



CHILE Y LA DEMANDA MARITIMA BOLIVIANA **Una realidad sin mitos**

Carlos Mesa
Rebelión 8.5.15



La demanda “irrenunciable” de Bolivia a Chile es recuperar el acceso con soberanía al océano Pacífico

El Estado Boliviano ha tomado conocimiento del documento oficial del gobierno de Chile: “Chile y la Aspiración Marítima Boliviana. Mito y Realidad”. Bolivia, respetuosa del derecho internacional y de la Corte Internacional de Justicia, manifiesta que corresponde responder puntualmente a su contenido, aunque sin ingresar en argumentaciones jurídicas que por la naturaleza del juicio iniciado ante la CIJ deberán dilucidarse en el ámbito que corresponde.

Bolivia ha solicitado a la Corte Internacional de Justicia que, sobre la base de los compromisos unilaterales contraídos con Bolivia antes y después del Tratado de 1904, Chile negocie de buena fe una solución al problema pendiente traducida en un acceso soberano al Océano Pacífico.

Dicha demanda está fundamentada en normas, principios y valores del derecho internacional que han sido refrendados por la jurisprudencia de la Corte Internacional de Justicia.

Es imprescindible aclarar que la demanda boliviana no tiene ninguna relación con el Tratado de 1904 y tiene un fundamento jurídico diferente.

Sin embargo, responderá los argumentos sostenidos por Chile que busca confundir a la opinión pública internacional, desnaturalizando el objeto esencial de la demanda boliviana.



I. Bolivia no tiene acceso soberano al mar

Más del 20% de los países del mundo carecen de Litoral.

Es una verdad elemental constatar que todos los países mediterráneos que exportan o importan bienes a través de los océanos, independientemente de sus mayores o menores desventajas comparativas, tienen acceso al mar. La legislación contemporánea sobre el mar establece condiciones que facilitan el tránsito de mercaderías desde y hacia países mediterráneos por los países próximo con acceso a los océanos, lo que nada tiene que ver con el acceso soberano al mar del que gozan los países con litoral.

De esos países, Bolivia es el único que inició su vida independiente con acceso **soberano** al mar, que le fue usurpado por Chile como resultado de una guerra injusta iniciada por Chile con la invasión el 14 de febrero de 1879 a la capital del Departamento Litoral de Bolivia, la ciudad de Antofagasta.

Es imprescindible subrayar que Chile usurpó nuestro Departamento del Litoral con 401 km lineales de costa (con una superficie territorial casi equivalente a la de Grecia y algo mayor a la de países como Cuba, Hungría, Portugal, Austria o Panamá) con los que Bolivia había nacido como República en 1825. De dicho acceso marítimo, Chile nos asaltó y usurpó, en la invasión alevosa, descarada y prepotente de 1879, 296 Km. de costa. Los restantes 185 Km. de costa que nos pertenecían, ya los gobiernos oligarcas y chilenófilos bolivianos de Melgarejo y Frías los habían regalado a Chile mediante los fraudulentos tratados de 1866 y 1874.

En consecuencia, Bolivia no tiene acceso soberano al mar. Esa mutilación priva a Bolivia de ser, como le corresponde por razones históricas y geográficas, parte de la Cuenca del Pacífico como lo es de la Cuenca del Amazonas y de la Cuenca del Plata. Ese sólo hecho representa hoy, en el siglo XXI, la mayor desventaja al no ser parte por derecho propio de la cuenca más importante del planeta en lo referido al intercambio económico y comercial.

Lo que Chile le da a Bolivia son facilidades que sirven sólo como paliativos y no pueden compararse en absoluto con un acceso libre y soberano al mar.

Un Tratado que Chile no cumple

En 1904 Bolivia y Chile suscribieron un Tratado por el que Chile se obligó a otorgar a Bolivia libre tránsito comercial por su territorio y puertos del Pacífico, régimen que fue reglamentado posteriormente por acuerdos complementarios.

Chile afirma que lo cumple rigurosamente. Esa afirmación no es cierta. Citaremos algunas de las violaciones flagrantes hechas por Chile al Tratado a lo largo de la historia:

1. El artículo VI del Tratado establece que “Chile reconoce a favor de Bolivia y a perpetuidad, el más amplio y libre tránsito comercial por su territorio y puertos del Pacífico”. Chile vulneró el citado artículo VI en dos momentos cruciales de la historia



de Bolivia. Impidió, en plena Guerra del Chaco (1932-1935) entre Bolivia y Paraguay, la internación de armas para Bolivia por puertos de Chile.

2. En 1952 embargó miles de toneladas de estaño boliviano para la exportación, ante la sola gestión del magnate minero Simón I. Patiño.

3. En 2004 Chile privatizó los puertos de Arica y Antofagasta, obligando a Bolivia a encarar una relación contractual con los concesionarios privados, vulnerando los derechos de Bolivia comprometidos por el Tratado en una relación exclusiva entre Estados.

4. Bolivia pidió a Chile la aplicación del libre tránsito -que sólo tiene plenamente en dos puertos: Arica y Antofagasta- en el puerto de Iquique. Chile hasta hoy sólo le ha dado a Bolivia en Iquique un derecho parcial, que debía aplicarse sin mayor demora y de manera obligatoria en cualquiera de los puertos que tiene a lo largo de su territorio.

El libre tránsito concedido por Chile no es equivalente a poseer un acceso soberano al mar, menos aún cuando en la práctica dicho país lo limita, como se demuestra a continuación:

1. Limitada autonomía aduanera boliviana en los puertos de Arica y Antofagasta

De acuerdo a los convenios vigentes, solamente la autoridad aduanera boliviana tendría la potestad de controlar y fiscalizar la carga boliviana una vez que ésta llega al puerto. Sin embargo, esta autonomía reconocida a favor de Bolivia se ve constantemente limitada debido a que las autoridades chilenas intervienen la carga boliviana con controles discrecionales, escaneos y aforos de acuerdo a sus criterios y a su conveniencia. Los costos de esta intervención chilena recaen sobre los exportadores e importadores bolivianos. Se cobra por cada contenedor examinado entre 125 y 800 dólares. Además, Chile pretende desde hace tiempo atrás eliminar la presencia de Bolivia en sus puertos relocalizando las oficinas de la aduana boliviana a recintos extra portuarios.

2. Sobredimensión de los plazos de almacenaje.

La carga boliviana de importación por los puertos de Arica y Antofagasta sólo tiene un año de almacenaje, no un año y tres meses como afirma Chile. En el caso de las mercancías de exportación el almacenaje es de sesenta días, lo cual resulta insuficiente.

3. La obligación de Chile de otorgar a Bolivia almacenaje gratuito.

La obligación chilena respecto al almacenaje gratuito para la carga boliviana, no es un privilegio adicional que esté al margen del Tratado de 1904, puesto que emana de un acuerdo complementario a éste, como es la Convención de Tráfico Comercial de 1912 que establece en su artículo 12° que: "*Las mercaderías en tránsito a Bolivia y que tengan que ingresar a los almacenes de la Aduana, quedan exoneradas del pago de almacenaje en las aduanas chilenas...*".



En el caso de los puertos de Antofagasta e Iquique, la gratuidad de almacenaje de la carga boliviana es aplicada únicamente en la parte de los puertos que administra el Estado chileno y no en la parte administrada por concesionarios privados. Se debe tomar en cuenta que la parte fiscal no es apta para el tipo de carga en tránsito desde y hacia Bolivia, lo cual obliga a que gran parte de esta carga pague almacenaje desde el tercer día.

4. El monopolio en desmedro de las tarifas preferenciales para el servicio de uso de muelle para la carga FIO

El pago de 0,85 dólares por tonelada de la carga FIO corresponde únicamente al uso de muelle, lo que significa pagar por la utilización de la infraestructura del recinto portuario, sin considerar que existen otras modalidades de contratación no preferencial. Existen además otros costos adicionales como los correspondientes a los servicios de porteo que deben ser cubiertos por el empresario boliviano (carga y descarga) que además se encuentran monopolizados por las concesionarias privadas, lo cual incrementa los costos de las operaciones de importación y exportación.

En consecuencia, Bolivia ve vulnerado su derecho de libre contratación de los servicios de porteo de su carga en tránsito, debido a que Chile otorga de forma exclusiva las operaciones de estos puertos a las empresas privadas en Arica (Terminal Portuaria Arica, en adelante TPA) y en Antofagasta (Antofagasta Terminal Internacional en adelante ATI), sin el reconocimiento boliviano. De esta manera, el Estado boliviano se ve impedido de escoger a otros operadores que le ofrezcan tarifas y condiciones más convenientes, al verse obligado a utilizar los servicios de un operador monopólico que impone tarifas aprobadas por el Estado chileno.

5. El cobro por almacenaje de cargas peligrosas (IMO) en puerto

Chile determina unilateralmente qué carga es considerada peligrosa, llegando a realizar el cobro sobre la totalidad del contenedor cuando sólo una parte de éste es carga IMO. Se debe resaltar que la carga peligrosa, por su naturaleza, es de retiro o embarque inmediato, consiguientemente su almacenaje en puerto resulta inusual y cualquier tarifa preferencial por este concepto es de aplicación excepcional.

6. El cobro irregular de impuestos a todos los servicios aplicados a la carga boliviana en tránsito.

En varias ocasiones se constató el cobro del IVA a favor del Estado chileno por servicios prestados en lo relativo a la carga boliviana en tránsito así como también para el retorno de contenedores vacíos. Esta situación pone en evidencia que Chile no garantiza siempre el derecho a la exención impositiva del que goza la carga boliviana.

7. Incremento de costos por la habilitación de sitios extraportuarios en Antofagasta e Iquique para la carga boliviana.

Chile restringe el derecho de uso de sus puertos, ya que insiste en habilitar sitios extraportuarios como Portezuelo (ubicado a 30 km. de Antofagasta) y Alto Hospicio (a



13,5 km. de Iquique) para la consolidación y desconsolidación de la carga boliviana, provocando retrasos y aumento de los costos para los empresarios bolivianos.

Respecto a la exportación de minerales bolivianos a través del Puerto de Antofagasta, el costo del flete de transporte se incrementa a consecuencia de su traslado a centros de acopio por concepto de doble manipulación.

8.Paralización del Ferrocarril Arica - La Paz

El servicio del Ferrocarril Arica - La Paz se encuentra suspendido desde 1997 para el transporte de pasajeros y desde el 2001 para el transporte de carga debido a problemas que se suscitaron en la sección chilena de la vía Visviri – Arica. Chile no llevó adelante la rehabilitación respectiva y de esta manera mantuvo inoperable el ferrocarril durante más de una década. Pese a la publicidad respecto a su supuesta rehabilitación por parte del Estado chileno, hasta la fecha las operaciones del ferrocarril no se han reanudado.

II. El tratado y sus consecuencias

El Tratado de 1904 fue suscrito sobre la brutal realidad de la ocupación chilena de todo el Litoral boliviano. Su único fundamento fue la superioridad militar chilena. Esa evidencia era mucho más que una presión moral, era una amenaza permanente sobre el Estado boliviano que podía incluso afectar otros espacios de su soberanía.

Hay además un principio universal que reza que nadie puede consentir voluntariamente perder su libertad.

Muy pronto, los propios gobiernos liberales de Bolivia retomaron gestiones para resolver el problema de la mediterraneidad de Bolivia mediante gestiones realizadas desde 1910 por los gobiernos de Eliodoro Villazón (1909-1913) y la segunda gestión de Ismael Montes (1913-1917).

Pero, la prueba de que el Tratado de 1904 no resolvió el problema del Litoral boliviano es que Chile le hizo a Bolivia, después del Tratado, siete ofertas concretas de devolverle soberanía sobre el Océano Pacífico. Ocurrió en los gobiernos de Juan L. Sanfuentes (1920), Arturo Alessandri (1923), Emiliano Figueroa (1926), Gabriel González Videla (1950), Jorge Alessandri (1962) y Augusto Pinochet (1975-1976 y 1983). Esas ofertas no se hubiesen hecho si fuera cierto que Chile dio por cerrado el problema con Bolivia tras la suscripción del Tratado.

No es verdad que la construcción del ferrocarril Arica-La Paz permitió por primera vez poner a Bolivia en contacto con el Océano Pacífico. Fue la construcción del ferrocarril Oruro-Ascotán realizada en el gobierno del Presidente Aniceto Arce (1888-1892) que se vinculó con la línea férrea entre Ascotán y Antofagasta, la que conectó por primera vez a Bolivia con el Pacífico.

La mayor riqueza económica de Chile, el cobre y el molibdeno, está situada exactamente en el desierto de Atacama que hasta 1879 era propiedad de Bolivia. El



cobre es la mayor fuente de ingresos de ese país con mucha ventaja sobre el resto de su producción.

Gran parte de ese mineral está en antiguo territorio boliviano.

Baste citar que entre 1960 y 2000, en un periodo de 40 años, Chile ha recibido 218.000 millones de dólares (cifra no indexada a precios de hoy) por la exportación de este mineral (Meller, P., 2003, sobre datos de Codelco). En la década 2003-2013 recibió a su vez 346.216 millones de dólares (cifra no indexada a precios de hoy) (Banco Central de Chile, 2014). Esta realidad indica que, a precios de hoy, Chile ha recibido mucho más de 900.000 millones de dólares por el cobre extraído de lo que fue territorio boliviano.

Chile aprovecha sin costo alguno las aguas manantiales del Silala y las del río Lauca; este aprovechamiento significa una incalculable cantidad de dinero que Chile debiera reconocer y pagar a Bolivia.

En consecuencia, las compensaciones materiales y monetarias que Chile le dio a Bolivia como producto del Tratado de 1904 o por gastos administrativos y de otro orden que realice en la actualidad para viabilizar el libre tránsito, son nimias y absolutamente irrelevantes en comparación con los ilegítimos beneficios que ha recibido tras la usurpación del Litoral boliviano.

El enclaustramiento de Bolivia no se resuelve con el sólo cumplimiento del Tratado de 1904; la solución real a este problema pasa por un acceso soberano al Pacífico. Esa y no otra, es la razón fundamental del reclamo boliviano ante la comunidad internacional y la demanda boliviana ante la Corte Internacional de Justicia.

Tomamos las palabras de un ilustre chileno sobre el tema, el presidente de Chile Domingo Santa María afirmó con total lucidez:

“No olvidemos por un instante que no podemos ahogar a Bolivia. Privada de Antofagasta y de todo el Litoral que antes poseía hasta el Loa, debemos proporcionarle por alguna parte un puerto suyo, para que no nos esté pidiendo venia”.

III. Lo que está en juego

Las negociaciones de buena fe entre estados son un componente esencial de las relaciones pacíficas; ésto implica por supuesto la libertad para expresar sus puntos de vista y para realizar propuestas que consideren sus derechos e intereses.

La conclusión de Chile de que Bolivia busca un resultado que obliga a este país a modificar sus límites, es consecuencia de la política de Estado de Chile, que, reconociendo el derecho de Bolivia de retornar al Pacífico con soberanía, de manera voluntaria ofreció en varias ocasiones soluciones independientes del Tratado de 1904. El resultado de una negociación será un acuerdo entre partes. Ese es un camino legítimo e impecable jurídicamente que no altera la arquitectura del derecho internacional, pues es uno de sus principios de oro el que un acuerdo entre partes puede modificar otro acuerdo previamente existente entre esas mismas partes.

