

UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRÉS

**FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS
CARRERA DE CIENCIA POLÍTICA Y GESTIÓN PÚBLICA**



PROYECTO DE GRADO

**POLÍTICAS PÚBLICAS ORIENTADAS AL FORTALECIMIENTO DE LA
CONCIENCIA MARÍTIMA ACTIVA DEL PUEBLO BOLIVIANO
EN EL MARCO DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO**

**POR: JOSÉ MANUEL PUENTE GUARACHI
TUTOR LIC. MARIO VEGA YAÑEZ
DOCENTE DE LA MATERIA: LIC. MARCELO PERALTA GARCÍA**

MENCIÓN: GERENCIA POLÍTICA

**La Paz – Bolivia
Enero 2021**

*Dedico este esfuerzo intelectual a mi
esposa Patricia y a mi hija Andrea,
dos pilares fundamentales en mi vida.*

*Y a los docentes de la facultad de
Ciencia Política y Gestión Pública,
que me guiaron con esta propuesta
para que Bolivia sienta la brisa marina.*

RESUMEN

Bolivia perdió su Litoral en la Guerra del Pacífico en 1879, los gobiernos de turno realizaron una serie de acciones diplomáticas con Chile para revertir este encierro geográfico, sin embargo, la respuesta siempre ha sido negativa, producto de aquello Bolivia continúa enclaustrada. El 1 de octubre de 2018, cuando la Corte Internacional de Justicia de La Haya, anulaba los argumentos bolivianos sobre la demanda que había impuesto ante ese Organismo Internacional, el pueblo boliviano se sintió frustrado con este resultado, pero la historia ha demostrado que el pueblo boliviano se pone más fortalecido ante las adversidades y se robustece la cohesión nacional.

El presente Proyecto de Grado pretende dar una nueva línea de acción como alternativa de solución a esta problemática, tratando a este tema como Política Pública de esta manera será diseñada, ejecutada y supervisada por los gobernantes y gobernados.

Como primer paso para alcanzar el objetivo programado, está inculcar y fortalecer en la población boliviana la Conciencia Marítima, a fin de valorar las ventajas que ofrece el mar, independientemente de plantear esas bondades características de los océanos, están las ventajas económicas y los empleos directos e indirectos, razón por la cual se orienta a la temática marítima como Política Pública, es decir, pasa solucionar ese tema como problema a resolver, cuya solución se considera de interés o beneficio público, por la demanda por parte de la población ante la necesidad de generar empleo e incrementar de recursos económicos para satisfacer otras insuficiencias sociales.

Estos espacios propuestos derivan principalmente de los instrumentos de recolección de datos, que arrojaron resultados contundentes siendo la educación y la difusión factores importantes para el total conocimiento de los océanos, en éste contexto y en el marco de la Constitución Política del Estado que declara su derecho irrenunciable e imprescriptible sobre el territorio que le dé acceso al océano Pacífico y su espacio marítimo.

Así, este trabajo pretende constituirse en un importante aporte para el Estado boliviano, al presentar elementos prácticos con bases teóricas fundamentadas, para que la población boliviana demande a los gobernantes con conocimientos precisos de las facilidades que ofrece el mar, nuevas iniciativas diplomáticas y de manera conjunta diseñar Políticas Públicas.

ÍNDICE

1	INTRODUCCIÓN	1
2	CAPÍTULO PRIMERO: EL PROBLEMA	4
2.1	Planteamiento del problema	4
2.2	Formulación del problema.....	13
2.3	Preguntas de investigación	13
2.4	Objeto de estudio.....	13
2.5	Campo de acción	13
2.6	Delimitación de investigación	13
2.6.1	Delimitación temática.....	13
2.6.2	Delimitación espacial.....	13
2.6.3	Delimitación temporal	14
2.7	Justificación de la investigación	14
2.8	Objetivos de la investigación	14
2.8.1	Objetivo general	14
2.8.2	Objetivos específicos	15
3	CAPÍTULO SEGUNDO: ESTADO DEL ARTE	16
3.1	Antecedentes de la investigación.....	16
3.2	Fundamentación teórica.....	16
3.2.1	Fundamentación Teórica General.....	16
3.2.2	Fundamentación Teórica Específica	18
3.3	Base legal.....	24
3.4	Hipótesis.....	26
3.5	Sistema de variables.....	26
3.5.1	Variable Independiente	26
3.5.2	Variable Dependiente	26
3.6	Conceptualización y operacionalización de las variables	26
3.6.1	Conceptualización de las variables	26
4	CAPÍTULO TERCERO: MARCO METODOLÓGICO.....	28
4.1	Diseño de la investigación	28
4.1.1	Tipo de investigación	28
4.2	Población.....	29
4.2.1	Muestra.....	30
4.3	Métodos de investigación.....	31

4.4	Técnicas de recolección de datos	31
4.5	Instrumentos de recolección de datos.....	32
4.5.1	Resultados de la Encuesta	32
4.6	Técnicas para el análisis e interpretación de datos	33
5	CAPÍTULO CUARTO: PROPUESTA.....	34
5.1	Introducción.....	34
5.2	Bases de la propuesta.....	34
5.2.1	La Constitución Política del Estado	34
5.2.2	La Ley de la Educación N° 070 “Avelino Siñani – Elizardo Pérez”	34
5.2.3	La Ley Orgánica de las Fuerzas Armadas de la Nación N° 1405, “Comandantes de la Independencia de Bolivia” 34	
5.2.4	Consideraciones Teóricas de Políticas Públicas	36
5.2.5	Consideración Teórica de Talasopolítica.....	37
5.2.6	La Conciencia Marítima como fundamento para el diseño de una Política Pública	37
5.2.7	Estudio comparado de las exportaciones por mar de países vecinos	38
5.3	Desarrollo de la propuesta	40
5.3.1	Alcance.....	40
5.3.2	Sustentación	40
5.3.3	Finalidad.....	41
5.3.4	Propuesta de Estrategias	41
5.4	Validación de la propuesta	53
5.4.1	Aptitud.....	54
5.4.2	Naturaleza.....	54
5.4.3	Factibilidad.....	54
5.4.4	Aceptabilidad	55
6	CAPÍTULO QUINTO: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	56
6.1	Conclusiones	56
6.2	Recomendaciones	57
7	REFERENCIAS.....	58
8	ANEXOS.....	59
8.1	ANEXO A.....	59
8.2	ANEXO B	61
8.3	ANEXO C	64
8.4	ANEXO D.....	66
8.5	ANEXO E	70
8.6	ANEXO F	74
8.7	ANEXO G.....	81

1 INTRODUCCIÓN

Desde que Bolivia perdió su Litoral en la Guerra del Pacífico (1879 – 1884), los gobiernos de turno realizaron una serie de acciones diplomáticas con Chile para revertir este encierro geográfico, sin embargo, la respuesta siempre ha sido negativa, producto de aquello Bolivia continúa enclaustrada. El 1 de octubre de 2018, cuando la Corte Internacional de Justicia de La Haya, anulaba los argumentos bolivianos sobre la demanda que había impuesto ante ese Organismo Internacional, el pueblo boliviano se sintió frustrado con este resultado, pero la historia ha demostrado que el pueblo boliviano se pone más fortalecido ante las adversidades y se robustece la cohesión nacional.

El presente trabajo de investigación pretende dar una nueva línea de acción como alternativa de solución a esta problemática, tratando a este tema como Política Pública de esta manera será diseñada, ejecutada y supervisada por los gobernantes y gobernados - lo que no ocurrió en las anteriores iniciativas diplomáticas -.

Como primer paso para alcanzar el objetivo programado, está inculcar y fortalecer en la población boliviana la Conciencia Marítima, a fin de valorar las ventajas que ofrece el mar, independientemente de plantear esas bondades características de los océanos, están las ventajas económicas y los empleos directos e indirectos, razón por la cual se orienta a la temática marítima como Política Pública, es decir, pasa solucionar ese tema como problema a resolver, cuya solución se considera de interés o beneficio público, por la demanda por parte de la población ante la necesidad de generar empleo e incrementar de recursos económicos para satisfacer otras insuficiencias sociales, ese es el enfoque para que la problemática marítima sea manejada como Política Pública.

Una vez que la población valore debidamente las ventajas que brinda el mar, (marina mercante, turismo, investigación, pesca, deporte, etc.) en su beneficio, entonces se podrá ser parte del diseño de una Política Pública para una nueva iniciativa de negociación diplomática para buscar la solución a la problemática marítima. Según la Real Academia de la Lengua Española, se entiende consciencia como la “capacidad del ser humano de reconocer la realidad circundante y de relacionarse con ella”. Es así que, mediante la creación de una ‘consciencia marítima’ la población podrá brindar el debido reconocimiento a la importancia que tiene el mar para el

desarrollo económico y social del país. Sin la participación activa de la población en este pensamiento, no se logrará que ningún proyecto que se promueva en el plano externo sea exitoso, como se ha visto históricamente.

En ese entendido se propone tres fases para inculcar y fortalecer la Conciencia Marítima; mediante el sistema educativo, a través de instituciones de carácter permanente (museos) y mediante una campaña nacional y sostenida.

Estos espacios propuestos derivan principalmente de los instrumentos de recolección de datos (encuestas), que arrojaron resultados contundentes siendo la educación y la difusión factores importantes para el total conocimiento de los océanos, en éste contexto y en el marco de la Constitución Política del Estado que declara su derecho irrenunciable e imprescriptible sobre el territorio que le dé acceso al océano Pacífico y su espacio marítimo, se respalda el presente trabajo de investigación que está dividido en cuatro capítulos.

El primer capítulo establece el Problema, donde se describe las diferentes acciones diplomáticas que realizó Bolivia en diferentes periodos desde el siglo XIX, con resultados contrarios a los intereses nacionales, mediante compromisos de canje territorial, enclaves entre otras propuestas de negociación.

El segundo describe el Estado del Arte, donde se fundamenta tratar el tema marítimo como Política Pública, porque se construyen cursos de acción estratégicos del Estado, orientados a propiciar el bienestar de la población respecto a cubrir el déficit laboral que es una demanda de la sociedad, ésta necesidad debe ser satisfecha por los gobernantes.

En el tercer capítulo se observa el Marco Metodológico, donde se destaca el diseño de la investigación, los resultados que se obtuvieron en las encuestas que apoyaron a determinar las fases para la elaboración del siguiente capítulo, siendo el Órgano Ejecutivo, a través del Ministerio de Educación, Culturas y Deportes (Sistema Educativo) como el principal organismo para inculcar la Conciencia Marítima y las Fuerzas Armadas la institución que debe coadyuvar en esta tarea entre otras acciones.

El cuarto capítulo consta de la propuesta, describiendo inicialmente un estudio comparado con los países vecinos respecto a la Conciencia Marítima, para posteriormente describir las fases, el objeto, la estrategia, los pasos lógicos y los responsables de cada curso a seguir. El presente trabajo de investigación finaliza con el quinto capítulo, donde se encuentran las conclusiones y las recomendaciones.

Así, este trabajo pretende constituirse en un importante aporte para el Estado boliviano, al presentar elementos prácticos con bases teóricas fundamentadas, para que la población boliviana demande a los gobernantes con conocimientos precisos de las facilidades que ofrece el mar, nuevas iniciativas diplomáticas y de manera conjunta diseñar Políticas Públicas entre los gobernantes y los gobernados, para cubrir el desempleo (entre otras necesidades) y el crecimiento económico que se constituye en una demanda pública .

2 CAPÍTULO PRIMERO: EL PROBLEMA

2.1 Planteamiento del problema

El desconocimiento sobre la importancia de los beneficios que brinda el mar se remonta muchos años atrás, prácticamente desde el nacimiento de Bolivia. El poder político siempre tenía la mirada hacia los centros mineros, descuidando otra alternativa de crecimiento o desarrollo del país; el mar, por el aporte que hacen los océanos a la economía de los Estados. Este abandono a nuestros puertos y a la defensa y seguridad se observa en la guerra del Pacífico, en el siguiente párrafo se afirma esta posición.

Ese mismo día, un buque de guerra chileno, el Blanco Encalada, apunta sus cañones contra la población de nuestro puerto de Antofagasta. Diríase que el sino se empeña en nombrar a Daza con la dicotomía de lo pueril y lo siniestro. Poco después, las tropas de Chile ocupan aquel puerto. El aviso del hecho llega ennegrecido de pormenores luctuosos a conocimiento del gobernante. Es al filo de las fiestas del carnaval de 1879. ¡Otro gesto más del bifronte fantoche de la risa y el llanto! Ochoa subraya que la noticia “fue recibida por el Gral. Daza entre los preparativos de una mascarada y a fin de que no se frustrase esta, tuvo por conveniente ocultar hasta tres días después la fatal nueva invasión de Bolivia”. No se ha esclarecido, por piedad o por espíritu de casta, si los ministros de Daza conocieron como este y callaron, la verdad terrible. Mes y medio más tarde, Bolivia contaba con un ejército de diez mil voluntarios, en carne y hueso predispuestos a superar la tragedia. Una emergencia de vodevil trasudante de racismo frustra de nuevo la posibilidad inminente de la epopeya. ¡No hay armamento para aquel ejército! Cuando el Perú le envía un millar de fusiles, reitérese la sardónica presencia del contraste. Las armas llegan a Bolivia el día de Viernes Santo (Montenegro, 2016).

Desde el 14 de febrero de 1879, con la invasión de Chile a territorio boliviano, (aunque la agresión del vecino país se remonta a 1842, cuando el Congreso de ese país aprobó una ley donde estipulaba que el desierto de Atacama les pertenecía [La Razón, 2004]), muchas han sido las acciones que han ocurrido, principalmente diplomáticas.

Si se hace un recuento retrospectivo, encontraremos una cronología de las acciones que Bolivia realizó en ese campo, desde diálogos con mandatarios de diferentes países, reclamos en Foros Internacionales, hasta conversaciones directas con presidentes del país vecino.

Es necesario también mencionar que, entre ambos Estados, no existen Relaciones Diplomáticas desde 1962, a partir del desvío arbitrario de las aguas del río Lauca por parte de Chile (no obstante, existió Relaciones Diplomáticas entre 1975 al 1978).

Javier Murillo Rocha (2004), en su libro “El Largo Conflicto entre Chile y Bolivia”, indica (p. 164) que sería un trabajo inútil haber revisado los antecedentes históricos, jurídicos y políticos, si no se los ordena dentro de un razonamiento que permita despejar la visión hacia el futuro.

- La demanda boliviana orientada a recuperar un acceso soberano en el océano Pacífico no se extinguirá por el transcurso del tiempo.
- No se puede compensar la pérdida de un atributo, como la soberanía marítima que ejerció Bolivia, sino con un bien jurídico y político de naturaleza equivalente, lo que descarta soluciones mediante facilidades de tránsito, portuarias o para su comercio exterior.

Está históricamente demostrado que ningún proyecto que se promueva en el plano externo puede culminar exitosamente si no cuenta con el apoyo de la población en general.

Es cierto, pero profundizar en los elementos que constituyen la voluntad nacional y cómo debiera expresarse en temas concretos, es motivo de un estudio diferente respecto a nuestro enclaustramiento.

La Constitución Política del Estado, en su Capítulo Cuarto, “Reivindicación Marítima”, Artículo 267, dice; “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”.

En el Plan Nacional de Desarrollo “Bolivia Digna Soberana, Productiva y Democrática para Vivir Bien” 2006 – 2011, en el capítulo V “Bolivia Soberana”, Lineamientos de la Nueva Política de Relaciones Exteriores, iii) Reintegración Marítima, dice:

“Desde la guerra con Chile, Bolivia ha declarado objetivo permanente de su política exterior su reintegración marítima a las costas del Pacífico, con base en derechos históricos y jurídicos, justifica además esta reintegración por imperativos políticos,

económicos, comerciales y con el fin de acceder a la explotación de los recursos marinos. Sin embargo, pasados 128 años, Bolivia no ha obtenido ningún resultado fuera de lo logrado con el tratado de 1904. Es fundamental realizar acciones para la socialización, participación y transparencia en el tratamiento del tema y comprensión del nuevo enfoque a nivel nacional; para informar y lograr apoyo de los pueblos a la causa marítima boliviana a nivel internacional; y continuar gestionando la inserción y tratamiento del tema marítimo en la agenda de Organismos Internacionales como las NN.UU., OEA, NOAL y otros” (2007).

En el Plan de Desarrollo Económico y Social, en el marco del desarrollo integral para vivir bien 2016 – 2020, en el Pilar 13, “Reencuentro soberano con nuestra alegría, felicidad, prosperidad y nuestro mar”, dice:

“La principal meta de la Agenda Patriótica 2025 con relación a este pilar es retornar al mar y contar con puertos soberanos en el pacífico, con la presencia institucional del Estado en las costas, comunicándose con el mundo y abriendo las puertas a la prosperidad y la felicidad del pueblo boliviano a través del disfrute de nuestro mar, del comercio, el transporte, la comunicación y el encuentro con los pueblos del mundo”.

El Ministerio de Relaciones Exteriores y la Dirección Estratégica de Reivindicación Marítima, publican la segunda edición del texto “El Libro del Mar” (2014), donde como documento oficial refleja cronológicamente las acciones diplomáticas realizadas por el Estado, que a continuación se observa:

Protesta boliviana por la suscripción del tratado de Lima de 1929 y su protocolo complementario. El 3 de junio de 1929 se suscribió el Tratado de Lima por el cual Chile obtuvo Arica y Perú recuperó Tacna. Además, firmaron un Protocolo Complementario, que en principio fue secreto, según el cual ninguno de los Estados podía ceder a una tercera potencia la totalidad o parte de los territorios mencionados sin el acuerdo previo de la contraparte. Bolivia se sintió directamente aludida por este Protocolo y a causa de ello, remitió una circular a la comunidad internacional manifestando su protesta respecto a ese acuerdo, ya que esa fórmula contradecía todos los compromisos previos de Chile para otorgar a Bolivia un acceso soberano al mar (p. 27).

Los compromisos emergentes de la negociación de Charaña (1975 – 1978). A mediados de la década de 1970, se inició un proceso de negociación entre Bolivia y Chile con el objeto de otorgar a Bolivia un acceso soberano al océano Pacífico. Este proceso se inició el 8 de

febrero de 1975 con la firma de una Declaración Conjunta, en la localidad boliviana fronteriza de Charaña, entre los presidentes de Bolivia Gral., Hugo Banzer y de Chile Gral. Augusto Pinochet. Este acuerdo obliga a ambos Estados a: “buscar fórmulas de solución a los asuntos vitales que ambos países confrontan, como el relativo a la situación de mediterraneidad que afecta a Bolivia, dentro de recíprocas conveniencias y atendiendo a las aspiraciones de los pueblos boliviano y chileno”, Para cumplir este propósito, ambos países acordaron la reanudación de relaciones diplomáticas. Chile propuso a Bolivia el 19 de diciembre de 1975 la cesión de una costa marítima soberana, ubicada entre el casco norte de la ciudad de Arica hasta la Línea de la Concordia, unida al territorio boliviano por una franja territorial, igualmente soberana. Sin embargo, contrariando sus compromisos previos, Chile introdujo nuevas condiciones, entre ellas el canje de territorios (p. 29).

Otra gestión de negociación fue durante el cuarto gobierno de Víctor Paz Estenssoro, referente a una nueva propuesta referida a la causa marítima boliviana, mediante la creación de una Comisión Binacional de Acercamiento.

La negociación del “Enfoque Fresco” (1986 – 1987). En 1986, varias reuniones sostenidas entre los Ministros de Relaciones Exteriores de Bolivia y Chile, Guillermo Bedregal y Jaime del Valle, respectivamente, dieron lugar a un nuevo proceso de negociación conocido como “Enfoque Fresco”. El escenario principal de la negociación tuvo lugar en Montevideo, Uruguay, entre el 21 y 23 de abril de 1987. En esa oportunidad el Canciller de Bolivia entregó dos memorándums al canciller chileno. Por el primero se propuso la cesión a Bolivia de una franja territorial soberana al norte de Arica unida al territorio boliviano y por el segundo la cesión de un enclave que no perjudicaría la continuidad territorial de Chile. Finalizada la reunión en Montevideo, un comunicado conjunto confirmó que la propuesta boliviana sería sometida a consideración del Gobierno Chileno. No obstante, mediante un comunicado de prensa de 9 de junio de 1987 Chile rechazó categóricamente las propuestas de Bolivia, dando así por terminada de manera abrupta el proceso de negociación sin que este pudiera alcanzar el objetivo planteado. (Ministerio de Relaciones Exteriores, p. 23).

En el año 2000 durante el gobierno de Hugo Banzer Suárez, se estableció otra iniciativa diplomática en busca de una solución al centenar problema marítimo de Bolivia, esta decisión de detalla en el siguiente párrafo.

La Agenda sin Exclusiones. En febrero del 2000 los ministros de Relaciones Exteriores de Bolivia y Chile, Javier Murillo de la Rocha y Juan Gabriel Valdés, respectivamente, se

reunieron en Algarve (Portugal) donde resolvieron conformar una agenda de trabajo que incorpore todas las cuestiones esenciales de la relación bilateral “Sin Exclusión Alguna”. A partir de esa reunión, hubo tres encuentros políticos al más alto nivel entre los presidentes de Bolivia y Chile, en Brasilia y Panamá en septiembre y noviembre de 2000 y en Quebec en abril del 2001 en los cuales se refrendó lo acordado en Algarve (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2014).

En el año 2006 el presidente boliviano Evo Morales y la presidenta chilena Michelle Bachelet dieron a conocer la conformación de una Agenda bilateral de 13 puntos, que incluía como punto VI el tema marítimo. Durante este periodo, diversas autoridades chilenas no descartaron que el diálogo iniciado incluyese la cesión de soberanía a favor de Bolivia (Ministerio de Relaciones Exteriores, p.33).

El 1 de octubre de 2018, cuando la Corte Internacional de Justicia de La Haya, anulaba punto por punto los argumentos bolivianos sobre la demanda que había impuesto ante ese Organismo Internacional. El pueblo boliviano se sintió frustrado ante esta nueva iniciativa, por momentos se había apoderado la resignación, la tristeza; sin embargo, la historia ha demostrado el pueblo se fortalece ante las adversidades y se robustece el espíritu de cuerpo.

En las conclusiones del documento de referencia se lee lo siguiente: “No obstante, la conclusión de la Corte no debiese ser entendida como un impedimento a las Partes de continuar su diálogo e intercambios, en un espíritu de buena vecindad, para abordar los asuntos relativos a la situación mediterránea de Bolivia, solución que ambos han reconocido como una materia de interés mutuo” (Ministerio de Relaciones Exteriores, 2014) (Ver Anexo A).

En este contexto, debemos diseñar políticas para fortalecer y mantener la conciencia de los habitantes del país, con el fin de que ese espíritu colectivo se convierta en una legítima aspiración nacional que facilite la consecución del objetivo de retornar al océano Pacífico. Alcanzar esta voluntad es posible mediante la consolidación de la Conciencia Marítima del pueblo boliviano.

El Estado programa actos cada 14 de febrero por el Asalto a Antofagasta y el 23 de marzo, recordando la Defensa de Calama, en la ciudad de La Paz con presencia del Capitán General de las Fuerzas Armadas; en el interior del país, ceremonias similares se desarrollan con la participación de Instituciones Públicas, Privadas y Establecimientos

Educativo. Sin embargo, todas estas actividades no son suficientes y requieren de reformas para que llegue a toda la población en forma consiente y permanente. El conocimiento sobre la importancia que tiene el mar para el desarrollo del país se denomina indudablemente, Conciencia Marítima.

El 29 de abril de 2018, Evo Morales Ayma, Presidente Constitucional del Estado Plurinacional de Bolivia, expresó: "...reafirmamos el irrenunciable propósito de los bolivianos de luchar para recuperar nuestra salida libre y soberana al Pacífico. Con la unidad del pueblo, la verdad y la historia de nuestro lado, pronto se hará justicia". En consecuencia, el mundo entero debe saber que Bolivia nunca va a renunciar al acceso soberano al Pacífico.

Bolivia en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho al Mar (CONVEMAR).

La CONVEMAR, firmada en Montego Bay, Jamaica, el 10 de diciembre de 1982 fue suscrita por el Estado Plurinacional de Bolivia el 27 de noviembre de 1984 y posteriormente ratificada mediante Ley 1570 de fecha 12 de julio 1994. La CONVEMAR es universalmente conocida como la Constitución de los Océanos y delimita las zonas marítimas bajo soberanía y jurisdicción de los Estados, así como la Alta Mar considerada como Patrimonio Común de la Humanidad, estableciendo los respectivos derechos y obligaciones de los Estados en lo relativo a su utilización desde la perspectiva del Derecho Internacional Público. La regulación alcanza a todo posible uso del mar, entendido este como volumen integrado por una masa sólida (lecho y subsuelo), por una masa líquida (columna de agua) e, incluso, por una masa gaseosa (espacio aéreo supra yacente al mar). Y quedan, desde luego incluidos los usos consistentes en la investigación, exploración, explotación, extracción o aprovechamiento de todos los recursos, sean estos vivos o renovables (recursos biológicos) o no vivos ni renovables (recursos fósiles y minerales).

A continuación, se citan algunos artículos de la CONVEMAR importante para el presente trabajo de investigación:

Art. 87. Libertad del alta mar.

1. La alta mar está abierta a todos los Estados, sean ribereños o sin litoral. La libertad de la alta mar se ejercerá en las condiciones fijadas por esta convención y por las otras normas de Derecho Internacional. Comprenderá, entre otras, para los Estados ribereños y los Estados sin litoral:
 - a. La libertad de navegación.
 - b. La libertad de sobrevuelo.
 - c. La libertad de tender cables y tuberías submarinos.
 - d. La libertad de construir islas artificiales y otras instalaciones permitidas por el Derecho Internacional.
 - e. La libertad de pesca.
 - f. La libertad de investigación científica.

2. Estas libertades serán ejercidas por todos los Estados teniendo debidamente en cuenta los intereses de otros Estados en su ejercicio de la libertad de la alta mar, así como los derechos previstos en esta convención con respecto a las actividades en la zona. 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 (CONVEMAR, 1982, p.64).

Art. 90. Derecho de navegación.

Todos los Estados, sean ribereños o sin litoral, tienen el derecho de que los buques que enarbolan su pabellón naveguen en alta mar (CONVEMAR, 1982, p.64)

Art. 94. Deberes del Estado del Pabellón.

Todo Estado ejercerá de manera efectiva su jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales sobre los buques que enarbolan su pabellón (CONVEMAR, 1982, p. 65).

Art. 124. Términos empleados.

Para los efectos de esta convención, se entiende por: a) “Estado sin litoral” un Estado que no tiene costa marítima. b) “Estado de tránsito” un Estado con o sin costa marítima, situado entre un Estado sin litoral y el mar, a través de cuyo territorio pase el tráfico en tránsito. c) “Tráfico en tránsito” el tránsito de personas, equipaje, mercancías y medios de transporte a través del territorio de uno o varios Estados de tránsito, cuando el paso a través de dicho territorio, con o sin transbordo, almacenamiento, ruptura de carga o cambio de modo de transporte, sea sólo una parte de un viaje completo que empiece o termine dentro del territorio del Estado sin litoral.

Art. 125. Derecho de acceso al mar y desde el mar y libertad de tránsito.

Los Estados sin litoral tendrán el derecho de acceso al mar y desde el mar para ejercer los derechos que se estipulan en esta convención, incluidos los relacionados con la libertad de la alta mar y con el patrimonio común de la humanidad. Para este fin, los Estados sin litoral gozarán de libertad de tránsito a través del territorio de los Estados de tránsito por todos los medios de transporte. (CONVEMAR, 1982, p. 77)

Bolivia en la Organización Marítima Internacional (OMI).

Con el fin de ejercer su derecho a la navegación marítima, el Estado Boliviano, mediante el Decreto Supremo N° 21549, del 06 de marzo de 1987, se adhiere al Convenio

Constitutivo de la Organización Marítima Internacional (OMI), adquiriendo la virtud de Estado Miembro de Pleno Derecho de la OMI. En ese marco, nuestro país incorpora a su ordenamiento jurídico: El Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques; el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar; el Convenio Internacional para Prevenir los Abordajes, 1972, en su forma enmendada 1972; el Convenio internacional sobre Arqueo de Buques, 1969; el Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966; y el Convenio internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, 1978.

Desde entonces, Bolivia cuenta con buques de su nacionalidad que navegan en el mar. Según el Registro Internacional Boliviano de Buques (RIBB), actualmente se cuenta con una flota de 19 buques, de diferentes tipos.

La OMI, a fin de verificar el cumplimiento de sus prescripciones contempladas en sus diferentes instrumentos normativos adoptó el Plan de auditorías de los Estados Miembros de la OMI, el cual sirve de base para evaluar en qué medida un Estado Miembro cumple las obligaciones establecidas en los distintos instrumentos de la OMI en los que es Parte.

La auditoría del Estado Plurinacional de Bolivia se llevó a cabo desde el 9 al 15 de diciembre de 2017 y fue realizada por dos auditores de Ecuador y Secretaria de la OMI. Incluyó las obligaciones correspondientes al Estado de abanderamiento, de Bolivia respecto de los instrumentos aplicables de la OMI en los que es Parte.

Bolivia en los organismos internacionales relacionados con el quehacer marítimo.

El Estado Plurinacional de Bolivia es parte de los siguientes organismos internacionales:

1. Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de las Américas (ROCRAM). Recientemente (bienio 2019-2020) ejerció la Secretaría General de la ROCRAM (SECROCRAM), en representación de la Región (de las Américas) ante organismos internacionales, con resultados satisfactorios y destacados.
2. Acuerdo Latinoamericano de Control de Buques por el Estado Rector del Puerto (Acuerdo de Viña del Mar). Bolivia fue sede de una Asamblea, en 2007.
3. Comisión Interamericana de Puertos (CIP), dependiente de la Organización de Estados Americanos (OEA).

4. Autoridad Internacional de los Fondos Marinos (AIFM).
5. Es no miembro cooperante de dos organismos regionales de ordenación pesquera (marítimos). La Comisión Interamericana del Atún Tropical (CIAT) y la Comisión Internacional para la Conservación del Atún del Atlántico (ICCAT).

Bolivia en la Hidrovía Paraguay – Paraná.

El Estado Plurinacional de Bolivia es parte del Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná (HPP) (Asociación Latinoamericana de Integración, 2016). Esta Hidrovía es compartida por cinco países: Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay. Esta vía de comunicación permite el acceso libre del país hacia el mar.

En el ámbito de la HPP, según el RIBB, Bolivia actualmente tiene cuatrocientos quince (415) embarcaciones. Veinticinco (25) remolcadores de empuje, Trescientos ochenta y nueve (389) barcazas y un (1) yate.

A continuación, se citan algunos artículos del Acuerdo:

Art. 1. El presente Acuerdo tiene por objeto facilitar la navegación y el transporte comercial, fluvial longitudinal en la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres-Puerto de Nueva Palmira), en adelante "la Hidrovía", en el ámbito del Tratado de la Cuenca del Plata, mediante el establecimiento de un marco normativo común que favorezca el desarrollo, modernización y eficiencia de dichas operaciones, y que facilite y permita el acceso en condiciones competitivas a los mercados de ultramar. (2016, p. 11)

Art. 4. Los países signatarios se reconocen recíprocamente la libertad de navegación en toda la Hidrovía de las embarcaciones de sus respectivas banderas, así como la navegación de embarcaciones de terceras banderas.

Art. 9. Se reconoce la libertad de tránsito por la Hidrovía de las embarcaciones, bienes y personas de los países signatarios y sólo podrá cobrarse la tasa retributiva de los servicios efectivamente prestados a los mismos.

Igualmente se reconoce entre los países signatarios, la libertad de transferencia de carga, alije, transbordo y depósito de mercancías en todas las instalaciones habilitadas a dichos efectos, no pudiéndose realizar discriminación alguna a causa del origen de la carga de los puntos de partida, de entrada, de salida o de destino o de cualquier circunstancia relativa a la propiedad de las mercancías, de las embarcaciones o de la nacionalidad de las personas. (2016, p.12)

2.2 Formulación del problema

¿Cuál será la orientación política de fortalecimiento respecto a la Conciencia Marítima Activa para consolidar el derecho irrenunciable de una salida oceánica del pueblo boliviano en el marco de la Constitución Política del Estado?

2.3 Preguntas de investigación

¿Cuáles son los antecedentes históricos sobre Conciencia Marítima en la población boliviana?

¿Qué estrategias emplean los países limítrofes con Bolivia para la difusión de su Conciencia Marítima?

¿Cuál es el movimiento económico y laboral de los países limítrofes con Bolivia generado por sus puertos?

¿Cómo afectó el fallo de la Corte Internacional de Justicia a la población boliviana sobre la Demanda Marítima?

2.4 Objeto de estudio

Políticas Públicas de fortalecimiento orientadas a la Conciencia Marítima Activa.

2.5 Campo de acción

Consolidar el derecho irrenunciable de una salida oceánica del Estado Plurinacional de Bolivia en el marco de la Constitución Política del Estado.

2.6 Delimitación de investigación

La investigación, en su realización fue delimitada en términos de temática, de espacio geográfico y de tiempo, aspectos que definen sus alcances y los resultados a los cuales se ha llegado.

2.6.1 Delimitación temática

La investigación en relación a la amplitud de sus alcances, se delimita a proponer un documento teórico cuya estructura, que se presenta en la Propuesta, se refiere a los componentes que hacen a la Política Pública, mecanismo para insertar a la Conciencia Marítima como parte de la Política de Estado.

2.6.2 Delimitación espacial

En lo que se refiere a la delimitación espacial, es decir del lugar geográfico donde se realizó la investigación, esta se limitó a la ciudad de La Paz, donde se encuentran el centro político del Estado Plurinacional de Bolivia y la sede principal de Facultad de Derecho y Ciencias Políticas, Carrera de Ciencia Política y Gestión Pública.

2.6.3 Delimitación temporal

En cuanto al tiempo que será empleado para la investigación, este está definido por las disposiciones de la Carrera de Ciencia Política y Gestión Pública, mediante el Cronograma para el Proceso de Desarrollo de Proyecto de Grado para los estudiantes de la asignatura de Taller II. Asimismo, la información que se disponga como insumo documental será la producida en el periodo 2019-2020.

2.7 Justificación de la investigación

La justificación de la presente investigación encuentra sentido en la propia historia del Estado Plurinacional de Bolivia, que ha guiado su accionar a partir de 1879, en una línea de litigios con Chile para recuperar su vinculación con el mar.

Bolivia es el único país que ha trabajado para encontrar una forma soberana de reintegrarse al mar, estas acciones fueron conducidas por los gobiernos de turno, no podía ser de otra manera, sin embargo, el espíritu de este trabajo es que este tema se aborde como una Política Pública, es decir, un plan para alcanzar un objetivo de interés público (Banco Mundial 2011).

Esto permitirá estructurar una teoría en base a criterios de carácter político que pueda resultar útil no sólo a la orientación de las decisiones gubernamentales, sino que puedan contribuir a consolidar una estrategia diferente respecto a las anteriores acciones diplomáticas por la reivindicación marítima, realizadas por el Estado Plurinacional de Bolivia, esta vez desde una perspectiva de una Política Pública.

Este contexto, constituye la justificación de este trabajo, y a partir de ello se presenta la relevancia, la originalidad y la factibilidad de la investigación, que por su desarrollo ha demostrado que, como tal, tiene toda la posibilidad de contribuir a resolver la problemática marítima boliviana desde el ámbito de la teoría de Políticas Públicas y en consecuencia también promoverá la integración social.

2.8 Objetivos de la investigación

2.8.1 Objetivo general

Formular Políticas Públicas de fortalecimiento orientadas a la conciencia marítima activa que permita consolidar el derecho irrenunciable de una salida oceánica del pueblo boliviano en el marco de la Constitución Política del Estado.

2.8.2 *Objetivos específicos*

Evaluar el grado de conocimiento sobre Conciencia Marítima a una muestra de la población boliviana.

Establecer qué estrategias emplean los países limítrofes con Bolivia para la difusión de su Conciencia Marítima.

Comparar el movimiento económico y laboral de los países limítrofes con Bolivia generado por sus puertos.

Analizar cómo afectó el fallo de la Corte Internacional de Justicia a la población boliviana sobre la Demanda Marítima

3 CAPÍTULO SEGUNDO: ESTADO DEL ARTE

3.1 Antecedentes de la investigación

Respecto a los antecedentes que se ha indagado en la Carrera de Ciencia Política y Gestión Pública, en función de las tesis elaboradas en esta casa superior de estudios, donde se encuentra registrado el trabajo titulado “Políticas de Estado para el desarrollo de los Intereses Marítimos de Bolivia en el Marco de la Normativa Internacional y la Constitución Política del Estado Plurinacional” del estudiante Armando Pacheco Gutiérrez, se menciona esta tesis porque Conciencia Marítima, que es un porte a la fuerza para visualizar las oportunidades que el mar ofrece, tiene relación con la definición de Intereses Marítimos “es el conjunto de beneficios de carácter político, económico, social y militar que obtiene una nación de todas las actividades relacionadas con el uso del mar”, a partir de este contexto el presente trabajo en los lineamientos que se presenta a la fecha no se ha dado.

3.2 Fundamentación teórica

3.2.1 Fundamentación Teórica General

La presente investigación está en el marco de la Teoría General del Estado, donde es el estudio del Estado, para obtener el bienestar general formando una unidad moral y política, bajo líneas de las Políticas Públicas, inicialmente concebir el término de “Lo Público” que se comprende en los siguientes términos:

Algo se hace público, cuando afecta o beneficia a una gran mayoría, cuando afecta o beneficia a los más vulnerables y es reconocido y validado por aquellos que tienen la representatividad de una comunidad o nación. Además de establecer si la situación que se quiere cambiar es o no de carácter público, se debe analizar si el Estado es el actor más pertinente para intervenir en la solución del problema. Al respecto, el Estado debe intervenir cuando existe un mandato de la Constitución Política que lo obliga, como en los casos de brindar seguridad, educación y salud a los ciudadanos o de defender los derechos humanos o, cuando en el plano económico resulta necesaria la intervención del Estado; este es el caso de la provisión o regulación de bienes y servicios públicos y;

cuando debe hacer efectivo su papel de mediador entre intereses opuestos de los ciudadanos. Los problemas públicos presentan tres características fundamentales: a. Interdependencia de los problemas. Los problemas que identificamos como tales son parte de un sistema completo de acción y muy raramente hay uncausalidad en su origen o explicación. b. Hay cierta subjetividad en la identificación de problemas públicos. Hay muchas situaciones problemáticas en la sociedad, pero pasan a ser consideradas como problemas públicos, aquellas que coinciden con las visiones, aspiraciones e intereses de actores de poder relevantes, quienes las impulsan e incorporan a la Agenda Pública. A partir de ello, es necesario aportar datos e información objetiva acerca de cuáles son los elementos centrales, evolución y alcances del problema. Los problemas públicos son dinámicos. Ellos evolucionan por los cambios en el conocimiento, en la tecnología, en la cultura, por la aparición de nuevos fenómenos o problemas sociales y por las propias intervenciones de la política pública. (SEGEPLAN, 2015).

En los criterios expuestos se adecua a la causa marítima, porque afecta a todos los bolivianos y su solución beneficiaría a todo el país, asimismo, es un objetivo que está contenido en la Constitución Política del Estado, Artículo 267 “I. El Estado boliviano declara su derecho irrenunciable e imprescriptible sobre el territorio que le dé acceso a 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”. Esta aspiración, con estos elementos indicados, deberá impulsarse para ser Agendado bajo el enfoque de la Conciencia Marítima.

Lo Público es todo aquello que está referido al pueblo, a la sociedad. Es el conjunto de bienes públicos que una sociedad produce y consume. Lo público es algo del interés de todos (Mesa, p. 23).

Estos criterios refuerzan la orientación de esta investigación, nos muestra que lo público es de interés de todos, como es el desarrollo y el crecimiento económico del país, donde el acceso al océano Pacífico puede ser un aporte muy importante.

Para que un problema exista, entonces, debe ser reconocido como tal por algunos actores, que se movilizarán para demostrarlo y que buscarán contar con la mayor cantidad de apoyos posibles para hacer prevalecer públicamente sus demandas. Sin embargo, esto no es lo único que debe suceder, dado que otros problemas así definidos por otros actores, también pugnarán por ese mismo reconocimiento y, por otra parte, distintas definiciones al interior de un mismo problema

harán lo propio. El reconocimiento de la existencia de un problema entre muchos otros o de determinada definición entre otras posibles del mismo problema, plantea entonces la cuestión de las arenas en las que ese problema se desarrolla y de cómo opera un proceso de selección como principio operativo de las mismas. (Schillagi, 2011).

En línea con este párrafo, el problema marítimo es reconocido obviamente por el Estado Plurinacional de Bolivia y por Chile, mediante los compromisos de negociación realizados por este país mediante acuerdos, memorándums, negociaciones, agendas y conversaciones, incluyendo a Organismos Internacionales como actores determinantes, como la Organización de Estados Americanos, la Cumbre de la Américas, la Corte Internacional de Justicia y personalidades mundiales.

3.2.2 *Fundamentación Teórica Específica*

Se ha considerado varios conceptos, los que coinciden en enfocar que las Políticas Públicas, son la herramienta para abordar soluciones y discusiones políticas, observamos este punto en el siguiente párrafo de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe, (CEPAL):

Las políticas públicas son un factor común de la política y de las decisiones del gobierno y de la oposición. Así, la política puede ser analizada como la búsqueda de establecer o de bloquear políticas públicas sobre determinados temas, o de influir en ellas. En torno a políticas públicas se puede: acotar las discusiones políticas, diferenciar problemas y soluciones de manera específica, precisar las diferencias, vincular los temas a soluciones más amplias o secuenciales, plantearse esfuerzos compartidos, participar de manera específica. Tal mejora requiere cambios en el sistema político y en el gobierno. Los partidos, los grupos sociales y las personas requieren interiorizarse el análisis de políticas públicas, sea que estén en el gobierno o en la oposición. Y la reforma del estado debe hacerse en torno a decisiones de políticas públicas. Primero la función, después el organigrama y sólo hasta que cambie la función; un gobierno con entradas y salidas (2011).

Este organismo muestra con mucha claridad, los actores para buscar soluciones, es decir, aquellos que producen un problema, los que se ven afectados negativamente, y los que tratan de resolverlo, se puede identificarlos como, las autoridades que requieren interiorizarse del análisis de la Políticas Publicas al respecto, los partidos políticos y los grupos sociales.

“Entenderemos que las políticas públicas constituyen cursos de acción estratégica del Estado y del gobierno basadas en la participación y legitimidad ciudadana, los marcos jurídicos y políticos nacionales e internacionales, orientadas a propiciar el bienestar y el goce de los derechos humanos de la población en su diversidad y en los diferentes niveles de organización del territorio nacional, sobre la base de los diferentes instrumentos de gestión pública y el sistema de planificación nacional que favorezcan procesos efectivos de coordinación, transparencia, seguimiento, monitoreo y evaluación, así como de rendición de cuentas”. (SEGEPLAN, 2015).

La Secretaría de Planificación y Programación de la Presidencia de la República de Guatemala (SEGEPLAN), conceptualiza Políticas Públicas donde se quiere rescatar el ámbito jurídico y político de nivel nacional e internacional, ámbitos importantes que abordan el tema marítimo.

En la misma línea Lahera, apunta: “Una política pública de excelencia corresponde a aquellos cursos de acción y flujos de información relacionados con un objetivo político definido en forma democrática; los que son desarrollados por el sector público y, frecuentemente, con la participación de la comunidad y el sector privado. Una política pública de calidad incluirá orientaciones o contenidos, instrumentos o mecanismos, definiciones o modificaciones institucionales, y la previsión de sus resultados” (CEPAL, p. 8).

En este párrafo es importante resaltar que, la democracia es determinante para abordar una Política Pública, para justamente planificar cursos de acción entre el gobierno y la participación de la ciudadanía en general en un enlace entre el Estado y la sociedad civil para la formulación de Políticas Públicas.

Con las políticas públicas, se asegura que un tema o problema de interés nacional, que también puede tener sus expresiones en el nivel territorial se mantenga en la agenda pública con un carácter estratégico de mediano y largo plazo, de tal manera que se pueda incidir en las causales estructurales que lo determinan. En este sentido no hay que olvidar que las políticas públicas deben considerarse como parte de su definición/formulación algunos de los siguientes elementos: visión e impacto nacional para y desde el territorio, de proceso, coordinación interinstitucional, participación

ciudadana, que responda a los principios de rendición de cuentas, derechos humanos, equidad, entre otros (SEGEPLAN, 2015).

Se debe hacer énfasis en esta concepción que hace mención el carácter estratégico de mediano y largo alcance el mismo que debe ser tratado en coordinación interinstitucional, elementos necesarios que complementan a la intención del trabajo de investigación, el mismo que esta abarca a todo el territorio nacional.

Se puede definir Política Pública como lo que hacen o dejan de hacer deliberadamente en el espacio público las diversas autoridades y entidades públicas, de manera conjunta con personas o grupos de la sociedad, para atender o resolver los problemas y asuntos de su selección con el objeto de alcanzar fines concebidos colectivamente (Mesa, p. 23).

Estos conceptos permiten orientar, fundamentar, justificar como respuesta a los intereses y necesidades respecto a la demanda marítima en el marco y términos de las Políticas Públicas. se mantenga en la agenda pública con un carácter estratégico de mediano y largo plazo.

En este sentido es importante analizar principalmente las dimensiones de poder, económica y política, los cursos de acción a seguir y flujos de información relacionados con el objetivo definido de la problemática marítima, contenida en una agenda pública con un carácter estratégico de mediano y largo plazo.

Por lo mencionado en el párrafo precedente, es importante indicar el siguiente criterio teórico al respecto a las dimensiones de poder económico y político:

Otras definiciones plantean que “las Políticas Públicas son procesos de construcción colectiva de iniciativas, decisiones y acciones, respaldadas y legitimadas por el Estado, para dar respuesta a problemas socialmente reconocidos, en un contexto económico, político, social y cultural particular” (Molina y Cabrera, 2008).

Si bien este concepto abarca también los factores social y cultural, el presente trabajo orientará su esfuerzo principal a las otras dimensiones ya mencionadas, dentro del tratamiento y estudio de nuestro centenario problema, en el sentido de buscar criterios teóricos que conduzcan a viabilizar su resolución.

A continuación, se observará una serie de cuadros, donde la temática marítima como Política Pública se adapta para ser tratada como tal:

ANÁLISIS DEL PROBLEMA	ANÁLISIS DE SOLUCIONES	ANÁLISIS DE FACTIBILIDAD	RECOMENDACIÓN DE POLÍTICA PÚBLICA	PLAN DE ACCIÓN DE POLÍTICA PÚBLICA
<ul style="list-style-type: none"> • Entender el problema público. • Cuantificar el problema. • Realizar el análisis causal. 	<ul style="list-style-type: none"> • Establecer los objetivos y la población potencial. • Realizar una lluvia de ideas. • Analizar acciones actuales y de mejores prácticas de Políticas Públicas. • Seleccionar las mejores soluciones y cuantificar sus costos. • Establecer la población objetivo. 	<p>Realizar análisis de factibilidad.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Presupuesto. 2. Socioeconómico. 3. Legal. 4. Ambiental. 5. Administrativo. 6. Integrar el análisis de factibilidad de una matriz de alternativas de Políticas Públicas. 	<ul style="list-style-type: none"> • Escribir documento de PP para dar una recomendación. • Toma de decisión. 	<p>Escribir un Plan de Acción de la PP.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Planeación legal. 2. Planeación administrativa y programación de presupuesto. 3. Reglas de operación. 4. Consultas. 5. Recomendación de evaluación y monitoreo. 6. Estrategia de comunicación.

SEGUIMIENTO	EVALUACIÓN
<p>Informa sobre el avance en el cumplimiento de los procesos, productos y efectos de un plan, programa o proyecto.</p>	<p>Informa sobre los efectos, los impactos de un plan, programa o proyecto y explicar lo</p>

	que se ha logrado y porqué se ha logrado.
Observa sólo lo obtenido versus lo planificado.	Observa tanto los resultados esperados como los resultados no previstos.
No examina hasta donde los objetivos de una intervención de política son congruentes con las demandas de los beneficiarios o las necesidades del país.	Examina la pertinencia de las intervenciones públicas (congruencia entre los objetivos de la intervención y las demandas de los beneficiarios).
No analiza si existe una relación causal entre el tipo de intervención y los efectos de la misma.	Examina si existe relación causal entre el acto de intervención y los efectos obtenidos.
Se realiza continua y paralelamente a la ejecución de los planes.	Se realiza en momentos específicos: antes, durante y después de la ejecución.
El personal que realiza el seguimiento es parte de la organización.	Usualmente el personal evaluador es externo a la organización.
La información se utiliza para hacer ajustes a lo planificado.	La información se usa para la rendición de cuentas y la retroalimentación de los resultados en general.

ETAPAS	ACTORES
<ul style="list-style-type: none"> • Agenda Política. • Formulación de Política. • Proceso de Decisión. • Implementación. • evaluación. 	<p>ESTADO:</p> <p>Órgano Ejecutivo.</p> <p>Órgano Legislativo.</p> <p>Órgano Judicial.</p> <p>OTROS ACTORES:</p>

<p>No son etapas causales y consecutivas. Son momentos analíticos, de calidad y duración. Las fases del ciclo son interdependientes</p>	<p>Partidos Políticos. Medios de Comunicación. Sociedad civil/ONG. Organizaciones Gremiales. Organismos Internacionales. Beneficiarios.</p>
---	---

IMPLEMENTACIÓN
<ul style="list-style-type: none"> • Se pone en marcha la opción seleccionada. • Comprende las actividades desarrolladas hasta alcanzar los efectos buscados por la intervención públicas. • Utilización de estructuras institucionales (recursos humanos y económicos) para desarrollar la política. • Es un proceso de gran complejidad (muchos actores y decisiones) requiere monitoreo y coordinación. • Generalmente se considera un proceso de arriba abajo, con el protagonismo de decisores públicos. • Modelo abajo a arriba pone énfasis en los flujos de información que permiten ajustar los procesos. • Problemas de implementación: <ul style="list-style-type: none"> – Problema de diseño. – Problemas no previstos. – Cambios de contexto.

CARACTERÍSTICAS	FACTORES INFLUYENTES
<ul style="list-style-type: none"> • Estabilidad. • Adaptabilidad. 	<ul style="list-style-type: none"> • Experiencia. • Juicio.

<ul style="list-style-type: none"> • Coherencia y coordinación. • Calidad de implementación y fiscalización. • Interés colectivo / ciudadanía. • Eficacia. 	<ul style="list-style-type: none"> • Recursos. • Valores. • Tradición y hábitos. • Presión de grupos corporativos. • Pragmatismo y contingencias. • Evidencia empírica.
--	---

VENTAJAS	DESVENTAJAS
<ul style="list-style-type: none"> • Resuelve problemas concretos. • Promueve la integración social. • Busca la equidad. • La mayoría es quien decide en una democracia. • Permite que la gente “viaje en el mismo avión”. 	<ul style="list-style-type: none"> • No son siempre tan públicas ni siempre responden a las necesidades de las personas a quienes están supuestamente dirigidas. • Preferencias grupales y personales. • No siempre se cumple con que sea de calidad, oportuna y transparente. • Diseño en escritorio con deficiencias en su implementación

Fuente: CEPAL, 2011.

3.3 Base legal

Las bases legales, que apoyarán la investigación son las siguientes:

- Constitución Política del Estado:

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”.

Artículo 268. “El desarrollo de los intereses marítimos, fluviales y lacustres y de la marina mercante será prioridad del Estado, y su administración y protección será ejercida por la Armada Boliviana, de acuerdo con la ley”.

- La Ley de la Educación N° 070, “Avelino Siñani – Elizardo Pérez.

Artículo 4. Fines de la Educación. Inciso 10. “Contribuir a reafirmar el derecho irrenunciable e imprescriptible del territorio que le dé acceso al océano Pacífico y su espacio marítimo, al Estado Plurinacional de Bolivia”.

- La Ley Orgánica de las Fuerzas Armadas de la Nación N° 1405, “Comandantes de la Independencia”.

Artículo 1° Inc. e). “Ser el factor indispensable para el logro de los Objetivos Nacionales, el desarrollo integral del país y la indeclinable decisión de reivindicación marítima”.

Artículo 6° Inc. h). “Mantener latente la conciencia cívico-patriótica y de recuperación marítima, así como la veneración y el respeto a los símbolos nacionales”.

- El Plan Nacional de Desarrollo.

Título 6 Bolivia Soberana, Punto 6.1.2. “Reintegración Marítima, objetivo estratégico permanente de Bolivia para retornar a las costas del Pacífico, con bases en sus derechos históricos y jurídicos a fin de lograr su vinculación marítima con el mundo, impulsar su proyección geopolítica en el Océano pacífico, acceder a los recursos marinos a través de políticas de Estado”.

Agenda Patriótica 2025.

Pilar 13, Reencuentro soberano con nuestra alegría, felicidad, prosperidad y nuestro mar. La visión de este pilar es: “Bolivia ha retornado al mar y cuenta con puertos soberanos en el Pacífico, con la presencia institucional del Estado en las costas, comunicándose con el mundo y abriendo las puertas a la prosperidad y la felicidad del pueblo boliviano a través del disfrute de nuestro mar, del comercio, el transporte, la comunicación y el encuentro con los pueblos del mundo”.

Los Convenios de Ilo y la integración Perú – Boliviano (Ver Anexo B), firmados el 1992 entre Alberto Fujimori y Jaime Paz Zamora, presidentes del Perú y Bolivia respectivamente, este documento entre los puntos más importantes está:

- Acceso permanente al Océano Pacífico y un punto de atraque en el Puerto de Ilo.

- La ampliación de la zona franca industrial a una zona económica especial, denominada ZOFIE, por 99 años.
- La Zona Franca Industrial y Económica Especial (ZOFIE) que gozará de excepciones, un régimen especial en materia aduanera, tributaria y el régimen laboral y de seguridad social.
- Una Zona Franca Turística (ZFT) por 99 años donde las operaciones que se realicen en dicha zona estarán exoneradas del impuesto a la renta, impuesto general a las ventas, impuesto selectivo al consumo y del impuesto de promoción municipal.

3.4 Hipótesis

La formulación de Políticas Públicas de fortalecimiento orientadas a la Conciencia Marítima Activa permitirá consolidar el derecho irrenunciable de una salida oceánica del pueblo boliviano en el marco de la Constitución Política del Estado.

3.5 Sistema de variables

3.5.1 Variable Independiente

Políticas Públicas de fortalecimiento orientadas a la Conciencia Marítima Activa.

3.5.2 Variable Dependiente

Consolidar el derecho irrenunciable de una salida oceánica del pueblo boliviano en el marco de la Constitución Política el Estado.

3.6 Conceptualización y operacionalización de las variables

3.6.1 Conceptualización de las variables

- Variable Independiente.

Políticas Públicas de fortalecimiento orientadas a la Conciencia Marítima Activa.

Proceso a través del cual se busca que el Estado Plurinacional de Bolivia cuente con una vigorosa Conciencia Marítima Activa.

- Variable Dependiente.

Consolidar el derecho irrenunciable de una salida oceánica del pueblo boliviano en el marco de la Constitución Política el Estado.

Contribuir desde el soberano, diseños de nuevas políticas y estrategias para retomar y reactivar el retorno a una salida soberana al océano Pacífico.

2.1.1. Operacionalización de las variables.

VARIABLE INDEPENDIENTE	DIMENSIONES	INDICADORES
<p>Políticas Públicas de fortalecimiento orientadas a la conciencia marítima activa.</p> <p><u>Conceptualización.</u></p> <p>Proceso a través del cual se busca que el Estado Plurinacional de Bolivia cuente con una vigorosa Conciencia Marítima Activa.</p>	Política.	Política Pública.
	Los Intereses Marítimos.	Beneficios que brinda el mar.
	El Derecho en el Mar.	Empleo del Mar por parte de los Estados.
VARIABLE DEPENDIENTE	DIMENSIONES	INDICADORES
<p>Consolidar el derecho irrenunciable de una salida oceánica del pueblo boliviano en el marco de la Constitución Política el Estado.</p> <p><u>Conceptualización.</u></p> <p>Contribuir desde el soberano, para diseñar nuevas políticas y estrategias para retomar y reactivar el retorno a una salida soberana al océano Pacífico.</p>	Educativa.	Beneficios de que brinda el mar.
	Económica.	Crecimiento económico.
	Social.	Cohesión Social.

4 CAPÍTULO TERCERO: MARCO METODOLÓGICO

4.1 Diseño de la investigación

Por las características que presenta la investigación que ha sido desarrollada, las cuales muestran la necesidad del sentir de la población respecto a este sensible tema, razón por la cual fue necesario realizar una encuesta en el eje central como muestra representativa en la ciudad de El Alto y La Paz, esta última como centro político del Estado, este procedimiento ha permitido recurrir al enfoque cualitativo para desarrollar la investigación y otorga la fundamentación del presente trabajo, ya que la opinión de los encuestados (Ver Anexo C) permiten determinar cómo hacen de las suyas el tema que se está investigando. Además, se recurrió a este tipo de enfoque, porque dentro sus planteamientos se encuentran las emociones, sensaciones y vivencias que son de conocimiento del investigador.

El enfoque cualitativo, da profundidad a los datos, la dispersión, la riqueza interpretativa, la contextualización del ambiente o entorno, los detalles y las experiencias únicas. También aporta un punto de vista “fresco natural, y holístico” de los fenómenos, así como flexibilidad. El enfoque cualitativo, por lo común, se utiliza primero para descubrir y refinar preguntas de investigación. A veces, pero no necesariamente, se aprueban hipótesis (Grinnell, 1997). Con frecuencia se basa en métodos de recolección de datos sin medición numérica, como las descripciones y las observaciones. Por lo regular, las preguntas e hipótesis surgen como parte del proceso de investigación y éste es flexible y se mueve entre los eventos y su interpretación, entre las respuestas y el desarrollo de la teoría. Su propósito consiste en “reconstruir” la realidad, tal y como la observan los actores de un sistema social previamente definido. (Hernández, Fernández, y Baptista, 2003).

4.1.1 Tipo de investigación

Por la relación del enfoque cualitativo, se decidió adoptar la Investigación Descriptiva, para representar en primera instancia la realidad de la situación marítima, los compromisos de Chile para negociar con Bolivia un acceso soberano al mar, los actores pasados y presentes, los Organismos Internacionales y los diferentes escenarios sobre esta temática.

Este tipo de investigación permitirá, además, definir el análisis y los procesos correspondientes, describir las características sobre el tema de enclaustramiento boliviano y definir el mismo, para llegar a la formulación de la hipótesis valorando la recolección de datos.

4.2 Población

La población está constituida por los ciudadanos de las ciudades de El Alto y La Paz, esta última como centro político del Estado, separados de acuerdo a edad porque se desea expresar el sentimiento de las bolivianas y bolivianos por los años de vida donde se considera importante separar por este periodo de vida, en este proceso de recopilación de datos se pudo observar que el personal encuestado deseaba hacer conocer a través de este trabajo que tiene enraizado el no renunciar jamás al océano Pacífico, pese a la desilusión vivida tras el fallo de la Corte Internacional de Justicia.

La población es la totalidad de un fenómeno de estudio, incluye la totalidad de unidades de análisis que integran dicho fenómeno y que debe cuantificarse para un determinado estudio integrando un conjunto N de entidades que participan de una determinada característica, y se le denomina la población por constituir la totalidad del fenómeno adscrito a una investigación. Es el conjunto total de individuos, objetos o medidas que poseen algunas características comunes observables en un lugar y en un momento determinado, donde se desarrollará la investigación. (Tamayo, 2013).

Entonces en el cuadro siguiente se observa la organización de la población de acuerdo a edades. La explicación de esta disposición, se sustenta en la situación actual que vive el país respecto a la pandemia, que afectó en este método para recolectar información, la desconfianza por el acercamiento personal, el celo por el distanciamiento social; estas puntualizaciones son referente a personas menores de edad que están cursando escuela o colegio que por razones obvias como menores de edad se presentó esta dificultad, razón por la cual se dirigió la encuesta a personas mayores a 20 años. El primer grupo de 20 a 30 años (juventud – adulta) porque es importante obtener datos de quienes terminaron el nivel secundario y se encuentran en la Formación Superior Universitaria, lo trascendental de esta información es considerar cuanto conocimiento adquirió respecto a la problemática marítima en los niveles primario y secundario. El segundo conjunto de personas es de 31 a 46 años (adulta), es analizar de la opinión de profesionales o no, pero con experiencias propias o en institucionales, por ejemplo, cuando la Carrera de Ciencia

Política y Gestión Pública realiza viajes académicos cada año al Puerto de Ilo, Perú y sobre las acciones que realizó el Estado respecto al enclaustramiento de nuestro país. Y el tercer grupo, de 45 años adelante (adulto) como trabajadores en instituciones públicas, privadas o en forma particular, madre o padre de familia que trasmite sus conocimientos a sus hijos o subordinados en el ámbito laboral, se considera como una voz con experiencia para poder considerar su posición sobre el tema de referencia.

EDAD	POBLACIÓN
20 – 30	1000
31 – 45	1000
45 - ADELANTE	1000

Elaboración propia.

4.2.1 Muestra

La muestra como grupo que representa en mayor grado las características comunes y diferentes de los elementos de la Población, la utilización de este instrumento tiene la intención de obtener datos con rapidez y al mismo tiempo encontrar eficiencia con el recurso del tiempo.

La muestra es, en esencia, un subgrupo de la población. Digamos que es un subconjunto de elementos que pertenecen a ese conjunto definido en sus características al que llamamos población. Con frecuencia leemos y escuchamos hablar de muestra representativa, muestra al azar, muestra aleatoria, como si con los simples términos se pudiera dar más seriedad a los resultados. En realidad, pocas veces es posible medir a toda la población, por lo que obtenemos o seleccionamos una muestra y, desde luego, se pretende que este subconjunto sea un reflejo fiel del conjunto de la población. Todas las muestras (en el enfoque cuantitativo) deben ser representativas; por tanto, el uso de los términos al azar y aleatorio sólo denota un tipo de procedimiento mecánico relacionado con la probabilidad y con la selección de elementos o unidades, pero no aclara el tipo de muestra ni el procedimiento de muestreo. Hablemos entonces de estos conceptos en los siguientes apartados. (Hernández-Sampieri, 2014).

El cuadro que se ve a continuación señala la muestra que se utilizará en el presente trabajo.

EDAD	POBLACIÓN	MUESTRA
20 - 30	1000	100
31 – 45	1000	100
45 - ADELANTE	1000	100

Elaboración propia.

4.3 Métodos de investigación

De acuerdo a Sampieri (2003) que utiliza al enfoque cualitativo, al que se utiliza en el presente trabajo, como recolector de datos sin medición de numérica para descubrir o afinar preguntas de investigación y puede o no probar hipótesis en su proceso de interpretación y además estar ligado directamente en la inmersión inicial en campo, interpretación contextual, flexibilidad, preguntas y recolección de datos; el método a emplearse para su desarrollo será el Inductivo, de acuerdo a los siguientes párrafos:

El método inductivo—que etimológicamente se deriva de la conducción a o hacia—es un método basado en el razonamiento, el cual “permite pasar de hechos particulares a los principios generales” (Hurtado León y Toro Garrido, 2007, Pág. 84). Fundamentalmente consiste en estudiar u observar hechos o experiencias particulares con el fin de llegar a conclusiones que puedan inducir, o permitir derivar de ello los fundamentos de una teoría.

De acuerdo con estos términos, se procedió con la investigación, mediante encuestas, se identificó y clasificaron, lográndose obtener resultados importante y contribuyentes para el presente trabajo.

4.4 Técnicas de recolección de datos

La técnica que se empleó en primera instancia es la Encuesta, para establecer contacto con las unidades de observación por medio de cuestionarios previamente establecidos, optando por la modalidad de encuestas personales, lo que permitió obtener datos de fuente primaria. Posteriormente se decidió continuar con la técnica Investigación Documental, permitiendo obtener información de fuentes secundarias recolectando datos de variables de interés, como libros, boletines, revistas, folletos, etc. Donde se relacionó los mismos con los datos de la entrevista, buscando la conveniencia para el desarrollo de la propuesta.

4.5 Instrumentos de recolección de datos

El instrumento de recolección de datos que se utilizó en primera instancia es la Encuesta, con el fin de tener información de una fuente primaria para un acercamiento directo al objeto de estudio y extraer de esta información útil, como una técnica acerca de una parte de la población mediante un cuestionario elaborado para este fin. Este conjunto de mecanismos, medios y sistemas de dirigir, recolectar, conservar, reelaborar y transmitir los datos sobre estos conceptos Fernando Castro Márquez indica que las técnicas están referidas a la manera como se van a obtener los datos y los instrumentos son los medios materiales, a través de los cuales se hace posible la obtención y archivo de la información requerida para la investigación.

Para completar el conjunto de mecanismos y continuar recolectando información se buscó el apoyo de la información documental los que fueron analizados y clasificados de acuerdo al interés para el presente trabajo de investigación.

Estos dos instrumentos de recolección de datos, permitieron encontrar y consolidar la intención que busca el investigador brindando información útil.

Referente a la encuesta, se obtuvo un resultado que coadyuva en la orientación del presente trabajo de investigación (Ver Anexo D).

4.5.1 Resultados de la Encuesta

Los resultados de las encuestas arrojaron las siguientes conclusiones:

- En los tres grupos la mayoría absoluta conocen poco respecto al mar.
- En los tres grupos la mayoría absoluta señala que el Estado boliviano realiza pocas acciones respecto a las ventajas que ofrece el mar.
- La pregunta tres confirma que en los tres grupos que en el enclaustramiento de Bolivia influye mucho en su desarrollo.
- En la pregunta cuatro los grupos coinciden que, para fortalecer los conocimientos respecto al mar, se debe tener lineamientos de carácter normativo.
- La institución responsable para inculcar Conciencia Marítima es el Órgano Ejecutivo, seguido de las Fuerzas Armadas, de acuerdo a las encuestas por mayoría absoluta.
- La pregunta seis con 98.9 de promedio de los tres grupos indica que este asunto es de interés nacional por los tanto se debe tratar a nivel nacional.

- Ante el fallo de La Haya el 1° de octubre de 2019, la población se sintió frustrada, por mayoría absoluta en los tres grupos de acuerdo a las respuestas de la pregunta siete.
- La pregunta 8 indica que las acciones que el Estado debe adoptar respecto a la Conciencia Marítima, después del fallo de La Haya, deben ser normativas seguido de las informativas.

4.6 Técnicas para el análisis e interpretación de datos

Todos los datos que fueron obtenidos mediante dos técnicas, en la primera mediante trabajo de campo, que se basó en un cuestionario, que fue analizado e interpretado mediante la técnica del análisis estadístico, lográndose obtener porcentajes de cada pregunta, obteniéndose de estas las respectivas conclusiones. La segunda técnica se basó en la “codificación de los textos”, la misma que permitió obtener la fundamentación histórica, legal y legítima del tema de investigación. Estos estudios se respaldaron bajo el siguiente párrafo donde se logró material útil para el presente trabajo:

Se entiende que la codificación de textos es el corazón y el alma del análisis de textos enteros" (Ryan y Bernard, 2003, p. 274). La codificación fuerza al investigador a hacer juicios acerca del significado de bloques contiguos de texto y permite eliminar el caos y la confusión que habría sin algún sistema de clasificación. Esto implica un trabajo intelectual y mecánico que permita codificar los datos, encontrar patrones, etiquetar los temas y desarrollar sistemas de categorías. (Patton, 2002, Fernández Núñez 2006, Pág. 4,5).

5 CAPÍTULO CUARTO: PROPUESTA

5.1 Introducción

El centenario problema marítimo entre Chile y Bolivia, fue abordado desde el siglo pasado con diferentes procedimientos en el campo diplomático por el Estado boliviano, sin embargo, no se encuentra un acuerdo que enmiende el enclaustramiento, el espíritu del presente trabajo es establecer como herramienta importante para abordar este diferendo mediante la difusión de la Conciencia Marítima y diseñar nuevas estrategias a partir de esta posición como nueva alternativa en busca de encontrar respuesta favorable a nuestra causa.

Para esta iniciativa va el pueblo boliviano debe estar cohesionado moralmente para fortalecer y consolidar la conciencia marítima, inicialmente en un entorno educativo inicialmente para alcanzar la finalidad planteada.

5.2 Bases de la propuesta

5.2.1 La Constitución Política del Estado

De forma general, es la base de la presente propuesta, que en su Artículo 267 dice: 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.

5.2.2 La Ley de la Educación N° 070 “Avelino Siñani – Elizardo Pérez”

Artículo 4. Fines de la Educación. Inc. 10. “Contribuir a reafirmar el derecho irrenunciable e imprescriptible del territorio que le dé acceso al océano Pacífico y su espacio marítimo, al Estado Plurinacional de Bolivia”.

5.2.3 La Ley Orgánica de las Fuerzas Armadas de la Nación N° 1405, “Comandantes de la Independencia de Bolivia”

Artículo 1° Inc. e). “Ser el factor indispensable para el logro de los Objetivos Nacionales, el desarrollo integral del país y la indeclinable decisión de reivindicación marítima”.

Artículo 6° Inc. h). “Mantener latente la conciencia cívico-patriótica y de recuperación marítima, así como la veneración y el respeto a los símbolos nacionales”.

4.2.1 Consideraciones Teóricas de Conciencia Marítima

El método de investigación del presente trabajo es el cualitativo y como se trata de captar el núcleo de interés y los elementos clave de la realidad estudiada, es necesario emplear el estudio comparado con los países vecinos por la experiencia y el desarrollo del litoral que alcanzaron estos Estados, este tipo de estudio permitirá, buscar similitudes y diferencias del ambiente marítimo, para desarrollar una investigación rigurosa de lo comparado.

5.2.3.1 República de Chile

Conciencia Marítima define como: “La capacidad que poseen los habitantes de un Estado para comprender, aceptar y valorar el grado de dependencia que tienen con respecto al mar, tanto desde el punto de vista de su supervivencia, como de su seguridad”. (Armada de Chile, 2009)

5.2.3.2 República del Perú

La Conciencia Marítima, se encuentra inmersa en la variable Cultura Marítima y la define como: “El conocimiento reflexivo y profundo de todos los aspectos relacionados con el mar que, interiorizados en la población, interviene o afectan el desarrollo y la seguridad de una nación, así como de la comprensión de la importancia de su utilización y control”. [Marina de Guerra del Perú]

5.2.3.3 República de la Argentina

Conciencia Marítima, es parte integrante de la Conciencia Territorial y consiste en “El valor que se asigna al mar y a todos los temas del país que se relacionan con él”. La Conciencia Marítima debe analizarse cómo la voluntad estatal y privada para llevar a cabo las demandas que surgen de esa conciencia y de sus elaboraciones intelectuales. [Armada República Argentina]

5.2.3.4 Estado Plurinacional de Bolivia

La conciencia marítima es: “El conocimiento exacto y reflexivo del mar. Constituye el elemento indispensable y trascendente que hace posible alcanzar que los Estados sean trazado en el campo de los intereses marítimos. Así también constituye el cimiento natural de identidad marítima de un país, porque suma al sentido de pertenencia del ciudadano a su comunidad marítima, el sentido de propiedad que le animan los intereses marítimos”. [Armada Boliviana]

5.2.4 Consideraciones Teóricas de Políticas Públicas

La adecuación del problema marítimo a una Política Pública se basa en el concepto que dice:

Es un conjunto (secuencia, sistema, ciclo, espiral) de acciones intencionales y causales. Son acciones intencionales, por cuanto se orientan a realizar objetivos considerados de valor para la sociedad o a resolver problemas cuya solución se considera de interés o beneficio público, y son acciones causales, por cuanto son consideradas idóneas y eficaces para realizar el objetivo o resolver el problema. (Aguilar Villanueva, 2012, p. 17).

Todas las acciones diplomáticas respecto a la demanda marítima, fueron iniciadas y desarrolladas como iniciativa de los gobernantes de turno y no se consideró la participación de la población para establecer junto a ellos una sola línea de acción, un solo diseño de estrategia, donde debería iniciarse a partir del sentido de pertenencia y de una misma identidad, para luego derivar en un solo objetivo, mediante la forma de pensar, que revisando la cronología de los acontecimientos no se consideró a este tipo de cohesión nacional, no existió un propósito claro, tampoco existió calidad de pensamiento, sabiendo que lo que producimos es exactamente por la calidad de nuestro pensamiento, pero este propósito se logrará repitiendo permanentemente hasta que quede gravado en el consciente colectivo de la necesidad de todos los bolivianos en retornar al mar, como un derecho legítimo, porque es de nuestra pertenencia; a este conjunto de concepciones debemos entender como Conciencia Marítima Activa, como sentido de pertenencia social, que tenga alcance a toda la sociedad y llegue con la misma fuerza con punta de lanza a la población estudiantil.

En esta línea, el propósito es que la problemática marítima es que trate como Política Pública, siguiendo en ciclo respectivo de acuerdo al Banco Mundial, es decir; el surgimiento de un problema, inclusión en agenda pública, formulación de alternativas de solución, decisión y adopción de programas del legislativo, ejecución de planes y la evaluación.

Esta iniciativa es respaldada por la siguiente definición de Política Pública:

El nuevo modo de elaborar las Políticas Públicas, conforme a las características del gobernar contemporáneo, obligará a modificar las prácticas de interlocución gubernamental con la ciudadanía y a institucionalizar como obligatorias las prácticas de

participación e involucramiento ciudadano en el diseño, decisión, efectucción y evaluación de las políticas. Es visible en varios países el cambio que han experimentado las actividades de identificación de necesidades, consulta, opinión pública, presupuesto, contraloría y evaluación de las Políticas Públicas, en las que se ha incrementado la influencia de las organizaciones ciudadanas, de los centros universitarios y de las firmas económicas, nacionales o internacionales (Aguilar Villanueva, 2012, p. 45).

5.2.5 Consideración Teórica de Talasopolítica

La Talasopolítica, es una disciplina nueva asociada a la Geopolítica, asociada a la administración del Estado y relacionada al estudio del mar con la inclusión de los ríos como vínculos que alimentan a los mares, se sustentan estas líneas con el siguiente párrafo:

La Talasopolítica es una rama de la Geopolítica, cuyo estudio abarca el área más importante del planeta, ya que más de los dos tercios está conformado por mar y todas las riquezas vivas y minerales que hay en él. El estudio podría llamarse “Oceanopolítica”. Hay una conexión del territorio continental con el mar a través de los ríos. La geopolítica fluvial es la forma de integrar el territorio en lo nacional y a través de ríos de curso sucesivo y compartido, las regiones interestatales, a la vez que una manera de comunicar el interior con el mundo y a la inversa. (Dellanegra, 2013).

5.2.6 La Conciencia Marítima como fundamento para el diseño de una Política Pública

Es fundamental despertar y consolidar la Conciencia Marítima en la población boliviana, para saber exactamente el significado del mar y de ésta manera este conocimiento se constituya en herramienta imprescindible y complementaria para alcanzar el objetivo que estipula la Constitución Política del Estado que dice: “El Estado boliviano declara su derecho irrenunciable e imprescriptible sobre el territorio que le dé acceso al océano Pacífico y su espacio marítimo” (2009) y, que “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”, a esta política se debe diseñar una Política Pública en interacción entre el gobierno y la sociedad bajo el principio de resolver un problema de interés público y cumpliendo la secuencia lógica para abordar este tipo de políticas, es decir el surgimiento de un problema, (en este caso resurgimiento), la inclusión en agenda pública (si está agendado es de cumplimiento obligatorio), la formulación de alternativas de solución (es la

presente propuesta), ejecución de planes y la evaluación. En este caso independientemente de la parte moral, se planteará en la dimensión económica como apoyo en el crecimiento económico del Estado, este escenario se observa en la región con países con acceso al océano Pacífico, como se observa en las siguientes líneas:

5.2.7 Estudio comparado de las exportaciones por mar de países vecinos

5.2.7.1 República del Perú

De acuerdo al Diario peruano El Comercio del 12 de septiembre de 2019, las exportaciones del Perú tuvieron un crecimiento importante en los últimos diez años, porque aumentaron a una tasa de 5,9%, es decir pasaron de US\$27.000 millones en el 2009 a alrededor de US\$48.000 millones en el 2018. "Las exportaciones representan más del 20% del PBI, un peso muy importante en el crecimiento del país", añadió la gerente general de Comex Perú. En esa línea resaltó el caso de éxito de las agroexportaciones, las cuales se han convertido en el segundo sector exportador, después de la minería, y en el sector más importante dentro del rubro de productos no tradicionales. La agroexportación ha sido una fuente importante de formalización a nivel descentralizado. Ha incidido fuertemente en la reducción de pobreza en las zonas rurales del país y aumentado la participación de las mujeres, empoderándolas y permitiéndoles y llevar dinero a sus hogares".

5.2.7.2 República de Chile

El ministro del Trabajo de Chile Nicolás Monckeberg, el 17 de enero del presente año, dijo: "En total el 2018 hubo 10.937 trabajadores portuarios que realizaron al menos un turno en el año, el incremento de los trabajadores portuarios entre el 2014 y el 2018, fue de 580 en las empresas socias de la Camport, es decir hay un promedio de 116 trabajadores por año, un antecedente interesante de tener en consideración es que el 2018 existían 27.919 trabajadores con permiso portuario vigente, es decir hay una relación de 2,6 a 1 respecto a los trabajadores que realizaron un turno dicho año" (MasContainer, logistics & trade news, 18 enero 2020, Chile).

Asimismo, PortalPortuario el 8 de enero de 2020 publicó lo siguiente: "El comercio exterior de Chile sumó 131.992 millones de dólares entre enero y diciembre de 2019, lo que significó una baja del 6,7%, en relación al año 2018. Esta disminución se tradujo en un descenso del monto del intercambio comercial de 9.486 millones de dólares, respecto al año anterior, según datos del Servicio Nacional de Aduanas de Chile".

En cuanto a la vía de transporte, el 88,2% de la carga, según monto, fue transportada vía marítima, fluvial y lacustre, lo cual es equivalente al 96,5% de la carga en términos de toneladas. Esta vía fue seguida por la aérea y el transporte carretero/terrestre, que concentraron un 6,3% y un 3,7% de participación, respectivamente.

5.2.7.3 República Argentina.

El Ministerio de Desarrollo Productivo de la Argentina, publicó en marzo de 2020 mediante Complejos Exportadores que: “En 2019, las exportaciones de agroalimentos sumaron US\$ 32.300 millones, la mayor marca en los últimos 6 años. Este desempeño respondió a las fuertes subas del complejo oleaginoso (por soja, girasol y maní), el cerealero (por maíz, cebada y arroz) y el bovino (por carnes), que alcanzó su mayor volumen exportado de los últimos 50 años ante la mayor demanda china de res con hueso”.

La Organización Internacional del Trabajo, referente al Transporte Marítimo, Puertos, Pesca y Transporte Interior, este año se refirió a la primera entidad lo siguiente: “Transporte marítimo: Desde su fundación, la OIT ha adoptado muchas normas internacionales del trabajo para la gente de mar. En 2006, la 94.a reunión marítima de la Conferencia Internacional del Trabajo adoptó el Convenio sobre el trabajo marítimo. El Convenio refundía prácticamente todas las normas de la OIT relacionadas con la gente de mar en un único convenio. El MLC, 2006, que entró en vigor el 20 de agosto de 2013, establece unas condiciones de trabajo y de vida mínimas para toda la gente de mar a bordo de dichos buques”.

5.2.7.4 Estado Plurinacional de Bolivia

La Administración de Servicios Portuarios de Bolivia (ASPB) el 4 de febrero del 2020, en su informe anual presento lo siguiente; “El valor de las exportaciones bolivianas en 2019 sumó \$ 8.757 millones, monto menor en 2% comparado con las ventas de 2018, cuando se registraron \$ 8.969 millones. Asimismo, el volumen de ventas nacionales también disminuyó en 12%, ya que pasó de 23,7 millones de toneladas (t) en 2018 a 20,8 millones de t en 2019, indica el reporte del Instituto Boliviano de Comercio Exterior (IBCE), con datos del Instituto Nacional de Estadística (INE). De acuerdo con el reporte, durante 2019, las ventas externas de productos no tradicionales experimentaron el efecto precio negativo al registrar una caída del 4% en valor, pese al incremento del 12% en volumen. Asimismo, las exportaciones de productos tradicionales en 2019, como gas natural y otros hidrocarburos, y minerales, decrecieron 2% en valor y 16% en volumen respecto a 2018, al bajar de \$ 7.139 millones a \$ 6.998 millones y de 20.556 millones

de t a 17.251 millones de t en el período señalado. Entre los productos bolivianos no tradicionales se destacan el crecimiento en valor de ventas del azúcar con 50%, la joyería con 27%, leche 22% y la quinua con 12%”.

5.3 Desarrollo de la propuesta

5.3.1 Alcance

El presente trabajo, tiene trascendencia para que el Estado Plurinacional de Bolivia, pueda asumir y cumplir competencia en el marco de Políticas Públicas, referente a la Conciencia Marítima para enfrentar el desafío como apoyo fundamental al objetivo nacional de; “Promover la Reivindicación Marítima”, esta propuesta está dividida en tres Fases.

5.3.2 Sustentación

La idea de orientar a la Conciencia Marítima como Política Pública, es decir cómo abordar un problema de interés nacional, que ingrese en una agenda pública, con carácter estratégico de mediano y largo plazo con la participación de la ciudadanía a fin de satisfacer necesidades, en este caso está orientado al contexto económico, al empleo, entre otros, situación que se observa en detalle en el punto 5.1.2. del presente trabajo; en el Perú alrededor de US\$48.000 millones se movieron en el 2018, sus exportaciones por sus puertos, monto importante que ha incidido en la reducción de la pobreza en las zonas rurales por las exportaciones no tradicionales llamados agroexportaciones. En Chile se habla de la existencia de 27.919 trabajadores con permiso portuario y un movimiento de su comercio exterior de 131.992 millones de dólares entre enero y diciembre de 2019. En la República de la Argentina el 2019 exportó materia no tradicional que llaman agroalimentos sumó US\$ 32.300 millones, donde destacan soja, girasol, maní, maíz, cebada y arroz.

Este contexto fundamenta que la problemática marítima sea tratada como Política Pública, porque se resolvería un problema de interés público como es el empleo, la producción agrícola, incrementaría los recursos para el Estado, lo que permitiría disminuir la pobreza en el país, objetivos de las Políticas Públicas.

En esta intención se propone fortalecer la Conciencia Marítima Activa, para que sea la población convencida de la importancia del mar, demande esta necesidad al gobierno para que sea tratada como Política Pública y partir de aquello se inicie con el diseño correspondiente. Para consolidar en el consciente colectivo la Conciencia Marítima Activa se plantea inicialmente proveer los

conocimientos del ámbito marítimo mediante la educación que está establecida en la Ley de la Educación “Avelino Siñani – Elizardo Pérez, Artículo 4. Fines de la Educación. Inc. 10. “Contribuir a reafirmar el derecho irrenunciable e imprescriptible del territorio que le dé acceso al océano Pacífico y su espacio marítimo, al Estado Plurinacional de Bolivia”. Además, la educación permitirá enriquecer nuestros valores, nuestra identidad y nuestra cultura situación que se observa en la encuesta que se realizó para la presente investigación.

5.3.3 Finalidad

El propósito de relacionar a la Conciencia Marítima Activa como Política Pública e inicialmente mediante la educación, es que el Estado boliviano, pueda disponer de un instrumento que permitan, tomar la responsabilidad la enseñanza de la importancia que tiene el mar para el desarrollo nacional y de esta manera concientizar a la población boliviana sobre las bondades que ofrece el mar y, por consiguiente, la necesidad de retornar a las costas del Pacífico.

5.3.4 Propuesta de Estrategias

5.3.4.1 Fase I

5.3.4.1.1 Objeto

Instruir y difundir la Conciencia Marítima, mediante la Educación Primaria (Comunitaria Vocacional) y la Educación Secundaria (Comunitaria Productiva) del Sistema Educativo Plurinacional.

5.3.4.1.2 Estrategia

El Ministerio de Educación, Deportes y Culturas quién tiene la misión de diseñar, implementar, ejecutar políticas y estrategias educativas, será quien deberá incluir en el Plan Curricular del Subsistema de Educación Regular, donde están contemplados la Educación Primaria Comunitaria Vocacional y la Educación Secundaria Comunitaria Productiva (Ver Anexos E y F) y mediante normativa correspondiente, instruya la inclusión en los Planes de referencia.

Esta sustentación está respaldada en los resultados de la encuesta realizada dentro los instrumentos de recolección de datos, donde se observa que la mayoría de la población tiene poco conocimiento del mar, que se debe normar la inculcación de la Conciencia Marítima a nivel nacional a través del Órgano Ejecutivo (Ministerio de Educación) (Anexo D).

5.3.4.1.3 Pasos Lógicos

La educación como factor que más influye en el progreso de personas y sociedades, y que enriquece la cultura y los valores, ha sido y sigue siendo importante para despertar y consolidar a Conciencia Marítima Activa; la Cartera de Educación deberá insertar la asignatura de referencia en el Plan Curricular de Aula (Anexo E) que deriva del Plan Anual Curricular del Magisterio (Anexo F) sobre Intereses Marítimos orientado a la Conciencia Marítima Activa, en el Programa de la Educación Primaria Vocacional y en la Educación Secundaria Comunitaria Vocacional.

Los temas considerados en el Plan Curricular de Aula son:

- Historia.
- Intereses marítimos.
- Complejo geomarítimo.
- Conciencia marítima.
- Marina mercante.
- Infraestructura científica y tecnológica.
- Organismos, tratados y convenios internacionales.
- La reivindicación marítima.
- Recursos acuáticos renovables y no renovables y su importancia.
- Transporte marítimo.
- Conceptos marítimos.

Para consolidar esos conocimientos adquiridos en aulas, las unidades académicas deberán programar visitas a los Puertos de Iquique, Arica en Chile o Puerto de Ilo en el Perú, por cuanto se dispone de los convenios con ambos países; con el Perú de acuerdo a la Declaración de Ilo, suscrito por Jaime Paz Zamora y Alberto Fujimori, en Puerto Ilo “Puerto de Integración” el 24 de enero de 1992 la misma que se encuentra en vigencia, (Anexo B) y que fue ratificada el 18 de octubre de 2010, con la rúbrica entre los presidentes de la República del Perú, Alan García y de Bolivia, Evo Morales, quienes suscribieron acuerdos que incluyen el Protocolo Complementario y Ampliatorio de los Convenios de Ilo, referido al proyecto "Boliviamar".

Un hito histórico: los Convenios de Ilo. El 24 de enero de 1992 se concretaría la cita histórica en el mismo puerto de Ilo, entre los presidentes Fujimori y Paz Zamora, la que culminaría con la firma de los *Convenios de Ilo*. Una gran caravana boliviana presidió la llegada del mandatario Paz Zamora a la zona, confirmando la aprobación abrumadora de ese país por los acuerdos que iban a firmarse. La algarabía de la población peruana y boliviana que asistió a la cita llegó a su punto más alto cuando ambos presidentes decidieron ingresar simbólicamente a las aguas que bañaban la playa denominada *Boliviamar*. En esta ocasión el presidente Fujimori afirmaría que, desde ese momento: —Perú y Bolivia no solo son hermanos sino socios (Novak y Namihas, 2013, p. 164).

En este encuentro en Ilo, se suscribieron varios instrumentos: la Declaración Presidencial; el Convenio Marco Proyecto Binacional de Amistad, Cooperación e Integración *Gran Mariscal Andrés de Santa Cruz*; tres convenios específicos (sobre participación de empresas bolivianas en la zona franca industrial de Ilo; participación de Bolivia en la zona franca turística de playa; y, sobre facilidades para el tránsito de personas entre los territorios de ambos países); tres acuerdos (para la creación de la comisión binacional encargada de la celebración del bicentenario del nacimiento del gran mariscal Andrés de Santa Cruz; para estudiar y evaluar la posibilidad de convertir los centros piscícolas de Tiquina y de Chucuito en centro de investigación científica de todos los recursos hidrobiológicos de la cuenca del lago Titicaca —mediante gestión conjunta ante el gobierno de Japón—; y sobre la ejecución de un programa de complementación empresarial pesquero). Finalmente, se celebraron tres pre-convenios para promover el desarrollo del transporte internacional terrestre, sobre transporte ferroviario internacional y sobre enlace de comunicaciones (Novak y Namihas, 2013, p. 166).

Por último, en lo que respecta al convenio de tránsito de personas, este pone en vigencia la tarjeta de tránsito y turismo avalada por los respectivos documentos de identidad, para el libre tránsito y permanencia de los nacionales o extranjeros residentes de ambos países, en las áreas fronterizas que se indican, por un plazo de 60 días prorrogables a otros (Novak y Namihas, 2013, p. 168).

Con la República de Chile de acuerdo con el Acta de la XXII Reunión del Mecanismo de Consultas Políticas Bolivia – Chile firmada en la ciudad de La Paz, los días 12 al 14 de julio de 2010, por la Embajadora boliviana Mónica Soriano López y el embajador chileno Fernando Schmidt Ariztía (Anexo G).

Libre Tránsito Ambas delegaciones destacaron los resultados y tomaron nota de los acuerdos derivados de la XI Reunión del Grupo de Trabajo sobre Libre Tránsito, la que se llevó a cabo en la ciudad de La Paz, el día 11 de junio de 2010 (Acta de la XXII Reunión del Mecanismo de Consultas Políticas Bolivia-Chile. La Paz Bolivia, julio 2010).

Esta actividad es fundamental por cuanto la Conciencia Marítima se obtiene de dos maneras y se complementan entre sí, teóricamente mediante la educación y las ceremonias Cívico Militares, realizadas cada 14 de febrero recordando el Asalto a Antofagasta y los 23 de marzo rememorando la Defensa de Calama, como aporte a despertar y consolidación de la Conciencia Marítima y en forma práctica a través de la convivencia en un ambiente marítimo. Haciendo un paréntesis en el presente trabajo, es importante manifestar que, la Carrera de Ciencias Políticas y Gestión Pública, realiza la visita a Puerto Ilo todos los años, en una comitiva académica con docentes y estudiantes donde se tiene la vivencia exacta de las bondades que brinda el mar, el turismo, la investigación, la pesca, deporte acuático, el transporte marítimo, etc. y lo que representa estas actividades referentes al movimiento económico en ese Puerto.

5.3.4.1.4 Responsables

Ministerio de Educación y el Viceministerio de Educación Regular, como responsable para aprobar e incluir en el Plan Curricular de Aula, con el tema de Intereses Marítimos.

El Ministerio el Relaciones Exteriores para hacer cumplir los compromisos firmados con Chile y Perú, referente al libre tránsito.

5.3.4.2 Fase 2

5.3.4.2.1 Objeto

Educar y difundir la Conciencia Marítima a través de Instituciones de carácter permanente (Museos).

5.3.4.2.2 Estrategia

La difusión de la Conciencia Marítima Activa, deberá llegar a distintas audiencias de varias formas, siendo los museos espacios privilegiados para este propósito. El Ministerio de Educación a través del Vice Ministerio de Culturas entre sus atribuciones esta; “Establecer y ejecutar políticas de protección, conservación, restauración y custodia de monumentos, inmuebles y de todo el patrimonio material que se considere de interés histórico”, en coordinación con la Armada Boliviana - acuerdo de por medio - que, de acuerdo a la Constitución Política del Estado, en el Artículo 268 dice:

“El desarrollo de los Intereses Marítimos, fluviales y lacustres y de la Marina Mercante será prioridad de Estado y su administración y protección será ejercida por la Armada Boliviana de acuerdo a Ley”, debe edificar, habilitar o modificar museos ya establecidos, (lo que corresponda de acuerdo a estudio) Instituciones de carácter permanente (Museos), en diferentes regiones del país y planificar un presupuesto correspondiente, por tratarse de una obra histórica - cultural, respaldado en la Constitución Política del Estado en el Artículo 267 que indica; ”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 afectiva 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”. Y el Plan Nacional de Desarrollo, en el Capítulo V Bolivia Soberana, en el inciso iii) Reintegración Marítima dice; “Es fundamental realizar acciones para la socialización, participación y transparencia en el tratamiento del tema y comprensión del nuevo enfoque a nivel nacional; para informar y lograr apoyo de los pueblos a la causa marítima boliviana a nivel internacional y continuar gestionando la inserción y tratamiento del tema marítimo en la agenda de foros internacionales como las NN.UU. OEA y otros”.

Esta estrategia está sustentada de acuerdo con los resultados dentro los instrumentos de recolección de datos, donde se debe explotar las funciones de los museos que son coleccionar, conservar, investigar, difundir y educar, estas actividades cubren las debilidades de la muestra que fue encuestada sobre la Conciencia Marítima y como debería inculcarse la misma (Anexo D).

5.3.4.2.3 Pasos Lógicos

El Ministerio de Educación a través del Vice Ministerio de Culturas, deberá edificar, habilitar o modificar Instituciones de carácter permanente (museos) ya establecidos, (o lo que corresponda de acuerdo a estudio), como un lugar sin fines de lucro, acopiar y guardar objetos marinos con valor histórico para su conservación, estudio y exposición para el desarrollo de los conocimientos del mar, este recinto deberá construirse inicialmente en la ciudad de La Paz por constituirse en el centro político del Estado, con proyección de edificaciones similares en otras ciudades, con administración propia, abierta a la población en general, la misma deberá estar implementada con información histórica nacional y otros atractivos relacionados con el mar, asimismo, proporcionar a los visitantes revistas, boletines y folletos, referente a los Intereses Marítimos, orientados a inculcar la Conciencia Marítima Activa.

La Armada Boliviana con presupuesto tramitado ante el Ministerio de Defensa, deberá construir prototipos de naves y material naval histórico a escala mediante la disciplina de modelismo naval, a fin de observar unidades de superficie el bergantín “María Luisa”, cañonero “El Morro”, bergantín “Illimani”, guardacostas “General Sucre”, vigía “El Sorata” y las embarcaciones “Bolívar”, “Chachamocha” y “Potosí”.

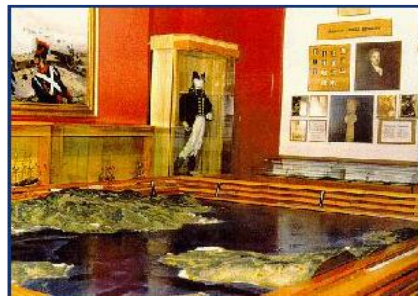
Realizando un estudio comparado con la Armada de la Argentina que, respecto a esta infraestructura, manifiesta: “Difundir la influencia del mar en el desarrollo de un país y las características de las actividades vinculadas con los intereses marítimo, es tal vez la estrategia más eficaz para formar una Conciencia Marítima Nacional y lograr un mejor aprovechamiento del mar, lagos y ríos”. Asimismo, con el mismo espíritu, esta infraestructura servirá de escenario para rendir homenaje a nuestros héroes de la guerra del Pacífico.

5.3.4.2.4 Responsables

El Ministerio de Defensa quien da órdenes en lo administrativo a las Fuerzas Armadas, Viceministerio de Culturas a través del Ministerio de Educación, Cultural y Deportes y la Armada Boliviana a través del Comando en Jefe de las Fuerzas Armadas.

5.3.4.2.5 Museos marítimos de países vecinos

5.3.4.2.5.1 República del Perú.



5.3.4.2.5.2 República de Chile



5.3.4.2.5.3 República Argentina



5.3.4.2.5.4 Estado Plurinacional de Bolivia



5.3.4.3 Fase 3

5.3.4.3.1 Objeto.

Educar y difundir la Conciencia Marítima Activa, mediante una Campaña Nacional y Sostenida.

5.3.4.3.2 Estrategia



De acuerdo a la Constitución Política del Estado el Artículo 244 dice; “Las Fuerzas Armadas tienen por misión fundamental defender y conservar la independencia, seguridad,



estabilidad del Estado, su honor y la soberanía del país; asegurar el imperio de la Constitución , garantizar la estabilidad del Gobierno legalmente constituido y participar en el desarrollo integral del país” y el Artículo 268 “El desarrollo de los Intereses Marítimos, fluviales y lacustres y de la Marina Mercante será prioridad de Estado y su administración y protección será ejercida por la Armada Boliviana de acuerdo a Ley”, estas instituciones en coordinación con el Ministerio de Educación, deberán organizar una Campaña Nacional y Sostenida, mediante sus Grandes y Pequeñas Unidades, con la experiencia que tienen en el pago del bono “Juancito Pinto”, deberán cubrir todo el territorio nacional, mediante conferencias, seminarios, talleres, concursos literarios, culturales y otros dirigidos a instituciones públicas y privadas, establecimientos educativos y público en general, donde la disertación estará orientada a los Intereses Marítimos y por consiguiente a la Conciencia Marítima, esta estrategia deberá realizarse anualmente, haciendo un seguimiento y evaluando los resultados mediante informes sobre los efectos, impactos del Plan observando los resultados esperados como los resultados no previstos, para

ajustar las futuras presentaciones. A fin de disponer con una evaluación exacta, el personal de Ministerio de Educación se encargará de esta tarea.

El personal orador, preferentemente deberá ser conocedor de los Intereses Marítimos y los miembros de la Armada Bolivia son especialista en la materia de referencia, donde se deberá abordar la temática de la Talasopolítica, de acuerdo con el auditorio, por la conexión del territorio continental con el mar.

De acuerdo con los resultados obtenidos en la encuesta que se realizó para este trabajo de investigación, la segunda institución para difundir la Conciencia Marítima después del Órgano Ejecutivo son las Fuerzas Armadas, que deberá cubrir todo el territorio nacional ya que está a ese nivel la demanda de los consultados en la investigación ejecutada (Anexo D).

Los temas para exponer son los siguientes:

- Historia (Guerra del Pacífico).
- Intereses marítimos.
- Complejo geomarítimo.
- Conciencia marítima.
- Marina mercante.
- Infraestructura científica y tecnológica.
- Organismos, tratados y convenios internacionales.
- La reivindicación marítima.
- Recursos acuáticos renovables y no renovables y su importancia.
- Transporte marítimo.
- Conceptos marítimos.

5.3.4.3.3 Pasos Lógicos

La Armada Boliviana como única institución que prepara a sus miembros en teoría y práctica respecto a la Conciencia Marítima Activa y como administrador constitucional de los Intereses Marítimos, Fluviales y Lacustres, deberá elevar al Comando en Jefe de las Fuerzas Armadas y Ministerio de Defensa, el Plan anual de las conferencias, seminarios, talleres, y otros dirigidos a

instituciones públicas, privadas, establecimientos educativos y público en general, respecto a los Intereses Marítimos, haciendo énfasis en la Conciencia Marítima, en todo el territorio nacional.

5.3.4.3.4 Responsables

El Ministerio de Defensa quien da órdenes en lo administrativo a las Fuerzas Armadas, el Ministerio de Educación, Deportes y Culturas, y el Comando en Jefe de las Fuerzas Armadas.

5.4 Validación de la propuesta

La validación de la propuesta se ha realizado mediante el empleo de los criterios de Aptitud, Factibilidad y Aceptabilidad.

<i>Criterios de aptitud, factibilidad y aceptabilidad (A.F.A.)</i>		
APTITUD	FACTIBILIDAD	ACEPTABILIDAD
Naturaleza. La Posible Solución contribuye a la solución del problema	Posibilidad de éxito. La Posible Solución puede solucionar el problema con los medios disponibles.	Costo en cuanto al éxito. La Posible Solución hace peligrar la capacidad posterior.
Integridad. La Posible Solución resuelve el problema en forma íntegra o en qué medida.	Factibilidad en la Ejecución. Grado de dificultad simple o compleja.	Costo en cuanto al fracaso. Si fracasa la solución el costo es mucho.
Urgencia. La Posible Solución resuelve el problema en tiempo oportuno.	Ventajas que ofrece. La Posible Solución optimiza lo favorable y minimiza lo desfavorable.	Justificación del costo. Justifica el costo si soluciona el problema.

Fuente: (Bolivia. Fuerza Naval Boliviana. Dpto. III Operaciones, 1980)

En consecuencia, se valora la propuesta de acuerdo con el método de las pruebas de; Aptitud, Factibilidad y Aceptabilidad.

5.4.1 Aptitud.

La propuesta que se presenta en el presente trabajo está compuesta por los criterios teóricos a fin de contribuir al estudio de la problemática marítima boliviana en un esfuerzo de vinculación con el mar, es apta de acuerdo con los fundamentos respecto a su Naturaleza, Integridad y Oportunidad, buscando en bien común que es la línea en Políticas Públicas respecto al tema de referencia.

5.4.2 Naturaleza.

La propuesta es apta por su naturaleza, porque se logra el efecto deseado, contribuyendo a la solución del problema, aplicando la normativa vigente, educando y proyectando la Conciencia Marítima Activa, mediante el Sistema Educativo Nacional, a través del Ministerio de Defensa, de Educación y el Comando en Jefe de las Fuerzas Armadas en contacto directo con la población, a través de las Unidades Educativas y de Instituciones de carácter permanente (Museos).

5.4.2.1 Integridad

Las estrategias propuestas, cumplen este requisito en alto grado en vista que despertará y fortalecerá la Conciencia Marítima Activa en el consciente colectivo. Si la calidad de vida, de lo que se produce o construye depende de la calidad del pensamiento, y si este no está distorsionado, desinformado o prejuiciado y contrariamente está bajo una sola línea de pensamiento respecto al tema, se alcanzará a la solución íntegra del problema.

5.4.2.2 Urgencia

El tiempo es oportuno, partiendo de la última estrategia diplomática elevada a la Corte Internacional de Justicia en La Haya, por cuanto se debe realizar un plan a corto, mediano y largo plazo en el marco de una Política Pública, una vez la población esté instruida en la importancia que tiene en mar para desarrollo del Estado boliviano.

5.4.3 Factibilidad

La propuesta al ser aplicada tiene una alta probabilidad de éxito, dado que sus criterios teóricos son iniciativas referentes a los procesos a través de los cuales la población boliviana serán capaces de asimilar conocimiento respecto al mar partiendo de una Conciencia Marítima Activa y su relación con la Política Pública.

5.4.3.1 Perspectiva de éxito

La posibilidad de éxito es alta, con los medios disponibles respecto a los recursos humanos y materiales en el tiempo, principalmente porque está respaldada en la normativa vigente, se

presentarán obstáculos al poner en ejecución las estrategias, sin embargo, es natural que esto ocurra al tratarse de una propuesta nueva, sin embargo, se superarán durante desarrollo de la propuesta por la finalidad que persigue este planteamiento que busca resolver problemas cuya solución se considera de interés o beneficio público.

5.4.3.2 Facilidad de ejecución

El grado de dificultad es simple, por cuanto la norma vigente permite la ejecución de estas estrategias, en el Sistema Educativo Nacional adicionando la asignatura de Conciencia Marítima Activa en los Planes respectivos; en la educación y difusión la misma temática mediante una Campaña Nacional y Sostenida y también a través de Instituciones de carácter permanente (Museos), las entidades empeñadas tienen los recursos humanos calificados para asumir esta responsabilidad, referente a los recursos económicos estos se deben planificados para su obtención, reiterando que la presente propuesta está respaldada en la Constitución Política del Estado, la Ley de la Educación N° 070 “Avelino Siñani - Elizardo Pérez” y en la Ley Orgánica de las Fuerzas Armadas de la Nación N° 1405, “Comandantes de la Independencia de Bolivia”.

5.4.3.3 Ventajas que ofrece

Minimiza los obstáculos que se presenten porque las ventajas que contiene esta iniciativa es que será un paso fundamental, para alcanzar el objetivo planificado, porque está orientada a la problemática marítima por la repercusión del fallo de La Haya, la población boliviana reavivado por esta coyuntura y al tomar conocimiento con estas estrategias propuestas, consolidará la comprensión sobre las bondades que presenta una salida al océano Pacífico y la necesidad que tiene el Estado para su desarrollo.

5.4.4 Aceptabilidad

La propuesta al ser aplicada mantiene en todos los casos una alta probabilidad de éxito, porque está diseñada bajo los conceptos de Políticas Públicas, es decir con la participación de gobernantes y gobernados.

5.4.4.1 Costo en cuanto al éxito

De ninguna manera hace peligrar la capacidad posterior, por cuanto en la adición de la asignatura en el Sistema Educativo no tendrá costo económico alguno, en la difusión de esta temática mediante una Campaña Nacional y Sostenida, se encuentra en el programa de ejecución financiera del Ministerio de Defensa y Comando en Jefe de las Fuerzas; el único costo es la

construcción o adecuación de Instituciones de carácter permanente que son los museos, sin embargo será una inversión porque tendrá un retorno en la generación de nuevas ideas, desarrollará la consciencia de cada visitante, promoverá a la investigación, educación, difusión y exposición de la historia del Litoral boliviano.

5.4.4.2 Costo en cuanto al fracaso

No se considera este punto conceptualmente, por cuanto estas acciones están definidas por el gobierno y la sociedad para resolver el problema marítimo, cuya solución se considera de interés o beneficio público. Esta Política Pública desde su diseño, gestión y evaluación está orientada a satisfacer una necesidad sentida de la población boliviana, además, de estar determinada en la normativa vigente.

5.4.4.3 Justificación del costo

El impacto que ocasionará esta propuesta referente a la problemática marítima reflejará solo ganancia, especialmente en educación promoviendo a la investigación, en la difusión abarcando toda la geografía nacional y finalmente a la exposición de la historia del Litoral boliviano justificándose de este modo el costo de su ejecución.

6 CAPÍTULO QUINTO: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

6.1 Conclusiones

La Constitución Política del Estado y la Ley de la Educación N° 070 “Avelino Siñani - Elizardo Pérez”, permiten instruir y difundir la Conciencia Marítima Activa, mediante la Educación Primaria (Comunitaria Vocacional) y la Educación Secundaria (Comunitaria Productiva), adecuando el Sistema Educativo Nacional para reafirmar el derecho irrenunciable e imprescriptible de territorio que le dé acceso al océano Pacífico para coadyuvar a alcanzar el Objetivo Nacional de “Promover la Reivindicación Marítima”.

Las frustradas gestiones diplomáticas para atender la problemática marítima permiten formular nuevas estrategias para resolver el diferendo con Chile bajo la premisa que debe ser considerada como de interés o beneficio nacional, orientado al crecimiento económico del Estado, bajo el diseño, gestión y evaluación del gobierno y de la sociedad, promoviendo la integración social; esta Política Pública tiene como esfuerzo principal al consciente colectivo del pueblo boliviano.

La Constitución Política del Estado y la Ley Orgánica de las Fuerzas Armadas de la Nación N°

1405, “Comandantes de la Independencia”, permiten educar y difundir la Conciencia Marítima Activa, mediante una campaña nacional y sostenida a través de conferencias, simposios, disertaciones, conversatorios, etc. y también a través de instituciones de carácter permanente (Museos) donde se generará nuevas ideas, se desarrollará la consciencia de cada visitante y se promoverá a la investigación, educación, difusión y exposición de la historia del Litoral boliviano, para alcanzar el objetivo nacional referente a la consolidación de la Conciencia Marítima Activa en la población boliviana, a fin de mantener latente la conciencia cívico – patriótica para la indeclinable decisión de la reivindicación marítima.

6.2 Recomendaciones

El Ministerio de Educación, Culturas y Deportes, mediante Resolución Ministerial o el documento correspondiente, deberá instruir al Viceministerio de Educación Regular insertar la Asignatura de Conciencia Marítima Activa en el Plan Curricular de Aula del Sistema Educativo Nacional en la Educación Primaria Comunitaria Vocacional y en la Educación Secundaria Comunitaria Productiva en el Área de Estudios Sociales, Historia, Geografía y Educación Cívica (Anexos F y G) y visitar ambientes marítimos de Chile y Perú para que los estudiantes en forma práctica complementen sus conocimientos teóricos adquiridos en aulas, esta recomendación está sustentada en la Constitución Política del Estado y la Ley de la Educación N° 070 “Avelino Siñani - Elizardo Pérez” y los acuerdos suscritos con Chile y Perú respectivamente.

El Ministerio de Planificación del Desarrollo que tiene la visión apoyar a las entidades del Estado en la planificación de la gestión pública, apoyando políticas, estrategias e instrumentos de planificación integral estatal, inversión pública y financiamiento, fortaleciendo el rol del Estado, deberá proyectar una Política Pública con su diseño, gestión y evaluación respecto a la problemática marítima, en coordinación con el Ministerio de Educación, Culturas y Deportes, Ministerio de Defensa y con la Dirección Estratégica de Reivindicación Marítima, Sílala y Recursos Hídricos Internacionales, que tiene como visión, proponer estrategias y desarrollar acciones destinadas a lograr soluciones efectivas. Esta Política Pública deberá considerar Planes, Programas y Proyectos a corto (objetivo general), mediano (objetivo superior) y largo plazo (finalidad), a fin de alcanzar el resultado, el efecto y el impacto correspondiente.

El Comando en Jefe de las Fuerzas Armadas del Estado, deberá instruir al Ejército, Fuerza Aérea

Boliviana y a la Armada Boliviana elaborar un Plan a corto, mediano y largo plazo teniendo como misión, educar y difundir la Conciencia Marítima Activa, mediante una campaña nacional y sostenida a través de conferencias, simposios, disertaciones, conversatorios, etc., en coordinación con el Ministerio de Educación, Culturas y Deportes y los Gobiernos Departamentales y Municipales. El Ministerio de Educación, Culturas y Deportes, mediante el Viceministerio de Culturas, deberá elaborar el Plan Sectorial de Desarrollo Integral en el marco del Plan de Desarrollo Económico y Social (Ley del Sistema de Planificación Integral del Estado N° 777) para la construcción, modificación o ampliación de Instituciones de carácter permanente (Museos) a fin de generar nuevas ideas, desarrollar la consciencia de cada visitante, promover a la investigación, educación, difusión y exposición de la historia del Litoral boliviano, referente a la consolidación de la Conciencia Marítima Activa en la población boliviana, a fin alcanzar la indeclinable decisión de mantener latente la conciencia cívico – patriótica de la reivindicación marítima.

7 REFERENCIAS

- Agenda Patriótica. (2013). *13 pilares de la Bolivia Digna y Soberana*. Bolivia.}
- Aguilar Villanueva, L. (2012). *Política pública una visión panorámica*. La Paz: PNUD.
- Armada de Chile. (2009). *Doctrina Marítima: el Poder Marítimo Nacional*. Chile.
- Asociación Latinoamericana de Integración. (2016). *Acuerdo de “Santa Cruz de la Sierra” sobre transporte fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná* (Vol. 2). ALADI Secretaría General. http://www2.aladi.org/sitioAladi/documentos/facilitacionComercio/Libro_AcuerdoSantaCruzSierra_Hidrovia_V2.pdf
- CEPAL. (2011). *La formulación e implementación de las Políticas Públicas*. Chile.
- Gaceta Oficial de Bolivia. (2009). *Constitución Política del Estado*. Bolivia.
- Dellanegra, L (2013). *Talasopolítica, El aislamiento Marítimo de América Latina*. Argentina.
- Bardach, E. (2001). *Los ocho pasos para el análisis de las Políticas Públicas*. México.
- Fernández, R. (2008). *Talasopolítica vs Talasocracia: Una opción para potencias medianas y pequeñas*. Argentina.
- Gaceta Oficial de Bolivia. (2007). *Plan Nacional de Desarrollo, Bolivia Digna Soberana, Productiva y Democrática para Vivir Bien*. Bolivia.

Hernández, S. Fernández, C. y Baptista, L. (2003). *Metodología de la investigación*. Ciudad de México: McGraw-Hill Interamericana.

La Razón. (2004). *Zoom. El mar que perdimos*. Bolivia.

Ley Orgánica de las Fuerzas Armadas de la Nación. (1992). Bolivia

Maira L., Murillo J., (2004). *El Largo Conflicto entre Chile y Bolivia*. Bolivia.

Martínez Busch, J. (1998). *Instituto de Estudios del Pacífico*. Chile.

Mesa, C. (2016). *Breve historia de las políticas públicas en Bolivia*. La Paz: Gisbert.

Ministerio de Relaciones Exteriores (2014). *El Libro del Mar*. Bolivia.

Ministerio de Planificación. (2013). *Agenda Patriótica 2025*. Bolivia.

Murillo J, Maira L. (2004). *El largo conflicto entre Chile y Bolivia*. Chile.

Naciones Unidas. (1982). *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*. https://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf

Novak, F. y Namihás, S. (2013). *Las Relaciones entre el Perú y Bolivia -1826-2013 -*. Lima: Konrad Adenauer Stiftung.

SEGEPLAN. (2015). *Guía para la formulación de Políticas Públicas*. Guatemala.

Tamayo, M. (2013). *Metodología de la investigación, pautas para hacer tesis*. Ciudad de México.

Tredinnick, F. (1998). *Mar para Bolivia*. Bolivia.

8 ANEXOS

8.1 ANEXO A

CONCLUSIONES DEL FALLO DE LA HAYA

1 de octubre de 2018

La importancia jurídica de instrumentos, actos y conductas tomados de manera acumulativa

172. En opinión de Bolivia, aún si no hay un instrumento, acto o conducta de la cual, si es tomada individualmente, emana una obligación de negociar un acceso soberano de Bolivia al Océano Pacífico, todos estos elementos pueden acumulativamente tener un “efecto decisivo” para la existencia de tal obligación. La continuidad histórica y el efecto acumulativo de estos elementos deben ser tomados en consideración. Adicionalmente, Bolivia sostiene que las diferentes rondas de negociaciones no eran independientes unas de otras; “cada compromiso o promesa de negociar era considerado como una continua prosecución de compromisos anteriores”.

173. Contrario al punto de vista de Bolivia, Chile sostiene que “una acumulación de interacciones, ninguna de las cuales crea o confirma una obligación jurídica, no crea tal obligación por acrecimiento”. Una intención de obligarse por el derecho internacional no puede surgir de la repetición de una declaración que no denota intención de crear una obligación. En palabras de Chile, “cuando se trata de fundar una obligación jurídica, el todo no es mayor que la

suma de las partes”; si una serie de actos tomados individualmente no son capaces de crear una obligación, lo mismo es cierto si estos actos son tomados de manera acumulativa. De acuerdo al punto de vista de Chile, la interacción entre las Partes fue “fragmentada”, “discontinua” y marcada por periodos de inactividad y por cambiantes prioridades políticas.

174. La Corte observa que el argumento de Bolivia del efecto acumulativo de sucesivos actos de Chile está basado en la suposición de que una obligación puede surgir a través del efecto acumulativo de una serie de actos, aun cuando esto no se apoye en un fundamento jurídico específico. Sin embargo, dado que el análisis precedente muestra que ninguna obligación de negociar un acceso soberano de Bolivia al Océano Pacífico ha surgido para Chile de ninguno de los fundamentos jurídicos tomados individualmente, una consideración acumulativa de estos varios fundamentos no puede añadir al resultado general. No es necesario para la Corte considerar si existía continuidad en los intercambios entre las partes debido al hecho que, de probarse, no establecería en ningún caso la existencia de una obligación de negociar un acceso soberano de Bolivia al Océano Pacífico.

IV. CONCLUSIONES GENERALES RESPECTO A LA EXISTENCIA DE UNA OBLIGACIÓN DE NEGOCIAR UN ACCESO SOBERANO AL OCÉANO PACÍFICO.

175. A la luz de los antecedentes históricos y de hecho anteriormente indicados (ver párrafos 26-83) la Corte observa que Bolivia y Chile tienen una larga historia de diálogo, intercambios y negociaciones orientadas a identificar una solución apropiada a la situación de mediterraneidad de Bolivia posterior a la Guerra del Pacífico y al Tratado de Paz de 1904. La Corte es, sin embargo, incapaz de concluir, en base al material presentado ante ella, que Chile tiene “Chile tiene la obligación de negociar con Bolivia para alcanzar un acuerdo que otorgue a Bolivia un acceso plenamente soberano al Océano Pacífico” (conclusiones de Bolivia, véanse párrafos 13, 14 y 15 más arriba). Por consiguiente, la Corte no puede aceptar las otras peticiones finales presentadas por Bolivia, las que están basadas en la existencia de tal obligación (Ibíd.).

176. No obstante, la conclusión de la Corte no debiese ser entendida como un impedimento a las Partes de continuar su diálogo e intercambios, en un espíritu de buena vecindad, para abordar los asuntos relativos a la situación mediterránea de Bolivia, solución que ambos han reconocido es una materia de interés mutuo. Con voluntad por parte de las Partes, negociaciones significativas pueden ser emprendidas.

177. Por estas razones:

LA CORTE, (i) Por doce votos contra tres, Concluye que la República de Chile no asumió una obligación jurídica de negociar un acceso soberano al Océano Pacífico para el Estado Plurinacional de Bolivia.

A favor: Presidente Yusuf; Vice-Presidente Xue; Jueces Tomka, Abraham, Bennouna, Cançado Trindade, Donoghue, Gaja, Sebutinde, Bhandari, Gevorgian; Juez ad hoc McRae.

En contra: Jueces Robinson, Salam; Juez ad hoc Daudet; (2) Por doce votos contra tres.

Rechaza en consecuencia las otras conclusiones finales presentadas por el Estado Plurinacional de Bolivia.

A favor: Presidente Yusuf; Vice-Presidente Xue; Jueces Tomka, Abraham, Bennouna, Cançado Trindade, Donoghue, Gaja, Sebutinde, Bhandari, Gevorgian; Juez ad hoc McRae.

En contra: Jueces Robinson, Salam; Juez ad hoc Daudet.

8.2 ANEXO B

LOS CONVENIOS DE ILO Y LA INTEGRACION PERUANO – BOLIVIANA (Copia del Convenio original Páginas 17, 18, 19 y 20)

3. Marco General de los Convenios de Ilo.

Uno de los imperativos de la gestión exterior de nuestro país es coadyuvar a la adecuación de su estructura productiva a las actuales tendencias de la economía internacional, caracterizada por una creciente globalización e interdependencia y en la que los criterios de competitividad y eficiencia son los que determinan la participación o no de una Nación en los grandes circuitos económicos, financieros y comerciales.

En ese ámbito, los Acuerdos de Ilo constituyen una muestra de lo que dos países, unidos por tradicionales y estrechos vínculos de amistad y cooperación, pueden hacer para participar de manera eficiente y realista en el sistema económico internacional.

Los Acuerdos entre Perú y Bolivia para la participación de empresas bolivianas en la Zona Franca Industrial de Ilo y en la Zona Franca Turística de Playa de esa localidad, se ubican en la perspectiva de dotar a ambos países de un eficaz instrumento de vinculación con los mercados internacionales, además de convertirse en un centro de captación de recursos financieros y cooperación para el desarrollo.

En efecto, la puesta en marcha de los Acuerdos sobre la participación de empresas bolivianas en la Zona Franca Industrial de Ilo y la Zona Franca Turística de Playa significa para nuestro país la posibilidad de crear en la zona sur del Perú un importante polo de desarrollo con efectos multiplicadores en la economía y bienestar de la población de esa región sur.

Es necesario precisar aquí que el alcance de los Acuerdos de Ilo no se limita al ámbito de las relaciones peruano-bolivianas, sino que se trata de un amplio proyecto de integración inter-subregional, debido a la posición privilegiada de Bolivia y Perú en América del Sur.

Las economías del Cono Sur de la Región encuentran en los puertos de Ilo y Matarani su mejor opción de salida para sus exportaciones hacia los grandes bloques que predominan en la economía mundial, como es el caso de la Cuenca del Pacífico.

4. Los Instrumentos Suscritos en Ilo.

De lo anterior, se puede deducir que el trabajo desplegado para llegar a la suscripción de los convenios con motivo del encuentro presidencial de Ilo el 24 de enero del año 1992, ha sido arduo, constante y muy bien meditado. No es producto de la improvisación.

Más bien es el resultado de una visión pragmática de las dos naciones y de sus dos mandatarios para afrontar con éxito los retos que nos plantea la realidad actual de las relaciones internacionales. Puede afirmarse que en aquella cumbre bilateral de Ilo, la frase del escritor boliviano Alcides Arguedas cobró mayor significación cuando afirmaba que «el Perú, es nuestro hermano grande y generoso».

En el encuentro presidencial se suscribieron la Declaración de Ilo, cuatro Convenios y tres Acuerdos. De los instrumentos internacionales firmados nos interesa principalmente referirnos a los artículos más gravitantes para la relación bilateral, con el objetivo de profundizar sus alcances.

El Convenio Marco llamado «Proyecto Binacional de Amistad, Cooperación e Integración

Gran Mariscal Andrés de Santa Cruz», en su artículo primero acuerda ejecutar los diversos convenios que en esa ocasión se firmen y en su artículo segundo decide que el Perú concederá a Bolivia el libre uso de sus instalaciones portuarias y el desarrollo de una zona franca industrial y una zona franca turística en playa en el Puerto de Ilo. Se constituye pues, en el documento principal que a la vez sirve de «paraguas» al resto de los convenios allí suscritos. Su valor fundamental reside en que en él se estipula la concesión de las zonas francas y el libre uso de las instalaciones del puerto de Ilo a favor de Bolivia.

Luego está el convenio sobre la participación de empresas bolivianas en la zona franca industrial de Ilo. En el artículo primero de dicho acuerdo se conviene que Bolivia designe a la empresa promotora que participará en la zona franca industrial de Ilo; y en el artículo segundo se señala que Bolivia propiciará la constitución de una empresa promotora mayoritariamente integrada por personas públicas o privadas bolivianas, a la cual la junta de administración de la Zofri-Ilo le entregará la administración del área que será acordada para dicha zona franca por un período de 50 años, renovable por períodos iguales. En el artículo quinto se acuerda que, para determinar el área a concederse, que podrá ser del orden de 163.5 hectáreas, se tomará como referencia el resultado del estudio de factibilidad que se realice para lo cual ya se ha solicitado financiamiento internacional.

Complementando este artículo, el sexto indica que, previamente a la culminación del estudio de factibilidad, la junta de administración de la Zofri-Ilo cederá a la empresa promotora boliviana el área de terreno que sea indispensable para el desarrollo inicial de sus actividades.

En el artículo diez se acuerda que, en el área que se conceda a la empresa promotora boliviana se permita la importación de bienes y/o su reexpedición exclusivamente a Bolivia o a terceros países, no estando afecta dichas operaciones a tributo alguno. El artículo once expresa que se concede a Bolivia bajo regímenes especiales las más amplias facilidades para la utilización del puerto de Ilo, tanto para canalizar sus operaciones de importación y exportación de mercancías como para el apoyo al desarrollo de la zona franca industrial de Ilo. El artículo 13 otorga al Perú en la Zona de Puerto Suárez facilidades similares a las otorgadas a Bolivia en el Puerto de Ilo. El artículo 14 señala que, con el propósito de mejorar el uso de la infraestructura de transportes existente, incluyendo el corredor ferro-lacustre Matarani-La Paz y el ferrocarril Santa Cruz-Puerto Suárez, ambos gobiernos se otorgarán facilidades similares para la operación de sistemas intermodales y/o multimodales de transportes de y hacia cada uno de ellos, así como para las cargas provenientes de terceros países en tránsito por sus respectivos territorios.

El tercer convenio está referido a la participación de Bolivia en la zona franca turística de la playa de Ilo, en la que se le conceden las mismas facilidades otorgadas para la zona franca industrial, con características propias en lo que respecta al tamaño del terreno cedido y al tiempo de administración de la zona de playa. Es pertinente señalar que el artículo primero de este convenio estipula que el Perú ha decidido la participación de Bolivia en una zona franca turística de playa, en el litoral de Ilo, por un período de 99 años renovables que abarcará una franja de cinco kilómetros de longitud denominada Boliviamar. El segundo artículo propicia la conformación por parte de Bolivia de una empresa promotora en las mismas condiciones que la establecida para la zona franca industrial. Las zonas francas concedidas, en ningún caso, implican reconocimiento de soberanía extranjera.

El cuarto y último de los convenios se refiere al tránsito de personas entre los territorios de ambos países, en el que el aspecto más importante está referido a la entrada en vigencia de la tarjeta de tránsito y turismo o los respectivos documentos de identidad para los nacionales o residentes de ambos países por un plazo de sesenta días, prorrogable por otros treinta días. Sin duda alguna la entrada en vigencia de este convenio contribuirá a dar flexibilidad para el tránsito de personas de ambos países con fines turísticos. Sobre este convenio cabría hacer una aclaración en el sentido que se ha publicado una referencia al mismo vinculándolo con otro firmado en 1948 que trata sobre el libre tránsito de mercaderías, señalando que este último ofrecía mayores facilidades y ventajas que el suscrito en Ilo. Se observa pues que hay una evidente confusión al relacionar dos acuerdos de distinta naturaleza, uno de tránsito de mercaderías y el otro de tránsito de personas. Por otro lado, es pertinente señalar que el Perú ha cumplido con su ordenamiento jurídico interno, ha hecho ratificado el convenio de tránsito de personas y está a la espera de que el gobierno boliviano lo ratifique para que pueda entrar en vigencia.

En el plano de la integración y cooperación fronteriza, los Cancilleres de ambos países acordaron por intercambio de Notas la Constitución de la Comisión Técnica Binacional Perú Bolivia encargada de diseñar un Programa de Complementación Empresarial Pesquera y la creación de un Grupo de Trabajo encargado de impulsar la investigación de los recursos del Lago Titicaca. La reunión de instalación del primero de estos grupos se llevó a cabo el 22 de febrero de 1992 siendo su ejecución responsabilidad de la Región

Mariátegui, en coordinación con los sectores directamente involucrados. El segundo grupo, es dirigido por la Subcomisión mixta Peruano-Boliviana para el desarrollo de la Zona de Integración del Lago Titicaca (SUBCOMILAGO), a través de su Órgano Ejecutivo, el Proyecto Especial Lago Titicaca (PELT).

Cabe añadir con relación al Lago Titicaca, que la creación de la SUBCOMILAGO y el PELT, ha permitido el estudio y evaluación de la situación actual de lago para la elaboración del Plan Director de la Cuenca del Sistema Lago Titicaca-Desaguadero-Lago Poopó-Salar de Coipasa, para estar en condiciones en el futuro inmediato de definir proyectos relativos al aprovechamiento racional y óptimo de los recursos de la referida cuenca, los cuales beneficiarán a las poblaciones de ambos lados de la frontera.

8.3 ANEXO C

Universidad Mayor de San Andrés
Facultad de Derecho y Ciencias Políticas - Carrera de Ciencia Política y Gestión Pública

Objetivo. Detectar en la población boliviana su percepción referente a la Conciencia Marítima.

1. ¿Qué sabe respecto al mar? ¿Cuánto conoce de este cuerpo de agua?

Mucho	Bastante	Poco	Nada

2. Las acciones que realiza el Estado boliviano para que la población valore las ventajas que ofrece el mar son:

Muchas	Bastantes	Pocas	Nada

3. ¿Cree usted cree que el enclaustramiento de Bolivia influye en su desarrollo?

Mucho	Bastante	Poco	Nada

4. Si entendemos Conciencia Marítima como el conjunto de conocimientos, imágenes, experiencias, actitudes y valoraciones acerca del mar, de sus recursos y potencialidades, considera usted que para fortalecer/adquirir estos conocimientos la población boliviana debería tener carácter...

Normativo	Voluntario	Forzado	Ninguno

5. ¿Que instituciones deberían ser responsables de la inculcar Conciencia Marítima en nuestro país?

Legislativo	Ejecutivo	FF.AA.	Privadas

6. ¿Considera usted que el conocimiento sobre las ventajas que brinda el mar deben considerarse como asunto de interés?

Nacional	Departamental	Regional	Municipal

7. El 24 de abril del 2013, Bolivia presentó ante La Haya una demanda marítima en contra de Chile para que este país negocie con el nuestro. El 25 de septiembre del 2015, La Haya se declaró competente para revisar la demanda de referencia. El 1° de octubre de 2019, este mismo Tribunal, rechaza la demanda boliviana. ¿Cuál ha sido su estado de ánimo al enterarse de que la Corte de La Haya rechazó el petitorio boliviano?

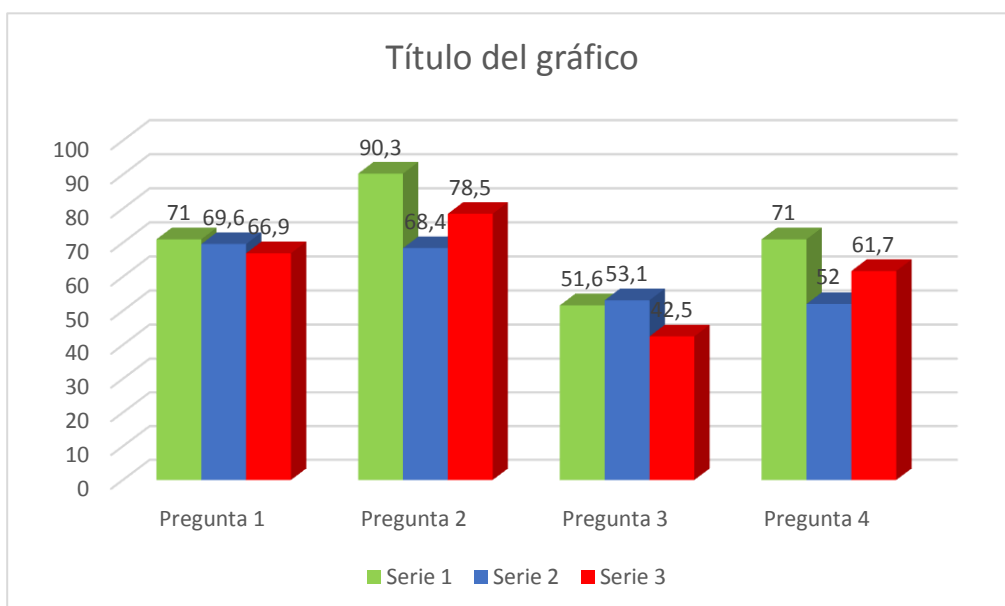
Indiferente	Frustrado	Con ira	Triste

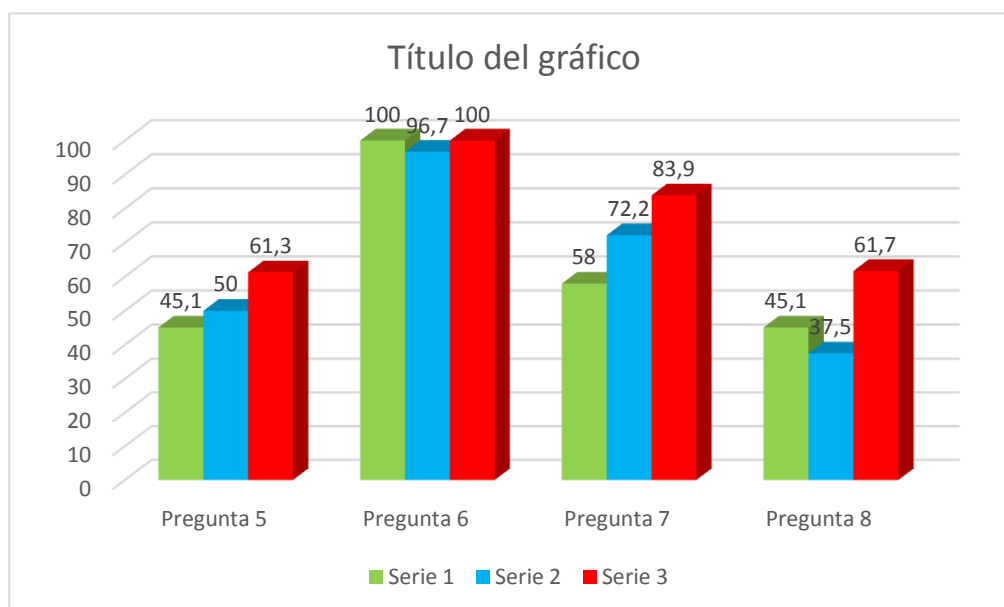
8. Después del fallo de La Haya respecto a la demanda marítima, ¿Qué acciones debe realizar el Estado Plurinacional de Bolivia para fortalecer/adquirir la Conciencia Marítima?

Normativas	Informativas	Investigativas	Ninguna

8.4 ANEXO D

RESULTADOS DE LA ENCUESTA





RESULTADO DE LAS ENCUESTAS

1. ¿Qué sabe respecto al mar? ¿Cuánto conoce de este cuerpo de agua?
2. ¿Las acciones que realiza el Estado boliviano para que la población valore las ventajas que ofrece el mar son:
3. ¿Cree usted que el enclaustramiento de Bolivia influye en su desarrollo?
4. ¿Si entendemos Conciencia Marítima como el conjunto de conocimientos, imágenes, experiencias, actitudes y valoraciones acerca del mar, de sus recursos y potencialidades, considera usted que para fortalecer/adquirir estos conocimientos la población boliviana debería tener carácter...?
5. ¿Qué instituciones deberían ser responsables de inculcar Conciencia Marítima en nuestro país?

6. ¿Considera usted que el conocimiento sobre las ventajas que brinda el mar deben considerarse como asunto de interés?
7. El 24 de abril de 2013, Bolivia presentó ante La Haya una demanda marítima en contra de Chile para que este país negocie con el nuestro. El 25 de septiembre de 2015, La Haya se declaró competente para revisar la demanda de referencia. El 1° de octubre de 2019, este mismo Tribunal, rechaza la demanda boliviana. ¿Cuál ha sido su estado de ánimo al enterarse de que la Corte de La Haya rechazó el petitorio boliviano?
8. Después del de La Haya respecto a la demanda marítima, ¿Qué acciones debe realizar el Estado Plurinacional de Bolivia para fortalecer/adquirir Conciencia Marítima?

20 a 30 Años (En porcentaje)

	%	%	%	%
1.	9.7	19.3	71	0
2.	6.4	3.2	90.3	0
3.	25.8	51.6	19.3	3.2
4.	71	29	0	0
5.	16.1	45.1	32.2	6.5
6.	100	0	0	0
7.	6.5	58	6.5	29
8.	45.1	38.7	16.1	0

31 a 45 Años (En porcentaje)

	%	%	%	%
1.	3.9	23.5	69.6	2.9
2.	6.3	9.5	68.4	15.7
3.	53.1	36.1	6.4	4.2
4.	52	37.7	10.2	0
5.	11.9	50	31.3	6.8
6.	96.7	3.3	0	0
7.	6.7	72.2	4.4	16.7
8.	37.5	30.3	30.3	1.9

46 adelante (En porcentaje)

	%	%	%	%
1.	5.2	24.2	66.9	3.7
2.	4.9	11.5	78.5	5.1
3.	42.5	41.1	3.5	12.5
4.	61.7	27.3	6.8	4.1
5.	8.4	61.3	25.4	4.9
6.	100	0	0	0
7.	3.1	83.9	3.1	9.8
8.	44.8	39.7	15.4	0

8.5 ANEXO E

PLAN CURRICULAR DE AULA

ÁREA : Estudios Sociales, Historia, Geografía y Educación Cívica.

ASIGNATURA : Educación Cívica.

DOCENTE :

CONTENIDOS	COMPETENCIA	SECUENCIA DIDÁCTICA	MÉTODOS Y TÉCNICAS	CRITERIOS DE EVALUACIÓN
HISTORIA LA GUERRA DEL PACÍFICO	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Desarrolla y enriquece sus conocimientos. ✓ Comprende la importancia del tema para el desarrollo nacional. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Estudio y análisis comprensivo de conocimientos. ✓ Dinámicas grupales. ✓ Actividades complementarias. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Comunicación Directa ✓ Interacción docente – alumno. ✓ Actividades complementarias. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Oral. ✓ Escrita.
CONTENIDOS	COMPETENCIA	SECUENCIA DIDÁCTICA	MÉTODOS Y TÉCNICAS	CRITERIOS DE EVALUACIÓN
	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Desarrolla y 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Estudio y análisis 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Comunicación 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Oral.

INTERESES MARÍTIMOS	enriquece sus conocimientos. ✓ Comprende la importancia del tema para el desarrollo nacional.	comprensivo de conocimientos. ✓ Dinámicas grupales. ✓ Actividades complementarias.	Directa ✓ Interacción docente – alumno. ✓ Actividades complementarias. Actividad independiente del alumno.	✓ Escrita. ✓ Autoevaluación. ✓ Trabajo de investigación.
CONTENIDOS	COMPETENCIA	SECUENCIA DIDÁCTICA	MÉTODOS Y TÉCNICAS	CRITERIOS DE EVALUACIÓN
COMPLEJO MARÍTIMO	✓ Desarrolla y enriquece sus conocimientos. ✓ Comprende la importancia del tema para el desarrollo nacional.	✓ Estudio y análisis comprensivo de conocimientos. ✓ Dinámicas grupales. ✓ Actividades complementarias.	✓ Comunicación Directa ✓ Interacción docente – alumno. ✓ Actividades complementarias. ✓ Actividad independiente del alumno.	✓ Oral. ✓ Escrita. ✓ Trabajo de Investigación
CONTENIDOS	COMPETENCIA	SECUENCIA DIDÁCTICA	MÉTODOS Y TÉCNICAS	CRITERIOS DE EVALUACIÓN
CONCIENCIA MARÍTIMA	✓ Desarrolla y enriquece sus conocimientos. ✓ Comprende la importancia del tema para el desarrollo nacional.	✓ Estudio y análisis comprensivo de conocimientos. ✓ Dinámicas grupales. ✓ Actividades complementarias.	✓ Comunicación Directa ✓ Interacción docente – alumno. ✓ Actividades complementarias. ✓ Actividad independiente del alumno. ✓ Actividad grupal.	✓ Oral. ✓ Escrita. ✓ Autoevaluación. ✓ Expresión libre de ideas y opiniones. Exposición por grupos.
CONTENIDOS	COMPETENCIA	SECUENCIA DIDÁCTICA	MÉTODOS Y TÉCNICAS	CRITERIOS DE EVALUACIÓN
MARINA MERCANTE	✓ Desarrolla y enriquece sus conocimientos. ✓ Comprende la importancia del tema para el desarrollo nacional.	✓ Estudio y análisis comprensivo de conocimientos. ✓ Dinámicas grupales. ✓ Actividades complementarias.	✓ Comunicación Directa ✓ Interacción docente – alumno. ✓ Actividades complementarias. ✓ Actividad independiente del alumno.	✓ Oral. ✓ Escrita. ✓ Trabajo de investigación.
CONTENIDOS	COMPETENCIA	SECUENCIA	MÉTODOS Y	CRITERIOS DE

		DIDÁCTICA	TÉCNICAS	EVALUACIÓN
INFRAESTRUCTURA CIENTÍFICA Y TECNOLÓGICA	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Desarrolla y enriquece sus conocimientos. ✓ Comprende la importancia del tema para el desarrollo nacional. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Estudio y análisis comprensivo de conocimientos. ✓ Dinámicas grupales. ✓ Actividades complementarias. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Comunicación Directa ✓ Interacción docente – alumno. ✓ Actividades complementarias. ✓ Actividad independiente del alumno. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Oral. ✓ Escrita. ✓ Expresión libre de ideas y opiniones.
CONTENIDOS	COMPETENCIA	SECUENCIA DIDÁCTICA	MÉTODOS Y TÉCNICAS	CRITERIOS DE EVALUACIÓN
ORGANISMOS, TRATADOS Y CONVENIOS	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Desarrolla y enriquece sus conocimientos. ✓ Comprende la importancia del tema para el desarrollo nacional. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Estudio y análisis comprensivo de conocimientos. ✓ Dinámicas grupales. ✓ Actividades complementarias. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Comunicación Directa ✓ Interacción docente – alumno. ✓ Actividades complementarias. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Oral. ✓ Escrita.
CONTENIDOS	COMPETENCIA	SECUENCIA DIDÁCTICA	MÉTODOS Y TÉCNICAS	CRITERIOS DE EVALUACIÓN
CONCEPTOS <ul style="list-style-type: none"> ✓ Administración Marítima. ✓ Autoridad Marítima. ✓ Capitanía de Puerto. ✓ Marina Mercante. ✓ Comercio Marítimo. ✓ Cualidad Marítima. ✓ Mar territorial. ✓ Abanderamiento. ✓ Astillero. ✓ Atracadero. ✓ Contenedor. ✓ Dragado. ✓ Embarcación. ✓ Muelle. ✓ Puerto. ✓ Recinto Portuario. ✓ Señalamiento Marítimo. ✓ Servicios Portuarios. ✓ Terminal Portuaria. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Desarrolla y enriquece sus conocimientos. ✓ Comprende la importancia del tema para el desarrollo nacional. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Estudio y análisis comprensivo de conocimientos. ✓ Dinámicas grupales. ✓ Actividades complementarias. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Comunicación Directa ✓ Interacción docente – alumno. ✓ Actividades complementarias. ✓ Actividad independiente del alumno. ✓ Actividad grupal. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Oral. ✓ Escrita. ✓ Expresión libre de ideas y opiniones. ✓ Trabajo de investigación. ✓ Exposición por Grupos.
CONTENIDOS	COMPETENCIA	SECUENCIA DIDÁCTICA	MÉTODOS Y TÉCNICAS	CRITERIOS DE EVALUACIÓN
LA REIVINDICACIÓN MARÍTIMA	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Desarrolla y enriquece sus conocimientos. ✓ Comprende la importancia del 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Estudio y análisis comprensivo de conocimientos. ✓ Dinámicas grupales. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Comunicación Directa ✓ Interacción docente – alumno. ✓ Actividades complementarias. ✓ Actividad Grupal. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Oral. ✓ Escrita. ✓ Autoevaluación. ✓ Expresión libre de ideas y

	tema para el desarrollo nacional.	✓ Actividades complementarias.		opiniones. ✓ Exposición por grupos.
CONTENIDOS	COMPETENCIA	SECUENCIA DIDÁCTICA	MÉTODOS Y TÉCNICAS	CRITERIOS DE EVALUACIÓN
RECURSOS ACUÁTICOS RENOVABLES Y NO RENOVABLES Y SU SEGURIDAD.	✓ Desarrolla y enriquece sus conocimientos. ✓ Comprende la importancia del tema para el desarrollo nacional.	✓ Estudio y análisis comprensivo de conocimientos. ✓ Dinámicas grupales. ✓ Actividades complementarias.	✓ Comunicación Directa ✓ Interacción docente – alumno. ✓ Actividades complementarias. ✓ Actividad independiente del alumno.	✓ Oral. ✓ Escrita. ✓ Exposición por grupos. ✓ Autoevaluación.

BIBLIOGRAFÍA

1. LIBROS.

BAPTISTA Gumucio, Chile – Bolivia la Agenda Inconclusa, 1999.

ESCOBARI Jorge, El Derecho al Mar. 1979.

FUERZA NAVAL BOLIVIANA, Estrategia Marítima (Libro Celeste), 2006.

GUEVARA Arze Walter, Radiografía de la Negociación con Chile, 1978.

MAIRA Luís, MURILLO Javier, El Largo Conflicto entre Chile y Bolivia, 2004.

MONTENEGRO Walter, Oportunidades Perdidas – Bolivia y el Mar.

ORIAS, Ramiro, El régimen de los países sin litoral en el derecho del mar y las perspectivas para Bolivia, 1998.

PINTO Romanduff Hans, Lecciones Derecho Internacional Público, 2008.

PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA, La Demanda Marítima Boliviana, 2004.

QUEREJAZU, Roberto, Chile enemigo de Bolivia, antes durante y después de la guerra del Pacífico, 1998.

SALAZAR Fernando, Bolivia y Chile: Desatando Nudos, 2006.

SOLÍZ Rada Andrés, La Conciencia Enclaustrada, 1995.

TAYLOR PHILLIP, Andrés de Santa Cruz y la Confederación Perú–Boliviana 1984.

TREDINNICK, Felipe, Mar para Bolivia, 2004.

2. TEXTOS.

Intereses Marítimos, Armada de Chile.

Plan Nacional de Desarrollo, Política Exterior, Cancillería Boliviana, 2006.

Propuesta de una Política Marítima, COMANJEFE, 1999.

U.S. COAST GUARD, Manual para Comandantes, 1995.

3. OTRAS PUBLICACIONES.

Constitución Política del Estado.

El Diario, Colección de Tratados entre Bolivia y Chile, 1998.

Ministerio Relaciones Exteriores y Cultos, Agenda de los 13 Bibliografía.

8.6 ANEXO F

PLAN ANUAL CURRICULAR

1. DATOS INFORMATIVOS ESTABLECIMIENTO:

LUGAR:

PROFESORES:

ASIGNATURA:

ESTUDIOS SOCIALES:

HISTORIA, GEOGRAFÍA Y EDUCACIÓN CÍVICA:

2. CARACTERIZACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIOS SOCIALES, HISTORIA, GEOGRAFÍA Y EDUCACIÓN CÍVICA.

El presente Plan responde a una planificación racional y sistemática que busca la interrelación con otras especialidades en el proceso de construcción de los aprendizajes significativos de los estudiantes, observando principios metodológicos que contribuyan en su formación integral, buscando fortalecer las identidades diferenciadas en una sociedad multiétnica, multicultural y plurilingüe a través de la participación de toda la Comunidad Educativa: Educandos, Personal Docente – Administrativo y Padres de Familia.

Es fundamental considerar el medio ambiente del barrio (Zona La Merced y alrededores) para que sea el currículo contextualizado, flexible y abierto.

3. OBJETIVOS GENERALES DEL ÁREA DE ESTUDIOS SOCIALES, HISTORIA, GEOGRAFÍA Y EDUCACIÓN CÍVICA.

Comprender que las actitudes interculturales resaltan tolerancia, respeto, reciprocidad a las semejanzas y diferencias culturales.

Coadyuvar en la formación del estudiante para que tenga mejor calidad humana, capacidad crítica aportando, de esta forma, a la construcción de sus conocimientos, actitudes y valores.

Dotar a educando de instrumentos que le permitan analizar las estructuras sociales, culturales, económicas y políticas, tanto de los hechos históricos universales como nacionales, comprendiendo sus causas y consecuencias.

Interpretar con sentido crítico – reflexivo la política expansionista de las potencias y países vecinos, así como de las propias aspiraciones de los Estados en vías de desarrollo que buscan asegurar su soberanía.

4. OBJETIVOS ESPECÍFICOS. -

- Valorar el ejercicio libre de la democracia como forma de vida en la interacción social.
- Rescatar la contribución de las culturas tradicionales y occidentales en los procesos ricos socioculturales y para fortalecer valores humanos e identidades diferenciadas.
- Abrir espacios de discusión, análisis y reflexión acerca de temas coyunturales, nacionales e internacionales.

EDUCACIÓN CÍVICA

Promover actitudes de paz a favor del bienestar humano en sus relaciones socioeconómicas.

CONTENIDO

- 1. ECONOMÍA POLÍTICA**
 - 1.1. Noción de Economía Política
 - 1.2. La Actividad Productiva
 - 1.3. Modos de Producción de la ciudad
- 2. EL CAPITALISMO**
 - 2.1. Fase del surgimiento del capitalismo
 - 2.2. La acumulación del capital
 - 2.3. Formas de producción mercantil
 - 2.4. La mercancía
 - 2.5. El Salario
 - 2.6. Ciclo capital y las sociedades nominales
 - 2.7. Imperialismo y monopolio
- 3. NUEVO ORDEN ECONÓMICO**
 - 3.1. La Globalización.
 - 3.2. Organismos Supranacionales.

- 3.3. Ideas de la Época Contemporánea.
- 3.4. Formas de gobierno del siglo XX.
- 3. LOS BIENES Y LA UTILIDAD**
 - 3.1. Concepto de bien económico.
 - 3.2. La Riqueza.
 - 3.3. Clasificación de Los bienes.
 - 3.4. La Utilidad.
- 4. EL VALOR**
 - 4.1. Concepto de valor.
 - 4.2. Fundamentos del Valor.
 - 4.3. Clase de valor.
 - 4.4. El precio.
 - 4.5. Límites del precio.
 - 4.6. Acuerdo y Libre Competencia.
- 5. EL PROCESO ECONÓMICO**
 - 5.1. Noción del Proceso Económico.
 - 5.2. La Producción.
 - 5.3. La Circulación.
 - 5.4. El Trueque y comercio.
 - 5.5. El consumo.
 - 5.6. Satisfacción de las necesidades.
- 6. NOCIÓN ECONÓMICA DE LA PRODUCCIÓN**
 - 6.1. Diferencias entre producción y Adquisición.
 - 6.2. Las Mercancías.
 - 6.3. Elementos.
- 7. EL TRABAJO**
 - 7.1. Concepto e importancia
 - 7.2. Sistema de trabajo
 - 7.3. Esclavitud - Servidumbre
 - 7.4. El Salario
 - 7.5. División del Trabajo
- 8. EL CAPITAL**
 - 8.1. Concepto - Origen
 - 8.2. Clasificación
 - 8.3. Acumulación y Concentración
 - 8.4. El Capitalismo
- 9. LA EMPRESA**
 - 9.1. Antecedentes Históricos de la Empresa
 - 9.2. Pequeña, Mediana y Gran Empresa
 - 9.3. Colectivo o Social
 - 9.4. Empresa Corporativa
 - 9.5. Empresa Industrial
- 10. CIRCULACIÓN DE LAS RIQUEZAS**
 - 10.1. Concepto
 - 10.2. Medios de Circulación

- 10.3. Moneda - Comercio - Mercado
- 10.4. Ley de la Oferta y la Demanda
- 10.5. El Monopolio
- 11. DISTRIBUCIÓN DE LA RIQUEZA**
 - 11.1. Concepto
 - 11.2. Desigualdades de las Riquezas
 - 11.3. El producto del capital
 - 11.4. El interés del Dinero
 - 11.5. La Usura
- 12. EL CONSUMO Y EL AHORRO.**
 - 4.1. Concepto
 - 4.2. El Lujo
 - 4.3. Clases de consumo
 - 4.4. El ahorro en especies y en Dinero
- 13. ESCUELAS ECONÓMICAS**
 - 13.1. Escuela Liberal
 - 13.2. Escuela Liberal
 - 13.3. El Marxismo
 - 13.4. El Anarquismo
- 14. LAS NECESIDADES HUMANAS**
 - 14.1. Concepto general de economía
 - 14.2. Caracteres
 - 14.3. Clasificación
 - 14.4. Necesidades materiales o corporales o inmateriales o espirituales
 - 14.5. Necesidades individuales y colectivas
- 15. ECONOMÍA POLÍTICA**
 - 15.1. El acto económico: necesidad, esfuerzo y satisfacción
 - 15.2. La actividad y la vida económica
 - 15.2. La economía política
 - 15.4. Objeto y finalidad de la Economía Política
 - 15.5. La economía Política como ciencia y como arte
- 16. LOS BIENES Y LA UTILIDAD**
 - 16.1. Concepto de bien económico
 - 16.2. Caracteres de los bienes
 - 16.3. Clasificación de los bienes
 - 16.4. Bienes muebles e inmuebles
 - 16.5. La utilidad
- 19. LA PRODUCCIÓN Y SUS FACTORES LA NATURALEZA**
 - 19.1. Noción económica de producción
 - 19.2. Producción para el consumo y para el mercado
 - 19.3. Factores de la producción
 - 19.4. La naturaleza
 - 19.5. El medio físico
- 23. LA CIRCULACIÓN DE LAS RIQUEZAS**
 - 23.1. Concepto de la circulación: su origen
 - 23.2. La circulación de mercancías

- 23.3 El comercio
- 23.4 El libre cambio
- 3.5 El monopolio
- 24. DISTRIBUCIÓN DE LA RIQUEZA**
 - 24.1 Concepto
 - 24.2 La renta del suelo
 - 24.3 El producto del capital
 - 24.4 El salario, sus leyes
 - 24.5 El beneficio del empresario
- 25. EL CONSUMO Y EL AHORRO**
 - 25.1 Concepto de consumo
 - 25.2 Relación entre la producción y el consumo
 - 25.3 Clases de consumo
 - 25.4 El ahorro
 - 25.5 Formas de ahorro
- 26. ESCUELAS ECONÓMICAS**
 - 26.1 Las ideas económicas en la historia
 - 26.2 Escuela fisiocrática
 - 26.3 Escuelas socialistas
 - 26.4 El intervencionismo de Estado
 - 26.5 El totalitarismo
- 27. POLÍTICA ECONÓMICA Y NACIONALISMO**
 - 27.1 Concepto de Política Económica
 - 27.2 Libre cambio y proteccionismo
 - 27.3 Economía dirigida
 - 27.4 Nacionalismo económico
 - 27.5 La tarea del hombre boliviano
- 28. NOCIONES DE HACIENDA PÚBLICA: GENERALIDADES**
 - 28.1 Concepto de Hacienda Pública
Su origen e importancia
 - 28.2 Las necesidades públicas
Su satisfacción
 - 28.3 La actividad financiera del Estado
Sujetos de la actividad financiera
 - 28.4 Teorías sobre la actividad financiera
 - 28.5 Factores económicos, sociales y políticos para el desarrollo de la Hacienda Pública.
- 29. RENTAS O INGRESOS DEL ESTADO**
 - 29.1 Concepto
 - 29.2 Gasificación
 - 29.3 Rentas ordinarias
 - 29.4 Dominio territorial del Estado
 - 29.5 Servicios Estatales de transporte y comunicaciones
- 30. IMPUESTOS Y TASAS DEL ESTADO**
 - 30.1 Concepto del impuesto

- 30.2 Principios fundamentales sobre los impuestos
- 30.3 Gasificación
- 30.4 La Tasa
- 30.5 Clasificación
- 31. CRÉDITO PÚBLICO**
 - 31.1 Ingresos extraordinarios
 - 31.2 El crédito público
 - 31.3 El empréstito
 - 31.4 La deuda pública
 - 31.5 Deuda flotante y consolidada
- 32. EL PRESUPUESTO PÚBLICO**
 - 32.1 Concepto
 - 32.2 Características
 - 32.3 Clasificación
 - 32.5 Presupuestos departamentales y municipales
- 33. INSTITUCIONES FISCALIZADAS DEL ESTADO**
 - 33.1 El principio del control o fiscalización
 - 33.2 Formas de fiscalización
 - 33.3 El Tesoro General de la Nación
 - 33.4 La Contraloría General de la República
 - 33.5 La Comisión Fiscal Permanente
- 34. LA MONEDA O DINERO**
 - 34.1 Su concepto
 - 34.2 Características
 - 34.3 Clases de moneda
 - 34.4 Sistemas monetarios
 - 34.5 Régimen monetario de Bolivia.
- 35. INSTITUCIONES BANCARIAS**
 - 35.1 Concepto
 - 35.2 Operaciones bancarias
 - 35.3 Clasificación de los bancos
 - 35.4 Régimen bancario en Bolivia
 - 35.5 El Banco Central de Bolivia.
- 36. LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO BOLIVIANO**
 - 36.1 Definición y clases: Escrita, No ser escrita, Ser rígida, Ser flexible.
 - 36.2 Resumen histórico: cuadro sinóptico de las modificaciones constitucionales.
 - 36.3 Contenido de la constitución
 - 36.4 Necesidades e importancia de la Constitución
 - 36.5 Respeto y cumplimiento de la Constitución
- 37. EL GOBIERNO EN BOLIVIA**
 - 37.1 Forma y características: Republicana, Unitaria, Democrática, Representativa
 - 37.2 Sinóptico de los Poderes del Estado y la Autoridad eclesiástica.

- 38. LOS TRES PODERES DEL ESTADO**
 - 38.1. Características
 - 38.2. Independencia y coordinación de poderes
 - 38.3. Tema para la reflexión
- 39. EL PODER DEL ESTADO**
 - 39.1. Constitución
 - 39.2. Funciones del Poder Legislativo
 - 39.3. Composición del Congreso Nacional, Órgano del Poder Legislativo
 - 39.4. Condiciones para ser diputado
 - 39.5. Requisitos para ser senador
 - 39.6. Inmunidad parlamentaria
 - 39.7. La Ley: su origen y sanción
 - 39.8. Promulgación de la Ley
- 40. EL PODER EJECUTIVO**
 - 40.1 Poder Ejecutivo: funciones, composición
 - 40.2 Condiciones para ser Presidente de la República
 - 40.3 Los Ministros de estado
 - 40.4 Atribuciones de los Ministros
 - 40.5 Gobierno Interior de la República
 - 40.6 Régimen del Gobierno Municipal
- 41. LAS FUERZAS ARMADAS DE BOLIVIA**
 - 41.1. Composición
 - 41.2. Policía Nacional: funciones, composición
 - 41.3. Régimen Electoral.
 - 41.4. Tema para la Reflexión.
- 42. EL PODER JUDICIAL**
 - 42.1. El poder judicial: su organización.
 - 42.2. Sus atribuciones de la Corte Suprema.
 - 42.3. Atribuciones de las Cortes de Distrito.
 - 42.4. Elecciones de magistrado y jueces.

8.7 ANEXO G

ACTA DE LA XXII REUNIÓN DEL MECANISMO DE CONSULTAS POLITICAS BOLIVIA-CHILE

(Copia del Acta páginas 5, 12 y 14)

III. Libre Tránsito

Ambas delegaciones destacaron los resultados y tomaron nota de los acuerdos derivados de la XI Reunión del Grupo de Trabajo sobre Libre Tránsito, la que se llevó a cabo en la ciudad de La Paz, el día 11 de junio de 2010.

. Puertos de Arica y Antofagasta

La Delegación chilena destacó la importancia del proceso de modernización portuaria que se ha venido desarrollando en los Puertos de Antofagasta y Arica en materia de infraestructura y equipamiento portuario, resaltando que en el Puerto de Arica en los últimos tres años se invirtieron aproximadamente 60 millones de dólares, los cuales han sido destinados principalmente a la construcción de un muelle asísmico y dos galpones para embarque y depósito de minerales bolivianos y, asimismo, para la remediación ambiental del Puerto.

En lo que respecta al tema tarifario en el Puerto de Arica, ambas delegaciones destacaron la suscripción del Acta de Entendimiento entre la Empresa Portuaria Arica y la Administración de Servicios Portuarios de Bolivia, mediante la cual se acordó un marco tarifario preferencial para la carga boliviana en tránsito, con una duración de dos años, a contar del 21 de mayo de 2009.

Asimismo, reiteraron la importancia de formalizar el establecimiento del mecanismo ad-hoc para la solución, prevención y manejo de situaciones de emergencia en el Puerto de Arica en el marco

de las recomendaciones emanadas del II Seminario de Manipulación, Almacenaje y Transporte de Mercancías Peligrosas.

En este sentido, la Delegación chilena informó que la Empresa Portuaria Arica ha señalado que procederá prontamente a formalizar el citado mecanismo, para lo cual se trabajará en el ámbito del Centro de Información y Coordinación (CIC) del Puerto, en un protocolo o procedimiento que deberá contemplar la participación de las entidades bolivianas de manera formal.

La Delegación chilena informó además que, en el Terminal de Portezuelo, Antofagasta, utilizado para almacenamiento de minerales bolivianos en tránsito, se ha presupuestado para el presente año un proyecto de mejoramiento de las áreas administrativas, con lo cual se dispondrá de construcciones sólidas para las oficinas, reemplazando los anteriores contenedores.

La Delegación de Bolivia acogió esta información con agrado y al mismo tiempo, resaltó su interés para que se realicen las mejoras en el piso de dicho Terminal para evitar la contaminación y pérdidas.

Respecto a las cargas de ultramar en tránsito a Bolivia afectadas por prohibiciones de ingreso a ese país, la Delegación chilena solicitó convenir que estas mercancías pierdan su condición de tránsito e ingresen al régimen general que otorga la Aduana de Chile. Asimismo, planteó su preocupación por las cargas que no son retiradas por sus consignatarios luego de cumplido el plazo de 365 días de almacenaje. Al respecto, convinieron que el tema sea abordado, a la brevedad, en el marco del SIT.

En cuanto al tema del "Cobro por concepto de servicio de almacenaje en el terminal concesionado" del Puerto de Antofagasta, que fuera elevado a consideración del Mecanismo de Consultas Políticas en junio de 2009, la Delegación chilena manifestó que sigue trabajando en fórmulas que conduzcan a su solución, tales como otorgar almacenamiento gratuito en el sector concesionado del Puerto para cargas bolivianas en condiciones especiales y ratificó que se mantiene la plena disponibilidad para el almacenamiento gratuito de carga boliviana en el sector multioperado de dicho Puerto.

XI. Educación, Ciencia y Tecnología.

Ambas delegaciones acordaron celebrar la Primera Comisión Mixta de Educación durante la segunda quincena del mes de agosto en Santiago, recomendando que la misma sea precedida por una reunión preparatoria el día previo a la Comixta, sin perjuicio de que ambos equipos técnicos puedan intercambiar información respecto al contenido de la Agenda.

XII. Culturas.

Ambas delegaciones se congratularon por la cooperación y activo intercambio cultural desarrollado en el marco del "Memorándum de Entendimiento para un Programa de Intercambio Cultural entre el Consejo Nacional de la Cultura y las Artes de la República de Chile y el Ministerio de Culturas de la República Plurinacional de Bolivia para los años 2009-2012".

Asimismo, ambas delegaciones acordaron realizar la Segunda Reunión de la Comisión Mixta Cultural entre el Consejo Nacional de la Cultura y las Artes de Chile y el Ministerio de Culturas de Bolivia. La Delegación de Bolivia propuso realizarla los días 9 y 10 de agosto, en la ciudad de La Paz.

Acordaron que dicha instancia se aboque, entre otros temas, al estudio del proyecto de Convenio de Protección y Restitución de Bienes del Patrimonio Cultural entre Chile y Bolivia, así como al proyecto de Acuerdo de Patrimonio Cultural.

POR BOLIVIA

Embajadora Mónica Soriano López
Viceministra de Relaciones Exteriores

POR CHILE

Embajador Fernando Schmidt Ariztía
Subsecretario de Relaciones Exteriores