una Zona Franca Industrial y otra Turística; esta última tiene 5 Kms. de largo por 400 mts. de ancho, Perú desarrolló un aeropuerto y un camino carretero de óptimas condiciones. Ilo se encuentra enclavado en una región que tradicionalmente ha vivido de la agricultura, la minería y la pesca. Produce olivos y tiene serios problemas de agua y contaminación ambiental, debido a la industria del cobre; sin embargo, esta industria es importantísima para su desarrollo, lo mismo que la pesca. En contra parte, Bolivia se comprometió a otorgar ciertos beneficios al Perú en Puerto Suárez que, más temprano que tarde, con el desarrollo del hierro del Mutún y el emprendimiento de Puerto Busch, va a ser un importante nudo sobre la Hidrovía Paraguay-Paraná y una vía de acceso desde Santos (Brasil) a Bolivia, Perú y Chile.

Es bueno anotar, sin embargo, que el proyecto Ilo, no tuvo un desarrollo significativo, a no ser la construcción de las carreteras desde La Paz hasta el Desaguadero (Bolivia) y desde el Desaguadero hasta Ilo (Perú), ampliándose adicionalmente el aeropuerto. Pero no ha dado los resultados esperados. Una de las razones es que el Perú no acordó una Zona Franca Comercial que pudiera competir con Zofri en Iquique (Chile) o la de Tacna (Perú). A Bolivia no le fue posible dar ejecución a la

Zona Industrial, pues no es atractiva frente a aquéllas que están dentro de nuestro territorio.

Ilo no es puerto de aguas profundas y tiene una población de 65 mil habitantes, se conecta con la carretera Panamericana que se extiende por la costa peruana. Perú tiene, con Bolivia, convenios de conservación del Lago Titicaca, su desarrollo y medidas sobre la conservación del medio ambiente. La carretera La Paz-Ilo, a través del Desaguadero-Mazocruz, es de 507 Kms. Otra ruta, por Tacna, es más larga, tiene 544 Kms.

Perú ha buscado una conexión preferencial transcontinental con el Brasil, desarrollando la “Carretera Transoceánica”, que une: Ilo, Moquegua, Puno, Juliaca, Puerto Maldonado, Iñapari, Río Branco. Es, sin duda, una ruta que entronca el Pacífico con los estados de Acre y Rondonia, buscando dar salida a las exportaciones de la Amazonía brasileña. En tanto, por Ilo-Desaguadero- La Paz-Cochabamba-Santa Cruz-Puerto Suárez, se podrá conectar con la Hidrovía Paraguay-Paraná, que podrá unir a Perú con el Brasil, a través de la conexión boliviana, en especial a los estados de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul y Rondonia, además de estar más cerca a Asunción y Buenos Aires. Siempre se ha pensado que el proyecto Ilo debía convertirse en el escenario en el que confluyan los Corredores Interoceánicos que, durante muchos años, fueron el objetivo de Bolivia.

La ruta de Ilo-La Paz, se desplaza hacia Patacamaya-Tambo Quemado-Arica, abriendo un abanico, cuyo eje central sale a Santa Cruz, Puerto Suárez, Puerto Busch (Hidrovía). Por otra parte, La Paz, hacia el norte, tiene que salir a Reyes-Yata-Choro-Riberalta-Guayaramerín-Abuná-Brasil, para conectar con las rutas peruanas que están en la geopolítica brasileña-peruana.

Perú ha exteriorizado su deseo de dar la concesión de una Zona Franca para Brasil en Ilo o Matarani. Perú está consciente de la importancia del Pacífico y la necesidad de ser un puente para el Brasil, con mejores perspectivas geográficas que Chile, porque éste necesita de Bolivia más que del Perú; esto no quiere decir que las rutas del Perú hacia el MERCOSUR

podrían relegar a Bolivia, al contrario, se convierten en fundamentales.

Como un complemento del proyecto Ilo, es necesario referirnos a Matarani, donde la Terminal Internacional del Sur (TISUR) ofrece alternativas para el desarrollo del comercio exterior para Bolivia, tanto en transporte por camiones como por ferrocarril (two way), sobre todo para soya y trigo.

El puerto de Matarani se encuentra a 579 Kms. de La Paz, tiene 50'000 mts.² para almacenamiento; almacenes techados de 15'525 mts²; para carga general de contenedores, 35'130 mts.²; silos con capacidad de 50'000 toneladas; 17'718 mts.² para almacenar minerales. Matarani fue una de las alternativas que Bolivia utilizó en las décadas del '60 al '70; sin embargo, a raíz de las mejores condiciones ofrecidas por Arica, este puerto ha sido abandonado por Bolivia. En todo caso, es una posibilidad siempre presente.

El 19 de octubre de 2010, a raíz de una formidable gestión del embajador peruano Manuel Rodríguez Cuadros, que luego se lanzó a la candidatura a la primera magistratura de su país, se renovaron los Acuerdos de Ilo, la Zona Franca Industrial se convirtió en una Zona Económica Especial, y se amplió considerablemente la Zona Franca Turística; reglamentándose los niveles de inversión, las exoneraciones tributarias, la estructura aduanera y el libre tránsito. Lo que le da una mayor consistencia a los acuerdos originales, fortaleciendo su proyección hacia el futuro.

25. EL GAS

La consultora norteamericana Degolyer and MacNaughton anunció que, al primero de enero de 2001, las reservas probadas y probables de gas natural eran de 46.83 Trillones de Pies Cúbicos (TCF), consistentes en 23.18 de probadas y 22.99 de probables.

Las reservas de petróleo y condensado, en millones de barriles, al 2001 eran de 921.3. Esto nos permitía apreciar que “en reservas libres de gas” Bolivia estaba en los 70 trillones de pies cúbicos. Venezuela alcanzaba a 50 trillones y Argentina a 40.

Los estrategas y estudiosos del tema, hablaban de conquistar el mercado del gas de la gran Cuenca del Pacífico, entrando a Estados Unidos a través de California. Estos proyectos, se puntualizaba, permitirían continuar centrarnos en Brasil, país al cual se le seguiría suministrando cantidades crecientes de gas.

Hace 10 años, se decía que Bolivia estaba a las puertas de la producción y transformación del petróleo sintético, gasolina y gas oil y, en otro orden de subproductos, se obtendría fertilizantes, amoníaco y urea. Este hecho y el enlace con Brasil para venta de gas y creación de plantas de energía eléctrica, abrirían las puertas a la integración, pasando Bolivia a ocupar una posición estratégica axial. Siempre sostuvimos que la posición central del país, de la que alardeamos desde épocas pasadas, autoconvenciéndonos de nuestra situación privilegiada como país de contactos, era suficiente fundamento para convertirnos en el eje central respecto a la distribución de la “fibra óptica”, básica en todo lo que atinge a la información; buscando, por otra parte, convertirnos en el corazón sudamericano respecto al gas, no sólo

por nuestra posición geográfica, sino por las reservas de nuestro subsuelo. Por otra parte, decíamos que la explotación del hierro del Mutún podría vincular el oriente boliviano con el mar Pacífico, debido al interés de la China.

En abril de 2011, el gobierno boliviano hizo conocer el estudio sobre las reservas de gas, realizado por la empresa Ryder Scott, a diciembre del 2009. Encontrando que, a esa fecha, las reservas probadas eran de 9.94 TCF, llegando a 13.65 TCF de probables y 19.92 TCF de posibles. Recordemos que Degolyer & MacNaughton había dicho que nuestras reservas probadas, a diciembre de 2004 eran de 26.7 TCF y 12.8 a diciembre de 2005. Los sueños de ser el centro energético sud americano parece que no tienen sustento. En esta materia es necesario hacer algunas comparaciones para comprender la situación presentada.

País	TCF probadas
Venezuela	200
Perú	16
Trinidad y Tobago	15.3
Argentina	13.2
Brasil	13
Bolivia	9.94
Colombia	4.4

Estamos en el sexto lugar y es importante anotar que, de ahora en adelante, es responsabilidad de los gobiernos de turno ingresar a una etapa de exploración sostenida, para retornar a las reservas que alguna vez tuvimos y sobre las que se hicieron las prospecciones y proyectos correspondientes. Es útil anotar que Bolivia está exportando gas a dos países (Argentina y Brasil) que, según esta información, tienen mayor cantidad de reservas probadas, lo que nos hace pensar en los precios que nos están pagando y en la disminución de nuestros reservorios.

Los informes bolivianos sostienen que Bolivia tiene unos 500'000 Kms.² de áreas presumiblemente petrolíferas, pero alejadas de los océanos. El mercado interno es pequeño, las industrias deben desarrollarse, el

consumo doméstico es incipiente y, por eso mismo, tiene que armar una red de distribución interna y externa, de significación, como lo está haciendo con el Brasil, donde ya se proyecta hacer plantas termoelectricas, petroquímicas y fertilizantes.

Finalmente, en lo que respecta a la exportación de gas, Bolivia podría aumentar la exportación a Brasil y la Argentina, sin descuidar la venta de otros productos, pero habrá que estudiar si, con las reservas certificadas, éste será un buen negocio. Hace algunos años se pidió a Estados Unidos abrir su mercado a algunos productos bolivianos, tal como el gas licuado que requiere California y, al mismo tiempo, textiles de algodón, pelo de camélidos, azúcar, oleaginosas. Sin embargo, el proyecto de la planta de licuefacción de gas quedó definitivamente archivado debido a preferencias políticas no siempre claras ni beneficiosas.

Por otro lado, Estados Unidos acordó, unilateralmente, a fines del '91, un régimen excepcional llamado Ley de Preferencias Arancelarias Andinas (ATPA), beneficiando a Perú, Bolivia, Colombia y Ecuador, con el fin de apoyar la lucha contra el narcotráfico. La disposición permitía la liberación de impuestos arancelarios a una larga lista de productos provenientes de estos países. La ATPA fue ampliada y renovada en agosto del '92, con la Ley de Promoción Comercial Andina y Erradicación de la Droga (ATPDEA). Este sistema estuvo vigente para Bolivia, hasta diciembre de 2008, fecha en la que el gobierno de EE.UU. cortó este beneficio porque, a juicio norteamericano, Bolivia no cumplió "de manera satisfactoria los criterios de elegibilidad para beneficiarse con el programa". En criterio del presidente Morales Ayma, la ATPDEA se había convertido en una forma de chantaje para lograr la privatización de los recursos naturales. Esta medida, que facilitaba las exportaciones a EE.UU., quiso ser sustituida por Bolivia, con la apertura de otros mercados, tales como el de Venezuela; sin embargo, los efectos y resultados no fueron los mismos.

26.

LA INTEGRACIÓN AMERICANA

La integración americana es una política, en el periodo de la globalización, encausada a fortalecer lo regional, ante los capitales, mercancías, tecnología, ciencia y servicios a nivel internacional, mostrando un mercado integrado y unido. En ese mercado, Bolivia tiene que participar activamente por imposición de las circunstancias, aunque tenga grandes deficiencias.

El mercado subregional Andino, hoy CAN, ha tardado mucho en definirse, cuando cumplía 20 años, en 1989, se reunieron en Cartagena de Indias los Presidentes del Grupo Andino. En aquel entonces, se dispuso la liberación del comercio hasta 1993, la plena vigencia de la zona de libre comercio y el arancel externo común (1994), con miras a perfeccionar la unión aduanera. Algo hemos avanzado, pero todavía nos falta seguir perfeccionando estos mecanismos.

Apenas estamos venciendo la etapa de país monoprodutor: a la plata, siguió el estaño y hoy sigue el gas. Sin embargo, los minerales salían por la vía del Pacífico, en cambio el gas se expande hacia el oriente y sud bolivianos. La economía boliviana se vuelca hacia el Atlántico, pero requiere infraestructura y apertura de centros energéticos con el gas natural, la geotermia y la producción hidroenergética.

La estrategia boliviana, para salir al mar, no debe contentarse con la obtención de un puerto; debe ser, más bien, un conjunto de temas dentro del desarrollo de la integración. Su situación central con los países vecinos, CAN y Mercosur, debe orientarse a la convergencia de ambos procesos.

No habrá, sin embargo, privilegio de situación geográfica central sin caminos. El tránsito de este a oeste y de norte a sur tiene que dar dividendos a Bolivia para salir al mar, fuertemente complementado con recursos hídricos, distribución de comunicación (fibra óptica), conexiones gasíferas, industria del hierro y otras.

En más de cien años de enclaustramiento, Bolivia ha buscado su salida al mar por acuerdos de cesión de territorios, que Chile aceptó mediante promesas incumplidas. Hoy, debe ir preparándose para manejar esepreciado recurso de desarrollo y conexión integracionista. Es necesario decir que, en todas las circunstancias, lo importante es crear un potencial en la producción de bienes y servicios, con miras a la exportación. En ese caso, el mar es como el camino asfaltado o el ferrocarril, pero no es todo para ganar amplios mercados competitivos. Nuestra ilusión de mar es tal que, en 1976, íbamos a obtener una franja angosta, agreste, desértica, al norte de Arica, para construir un puerto soberano, ferrocarril, carretera y los servicios vitales para la población. Pero eso requiere desarrollo y potencial interno, esto último lo estamos logrando a paso más lento que nuestros vecinos y no estamos preparados.

La integración puede dar impulso a una salida al mar. Chile, por más que esté en condiciones de desarrollo industrial avanzado respecto a Bolivia, requiere vinculación integracionista con países del este, como Brasil; por tanto, necesita dar fluidez al intercambio por territorio boliviano.

Prepararse para la integración es fundamental y requiere una estrategia sobre la base del conocimiento de lo que son Argentina, Paraguay, Brasil, Chile y otros países, a fin de saber qué se debe ofrecer en la competencia de mercados y en la provisión de productos.

Un día, se esperó que Chile reconociera su deber de abrir las puertas del mar a Bolivia, exigió a cambio algo tangible para hacerse más fuerte y quiso agua dulce, fuentes energéticas y más territorio en compensación, para darnos paso libre al mar. Con realismo, de Chile no se puede esperar nada que no contenga retribuciones; por ese motivo, dentro de un periodo de reacomodo de las acciones bolivianas, se debe hacer un diseño

estratégico que reoriente y defina el proceso de integración, encaminándolo a mecanismos prácticos dentro del papel geográfico central de Bolivia y la nueva realidad del modelo de desarrollo globalizado.

El papel de Bolivia en la CAN y en el MERCOSUR debe ser el de integrador de mercados, papel que está de acuerdo con los intereses de otros países (puede ser Brasil) que buscan el liderazgo en el bloque, con miras al espectro internacional. Bolivia debe jugar un rol de primer nivel en un mercado integrado subcontinental, aunque de pronto haya dificultades para forjar una Zona de Libre Comercio y de Unión Aduanera.

Es evidente que, para lograr un papel articulador, del que siempre hemos hecho gala, no hemos actuado en función de tal (tanto así que, en algunas oportunidades, hubo dudas ante los dos procesos de integración CAN y MERCOSUR). No puede perderse de vista que la integración es el problema número uno de la agenda. La reintegración marítima debe convertirse en un elemento adicional del proceso global, que se imponga por la gravitación de sus potencialidades en varios países vecinos.

Al proponer la relación interoceánica, no olvidemos que Bolivia (en el corazón de América del sur), al servir de nexo a los países que la rodean, —aspecto que es fundamental— lleva una diferenciación respecto a su falta de ribera sobre el mar. Chile, por ejemplo, tiene una larga costa de 4 mil kms. de largo y tiene la deficiencia de verse obligada a pasar por Bolivia o la Argentina, para conectarse con otros países del este.

No olvidemos que Jeannete Irigoien Barrenne (profesora de Estudios Internacionales en Chile), al hablar de MERCOSUR, dice: *“La posibilidad que ofrece Chile a los socios de Mercosur de salir con sus productos al Océano Pacífico parece ser la carta más atractiva, pero a su vez la más peligrosa con que cuenta nuestro país. En cuanto a la integración física, Chile propone que las obras que se requieran se emprendan en forma conjunta, compartiendo tanto su construcción como su funcionamiento”*. He ahí el fundamento para participar en el funcionamiento de los puertos, especialmente Arica, al que Bolivia le da vida.

¿Hasta dónde le interesa, a Chile, el puente boliviano hacia Brasil y Paraguay? Si consideramos los proyectos chilenos frente a los países

asiáticos y los organismos de la Cuenca del Pacífico, como el Pacific Basin Economic Council (PBEC), el Pacific Economic Cooperation Council (PECC), el Asia Pacific Economic Cooperation (APEC), encontramos que las potencias económicas del bloque americano son Brasil y Argentina, y Chile se proclama como su nexo al Pacífico. Sin embargo, sino cumpliera ese rol, Chile quedaría como país obstruccionista y la vía posible sería Perú que, de todas maneras, tiene que jugar su papel de puente hacia el Asia.

Chile ha manifestado, mediante varios expositores, que los asuntos de su inserción y la del Continente, en el Pacífico, lo forjan como un “Estado Puente” en el comercio, la cultura y la cooperación. Tiene una función –se dice– “soldadora”, que permite el ingreso y la salida de bienes en la región.

Los sistemas de integración regionales (CAN y MERCOSUR) deben servir a Bolivia para ir a enlazarse estratégicamente con un proyecto versátil, conformado por alternativas dentro de un esquema funcional, equitativo para las partes, participativo a todos los países del área, aunque no desconocemos las asimetrías entre unos y otros, así como algunas afinidades por su comunicación intrarregional, el libre comercio, la democracia en libertad, sensibilidad a los problemas del narcotráfico, necesidades de protección al medio ambiente (Pacto Amazónico) y desarrollo de zonas comunes, fluviales, fronterizas y de desarrollo subregional (Acuerdo de la Cuenca del Plata).

La idea central es crear, tarde o temprano, un Área de Libre Comercio Americana, en libertad, democracia y con apertura de mercados. Desde ya, Bolivia debe ir acomodando su participación dentro del comercio y tránsito sin barreras, con una infraestructura comprometida con los puertos sobre el Pacífico. Será necesario realizar los estudios técnicos que señalen la infraestructura requerida para fortificar la integración, sus características y conveniencias, comprendiendo que vivimos un mundo de interrelación y que resulta lírico hablar de comunicaciones en un país que no las tiene. Los floridos discursos integracionistas son pataleos al aire cuando la realidad nos acosa. Debemos partir del hecho de que Chile es un país aislado de la masa del continente; para acceder al Brasil, requiere del tránsito por Argentina y Bolivia. A través de Argentina, puede

tomar la ruta norte que le llevaría al sud del Brasil, pero también Bolivia le puede ofrecer una ruta desde Antofagasta, por el sud de Potosí, hasta Villa Montes y luego hasta Santa Cruz, para salir a Puerto Suárez y Puerto Busch, para su conexión con la Hidrovía o con Corumbá (Brasil).

Bolivia le permitirá a Chile conectar Arica con La Paz, para poder llegar al norte del territorio boliviano por Santa Bárbara, Reyes, Riberalta, Guayaramerín, Abuná y Amazonas (Brasil). Esta ruta, por otra parte, también le permitirá acceder fácilmente al eje troncal boliviano, La Paz-Cochabamba-Santa Cruz.

Las derivaciones de unas conexiones de este a oeste o viceversa, por territorio boliviano, son de insospechadas perspectivas y fuente de negociación concreta y real para Chile. Debemos romper el aislamiento territorial de Bolivia, se debe dar expectativas reales de conexión continental por nuestro territorio. Se ha pregonado, a diestra y siniestra, con declaraciones irreales, aquello de “Bolivia, país de contactos”, lo que no es más que una media verdad: contactos en las cartas geográficas, pero con un territorio encuevado y sin conexiones fáciles ni permanentes, ni siquiera en su propio ámbito interno nacional.

No vayamos a pedir a Chile una salida al mar si no estamos preparados para negociar esa salida sobre la base de un proyecto de integración, que obedezca a un plan estratégico que se inicia en nuestro propio territorio, al servicio de varios países que respaldarán esta clase de perspectivas prácticas y no de simple trueque, por otro pedazo de territorio o por materias primas, comenzando con el agua.

Bolivia ha realizado grandes esfuerzos en cuanto a construcción de carreteras, en los últimos diez años. El desarrollo de los corredores interoceánicos no ha sido aún concluido, pero se observa un avance significativo en su ejecución. Nuestras conexiones, con los diferentes países que nos rodean, han mejorado notablemente; por ejemplo, las carreteras El Alto-Desaguadero, que nos vincula al Perú; Patacamaya-Tambo Quemado, con Chile; San José-Puerto Suarez, con Brasil; Santa Cruz-Yacuiba y Tarija-Bermejo, con Argentina. Mientras, se han

construido y se siguen desarrollando los proyectos de vinculación interna, que terminarán por vincular a Bolivia en su conjunto, en los próximos cinco años.

Chile necesita de Bolivia, para desarrollar la región norte de su geografía (Primera Región), esa Región carece de energía, que puede ser gasífera, de agua dulce, de fuentes de desarrollo que no sean solamente el comercio con Bolivia, sino también con Perú, Argentina, Brasil y Paraguay; este último país puede tomar la ruta de Villa Montes para salir a Antofagasta (Segunda Región).

La infraestructura que debe construir Bolivia desde Brasil, tanto vertical como horizontalmente, hacia Ilo y Arica (u otros puertos alternativos), es el camino de la integración global CAN-MERCOSUR, que da opción a desarrollar la zona que será parte del “Corredor Interoceánico”, donde el papel boliviano es activo y tiene proyección continental.

Esta situación puede dar margen al polo de desarrollo soñado en otras oportunidades, con alicientes prácticos para Chile y Perú, a quienes se les ofrecería tránsito irrestricto por territorio boliviano, de ida y vuelta, hacia el Atlántico. Las condiciones de ese polo de desarrollo, los aportes nacionales, las posibles servidumbres, los derechos al uso, las obras de infraestructura, una administración conjunta y lo que puede elaborarse como participación funcional, que no vulnere pero flexibilice, la soberanía territorial, son aspectos que se deben elaborar conjuntamente.

Uno de los elementos a estudiar, para funcionar con los nuevos conceptos de integración, son las trabas que se impuso asimismo, el propio Chile, frente a Perú. Al norte de Arica, puede participar el Perú, salvando los obstáculos restrictivos de 1929, ya que no hay cesión de territorio. En este sentido, es indispensable pensar en términos jurídicos para forjar un polo de desarrollo en la integración global subregional o regional americana, “polo de funcionalismo no territorial” pero perpetuo, con libertad de acceder al mar, para Bolivia, en forma libre e irrestricta; inclusive al mar territorial y sus beneficios y uso de un muelle de atraque, dentro de la administración del polo de desarrollo.

Sostenemos que es necesario pensar en una subregión de desarrollo tripartito. Primero, porque el sur del Perú siempre estuvo ligado a la región pazeña por sus características naturales, población, idioma, costumbres, formando una macrorregión compartida. El norte de Chile, desde Antofagasta hasta Arica, ha sentido la gravitación del comercio boliviano; es una región árida, no tiene importantes fuentes de agua dulce. En Bolivia, los departamentos de La Paz, Oruro y Potosí están conectados con los puertos peruanos y chilenos y, de todas formas, gravitan sobre ellos. Esas tres zonas son las indicadas para plantear, en los hechos, una zona de integración subregional. Sin embargo, como Bolivia tiene índices de menor desarrollo en producción, exportación e industrialización, hay que medir su gravitación por sus recursos naturales y, adicionalmente, por su potencial como centro de enlace y conexión, para varias rutas continentales.

Ante ciertos grupos nacionalistas, apegados a la soberanía improductiva y *dieciochesca*, debe intervenir “la sociedad civil” (que es un vocablo muy antiguo y que la Ilustración utilizó, en el siglo XVIII, para referirse a los ciudadanos que asumen su función en virtud de sus anhelos e intereses). Esos intereses son los que nos deben llevar a la integración y al desarrollo económico, frente a la soberanía; usando, por supuesto, la tecnología, la información, las comunicaciones, el transporte y la democracia, que es un pilar en la interdependencia equilibrada y que está garantizada por varios países.

Las dificultades bolivianas provienen de su debilidad en varios aspectos: incipiente industrialización, falta de competitividad, obstáculos graves en servicios viales, inexperiencia y falta de eficiencia en las negociaciones. Su posición, en lugar de ser favorable, puede ser peligrosa por los hechos señalados. Lo malo es que debe lanzarse a la piscina sin haber creado una estructura clara, concreta y coherente en la repartición del elemento humano que, por supuesto, no tiene una política de negociación, pues el *staff* no tiene el apoyo político de metas definidas, profesionales y técnicas.

Brasil ha diversificado y multiplicado sus ventas al mundo. La Fundación Getulio Vargas ha efectuado comparaciones entre el comercio

con Estados Unidos y el realizado con la Unión Europea. La Fundación sostiene que comerciar libremente con la UE le reporta un 1.06 % de crecimiento en su P.I.B. En cambio, comerciar con Estados Unidos le favorece sólo en un 0.3 %.

Para el desempeño de Bolivia, como país aglutinador y de tránsito, la interrogante es: qué porcentaje de su comercio destina Brasil al oriente asiático y cuánto compra; cuáles son las mejores rutas argentinas; por dónde podría salir Chile a la UE y cuáles son las rutas más importantes dentro de la CAN y el Mercosur, internamente.

La integración y el mar son las ventajas que podría obtener Bolivia, pero están en función a sus rutas internas y su papel en el centro de Sudamérica, ofreciendo eficiencia, buen servicio y algunos productos básicos, que los tiene, y debe saberlos explotar. De otra manera, no habrá mar abierto y sin trabas por parte de Chile.

Una mentalidad caliente podría señalar un abanico de exportaciones dirigidas a MERCOSUR, Brasil, UE, y CAN. Pero, para llegar a esos mercados requerimos productos de exportación: textiles, minerales, forestales, manufacturas, servicios, energéticos, petroquímicos y otros. Entonces, ¿cuánto debe Bolivia invertir a fin de poseer una canasta de ofertas de exportación? La mentalidad, a priori, puede decir diez o veinte mil millones de dólares o más. El monto exportable no está determinado, se pueden dar cifras especulativas. Lo importante será ver cómo, en cada tramo, van mejorando las potencialidades del país exportador.

27. LA CANCELLERÍA

La política exterior ha ido evolucionando y ya no es rutinaria, ésta es una razón más para adecuarse a nuevas circunstancias, para vencer las ideas del pasado, enfrascadas en un conservadurismo a ultranza y que no permiten, a los políticos-diplomáticos, analizar los problemas del cambio mundial. Hay quienes piensan que las Cancillerías que aún mantienen el esquema de asuntos por regiones, países, cuestiones multilaterales, económicas, etc., deben cambiar su organización tradicional obsoleta. En cambio, debe existir un área, en la “técnica de negociaciones”, donde afluyan personas de otras áreas, no precisamente diplomáticos “de carrera” sino hombres de negocios y de otras áreas del Estado. Por ejemplo, en la zona americana del Atlántico con Brasil y Argentina a la cabeza, deben estar quienes le den un perfil político. Lo mismo sucede con Perú-Chile.

La Cancillería requiere funcionarios diplomáticos que den forma y lenguaje a las instructivas políticas, pero demanda también de gente especializada en asuntos o áreas funcionales y regionales. Hay que analizar la capacidad y suficiencia de la Cancillería para manejar una agenda internacional en asuntos monetarios, inversiones, comercio internacional, tecnología, desarme, ecología, energía. Éste es un problema abordado modernamente en los Ministerios de RR.EE., al lado del papel formal diplomático.

Es importante el rol de la Cancillería en la formación especializada y en el apoyo que se dé al funcionario diplomático, en general. Éste es un asunto que requiere análisis y estudios, para reestructurar y modernizar una Cancillería en forma permanente. En los últimos años se han dado

pasos importantes, aunque hoy día parece que se los ha olvidado. Pero, es el gobierno central el encargado de coordinar adecuadamente la diplomacia esencial con las perspectivas de mercados, comercio exterior y tecnología.

En el área económica estará la banca oficial, comercio exterior, minería, petróleo, agricultura. Así, la Integración debe tener varios brazos que, en el caso expuesto líneas arriba, deben abarcar múltiples disciplinas, para realizar estudios globales. Una Dirección de Previsión y Análisis es importante. No olvidemos que Keith H. Christie, en “La Negociación del NAFTA, en Canadá”, dice: *“formamos un equipo especializado dentro del Ministerio de Relaciones, un equipo interministerial pero con un enfoque bien establecido”*.

El escalafón en la Cancillería es necesario, en la medida en que no se contraponga a la admisión de profesionales especialistas en determinadas materias. Se piensa que es más importante la concepción de una Cancillería funcional que un saber enciclopédico, así lo señala Carlos Pérez Llana.

No se puede ofrecer un esquema de Cancillería moderna si no se toma en cuenta lo que se quiere para hoy y mañana, sobre los avances producidos en el mundo cambiante. Y, para ello, la Cancillería actual debe repensar las organizaciones que están encarando adaptaciones de sus servicios de relaciones exteriores, para atender eficazmente nuevos requerimientos.

Y esto termina o comienza con una Cancillería con recursos económicos suficientes para encarar nuevas tareas, internas y externas. De nada sirven las ideas y los planes si es que no se los puede llevar a cabo, por falta de presupuesto. La Cancillería requiere capital humano especializado y requiere fondos para trabajar en el proyecto propuesto.

28.

A MODO DE CONCLUSIÓN

Estas notas sobre la integración y el mar pretenden mostrar, en primer término, la situación de las relaciones chileno-bolivianas en los últimos cien años. Se hace un poco de historia sintética y comprimida, que permite, rápidamente, colocar al lector en la situación actual que, dentro de un crudo realismo, entre disimulos y franquezas, nos lleva a la conclusión de un vacío en las relaciones de ambos países.

Chile, hasta ahora, ha buscado perpetuar el enclaustramiento boliviano, mediante conexiones con los puertos que, por muy habilidosas y favorables que parecen, no evitan la dependencia a que sometió a Bolivia desde 1879. Esa historia muestra diversos proyectos de solución, ninguno de los cuales llegó a culminar.

La integración ¿puede ser un elemento a considerar para la salida de Bolivia al mar, con libertad y soberanía?

¿Se puede repensar en un área de comunidad y desarrollo en la zona deprimida de Arica y el altiplano boliviano?

¿Se puede entrar a considerar una flexibilización en el concepto y la práctica de la “soberanía” de tipo tradicional?

¿Cuánto y cómo pueden ayudar los procesos integracionistas de la CAN y el MERCOSUR, en esta búsqueda incesante de salida al mar, y cómo pesan las asimetrías y el subdesarrollo?

Debe señalarse la importancia de la posición estratégica geográfica del territorio boliviano, el proceso de globalización, las rutas interoceánicas y las conexiones entre el Pacífico y el Atlántico.

La integración americana puede jugar un rol de importancia en países deprimidos y con pocas posibilidades de expansión competitiva.

Bolivia, como nudo integrador geográfico, necesita abrirse como un abanico, por medio de caminos. Resulta lírico hablar de comunicaciones en un país que no las tiene y que, supuestamente, le servirán para dar paso a Chile hacia Brasil, con libre tránsito, a cambio de libertad en el puerto oceánico.

La integración no pretende romper la imagen de los países con sus caprichosas líneas fronterizas y sus formas trazadas. Sin embargo, es necesario anotar que las fronteras nacionales no resistirán los embates de la economía, que nos está llevando, aún a los pequeños países, a la flexibilización de los límites nacionales, pues no es un secreto que los pactos internacionales, el libre mercado, el capital sin patria, los parámetros nacionales que sostienen el costo productivo, la avasallante tecnología extendida por todas partes, permiten “no ser tan nacionales” como antes, aunque persista una humanidad empobrecida.

El mundo que estamos haciendo, con países interdependientes, es complejo. Ya existen repercusiones, en otras partes, de lo que hace Brasil o Argentina; ahí están: las variaciones cambiarias, las medidas proteccionistas disimuladas, los nuevos materiales que pueden desplazar a los actuales, la lucha por el poder económico-productivo, el desplazamiento de materias primas clásicas, que, generalmente, arrinconan a los pobres países monoprodutores.

Ningún sector productivo está a salvo de nuevos descubrimientos y de quedar obsoleto. Esta visión actual, sin embargo, no debe quitar el ímpetu permanente y renovado de una Bolivia con una costa sobre el Pacífico. La pregunta es si Chile, en los nuevos cauces de la integración y el desarrollo, comprenderá que no hay buenas relaciones sin mar para Bolivia y que ésta no puede seguir siendo la zona gris del futuro.

Como para acceder a ello le cuesta romper su ultra nacionalismo, que lo cultiva desde 1839, se verá obligado a considerar otras formas de mirar

este problema que, en la integración, deberán culminar en acuerdos de cooperación y concesiones mutuas. ¿Cuál es el camino?

¿Una zona trinacional que crezca como (ganso asiático) un cóndor volador mestizo y que, por la privatización, rompa la exclusividad del puerto?

¿Unas rutas interoceánicas que obliguen, a Bolivia, a otorgar libre tránsito en su territorio para tener un puerto libre y con soberanía en el Pacífico?

¿La fuerza de un desarrollo boliviano, en ciertos rubros de los que carecen nuestros vecinos? Tal el caso del gas y, más tarde, del hierro; los textiles, las oleaginosas y otros productos que deben fabricarse en condiciones competitivas.

¿El apoyo de otros países interesados en romper las murallas chilenas?

CAN y MERCOSUR, al conciliar sus acuerdos, deberán considerar el libre tránsito y el uso de servicios y puertos para los que producen y compiten.

El proyecto dará tropezones. No se ha abierto suficiente espacio a la expansión del comercio intrarregional, al ajuste estructural que sostenga la transformación productiva de zonas complementarias, en el caso de un acuerdo de esa naturaleza.

¿Cuánto atraso llevamos respecto a los otros proyectos americanos? Un dato puede dejarnos pensativos: el comercio exterior mexicano, en un 70 por ciento, va a Estados Unidos.

Los acuerdos de integración son mecanismos de apertura de muchos factores que están involucrados. Cada país debe formar—como recomienda Keith H. Christie (en “La Negociación del NAFTA en Canadá”)— un equipo especializado en estos problemas. Bolivia no está preparada, debe realizar los esfuerzos que convengan, debe trabajar con expertos, en un equipo de análisis, concertación y, quién sabe, con poder de decisión.

Las ideas están lanzadas. Ya no vivimos la época del gran Franz Tamayo que pudo decir, en resguardo de nuestro patrimonio: *“No toquéis el lago”*. Hoy, como expresó Ricardo Petrella, podemos vivir *“un archipiélago de tecnología avanzada en un mar de humanidad empobrecida”*.

Hemos hablado del gas y no hemos dicho que, para hallarlo, vinieron a Bolivia empresas ávidas de negocios, pusieron millones de dólares, la convirtieron en un reservorio importante de gas, proyectándose al porvenir y buscando conexiones que hagan nacer otros negocios, cuidando el desarrollo sostenible y el no agotamiento de recursos no renovables. Ha faltado el Rubén Darío que pueda cantar, en este caso, “La Marcha Triunfal” hacia el progreso, aunque nos duela el imperialismo y sus imposiciones.