

**UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRÉS
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS
CARRERA: CIENCIA POLÍTICA Y GESTIÓN PÚBLICA**



TESIS DE GRADO

**“ESTABLECER POLÍTICAS Y ESTRATEGIAS PARA DAR UNA SOLUCIÓN
ALTERNATIVA AL ENCLAUSTRAMIENTO MARÍTIMO DE BOLIVIA”**

Postulante:

JIMMY GASTON FLORES MEDRANO

Tutor:

Lic. DIEGO MURILLO BERNARDIS

2012

AGRADECIMIENTO

La investigación del tema es producto de un trabajo arduo y sistemático realizado con la preocupación de realizar una alternativa que sirva como referencia para tomar en cuenta, la documentación fue extractado de una amplia bibliografía que muy gentilmente me proporcionaron los miembros del **Instituto de Estudios Internacionales** de la cual formo parte de ella, mis agradecimientos al Dr. Oscar Alba S. (Presidente IDEI – Bolivia), a la Dra. Ely Zambrana (Asociada Activa del IDEI), y de algunos oficiales de la Fuerza Naval Boliviana, sobre el problema marítimo boliviano, al Cap. Nav. Juan Gonzales, así como también a mi tutor Lic. Diego Murillo Bernardis Por los aportes que hicieron posible esta propuesta, sin el concurso de ellos no se hubiera realizado esta tesis.

Que los gobernantes reflexionen y mantengan una política para obtener una salida franca y soberana al mar que es una necesidad imperiosa para el desarrollo del Estado Plurinacional de Bolivia.

INTRODUCCIÓN

Antes de empezar la presente tesis se debe puntualizar dos temas. Primero, los efectos intangibles de la guerra de 1879 y ciertamente cuando inserto este título, me refiero entre comillas a la “perdida” de la conciencia marítima. Una de las lógicas que nos sugiere la ciencia es que, cuando uno pierde algo, fortalece otro concepto, cuando uno pierde una mano fortalece la otra mano. Y cuando perdimos la costa marítima deberíamos haber fortalecido nuestra estructura institucional como en materia de infraestructura con capacidad suficiente para poder gravitar en el ámbito marítimo.

Después de más de una centuria de concluida la Guerra del Pacífico, Chile y Bolivia a nivel regional e internacional, se sitúan como países rivales que no han tenido la capacidad de encontrar una fórmula para conciliar sus controversias; pues mientras Bolivia demanda una salida soberana al Océano Pacífico, Chile insiste en su posición de efectuar ciertas concesiones para facilitar una salida al mar, pero sin cesión territorial. Bajo esta lógica dominante que ha caracterizado a las relaciones entre los dos países en los últimos años, las negociaciones llevadas adelante por los distintos gobiernos no han fructificado.

En este juego de posiciones encontradas, Bolivia ha optado por plantear el tema de su reivindicación marítima en instancias multilaterales, donde logró ciertas adherencias, cómo es el caso de la Organización de los Estados Americanos, entidad que en su declaración 426 aprobada el año 1979 declara de *“interés hemisférico permanente encontrar una solución equitativa por la cual Bolivia obtenga acceso soberano y útil al Océano Pacífico”*.

Y como segundo punto, es el tema de la política exterior en tema de recursos hídricos y en específico en el ámbito marítimo. Bolivia siempre tuvo mar, lo que no tiene es costa marítima. Ya que más allá de las doce millas, más allá de la zona continua, entrando a la zona económica exclusiva, ya comenzamos a tener derechos; y más allá de las doscientas millas si tenemos derechos consagrados en la Convención sobre el Derechos del Mar, que ciertamente se explota muy poco.

En vista que no solo se trata de negociaciones políticas y diplomáticas mas al contrario se requiere de una política exterior sólida y conciencia marítima clara para la toma de decisiones que lleven al nuestro estado plurinacional a un nuevo pensar en cuanto a nuestra cualidad marítima.

Así en el presente trabajo de investigación se describe la importancia y la relevancia de la problemática en cuanto a la reivindicación marítima de Bolivia, sin duda es un problema preocupación nacional desde hace más de cien años, del mismo se han efectuado diferentes estudios, los que de algún modo permitieron establecer algunos lineamientos referentes al tema en sí; sin embargo se hace necesario efectuar un análisis muy profundo sobre el tema, de manera que permita, en muchos casos, proponer cambios estructurales de fondo en la visión política del tema, relacionados siempre a la realidad y época actual, lo que en consecuencia permitirá que Bolivia, pueda encontrar alternativas reales y factibles de corto plazo para lograr un acceso libre y soberano al mar.

En ese sentido, para su mejor comprensión esta investigación se encuentra estructurada en VI capítulos; el Primer Capítulo está relacionado con el Problema de la investigación y está constituido por el planteamiento del problema, formulación del problema, justificación, limitaciones, antecedentes y objetivos. El Segundo Capítulo se refiere exclusivamente al marco teórico. El Tercer Capítulo define todo el Marco Metodológico mediante la hipótesis de la

Investigación, variables, metodología, población y muestra, método de la investigación, técnicas e instrumentos de recolección de datos y los métodos de análisis de la información. En el Capítulo IV se tiene la propuesta en si en el que se plantean las alternativas de salida al mar por parte de Bolivia, tanto el análisis, discusión y su diagnóstico. En el Capítulo V se presentan la evaluación de la propuesta referida a la estrategia alternativa para dar solución al enclaustramiento geográfico de Bolivia mediante la **HIDROVIA PARANÁ – PARAGUAY** mediante puerto Busch. Y por último en el capítulo VI se presentan las conclusiones y recomendaciones que se han determinado en el presente trabajo de investigación, para finalizar luego con las referencias bibliográficas y Anexos.

PRIMERA PARTE

PRESENTACIÓN DEL TEMA DE INVESTIGACIÓN

I. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA

El problema marítimo boliviano, en el marco de sus relaciones internacionales y de las severas restricciones que su actual condición de país sin Litoral le impone a su desarrollo, es sin lugar a dudas dada su importancia, uno de los más complejos y delicados en la vida del Estado boliviano, por lo que el mismo ha sido tratado social y políticamente por diversos investigadores y políticos, en las diferentes etapas de la vida republicana, en un afán de buscar una solución que permita la obtención de una salida territorial propia y soberana al mar, para de esta manera superar las graves secuelas del encierro o enclaustramiento geográfico impuesto a Bolivia con la firma del Tratado de 1904.

Pese a las severas limitaciones de su situación de enclaustramiento, Bolivia posee una privilegiada posición estratégica en el continente sudamericano, que le permite jugar un papel importante en la ansiada integración económica regional sirviendo de puente de los corredores bioceánicos sudamericanos, **pues las conexiones más viables entre la Cuenca del Plata y Cuenca Amazónica** de gran importancia estratégica, están en territorio boliviano, así como las regiones de enlaces entre el Atlántico y el Pacífico. En consecuencia geopolíticamente, Bolivia está llamada a desempeñar un papel de articulación entre las economías de sus países vecinos; más aún si se toma en cuenta que Bolivia participa en los dos bloques regionales de mayor importancia de Sudamérica: como miembro pleno de la Comunidad Andina de Naciones (CAN) y como miembro asociado del Mercado Común del Sur (MERCOSUR).

Por otra parte, es importante señalar que Bolivia cuenta con una extensa red de vías acuáticas, cuyos ríos son parte de la Cuenca Amazónica y la Cuenca del Plata con una extensión aproximada de 13.000 kilómetros, de los cuales 6.000 km son navegables. El transporte fluvial, se desarrolla principalmente sobre el denominado Sistema Amazónico en la región noreste y la Hidrovía Paraguay – Paraná (HPP) en la región sudeste, conectando esta última al territorio boliviano con las Repúblicas de Brasil, Paraguay Argentina y Uruguay, ofreciendo además una salida al mar a través del Océano Atlántico.

Sin embargo, “Las condiciones actuales de los medios de transporte, indican que existe todavía mucho por hacer para que el país cuente con un sistema multimodal eficiente, que conecte por lo menos todos los puntos principales del país. El modo más dinámico dentro de la inversión pública es el carretero, no obstante el mismo presenta serias deficiencias no solo en la conexión de rutas, sino también en cuanto al mantenimiento de las mismas. La mejor alternativa al transporte marítimo es el acuático, por sus bajos costos y menor impacto ambiental. Sin embargo, este modo es poco utilizado por la falta de infraestructura existente, desaprovechando las posibilidades de incrementar el transporte comercial a tarifas más competitivas que las del transporte carretero y férreo”¹.

No es casual que el fracaso en los procesos de negociación con Chile, haya sido el común denominador en la búsqueda de soluciones al problema marítimo boliviano, pese a existir un claro consenso de la comunidad internacional favorable a la demanda boliviana; **pues la política chilena al respecto es totalmente contraria a ceder siquiera un milímetro de lo que consideran es “su territorio”, basado en el derecho de conquista** ya expresado a principios del siglo pasado por su entonces Ministro Plenipotenciario Abraham Köning,

¹ CAPRA KATHERINA; *La Hidrovía Paraná Paraguay: Una Alternativa a los Puertos del Pacífico*; UDAPE; La Paz; 2004; p. 1

quién en una nota oficial entregada al Gobierno boliviano el 13 de agosto del año 1900 afirmó con todo cinismo y soberbia que “...Sin un puerto en el Pacífico, Bolivia es un país imposible. ¿Pero se deduce de aquí que Chile está obligado a dar un puerto a Bolivia? No, lo que lógicamente se deduce es que si se ha injertado en el continente un país geográficamente absurdo, ese país no tienen razón de ser, no puede vivir, debe desaparecer como Nación”²

En este contexto es pues necesario contribuir en la búsqueda de alternativas de solución al centenario problema, por lo que es preciso elaborar un estudio científico que permita establecer qué políticas y estrategias debe adoptar el Estado boliviano para una solución a su enclaustramiento geográfico.

Al parecer, Bolivia es un Estado que ocupa pero no domina su espacio geográfico, por lo que no ha sido capaz de sacarle ventajas y más bien se ha dejado someter por las dificultades. Es importante entender la **íntima relación que tienen la economía con el espacio geográfico** y en el caso particular de Bolivia, la salida marítima como canal de proyección de su producción. Para casi todos los fines, Bolivia sigue siendo un país carente de integración, con un extenso espacio territorial pero con un escaso dominio efectivo en términos de población e infraestructura.

Bolivia requiere con urgencia, de una salida marítima para desarrollar su economía, pues es innegable que es un país rico, poseedor de ingentes materias primas y grandes fuentes de energía de gran demanda en los países industrializados; sin embargo tiene la gran limitación de no hacerlas valer en su verdadera dimensión, al no dominar su espacio y generar una salida efectiva al mar.

En el entendido de que las condiciones geoeconómicas mundiales que se predicen para el futuro hacen ver que esa salida será más provechosa y

² Citado en: AYALA ZELADA JORGE; **En el Centenario del Tratado de 1904, El Derecho de Bolivia al Mar**; Editorial Serrano; Cochabamba-Bolivia; 2004; p. 31

oportuna si es hacia la ruta oceánica al continente asiático, se debe tener en cuenta que una premisa válida a considerar es que ni Chile, ni Perú están dispuestos a ceder el litoral que perteneciera a Bolivia antes del tratado de 1904, pese a las numerosas gestiones que ésta realiza en el plano internacional, tratando de multilateralizar el problema en busca de apoyo a su demanda, por lo que mientras Bolivia no tenga una salida soberana al mar, debería pensarse en más de una opción de salida marítima a efectos de no hacer dependiente su comercio exterior de factores que están fuera de su control.

En este sentido, de manera general, se puede vislumbrar que las posibles salidas al mar que tiene Bolivia son:

- Hacia el océano Pacífico, a través de la República de Chile o Perú
- Hacia el océano Atlántico a través de la República del Brasil (Cuenca del Amazonas); o por la Hidrovía Paraguay - Paraná.

Al respecto, “En el Foro de las Américas realizado en Diciembre de 2003 en La Paz, el consorcio brasileño Furnas Centrais Eléctricas y Constructora Norberto Odebrecht presentó los estudios de inventario del río Madera. Estos estudios contemplan la construcción de dos presas en el tramo brasileño del río, entre Porto Velho y Abuná, con una potencia instalada de 7400 MW. Adicionalmente se propone la construcción de otra presa en el tramo binacional Abuná-Guayaramerín y posiblemente, una cuarta presa en el río Beni, en territorio boliviano. Según sus impulsores, además de generar energía a precios competitivos, la construcción de las presas posibilitaría la navegación del río Madera, actualmente interrumpida por las cachuelas y rápidos existentes en ese tramo. La navegación del río Madera es un componente clave del eje Orinoco-Amazonas-Plata, uno de los 12 ejes de comunicación de la iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional de Sudamérica (IIRSA). Es importante también para los ejes multimodal amazónico, Perú-Brasil y Andino.

*Por su magnitud e impactos, el proyecto Madera merece un análisis más profundo de los costos y beneficios que tendría para Bolivia*³

Por otra parte, *“El inevitable desafío de enfrentar la progresiva apertura de los mercados externos, y la desigual competencia derivada de las subvenciones y ayudas internas que otorgan ciertos países a sus productores y exportadores agrícolas, plantean a Bolivia el imperioso reto de que sus exportaciones tengan que tornarse cada vez más competitivas de puerto . **Una de las respuestas a tal necesidad pasa por mejorar las condiciones de infraestructura de transportes y logística, habiéndose determinado que parte importante para su solución es el desarrollo de Puerto Busch,Si bien la construcción de Puerto Busch resultará vital para coadyuvar a la sostenibilidad de las agro exportaciones bolivianas en el futuro, no menos cierto es la relevancia que el mismo adquirirá para propiciar la explotación del mayor reservorio de hierro del mundo -El Mutún-** en la provincia Germán Busch del Departamento de Santa Cruz, con la concreción de un polo metalmeccánico que conllevará la deseable generación de empleo y divisas para Bolivia*⁴.

II. PROBLEMATIZACIÓN

Dentro la Política Exterior en materia de Recursos Hídricos Marítimos ¿Que solución alternativa podría ser la más adecuada para promover el desarrollo económico y social en el contexto actual que vive el estado plurinacional de Bolivia?

³ MOLINA CARPIO JORGE; **Geopolítica de los Recursos Naturales y Acuerdos Comerciales en Sudamérica, El Megaproyecto Hidroeléctrico y de Navegación del Rio Madera**; FOBOMADE; La Paz Bolivia; p. 101

⁴ DABDOUB ALVAREZ GABRIEL; **Puerto Busch...Una Salida Soberana al Mar**; Instituto Boliviano de Comercio Exterior – IBCE; Santa Cruz, Bolivia; 2005; p. 1

III. DELIMITACIÓN DEL TEMA

1. DELIMITACIÓN ESPACIAL

Por sus características, se tiene un alcance nacional e internacional, ya que involucra los estados firmantes del tratado de la Cuenca del Plata (Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay).

2. DELIMITACIÓN TEMPORAL

Se toma en cuenta en dos estadios: El primer estadio está basado en los datos históricos de la evolución del problema desde el tratado de paz de 1904 firmado por Bolivia y Chile hasta la actualidad en lo referente al enclaustramiento boliviano. Y un segundo estadio en la información producida en el último decenio, es decir, desde el año 1996 hasta el año 2011 de la Hidrovía Paraguay - Paraná.

3. DELIMITACION TEMATICA

En el presente tema de investigación nos ceñiremos a un punto de vista lógico – político. Dentro de la teoría general de la política, se abarcara las visiones históricas, sociales, económicas y jurídicas.

IV. FUNDAMENTACIÓN IMPORTANCIA DEL TEMA DE TESIS

La importancia y la relevancia de la presente investigación radica en la problemática de la reivindicación marítima de Bolivia, ha sido motivo de preocupación nacional desde hace más de cien años, habiéndose efectuado en consecuencia, diferentes estudios sobre el tema, los que de algún modo permitieron establecer algunos lineamientos al respecto; sin embargo, es necesario efectuar un análisis serio sobre este aspecto, de manera tal que permita proponer si fuera necesario cambios estructurales de fondo en la visión política del tema, acordes a la realidad y situación de la época actual, **para permitir que Bolivia, pueda encontrar alternativas reales y factibles de corto plazo para lograr un acceso libre y soberano al mar.**

Al momento de enfrentar el tema del enclaustramiento marítimo,

inmediatamente nos remitimos a una cuestión histórica y reivindicacioncita que en cierta medida no es incorrecto ya que permite que la conciencia marítima este parcialmente viva, pero esta conciencia marítima no solo debe remitirnos a el sentimiento cívico y político, sino también a la necesidad de una vía de salida para productos y transporte hacia el mar.

Por lo que el tema presente permite una visión diferente al problema del enclaustramiento boliviano, donde los resultados de la investigación irán dirigidos a colaborar la política exterior en materia de recursos hídricos marítimos, muy poco desarrollados en nuestro estado, que permitirá por ende una salida continua y estable para el estado boliviano basados en el derecho de mar y otras convenciones y tratados que benefician a nuestro país; tomando en cuenta además el surgimiento del nuevo orden mundial y las tendencias actuales de integración y establecimiento de bloques regionales, donde Bolivia juega un papel preponderante debido a su situación geográfica y ser poseedora de una de las mayores reservas gasíferas puras de Latinoamérica.

Todos estos aspectos hacen que el estudio del tema planteado se justifique plenamente.

V. OBJETIVOS

1. OBJETIVO GENERAL

La identificación e implementación de una solución alternativa que sea la más adecuada para promover el desarrollo económico y social en el contexto actual que vive el estado plurinacional de Bolivia.

4. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Investigar los antecedentes del enclaustramiento marítimo boliviano.
- Analizar los antecedentes institucionales y técnicos de la Hidrovía Paraguay Paraná.
- Determinar las ventajas representa para Bolivia la implementación de la Hidrovía Paraguay - Paraná.

- Establecer el sustento jurídico y legal existe a favor del estado boliviano para el aprovechamiento de este medio de salida hacia el mar.
- Identificar e implementar una solución alternativa podría ser la más adecuada para promover el desarrollo económico y social en el contexto actual que vive el estado plurinacional de Bolivia.

VI. MARCO TEORICO

En primer lugar determinaremos las fases sobre las cuales se trabajara en el presente trabajo de investigación para seguidamente definir las doctrinas que guiaran la misma. En ese sentido, desarrollaremos en un primer término los fines del estado y en un segundo término doctrinas políticas que tratan sobre la labor del mismo.

Es bien conocida la tesis de Engels, según la cual el Estado, así como ha tenido un origen tendrá un final, y terminara cuando vengan a menos las causas que lo han producido. A la par del problema del origen del Estado también está el problema del fin del estado.

El tema de fin del estado está íntimamente vinculado al juicio de valor positivo o negativo que fue dado y continua dando sobre esta máxima concentración de poder que tiene el derecho de vida y de muerte sobre los individuos que confían en él o que lo sufren pasivamente. Toda la historia del pensamiento político esta recorrida por la contraposición entre la concepción positiva y la concepción negativa del estado⁵.

La concepción positiva del Estado tiene por autor ejemplar, de acuerdo con una tradición consolidada en el *Bonum vivere* de Aristóteles, retomado por la filosofía escolástica luego de la traducción latina de la política que culmina con la concepción racional del estado que va desde Hobbies hasta Hegel. Donde

⁵ NORBERTO BOBBIO; **Estado, Gobierno y Sociedad. Por una teoría general de la política** ; Fondo de cultura económica; México; 1989; p. 178

ante la anarquía vivida entre los hombres surge un superhombre⁶ (Estado) con una serie de insuficiencias pero perfectible en su naturaleza que busca el orden entre los hombre, la paz y la armonía. A partir de este punto se entiende que al existir esta concepción del estado también le corresponde una negativa.

La concepción negativa del estado, según Bobbio, se divide en una débil y otra más fuerte (El estado como un mal necesario y el estado como un mal no necesario). La primera visión del estado aparece en la corriente de pensamiento político realista, basado en una antropología pesimista de lagunas famosas frases de Maquiavelo que derivó en “faz demoniaca” de poder. A diferencia de él Hobbes tiene una visión pesimista del hombre, y que únicamente el Leviatán es el monstruo benéfico contrapuesto a Behemoth, el monstruo maléfico de la guerra civil.

Cuando la sociedad civil, bajo forma de sociedad de libre mercado muestra la pretensión de restringir los poderes del Estado al mínimo indispensable, el estado como mal necesario asume la figura que se vuelve el denominador común de las mayores expresiones del pensamiento liberal⁷.

La segunda visión es el estado como un mal no necesario, es un ideal universalista: la república de los sabios, pensada por los estoicos, que por lo demás consideraba necesario el estado para el vulgo, o la vida monacal, que no desecha, cuando sea necesaria, la protección de los poderosos de este mundo, pueden ser interpretadas como imágenes de una sociedad son Estado; mas ellas por si solas no prueban su practicabilidad.

A partir de estas concepciones del estado es que arribamos a las tres teorías base que sustentan en la actualidad las funciones del estado según el tipo de modelo estatal y económico que exista en cada país.

1. Funciones del estado

El rol del estado, o del gobierno que lo representa, está implícito o

⁶ KELSEN HANS; **El estado como integración. Una controversia de principio**; Editorial TECNOS; Madrid, España; 1997; p. 39

⁷ JORDAN AUGUSTO; **El estado**; Editorial AROL; Cochabamba, Bolivia; 1992; p. 111.

explícito en los diferentes enfoques del pensamiento económico; al respecto podríamos señalar la concepción de los dos principales enfoques existentes (keynesiano y neoclásico), además de un tercero, que últimamente está presentando una dinámica muy interesante en su desarrollo (enfoque neo institucional).

Dada la concepción de la sociedad contenida en un enfoque económico, el rol del estado queda endógenamente determinado.

a. Keynesiana.- Según el enfoque keynesiano – en la versión original de Keynes - el sistema capitalista es conceptuado como inestable ya que tiende a operar por debajo del pleno empleo, por lo que en la medida en que no se utilizan todos los recursos, se incurre en cierta ineficiencia económica. Para Keynes, en el sistema económico capitalista no se cumple la Ley de Say, por lo que la demanda agregada no necesariamente es igual a la producción de pleno empleo. Debido a su carácter inestable, en la economía capitalista se generan situaciones de riesgo e incertidumbre, las mismas que no permiten el aumento necesario de la inversión y por ende de la demanda, lo que se traduce en un proceso tendencial de insuficiencia de demanda agregada y, como consecuencia de esto, un proceso de producción por debajo del pleno empleo; entonces, se tiene que inducir al aumento de la inversión mediante –entre otros– la reducción de la tasa de interés. En el mismo sentido, según éste punto de vista, el mercado por sí solo no tiende a asignar eficientemente los recursos, se necesita la intervención del gobierno. Esta característica central del sistema capitalista fundamenta la intervención del gobierno de una manera activa y discrecional, se determina así el rol inductor y regulador del gobierno.

b. Neoclásico.- Para el enfoque neoclásico, en su versión originaria, el sistema capitalista, inherentemente, tiende a una situación de estabilidad, éste posee mecanismos automáticos mediante los cuales se ajusta hacia la situación de equilibrio. En esta lógica, los precios juegan un

rol muy importante; los recursos se asignan eficientemente mediante la determinación de los precios relativos, en una situación de mercado de competencia perfecta. Dada esta concepción del sistema capitalista, este enfoque no es partidario de una activa intervención del gobierno en la economía, más bien se sostiene que la acción gubernamental puede generar distorsiones en el buen funcionamiento del mercado. En esta lógica queda definido con mucha claridad el rol del estado: éste debe tener una mínima participación en la economía.

Una variante del enfoque neoclásico reconoce la ausencia -en muchos casos- de mercados de competencia perfecta, y acepta la existencia de mercados monopólicos o de competencia monopolística (fallas de mercado); en este caso se plantea la necesidad de implementar regulaciones, de manera tal que el mercado funcione como si fuera de competencia perfecta. Aunque las fallas del mercado no están referidas sólo a la existencia de monopolios – como se verá más adelante – el rol del estado, como regulador, se complementa con el planteamiento de que éste debe encargarse fundamentalmente de la prestación de los servicios públicos básicos, como la defensa y administración de justicia.

c. Neo institucionalista.- En el análisis económico de las últimas décadas, a la lógica neoclásica, se han incorporado elementos institucionales. Según el enfoque llamado neo institucional, no basta la existencia de mercados que vía precios tiendan a asignar los recursos, sino que tiene que haber una serie de condiciones e instituciones necesarias; éstos critican el supuesto implícito de los neoclásicos en el sentido de que el proceso de transacción, en situación de competencia perfecta, contiene derechos de propiedad claramente definidos y que los costos de dichas transacciones son nulos. Dada esta limitante, señalada para el enfoque neoclásico, se plantea la necesidad de crear instituciones que no sólo jueguen un rol de regulador sino también de normador y ejecutor de reglas tales que la economía alcance mayores o mejores

niveles de eficiencia y equidad.

En este escenario se visualiza un rol del gobierno que va más allá de la regulación, se plantea como un ente encargado de fijar y hacer cumplir las reglas establecidas. Sobre la base de estas tres líneas de pensamiento económico se puede tratar de especificar el rol del gobierno, en función del manejo del conjunto de los instrumentos de política. Tales instrumentos podemos clasificarlos en tres grupos: microeconómico, macroeconómico e institucional.

Dentro de nuestro sistema económico - jurídico actual, se tiene una concepción neo institucionalista ya que el estado pasó de ser un simple regulador a normado y agente principal del proceso económico.

La nueva concepción del estado dice que ***Bolivia es un Estado Unitario Social de Derecho Plurinacional Comunitario, libre, independiente, soberano, democrático, intercultural, descentralizado y con autonomías, tiene como máximo valor al ser humano y asegura el desarrollo mediante la redistribución equitativa de los excedentes económicos de sectores estratégicos en política sociales, de salud, educación, cultura y en la reinversión en desarrollo económico productivo***⁸.

El Estado conducirá el proceso de planificación económica y social, con participación y consulta ciudadana, ejercerá la dirección y control de los sectores estratégicos de la economía y consolidará su rol promotor y protagonista del desarrollo planificado. Para ello se establecerá el Sistema de Planificación Integral del Estado Plurinacional (SPIEP).

El Art. 306⁹ señala que el modelo económico boliviano es plural constituido por 4 formas de organización económica:

- i. Comunitaria

⁸ CONSTITUCIÓN POLITICA DEL ESTADO BOLIVIANA, art. 1.

⁹ CONSTITUCIÓN POLITICA DEL ESTADO BOLIVIANA aprobada en enero 2009.

- ii. Estatal
- iii. Privada
- iv. Social cooperativa

En ese sentido señala que el Estado privilegia y promueve las formas comunitarias (Art. 307 y 311, numeral 6) y social cooperativa (Art. 310), no así la forma privada, ya que el Art. 308 indica el Estado reconoce, respeta y protege la iniciativa privada, pero en ningún momento utiliza la palabra “promueve”. También se indica que las actividades empresariales serán reguladas por ley (Art. 308, II) y no así las actividades de la economía comunitaria ni la social cooperativa.

En el caso de la forma de organización económica estatal, el Art. 309 otorga una serie de tareas al Estado: administra los recursos naturales; administra los servicios básicos de agua (en algunos casos por medio de empresas públicas, comunitarias o cooperativas); participa directamente en la producción; promueve la democracia económica, etc.

De acuerdo con el Art. 311, el Estado ejercerá la dirección integral del desarrollo económico y sus procesos de planificación. También se señala que el Estado podrá intervenir en toda la cadena productiva de los sectores estratégicos, buscando garantizar su abastecimiento para preservar la calidad de vida de todas las bolivianas y todos los bolivianos. Ambos aspectos configuran un Estado involucrado en absolutamente todo, dirige e interviene, que debe, si el caso amerita, hacer “pan”, producir “gasolina”, prestar servicios esenciales, etc., etc.

Formas de organización económica: (comunitaria, estatal, privada y social cooperativa)

- i. Igualdad jurídica
- ii. Pueden constituir empresas mixtas
- iii. Obligación de generar trabajo digno y proteger el medio ambiente

Comunitaria. Sistemas de producción y reproducción fundados en principios y visión propios de las naciones y pueblos indígena originario y campesinos.

Privada. Se reconoce, respeta y protege la iniciativa privada, para el desarrollo económico, social y para fortalecer la independencia económica del país. Se garantiza la libertad de empresa y el pleno ejercicio de las actividades empresariales, reguladas por la ley.

Estatual: Empresas y entidades de propiedad estatal.

Objetivos:

- i. *Administrar los recursos naturales y mantener el control estratégico de las cadenas productivas y los procesos de industrialización de dichos recursos.*
- ii. Administrar los servicios básicos de agua potable y alcantarillado directamente o por medio de empresas públicas, comunitarias, cooperativas o mixtas.
- iii. Producir directamente bienes y servicios.

Cooperativas: Formas de trabajo solidario y de cooperación, sin fines de lucro. Promovida con fines de producción.

Modelo económico es plural, comprende:

- i. El Estado ejercerá la dirección del desarrollo económico y sus procesos de planificación - intervenir en toda la cadena productiva de los sectores Estratégicos.
- ii. El Estado tiene como máximo valor al ser humano (excedentes económicos: políticas sociales: salud, educación, cultura, y producción).
- iii. Los recursos naturales son de propiedad del pueblo boliviano y serán administrados por el Estado.
- iv. Se respetará y garantizará la propiedad individual y colectiva sobre la

tierra.

- v. Se respeta la iniciativa empresarial y la seguridad jurídica.
- vi. Se prohíbe el monopolio y el oligopolio privado.

En ese sentido, siendo el estado el centro del accionar económico, político y jurídico, de él nacen las estrategias a seguirse en todos los rubros. Todo esto en cumplimiento a un constitucionalismo social, donde no solo el estado es el que regula y norma sino también vela por el bienestar de la población encargado no solo de cumplir las necesidades básicas sino también de velar por las aspiraciones y objetivos nacionales y su cumplimiento.

El constitucionalismo social latinoamericano surge en el contexto de la crisis del modelo de democracia liberal y del avance de la constitucionalización del derecho ordinario por medio de la extensión de las competencias de los jueces constitucionales. Característico de este desarrollo doctrinal es el protagonismo de la jurisdicción constitucional como instancia fundamental de dinamización democrática. Estas características plantean tensiones entre diversos principios constitucionales¹⁰.

Por todo lo desarrollado y expuesto líneas arriba podemos expresar que el fin supremo de un Proyecto Nacional habrá de ser el bien común en el marco del desarrollo sostenible y justo. Obsérvese que es distinto al bien individual que no se interesa en el de la sociedad. Este bien común está asociado al de calidad de vida digna, situación en la que el hombre ha satisfecho sus necesidades de satisfacción, felicidad e integración.

Los fines restringidos con el bienestar, son aquellos de la satisfacción de

¹⁰ Liberales tan connotados como Rawls o Dahrendorf a finales del siglo XX han aceptado que la democracia liberal y representativa defendida por ellos en el pasado se encuentra en transición hacia algo nuevo e impredecible, y esto en buena parte por los desafíos del fenómeno de la globalización. La crisis de representatividad de los partidos políticos y la debilidad del parlamentarismo para enfrentar desafíos sociales respecto de decisiones macroeconómicas adoptadas en forma descentralizada por agentes no estatales, restan poder explicativo y justificativo al modelo de la democracia liberal tradicional. Las alternativas en este proceso de transición pueden ser, entre otras, o la transformación de la democracia liberal en una democracia social que garantice la autonomía individual pero al costo de asegurar una mínima igualdad material a todos, o la restricción de las competencias de los jueces constitucionales y su limitación a la garantía de los derechos de libertad y de los principios fundamentales del Estado.

sus necesidades. Estas se califican como básicas, cuando tienden a cubrir las necesidades fisiológicas del hombre, a la recuperación de las energías gastadas, y a las exigidas por su labor cotidiana. Para el caso de Bolivia, todavía la atención de las necesidades básicas, constituyen los fines esenciales del Proyecto Nacional.

Aunque tenga sus necesidades básicas satisfechas, el hombre desea mejorar sus condiciones de vida. Tiene **aspiraciones**. Este el nombre que recibe la demanda de una parte de la sociedad, en la intención de mejorar sus condiciones de vida. Las aspiraciones, son parte de los fines de un Proyecto Nacional expresado en los objetivos nacionales.

Los Objetivos Nacionales¹¹ son la expresión de los Intereses y Aspiraciones Nacionales, que el estado busca satisfacer en determinado período de su existencia, marcan el inicio del proceso de Política Nacional, orientan la acción de sucesivos gobiernos, disponen metas, traducen intereses y aspiraciones vitales de la colectividad nacional, permiten confluir los esfuerzos, pueden ser actualizados y replanteados. Pueden ser definidos mejor de la siguiente manera:

- **Necesidades colectivas:** sensación de carencia que impulsa al hombre querer satisfacerla, insuficiencia entre ser humano y el medio socio económico. Cuando un interés asume un nivel de expectativa por encima de los deseos comunes, pasa a constituir una aspiración.
- **Intereses Nacionales:** expresión deseos colectivos de Nación, generados por una sensación de satisfacción de necesidades básicas colectivas. (Priorización de necesidades de corto y mediano plazo).
 - Intereses Vitales, son de carácter imperativo.
 - Intereses Opcionales, reposan en valores renovables.
- **Aspiraciones Nacionales:** cuando los intereses asumen nivel de

¹¹ En el caso boliviano se reconoce los objetivos nacionales en el libro blanco de defensa de dicho país.

expectativa en la conciencia Nacional por encima de los deseos comunes. Constituyen la integración y proyección de los Intereses Nacionales en la conciencia nacional, que la sociedad aspira a construir para si en el largo plazo.

Los fines constituyen parte permanente de las preocupaciones del Estado. Un Proyecto Nacional debe contribuir a alcanzar estos fines, o parte de ellos, dependiendo de la situación de partida. Sus alcances específicos, permiten establecer los Objetivos del Proyecto Nacional.

Los objetivos se ubican en un nivel intermedio entre los fines y las acciones concretas. Usualmente, los fines están relacionados con logros globales, que esconden las diferencias específicas. El acceso a la información, es un enunciado propio para un fin, pero poco útil para un objetivo. Para conseguirlo, el objetivo debe establecerse en tal forma, que permite acciones diferenciadas entre los distintos sectores sociales. El periódico o la televisión podría ser un medio suficiente para un grupo de mayores ingresos y mejor nivel de instrucción. No lo es para los de menores ingresos y menor nivel educativo.

Por lo tanto, los objetivos del Proyecto deben referirse a los estratos de la población, de tal manera que puedan plantearse acciones concretas, al tiempo que permita su evaluación.

VII. HIPOTESIS DE TRABAJO

La implementación integral de la Hidrovía Paraguay – Paraná como un corredor de exportaciones será determinante para la influencia socio económica en favor del desarrollo nacional como una alternativa paliativa al encierro geográfico forzado que Bolivia sufre desde 1879, a través de una vinculación directa con el océano Atlántico.

VIII. VARIABLES

1. DEPENDIENTE

La influencia socio - económica en favor del desarrollo nacional como una alternativa paliativa al encierro geográfico forzado que Bolivia sufre desde 1879, a través de una vinculación directa con el océano Atlántico.

2. INDEPENDIENTE

La implementación integral de la Hidrovía Paraguay – Paraná como un corredor de exportaciones.

IX. NEXO LOGICO

VARIABLES		INDICADORES	SUPUESTOS
Independiente	La implementación integral de la Hidrovía Paraguay – Paraná como un corredor de exportaciones.	Se dispone la construcción de puertos equipados para transporte de todo tipo.(comercial y de carga)	La falta de voluntad política de las autoridades
		El Gobierno nacional dicta las leyes referentes al mejoramiento estratégico de la HPP	La falta de consenso político
		Firma de tratados anexos y paralelos al Tratado de la cuenca del Plata	La poca disponibilidad de recursos económicos.
Dependiente	La influencia socio - económica en favor del desarrollo nacional como una alternativa paliativa al encierro geográfico forzado que Bolivia sufre desde 1879, a través de una vinculación directa con el océano Atlántico.	Acceso directo al océano Atlántico como país exportador e importador sin intermediarios	Cercos políticos por parte de otros estados.
		Producción turística extensa por toda la Hidrovía, implementación de empresas bolivianas.	La no disposición de trabajo de la población
		Re poblamiento de áreas y terrenos estratégicos	Desprestigio empresarial y de inversiones en el país
		Instalación de bases militares en frontera, para control de contrabando	Corrupción en aduanas e instituciones militares

X. MÉTODOS Y TÉCNICAS

Para estudiar el empleo de la investigación aplicada, la ciencia origina procedimientos de investigación denominados métodos. En definitiva *“método proviene del griego META (al lado) y ODO (camino) o sea al lado del camino. En su sentido mas amplio método significa el camino mas adecuado para lograr un fin”*¹²

Los métodos de investigación se pueden clasificar básicamente en métodos teóricos y métodos empíricos. Para la presente investigación se emplea el método de investigación teórico.

1. Métodos teóricos de investigación

Los métodos teóricos de investigación son *“los procedimientos que orientan el sentido en que se maneja la información obtenida en la investigación y permite arribar a conclusiones que permiten elaborar y proponer respuestas a los hechos no explicados por los conocimientos existentes en cada momento”*¹³

Los métodos de investigación existentes y de mayor empleo son los que se nombran a continuación:

a) Método de análisis

El método de análisis *“es el procedimiento teórico mediante el cual un todo complejo se descompone en sus partes integrantes para estudiar su estructura, las cualidades de cada uno de los*

¹² JUSTINIANO ZEGARRA, Elaboración de proyectos de grado, La Paz Bolivia, Pag. 17

¹³ JUSTINIANO ZEGARRA, Elaboración de proyectos de grado, La Paz Bolivia, Pag. 17

componentes, la relación entre componentes y los procesos que se desarrollan en el interior del todo”¹⁴

b) Método de síntesis

El método de síntesis es lo contrario del método de análisis y consiste en la integración material o mental de las partes integrantes en el todo. Lo que permite detectar las cualidades comunes a todos los elementos determinando los rasgos y cualidades del todo. *“Es un proceso mediante el cual se relacionan hechos aparentemente aislados y se formula una teoría que unifica los diversos elementos”¹⁵*

c) Método de inducción

El método de inducción *“es el proceso en el que, a partir del estudio de casos particulares se obtienen conclusiones o leyes universales que explican o relacionan los fenómenos estudiados”¹⁶*.

Se menciona mediante lo anterior que dicho método es el procedimiento teórico que conduce el manejo del conocimiento de lo particular a lo general, de los hechos a las causas.

b) d) Método de deducción

Al contrario de la inducción, la deducción permite obtener conocimiento partiendo de lo general para arribar a lo particular.

¹⁴ JUSTINIANO ZEGARRA, Elaboración de proyectos de grado, La Paz Bolivia, Pag. 18

¹⁵ Ibit, Pag. 18

¹⁶

2. Técnicas de investigación

Cada método, a medida que evoluciona, desarrolla y comprueba ciertos procedimientos regularmente utilizados que reciben el nombre de técnicas. *“La técnica es el conjunto de instrumentos y medios a través de los cuales se efectúa el método. Si el método es el camino, la técnica proporciona las herramientas para recorrer este camino”*.¹⁷

3. Técnicas de recolección de información

Antes de seleccionar una técnica de recolección de información es necesario identificar la información que se necesita y el sujeto u objeto que dispone de esa información.

c) a) Investigación documental

En virtud a que los temas de investigación están referidos a temas científicos y que la ciencia tiene como características el registro de los conocimientos, la documentación es la principal fuente de información. La investigación documental es la técnica que mas se emplea en una investigación.

d) b) La observación

La observación se emplea por lo general al inicio del proceso investigativo para percibir el hecho y al final para confirmar los resultados previstos.

Si bien la observación es la base de todos los métodos la misma constituye la forma más elemental que permite investigar al hecho

¹⁷ Ibit, Pag 31

científico. La observación también se utiliza como un instrumento de recolección de información.

e) c) La entrevista

La entrevista es la acción de tomar contacto con la persona que posee la información con objeto de sostener una conversación que permite conocer esta información. Su resultado depende fundamentalmente del grado de comunicación y confianza que alcance el entrevistador.

La entrevista puede ser estructurada y no estructurada según se someta o no a un cuestionario elaborado previamente. Para la entrevista es necesario diseñarla con carácter previo para dirigir la conversación a la información que interesa obtener. Se necesitan entrevistadores con experiencia para obtener resultados útiles.

XI. UNIDAD DE ANALISIS

La unidad de análisis corresponde a la entidad mayor o representativa de lo que va a ser objeto específico del presente estudio de investigación y se refiere al qué o quién es objeto de interés en la investigación a realizar.

Debe estar claramente definida la presente investigación y el investigador debe obtener la información a partir de la unidad de análisis que haya sido definida como tal, aun cuando, para acceder a ella, haya debido recorrer pasos intermedios. Las unidades de análisis identificadas y que por ende corresponden a la presente investigación son las siguientes:

- Personas que constituyen y forman parte de las FFAA (Oficiales superiores)
- Personas profesionales civiles con un grado de licenciatura o estudios superiores que comprenden o tienen conocimiento del enclaustramiento geográfico de Bolivia.

Como se menciona y detalla anteriormente dichas unidades de análisis es de donde se obtendrá información clara y precisa del tema de investigación que se está desarrollando el cual trata de brindar una estrategia alternativa al enclaustramiento geográfico de Bolivia.

1. Diseño de la investigación

El diseño de la investigación está referida directamente a la secuencia ordenada y planificada de la investigación. Para la investigación se aplicó el siguiente diseño que se detalla a continuación.

a) Determinación de la información necesaria

Dentro de la determinación de la información necesaria se considera seleccionar que información es la adecuada para la investigación y apta para ser recolectada. En la investigación, la determinación de la información necesaria es referente al enclaustramiento geográfico de Bolivia, las guerras suscitadas, los tratados realizados, negociaciones para obtener una salida, posibles alternativas identificadas, situación geográfica de dichas alternativas, etc.

b) Recolección de información

La recolección de la información es el hecho mismo de recabar dicha información de medios bibliográficos, documentales, entrevistas realizadas, etc. En consecuencia se efectúa una investigación de la bibliografía disponible correspondiente al tema del enclaustramiento geográfico de Bolivia realizando una lectura analítica de la misma a fin de extraer elementos teóricos y conceptuales, información histórica referente al enclaustramiento e información secundaria útil para la realización del estudio.

c) Administración de la información

La administración de la información para la investigación está referida al orden cronológico y secuencial de la información y como se la administra para adecuarla y ponerla en el documento final.

d) Diagnóstico

Dentro del diagnóstico, en una primera instancia se realiza dicho diagnóstico para determinar la situación actual del enclaustramiento geográfico de Bolivia y las alternativas a superar dicho enclaustramiento en consecuencia se busca las posibles alternativas y por ende las consecuencias que pueden atraer dichas alternativas, pero primordialmente es necesario llegar a la certeza de que la base de sustentación, o sea la realidad actual y las alternativas posibles de una salida soberana al mar es la mas adecuada y la mas factible.

Es importante realizar un diagnóstico de la situación actual que afronta Bolivia por causa del enclaustramiento vivido desde años pasados hasta la

actualidad. Todo lo anterior mencionado describe que el enclaustramiento geográfico de Bolivia debe ser analizado en todos sus aspectos tanto geográficos, político y económico para brindar una alternativa de salida ya sea al océano pacifico o atlántico.

2. Metodología de la investigación

El método de investigación a utilizarse en la presente investigación es el método de análisis el deductivo e inductivo, se utiliza el método de análisis debido a que se realiza la separación material de la investigación en sus partes integrantes, para poder descubrir los elementos esenciales que conforman el objeto de investigación, y se utiliza el método deductivo puesto que se apoya en las conductas generalizadoras a partir de las cuales se pretende encontrar acciones específicas que estén fundamentadas, proporcionando un conocimiento verdadero de la realidad.

Respecto al tipo de estudio e investigación que se utilizará es el descriptivo y documental porque consiste en reunir todo el material existente acerca del problema planteado que se estudia, también se empleará un tipo de investigación explicativa y aplicada

3. Población o universo objeto de estudio

La población objeto de estudio está relacionada directamente con la unidad de análisis, pero se la debe cuantificar para tener una idea clara del número total de la población. La población o universo de presente estudio está constituido por los OO.SS. del Ejército, Fuerza Aérea y Fuerza Naval destinados en la Guarnición de Cochabamba; además de alumnos de profesionales civiles docentes de la E.A.E.N. filial Cochabamba.

En consecuencia como la población es el conjunto de todos los elementos del objeto de estudio, obviamente y evidentemente a mayor población objeto de estudio mayor será la muestra representativa a obtener de la misma.

La siguiente tabla muestra el número cuantificable de la población objeto de estudio de la presente investigación

Población de estudio

Detalle	Población
Ejercito	400
Fuerza Aérea	150
Fuerza naval	80
Profesionales civiles	30
Universitarios	3000
Total	3660

4. Muestra

Para determinar la muestra y su respectivo tamaño primeramente se debe identificar el tipo de muestreo a emplear. En el marco conceptual se mencionó que existían dos tipos de muestreo: el primero hacía referencia al muestreo probabilístico y el segundo al muestreo no probabilístico

Para la presente investigación hacemos uso del muestreo no probabilístico y se utilizara el muestreo de **juicio o intencional**.

a) Muestreo de juicio o intencional

En este enfoque, el responsable de la investigación escoge a su juicio la muestra que considera conveniente de la población

determinada ya anteriormente. Este juicio es muy subjetivo, pero el método puede ser útil cuando el tamaño de la muestra es pequeño. Asimismo, se definió una muestra empírica intencional, de acuerdo al siguiente detalle tal como se puede observar y se detalla en la siguiente tabla.

Muestra determinada

Detalle	Población	Muestra
Ejercito	400	20
Fuerza Aérea	150	10
Fuerza naval	80	10
Profesionales civiles	30	10
Universitarios	3000	50
Total	3660	100

5. Técnicas e instrumentos utilizados

A continuación se detalla que técnicas e instrumentos se utilizaron en la presente investigación.

a) Técnicas empleadas

Una de las técnicas empleadas es la investigación documental ya que permite la recopilación de información para enunciar las teorías que sustentan el estudio de los fenómenos y procesos que causaron el enclaustramiento geográfico de Bolivia y que además brindan información sobre los puertos que pueden ser utilizados como alternativa de salida al mar por parte de nuestro país. Incluye el uso

de instrumentos definidos según la fuente documental a que hacen referencia.

Otra de las técnicas empleadas y que se llevará a cabo para la investigación será la observación y la entrevista personal, que permitirá escoger y conocer puertos opcionales posibles a evaluarse y que representen una vía de salida hacia el océano atlántico.

b) Instrumentos empleados

Los instrumentos empleados son el cuestionario y la entrevista que como se menciona puede emplearse también como técnica, otros instrumentos empleados son libros, tesis, documentos, monografías, que están dentro de la técnica de la investigación documental.

i. El cuestionario

El cuestionario consiste en un conjunto de preguntas respecto a una o más variables a medir, de donde se busca obtener información del cómo perciben las personas encuestadas el enclaustramiento geográfico de Bolivia, las alternativas que ellos consideran más viables, como creen que han sido las políticas gubernamental con respecto a la recuperación del mar cautivo, etc.

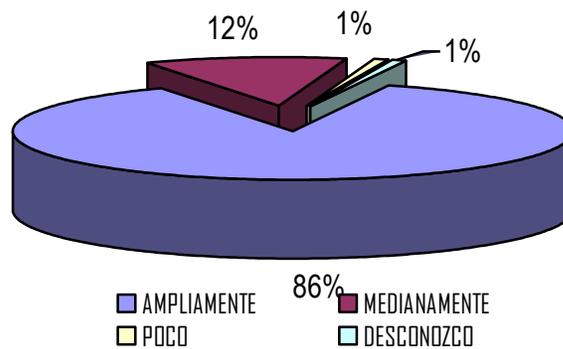
El éxito en la obtención de información depende de la forma como se planea el cuestionario y que preguntas refleje en el mismo.

Es necesario organizar totalmente la información a obtener, ya que así no sólo se obtendrá una información precisa, sino que también se facilitará su tabulación y análisis.

6. Resultados de la investigación

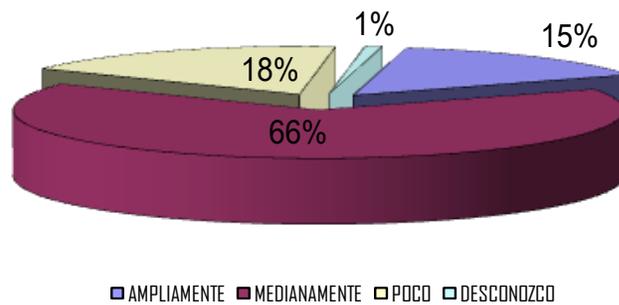
Luego de la aplicación de los instrumentos de medición (encuestas y entrevistas) se obtuvieron los siguientes resultados, los que se muestran y detallan a continuación:

1.- *¿De que manera Ud. considera que el enclaustramiento geográfico de Bolivia perjudica al desarrollo económico y social de Bolivia?*



Se observa en la gráfica anterior que la mayoría de las personas encuestadas, las mismas que están representadas con un 86% consideran que el enclaustramiento geográfico de Bolivia perjudica al desarrollo económico y social de manera amplia, un 12% consideran se perjudica al país medianamente, un 1% poco y 1% desconoce tal hecho. En consecuencia se puede afirmar que una gran mayoría considera perjudicial el enclaustramiento geográfico de Bolivia de manera amplia.

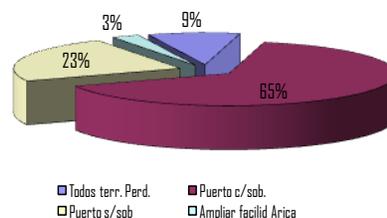
2.- *¿Conoce Ud. las negociaciones que Bolivia ha llevado adelante con Chile, en busca de solucionar su enclaustramiento geográfico?*



La anterior gráfica revela que el 66% de los encuestados conocen medianamente las negociaciones con Chile llevadas a cabo para solucionar el enclaustramiento geográfico de Bolivia, pero un 18% conoce muy poco de dichas negociaciones, tan solo el 15% conoce estas negociaciones de manera amplia y el 1% desconoce dichas negociaciones.

Se concluye que una gran parte de los encuestados, específicamente el 66% conoce las negociaciones de manera mediana y no así ampliamente.

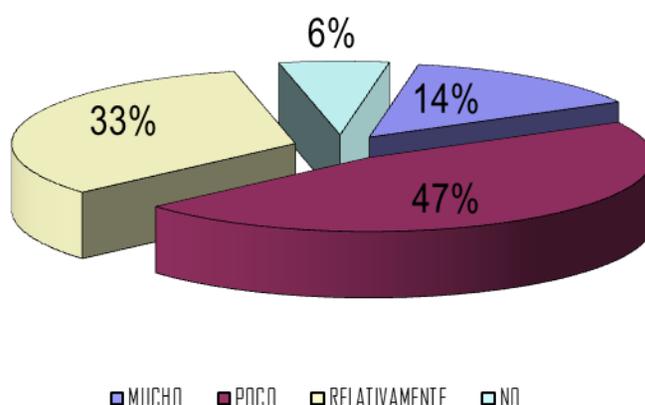
3.- Según Ud. la posición de Bolivia respecto al tema marítimo debe estar dirigida a lograr:



Según la gráfica anterior la mayoría de los encuestados representados con el 65% consideran que la posición de Bolivia respecto al tema

marítimo debe estar dirigido a lograr puertos con soberanía nacional, el 23% consideran que se deben lograr puertos sin soberanía nacional, el 9% menciona que se deben recuperar todos los territorios perdidos por las guerras suscitadas anteriormente, y tan solo el 3% menciona que se debe ampliar las facilidades a Arica.

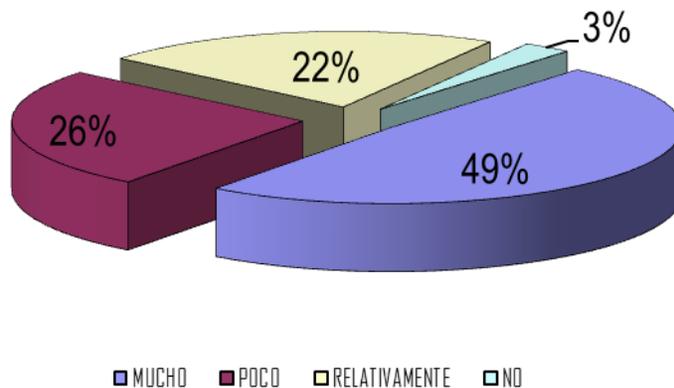
4.- *¿Tiene Ud. conocimiento de las facilidades de Puerto Ilo; el Proyecto Puerto Busch; Proyecto Río Madera, como opciones que tiene Bolivia para salir al mar?*



Mediante la gráfica anterior se observa que el 47% es decir menos del 50% de los encuestados posee y tiene poco conocimientos de las facilidades que presenta el puerto de Ilo, proyecto Busch como opciones de salidas al mar para Bolivia, en cambio el 33% tiene un conocimiento relativo de las facilidades de este puerto y proyecto, tan solo el 14% posee mucho conocimiento, y el 6% no tiene conocimiento de las facilidades que presentan el puerto ni los proyectos mencionados anteriormente.

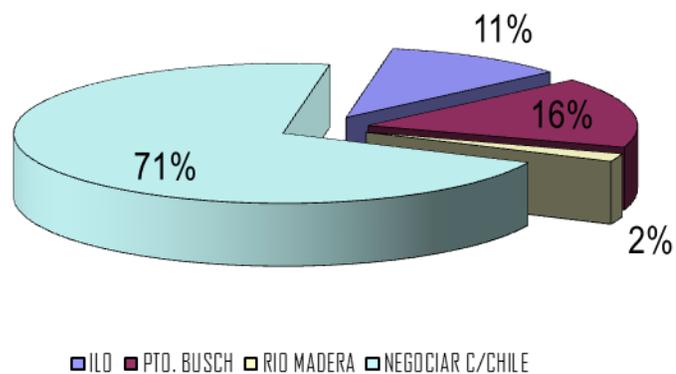
5.- *¿Considera Ud. que Bolivia al impulsar la concreción de las anteriores opciones para salir al mar, contribuiría a la solución de su*

enclaustramiento geográfico?



El 49% considera que la decisión está muy bien atinada a que Bolivia debe impulsar la concreción de las anteriores opciones para salir al mar, un 26% piensa y refleja que debe considerarlo muy poca esa opción de salida al mar, el 22% considera relativa las opciones y el 3% menciona que no se deben considerar dichas opciones de salida al mar.

6.- *Según su criterio, el esfuerzo principal del gobierno boliviano para lograr una salida efectiva al mar, debe estar dirigido a:*



La gráfica anterior revela claramente que el esfuerzo principal del gobierno para lograr una salida efectiva al mar, debe estar dirigido a negociar con Chile y esta opción está representada con el 71%, el 16% considera que

los esfuerzos están en buscar vías alternativas de salida al mar como el Puerto Busch, el 11% el puerto de Ilo y el 2% considera que la opción mas optima es Rio Madera.

SEGUNDA PARTE
DESARROLLO DEL TEMA DE INVESTIGACIÓN

CAPITULO I

**ANTECEDENTES HISTÓRICOS DEL ENCLAUSTRAMIENTO GEOGRÁFICO
BOLIVIANO**

Al surgir Bolivia a la vida independiente en el año 1825, lo hace con un vasto territorio costero y su respectivo espacio marítimo, materializados en su Departamento del Litoral, con una superficie de 158.000 km². En tierra y 400 Kms. de costa, donde se establecieron los puertos de Cobija, Tocopilla y Antofagasta.

Mediante Decreto de 28 de Diciembre de 1825, el Libertador Simón Bolívar, dispuso la habilitación del Puerto denominado “La Mar” en Cobija en el que se ordenó la instalación las oficinas de Hacienda Pública instruyendo al Mariscal Sucre, el cumplimiento de la mencionada determinación; este documento, permite comprender que en el nacimiento de Bolivia, esta no contaba con un puerto habilitado al gran flujo comercial, y que siendo una necesidad para el nuevo Estado el contar con este mecanismo de comunicación con la vecindad internacional, en visionaria instrucción el Libertador Bolívar, serio, como en todos sus actos, dispuso la habilitación del Puerto de “La Mar” para el flujo comercial de la naciente República de Bolivia¹⁸.

Desde el inicio de su vida republicana, los territorios costeros de Bolivia, en forma permanente se constituyeron en un interés en disputa con Chile, por lo

¹⁸ PROYECTO DE DEMANDA MARITIMA BOLIVIANA, redactado por Wilfredo Chávez y Víctor Hugo Chávez, abogados y docentes de la Universidad Mayor de San Andrés, octubre 2004

que en el afán de resolver estas diferencias, ambos países a través de sus representantes: don Manuel Rengifo, Ministro de Estado en el Departamento de Hacienda de Chile y don Dámaso Uriburu, Encargado de negocios de Bolivia, cerca del Gobierno de Chile, firmaron el año 1833 y 1834 el tratado de “Amistad, Comercio y Navegación”.

Sin embargo pese a este acuerdo, a partir del año 1840 se volvieron a iniciar nuevos enfrentamientos políticos y económicos a causa de la riqueza minera y guanífera descubierta en la zona, motivo por el cual tras un largo periodo de tensión, el 10 de agosto de 1866 se firma el primer Tratado de Límites entre Chile y Bolivia, por el que se establece como límite entre ambos países el paralelo 24° Lat. Sur; además que los dos estados, tenían el derecho mancomunado de explotar los recursos naturales entre los paralelos 23° y 25° Lat. Sur.

Este Tratado, resultó insuficiente para satisfacer la ambición chilena, en consecuencia en la búsqueda de una solución pacífica, el 6 de agosto de 1874 se celebra el segundo Tratado de Límites, el mismo que mantiene como línea limítrofe el paralelo 24° Sur, desde el mar hasta la cumbre más alta de la Cordillera de los Andes (Divortia Aquarium); manteniendo la mancomunidad establecida en el Primer Tratado de Límites y conviniendo además que los derechos de explotación de las industrias chilenas no serían gravadas con impuestos durante 25 años, es decir hasta el año 1.899.

Al poco tiempo de ratificado el Tratado de 1874, la empresa británica “Compañía Anónima de Salitres y Ferrocarril de Antofagasta” (cuya nacionalidad fue históricamente cuestionada) solicitó la aprobación de una concesión para explotar salitre en el territorio de la mancomunidad; en este sentido, el Congreso boliviano emite la Ley del 14 de febrero de 1878 imponiendo a esta Compañía, el pago de un impuesto de 10 centavos de

boliviano por cada quintal de salitre exportado. Esta acción suscitó el reclamo del Gobierno de Chile, que sostenía la violación del Tratado de Límites de 1.874, pese a que el mismo únicamente favorecía a empresas chilenas y no a las de otros países.

Ante el estado de crisis generado por estos hechos, el Gobierno de Bolivia en la búsqueda de darle una solución pacífica a la controversia surgida, comunicó a su par chileno, que estaba llano a acogerse al recurso arbitral previsto en el Tratado Complementario. Sin embargo esta posición no encontró eco en el Estado Chileno el mismo que escala el conflicto hasta llegar al acto de fuerza el 14 de febrero de 1879, con la invasión por parte de su ejército al puerto boliviano de Antofagasta, dándose así inicio a la Guerra del Pacífico, que en su desarrollo incorporó a la República del Perú luego de la declaratoria de guerra que le hiciera Chile el 5 de abril de 1879.

La guerra fue desigual, pues Chile en concordancia a sus ambiciones expansionistas de conquista, había conformado un aparato bélico impresionante para la época, mientras que Bolivia y Perú se encontraban casi desprovistos de medios bélicos. Los resultados de la invasión, fueron la pérdida del Litoral boliviano y la ocupación de las poblaciones peruanas de Tarapacá, Tacna y Arica.

Bolivia en la guerra del Pacífico, perdió 120.000 Km² de territorio, 400 Km. de costa, varios puertos, bahías y caletas; y lo mas importante, su acceso soberano al océano Pacífico como medio de comunicación irrestricto con el mundo, además de la inmensa riqueza hidrológica y los recursos naturales del fondo marino; recibiendo a cambio 300.000 libras esterlinas y la construcción de un ferrocarril entre La Paz y Arica.

Por otra parte, en el territorio perdido por Bolivia se descubrieron los yacimientos cupríferos de Chuquicamata, que prácticamente solventan hasta la actualidad a la economía chilena y es uno de los más importantes del mundo.

I. ACTOS QUE CONLLEVARON LA CONSOLIDACIÓN DEL ENCLAUSTRAMIENTO GEOGRÁFICO DE BOLIVIA

Concluidos los combates en el terreno, se dio inicio a la batalla en el ámbito diplomático para la solución definitiva de la guerra, teniéndose los siguientes antecedentes:

Cartas del Canciller chileno Domingo Santa María¹⁹

*“De dos cartas escritas por el Ministro Domingo Santa María, que posteriormente se convertiría en Presidente de Chile, se pueden extractar algunos párrafos que revelan su lucidez como estadista. Una de esas comunicaciones es del 3 de Diciembre de 1879 y está dirigida a su amigo José Victorino Lastarria, en ella dice: **Dueños nosotros de todo el litoral boliviano y de todo el Departamento de Tarapacá, debemos dar un respiradero y una puerta de calle a Bolivia...** Posteriormente, en una carta a Rafael Sotomayor, Ministro de Guerra en campaña, repetiría las ideas un año después, en noviembre de 1880: **No olvidemos que no podemos ahogar a Bolivia. Privada de Antofagasta y de todo el litoral que antes poseía hasta el Loa, debemos proporcionarle por alguna parte un puerto suyo, una puerta de calle, que le permita entrar al interior sin zozobra, sin pedir venia.** Santa María no concebía que Bolivia se convirtiera en un país mediterráneo y se preguntaba si su país, sin consultar otro interés que el suyo, podía alterar el mapa americano”²⁰*

1. Suscripción del Tratado de Ancón entre Perú y Chile (1.883)

¹⁹ http://www.embajadadebolivia.com.ar/libro_azul_esp.pdf

²⁰ VELASQUEZ ELIZARRARAS Juan Carlos Ob. Cit.; p. 395

El 20 de Octubre de 1.883, Chile y Perú suscribieron el Tratado de Ancón, estableciendo la paz entre ambos países. Por este Tratado, el Perú le cedió a Chile la provincia de Tarapacá, conviniéndose en la realización de un plebiscito para definir la suerte de las dos provincias que quedaban en manos de Chile: Tacna y Arica, el cual nunca llegó a efectuarse por la oposición de Chile.

Esta situación, permitió a Chile argumentar que no podía ceder a Bolivia una salida al mar por su antiguo territorio, pues al haberse anexado la provincia de Tarapacá, esto significaría partir en dos su territorio, por lo que cualquier alternativa de solución, debía ser planteada al norte de Tarapacá luego de definirse la suerte de Tacna y Arica.

2. Pacto de tregua entre Bolivia y Chile (1.884)

Ante la amenaza de nuevas hostilidades con las tropas chilenas concentradas en Puno, Tacna, Mollendo y Calama, Bolivia se vio obligada a firmar, el 4 de abril de 1.884 en la ciudad de Valparaíso, un Pacto de Tregua y cuatro días después un protocolo complementario, cuyos términos eran totalmente favorables a Chile y fomentaban la expansión de productos chilenos en el mercado boliviano, consolidando de esta manera el dominio total de Chile.

3. Ley chilena de anexión de Antofagasta (1.887)

En enero de 1.887, el parlamento chileno presentó un proyecto de ley que creaba la provincia chilena de Antofagasta en el territorio del Departamento del Litoral boliviano. El gobierno chileno el 12 de julio de 1888, aprobó este proyecto, declarando además la anexión total del Departamento del Litoral a su territorio. Ante este hecho, las autoridades bolivianas efectuaron la protesta correspondiente sin que se pueda

impedir la consolidación de la anexión de ese territorio. Antofagasta era una provincia rica en yacimientos de salitre cuya exportación hasta la Primera Guerra Mundial, se convirtió en una de las principales fuentes de ingresos para Chile.

4. Tratados Barros-Gutiérrez (1.895) y Matta-Cano (1.895)

“El gobierno chileno, con el afán de llegar a un acuerdo definitivo de paz, firmo tres tratados con las autoridades de Bolivia, uno de paz y amistad, otro de comercio y un tercero -el más importante- de transferencia de territorios, que consignaba la promesa del gobierno de Chile de entregar al de Bolivia los territorios de Tacna y Arica, a cambio del reconocimiento del último de la soberanía del primero sobre la Puna de Atacama. En caso de que no concretase la cesión de Tacna y Arica, Chile otorgaría a Bolivia un puerto marítimo en la bahía Víctor y una compensación pecuniaria”²¹. Estos tratados fueron firmados el 18 de mayo de 1.895, en la ciudad de Santiago de Chile, entre el ministro de relaciones exteriores chileno, Luis Barros Borgoño, y el ministro plenipotenciario boliviano, Heriberto Gutiérrez.

“Pero, perdidas las esperanzas de que el Congreso boliviano aprobara los tratados en la forma convenida, Juan Gonzalo Matta, el ministro de Chile en La Paz, firmó con el canciller boliviano, Emeterio Cano, el 9 de diciembre de 1.895, en Sucre, un protocolo que introducía cambios en los tratados Barros Borgoño-Gutiérrez. Por este acuerdo se fijaba un plazo de dos años para la entrega del puerto por parte de Chile a Bolivia, estableciéndose además que quedaría sin efecto la cesión definitiva del

²¹ ENCINA FRANCISCO A, **La cuestión de límites entre Chile y la Argentina desde la Independencia hasta el tratado de 1881**, Santiago de Chile, Nacimiento, 1959, p. 204

*litoral de Bolivia a favor de Chile, en caso de no cumplimiento del compromiso*²².

Sin embargo el nuevo canciller chileno, Adolfo Guerrero, al ponerse al tanto de las negociaciones del protocolo Matta-Cano, dirigió una nota al representante de Bolivia, comunicándole que los tratados de mayo, aunque aprobados por el Congreso chileno, no serían ratificados por Chile mientras no se aclarase el alcance de las modificaciones del nuevo protocolo. *“Después de complicadas negociaciones se firmó en Santiago, el 30 de abril de 1.896, un nuevo protocolo que establecía que, si Chile no pudiera traspasar a Bolivia el puerto de Arica, le traspasaría Vítor u otra caleta análoga, que tuviera condiciones para un puerto comercial. A su vez, el Congreso boliviano debía aceptar el reconocimiento de los créditos chilenos estipulados en el pacto de mayo. Pero el Congreso boliviano introdujo una cláusula al tratado de transferencia de territorios, por la cual se reservaba el derecho de aceptar o no el puerto que ofreciera Chile. La cancillería chilena exigió la derogación de la misma, y el rechazo de esto por el gobierno boliviano puso fin a las negociaciones”*²³.

De esta manera quedó nuevamente en suspenso el tratamiento de la solución diplomática de la guerra.

5. Nota de Abraham Köning

El Ministro plenipotenciario chileno Abraham Köning luego de numerosas conversaciones con las autoridades bolivianas y demostrando su impaciencia (especialmente por lo que él llamaba la falta de realismo de los parlamentarios bolivianos, que no aceptaban la idea del

²² Encina F.A., *op. cit.*, p. 208

²³ *Ibidem*, p. 209

enclaustramiento) envió una famosa nota-ultimátum el 13 de agosto de 1.900 reiterando la posición final del Gobierno chileno.

Dentro algunos de los conceptos más importantes de esa nota-ultimátum.

Dice Köning:

"No podemos esperar más. El gobierno y el pueblo de Chile consideran que han esperado con paciencia. Según nuestro criterio, las bases propuestas por Chile son equitativas, las únicas compatibles con la situación actual. Sería una verdadera desgracia que el Congreso boliviano pensara de distinta manera."

Y refiriéndose al derecho del vencedor, Köning planteó que: *"Terminada la guerra, la nación vencedora impone sus condiciones y exige el pago de los gastos ocasionados. Bolivia fue vencida, no tenía con qué pagar y entregó el Litoral. Esta entrega es indefinida, por tiempo indefinido; así lo dice el Pacto de Tregua: fue una entrega absoluta, incondicional, perpetua. En consecuencia, Chile no debe nada, no está obligado a nada, mucho menos a la cesión de una zona de terreno y de un puerto."*

Y negando los derechos argumentados por el Congreso y opinión pública boliviana el ministro chileno arguyó que: *"Es un error muy esparcido y que se repite diariamente en la prensa y en la calle, el opinar que Bolivia tiene derecho de exigir un puerto en compensación de su Litoral. No hay tal cosa. Chile ha ocupado el Litoral y se ha apoderado de él con el mismo título que Alemania anexo al imperio la Alsacia y la Lorena, con el mismo título con que los Estados Unidos de la América del Norte han tomado a Puerto Rico. Nuestros derechos nacen de la victoria, la ley suprema de las naciones. Que el Litoral es rico y vale muchos millones, eso ya lo sabíamos. Lo guardamos porque vale: que si nada valiera, no habría interés en su conservación."*

En esta nota cargada de soberbia, el Ministro Köning, presentó las bases chilenas para el Tratado de Paz, que prácticamente eran las mismas que sostenía este país en 1.890. Estas bases decía Köning: *"propuestas y aceptadas por mi país y que importan grandes concesiones a Bolivia, deben ser consideradas no sólo como equitativas, sino como generosas"*.

El Gobierno boliviano rechazó la nota de Köning, mediante otra nota del Canciller Villazón suscrita el 15 de octubre de 1.900. Asimismo, envió una nota-circular a las cancillerías del hemisferio el 25 de enero de 1.901, respondiendo a la circular chilena del 30 de septiembre ya mencionada. El Ministro Köning fue llamado discretamente por Chile el 13 de noviembre de 1.900.

6. Tratado de Paz y Amistad suscrito entre Bolivia y Chile

Iniciando el siglo XX, la situación general de Bolivia era muy difícil. En el ámbito internacional, Bolivia discutía con Perú la delimitación de algunas áreas fronterizas. Con Brasil se enfrentó bélicamente por la posesión del Acre. Su economía estaba estrangulada por la posesión chilena de sus puertos y aduanas. Esa administración en las aduanas bolivianas significaba que Chile no sólo se beneficiaba en el cobro de sus servicios, sino que principalmente se pagaba por la indemnización que el Gobierno de Bolivia debía por la Guerra del Pacífico; de esta forma, el erario fiscal boliviano soportaba una severa crisis económica que limitaba el normal desarrollo del Estado.

La misión Köning, aunque criticada por muchos había sentado nuevamente en 1.900 las bases chilenas de la paz. Las mismas estaban ya diseñadas en 1.890 por la administración del Presidente Balmaceda.

Bolivia, tuvo finalmente que aceptar estas bases y el 20 de octubre de 1.904, firmó en Santiago el Tratado de Paz y Amistad con Chile (ANEXO FOXTROT). Este tratado tiene doce artículos, de los cuales cinco básicos o sustantivos estaban ya incluidos en el ultimátum de Köning; otros cinco artículos se refieren a las regulaciones del libre tránsito y los otros dos se refieren a los aspectos formales, como el preámbulo y el nombramiento de árbitro para dirimir los casos de desacuerdos, que pudieran ocurrir en la ejecución o interpretación de dicho tratado.

Las partes sobresalientes del mencionado tratado, establece que a cambio de la cesión de su Litoral, Chile le concedió a Bolivia un régimen de libre tránsito, una indemnización de 300.000 libras esterlinas y la construcción de un ferrocarril de Arica a La Paz, con el tramo chileno bajo la administración de su Gobierno, consolidándose de esta manera, el enclaustramiento geográfico de Bolivia.

II. GESTIONES EFECTUADAS PARA SOLUCIONAR EL ENCLAUSTRAMIENTO GEOGRÁFICO DE BOLIVIA

Posterior a la suscripción del Tratado de Paz y Amistad suscrito con Chile, Bolivia buscó de manera permanente e indeclinable lograr retornar a las costas del Pacífico, habiendo efectuado una serie de gestiones diplomáticas tanto a nivel bilateral con Chile, así como ante organismos internacionales y otros países en pos de lograr este objetivo.

“Ya en los días en que se suscribió el Tratado de Paz de 1.904 (20 de Octubre), hubo sectores políticos bolivianos que se opusieron a él, lo que se reflejó en el hecho que fue aprobado en el Congreso de Bolivia por 42 votos contra 30”²⁴.

²⁴ VON CHRISMAR ESCUTI JULIO; **Aspiraciones Marítimas de Bolivia. Una Visión Geohistórica y Geopolítica;** Cuaderno de Difusión Nº 21. Academia de Guerra del Ejército. Santiago de Chile; 2004; p. 16

Las sucesivas declaraciones del Gobierno de Bolivia acerca de sus aspiraciones marítimas son bastante numerosas; en este sentido, solo se hará referencia a las que se consideran de mayor valor histórico y que tienen, además, especial interés para eventuales futuras negociaciones chileno bolivianas:

1. Primera ruptura de relaciones diplomáticas entre Chile y Bolivia

En un escenario marcado por una tensa y difícil relación bilateral, el Gobierno de Chile en abril de 1962, en una acción unilateral, desvió sin el consentimiento de su par boliviano, las aguas del río Lauca, un río internacional de curso sucesivo que es compartido por ambos países. Ante este hecho que infringe el Derecho Internacional, Bolivia presentó su reclamo ante la Organización de Estados Americanos (OEA), la misma que demostró carecer de efectividad para resolver este problema. Como consecuencia de esta nueva agresión, Bolivia rompió relaciones diplomáticas con Chile.

2. Declaraciones bolivianas y chilenas en diferentes ocasiones

En la Conferencia de las Naciones Unidas celebrada el 20 de Noviembre de 1963, el delegado boliviano Luis Iturralde Chinela, expresó que: *“la Guerra del Pacífico determinó el enclaustramiento de Bolivia y la situación de mediterraneidad que prevalece hasta hoy”*²⁵.

La réplica del embajador chileno ante las Naciones Unidas, Enrique Bernstein C., no se dejó esperar, manifestando que *“Chile tiene sólo una controversia pendiente con Bolivia, la que se refiere al uso de las aguas de un río internacional (el Lauca) y que para ponerle término, Chile había*

²⁵ Ob. Cit. Pinochet de la Barra Oscar; p. 271

*ofrecido el recurso de arbitraje a la Corte Internacional. La aspiración boliviana de tener una salida al océano Pacífico no es una controversia internacional y, por lo tanto, no corresponde, en este caso, la negociación directa como lo ha insinuado el representante boliviano*²⁶.

El año 1967 en Punta del Este, en ocasión de la Conferencia de Jefes de Estados Americanos, el Presidente de Bolivia René Barrientos Ortuño, se dirigió al Presidente de Uruguay, Oscar Daniel Gestido, a través de una carta en la cual le expresó entre otros temas, el problema de su enclaustramiento, concluyendo que esta condición *“no permite a Bolivia seguir el ritmo de desarrollo de las hermanas naciones del continente, por lo cual ha buscado un acceso propio y soberano al océano Pacífico*²⁷.

En una respuesta inmediata siguiendo instrucciones del Presidente Eduardo Frei, el Ministro de Relaciones Exteriores de Chile Gabriel Valdés en nota de fecha 29 de Mayo de 1967, refutó los planteamientos bolivianos en estos términos: *“Hoy, la situación económica de Bolivia es bastante mejor. Posee dos ferrocarriles, construidos en Chile, que le dan amplia salida al océano Pacífico. Dispone de dos puertos mayores –Arica y Antofagasta- y de acuerdo con el Tratado de 1904, puede utilizar con toda libertad cualquiera de los 12 puertos chilenos, lo cual coloca a su disposición un sistema marítimo como jamás pudo soñarlo Bolivia en toda su historia. A esto es necesario agregar cinco ferrocarriles y carreteras internacionales que le unen a todos los países fronterizos y que le crean un sistema de siete puertas a la América Latina, condición mucho mejor que la de la mayor parte de sus hermanos del continente*²⁸.

²⁶ Ibid. p. 272

²⁷ Ibid. p. 277

²⁸ Ibid. p. 278

Continuó precisando que *“...ningún organismo internacional, por respetable que sea, tiene autoridad para revisar un Tratado bilateral libremente celebrado y que en el fondo, lo que persigue (Bolivia) es la revisión de un Tratado libremente celebrado”*²⁹.

Concluyendo de manera terminante al decir: *“Que abandone, pues Bolivia, todas sus pretensiones territoriales en Chile, ya sea invocando quiméricas reivindicaciones, impugnando el Tratado de 1904, o clamando ante lo que llama la conciencia de América. No hay seriedad en un planteamiento así y Chile desea que cualquier contacto bilateral con un país hermano se haga en un ambiente de responsabilidad y mutuo respeto”*³⁰.

3. Apoyo internacional a la demanda marítima boliviana

La demanda marítima boliviana, ha contado con el respaldo de varias personalidades en diferentes ocasiones, dentro de las cuales se pueden destacar las siguientes:

Tanto el Secretario General de la ONU, Kofi Annan, como el presidente de México, Vicente Fox, se han ofrecido como mediadores de las eventuales conversaciones entre Bolivia y Chile.

Bolivia ha recibido mensajes alentadores del Parlamento Europeo, el Vaticano (que también es un Estado mediterráneo, aunque no pobre) y de los presidentes de Venezuela, Hugo Chávez, y Argentina, Néstor Kirchner.

Por muchos años, Estados Unidos apoyó la petición de Bolivia de un acceso soberano al Pacífico. Como mediador en 1926, recomendó que el

²⁹ Ibid. p. 278

³⁰ Ibid. p. 278

puerto de Arica le fuera cedido, algo que en ese momento Chile aceptó pero Perú rechazó.

Tanto el presidente Ronald Reagan como Jimmy Carter respaldaron el derecho de Bolivia al mar. Reagan apoyó particularmente los esfuerzos de La Paz de recuperar sus "derechos marítimos" a través de la Organización de Estados Americanos (OEA), que ha aprobado más de diez resoluciones a su favor.

El ex presidente de Estados Unidos, Jimmy Carter, reiteró su apoyo durante un discurso ante el congreso boliviano en el que expresó la esperanza de que Bolivia pudiera lograr el acceso al mar. Ofreció además la asistencia de su fundación cuando y si se producen negociaciones de buena fe entre Bolivia, Chile y Perú.

Como se puede apreciar, existe consenso internacional para que Bolivia y Chile logren llegar a una solución positiva en este desencuentro que ya lleva más de una centuria, dentro el marco de un proceso de paz que beneficie a ambos países.

III. ANTECEDENTES LEGALES DE BOLIVIA Y CHILE EL ENCLAUSTRAMIENTO GEOGRÁFICO

“Jurídicamente, con la suscripción del Tratado de 1904 se legalizó la pérdida del litoral boliviano; pero perduró y perdura el ideal de un pueblo que no puede resignarse a vivir sin comunicación marítima directa con el mundo”³¹

³¹ OSTRIA GUTIÉRREZ, ALBERTO; **Apuntaciones sobre Negociaciones Portuarias con Chile**; ABNB; Sucre; 1998; p. 3

Esa búsqueda de Bolivia por encontrar una fórmula que le permita alcanzar un acceso soberano al mar, ha sido permanentemente cuestionada por Chile bajo el argumento que la pretensión de Bolivia está dirigida a desestabilizar las fronteras en la región.

Para el propósito boliviano, desde la óptica del Derecho Internacional, se identifican dos vías legales de solución:

- La revisión del Tratado de 1904.
- La negociación directa entre partes.

*“Hoy con la codificación del denominado Derecho de los Tratados, es una norma internacionalmente aceptada el principio del **pacta sunt servanda**, lo que se pacta se cumple de buena fe por las partes y se ha definido que si ese pacto es sobre límites fronterizos entre Estados, un cambio fundamental en las circunstancias no podrá alegarse como causa para dar por terminado un tratado, en razón a que es interés de la comunidad internacional consolidar la certidumbre, seguridad e integridad territorial de los Estados; aparejado a esta norma está el principio moderno de no reconocimiento de anexiones territoriales por la fuerza”³².*

La norma legal aprobada en la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados establece que la modificación de los tratados es de absoluta competencia de los Estados contratantes, pudiendo un Tratado ser enmendado solo por acuerdo entre las partes y por consiguiente esas partes pueden legalmente, mediante un acuerdo expreso entre ellas, modificar o crear una nueva situación jurídica que regule sus límites territoriales.

Se puede deducir que Bolivia ha respetado este marco jurídico (salvo su petición planteada en 1920 y 1923 ante la Liga de las Naciones), por lo que

³² Ob. Cit. Orias Ramiro; p. 55

oficialmente no ha dirigido su esfuerzo diplomático a revisar el Tratado de 1904 y jamás ha presentado una demanda reclamando su nulidad, ni tampoco ha planteado formalmente su denuncia o suspensión y mucho menos darlo por terminado y no válido.

“La política exterior boliviana para su reintegración marítima, ha seguido en términos generales la orientación propuesta en el Memorando de 15 de septiembre de 1943, entregado por el Embajador boliviano en Washington, por intermedio del Secretario de Estado de los EE.UU., Cordell Hull, al Ministro de Relaciones Exteriores de Chile, con el siguiente tenor:

- 1. Bolivia, fiel a su tradición de respeto a los pactos internacionales, no desconoce la legalidad del dominio territorial que Chile ejerce sobre la costa del Pacífico, de conformidad con los tratados que tiene suscritos.*
- 2. Bolivia mantiene sus legítimas aspiraciones a una salida soberana al océano Pacífico.*
- 3. Bolivia propicia un entendimiento directo con Chile sobre bases que consulten las recíprocas conveniencias y los altos intereses de los dos países, sin propósito alguno de perturbar la armonía continental”³³.*

En consecuencia la llamada demanda boliviana de reintegración marítima no tiene el carácter de una política revisionista, irredentista o desestabilizadora del *statu quo* territorial de la región. Lo que se ha buscado es una nueva situación jurídica internacional, que no implica revisar o desconocer los límites actuales, sino construir un entendimiento bilateral que posibilite a Bolivia recuperar su cualidad marítima, en el entendido de que Bolivia no solo requiere una solución portuaria dirigida a obtener facilidades de tránsito y transporte; sino que

³³ OSTRIA GUTIÉRREZ ALBERTO; *Una Obra y un destino: la política internacional de Bolivia después de la Guerra del Chaco*; Ed. Ayacucho; Bs. As; 1946; p. 85

necesita una costa propia con soberanía política para proyectarse como un país ribereño del océano Pacífico.

El principal escollo que han tenido las negociaciones, es que en repetidas ocasiones Chile ha fundamentado su negativa argumentando la pretensión de cuestionar un Tratado válidamente convenido, que *“según el derecho de los Tratados, cuando fijan fronteras son irrevisables a fin de salvaguardar la estabilidad en los límites territoriales del Estado”*³⁴. Por lo que el planteamiento boliviano para solucionar el problema de su encierro geográfico, no ha buscado la revisión del Tratado de 1904; pues de hacerse efectivas las mismas, no modificarían los límites fijados por ese tratado.

En tal sentido, para que una negociación tenga el potencial de ser efectiva debe proponer una fórmula autónoma y definitiva en relación a los antecedentes históricos y no debe contemplar su revisión, si es que no es consensuada por las partes contratantes.

Fijado el entorno jurídico de la problemática marítima boliviana, es necesario efectuar una puntualización mas específica dentro del marco jurídico internacional vigente, de manera tal de tener una visión mas real de la dimensión de este centenario problema que contribuyan a una mejor comprensión y definición del mismo.

IV. NATURALEZA DEL CONFLICTO

Se entiende por controversia internacional a la *“diferencia o desacuerdo sobre una cuestión de orden jurídico o de hecho, o una oposición de tesis jurídicas o de intereses entre las partes”*³⁵. Es decir, para que un conflicto sea

³⁴ Ob. Cit. ORIAS RAMIRO; p. 56

³⁵ NOVAK FABIÁN; *Derecho Internacional Público*; PUCP; Lima, Perú; 2003; p. 374

internacional, el mismo debe darse entre Estados sujetos de derecho internacional y la materia motivo de controversia debe referirse a intereses internacionales de esos Estados; pudiendo estos ser de índole político, económico, militar, cultural, religioso, etc.

La doctrina jurídica clasifica a las controversias internacionales en jurídicas y políticas. Las jurídicas implican la aplicación del Derecho Internacional vigente pudiendo ser resueltas de manera definitiva a través de los medios jurídicos ya sean jurisdiccionales o arbitrales de tipo internacional. En cambio las controversias políticas, implican una modificación concertada del Derecho Internacional, abriéndose para el efecto, los medios diplomáticos o políticos, en los cuales la participación, concurso y acuerdo de las partes es fundamental para su resolución. En la práctica, no existen controversias exclusivamente jurídicas o políticas, pues muchas controversias jurídicas pueden ser resueltas políticamente y otras de tipo político en forma jurídica.

Bajo esta concepción se puede definir que la naturaleza del conflicto Chileno Boliviano es de naturaleza política, con una gran connotación jurídica, económica y social.

1. Negación de la controversia por una de las partes

“Conforme al fallo de la Corte Permanente de Justicia Internacional en el Asunto de las Concesiones Mavrommatis en Palestina en 1924: Las diferencias internacionales tienen una existencia objetiva, independiente del reconocimiento formal de las partes. Una diferencia existe desde el momento en que una de las partes comprueba que la actitud de la otra es

*contraria a la suya*³⁶. Agarrando este concepto, resulta evidente que una controversia de intereses entre Estados existe por sí misma; es decir, se configura como tal desde el reclamo de una sola de las partes ante las otras.

Por consiguiente, la permanente afirmación de Chile que no existe ninguna controversia con Bolivia, no se ajusta a las normas del Derecho Internacional.

2. Formas de solución de las controversias internacionales

El Derecho Internacional Público prevé las siguientes formas para solucionar las controversias internacionales:

- A través de los medios pacíficos diplomáticos: negociación, buenos oficios, mediación, investigación y conciliación.
- Por medios pacíficos jurídicos: arbitraje y arreglo judicial.
- Empleando los medios violentos o coactivos: retorsión, ruptura de relaciones diplomáticas, represalia, bloqueo, ultimátum y la guerra.

Sin embargo, la comunidad internacional está consciente que ante la presencia de un conflicto internacional deben agotarse los medios pacíficos de solución de conflicto y evitar el empleo de los medios violentos. *"En este terreno es evidente que la comunidad internacional ha evolucionado muy favorablemente, porque el uso y abuso de ciertos medios violentos, como la retorsión, represalia y bloqueo e, incluso la guerra, dejados al arbitrio y libertad de cada Estado de realizarlo cuando lo creyere conveniente dio lugar a una gran*

³⁶ HERNANDEZ VILLALOBOS LARYS y MANASIA FERNANDEZ NELLY; **Conflictos Internacionales: Medios de Solución y Derecho Internacional Humanitario**; FRONE; Vol.12; N° 3; Venezuela; 2005; p. 74

*inseguridad en la comunidad internacional que se ha traducido en la práctica como un menosprecio del Derecho Internacional*³⁷.

Es por esta razón que la Carta de las Naciones Unidas tiene como uno de sus propósitos y principios el arreglo pacífico de las controversias (*art. 1º numeral 1 y art. 2º numeral 3*) y la abstención del uso de la fuerza que ponga en peligro la paz y seguridad internacional (*art. 2 numeral 4*). En igual sentido lo dispone la Carta de los Estados Americanos en el *literal b del art. 2º* y en los *literales f y g del art. 3º*.

Igualmente, la Carta de las Naciones Unidas y la Carta de los Estados Americanos disponen dentro de su articulado una serie de medios, vías, métodos o formas pacíficas para solucionar los diversos conflictos internacionales que se presenten entre los miembros de la comunidad internacional.

Dentro este marco, el artículo 33º de la Carta de la ONU, expresa: *"Las partes en una controversia cuya continuación sea susceptible de poner en peligro el mantenimiento de la paz y la seguridad internacional tratarán de buscarle solución, ante todo, mediante la negociación, la investigación, la mediación, la conciliación, el arbitraje, el arreglo judicial..... u otros medios pacíficos de su elección"*. De igual modo, el artículo 24º de la Carta de la OEA, señala a los medios pacíficos ya mencionados como la forma de solución de conflictos entre estados.

Es importante precisar que la Asamblea General de la ONU mediante la Resolución 2625 dispone que: *"el arreglo de las controversias internacionales se basará en la igualdad soberana de los Estados y se*

³⁷ GUERRA IÑIGUEZ DANIEL; **Derecho Internacional Público**; Novena Edición; Distribuidora Frakelan C.A; Caracas, Venezuela; 1995; p. 517

hará conforme al principio de la libre elección de los medios". En consecuencia, las partes tienen la plena libertad para elegir el medio de su preferencia para solucionar sus controversias; es lo que se conoce en doctrina como la libre elección de medios, por cuanto ningún Estado puede ser obligado a someter sus controversias con otros Estados a un medio de solución pacífica que no haya consentido. *"El derecho internacional no impone a los Estados una obligación de resultado sino de comportamiento, que se traduce en procurar llegar de buena fe y con espíritu de cooperación, a una solución justa y rápida de la controversia"*³⁸.

Por lo expuesto, claramente se puede deducir que la solución de la controversia del enclaustramiento geográfico de Bolivia, está enmarcada en el empleo de los medios pacíficos diplomáticos, ya que para que el mismo sea llevado a la vía jurídica, es requisito esencial el consentimiento de las partes involucradas, puesto que son ellas las únicas que pueden tomar la decisión de someter la controversia ante una vía arbitral o de arreglo judicial; en este sentido esta posibilidad es totalmente remota por la permanente posición Chilena de sostener que no tiene ninguna controversia con Bolivia, por lo que muy difícilmente aceptaría llevar el asunto a algún tribunal, ya sea jurisdiccional o arbitral.

3. Bilateralidad de la controversia

Existen dos visiones diferentes sobre la controversia, mientras que Bolivia en más de una ocasión ha pretendido multilaterizar el problema, la óptica chilena es diferente, ya que afirma que *"Desde el enfoque del Derecho*

³⁸ RIDRUEJO JOSÉ PASTOR; *Curso de Derecho Internacional Público y Organizaciones Internacionales*; Editorial Tecnos; Octava edición; Madrid-España. 2002; p. 47

Internacional, Chile no tiene ningún problema limítrofe ni territorial pendiente con Bolivia (como tampoco lo tiene con Perú); por lo tanto, la demanda boliviana de revisar el Tratado de 1904 y de modificar el statu quo político geográfico, no pasa de ser una simple aspiración o una propuesta unilateral, que Chile, de acuerdo al Derecho Internacional, no está obligado a acoger, negociar o resolver. El problema jurídico, si existiera, sería de Bolivia, no de Chile. Por lo tanto, estrictamente enfocado, conforme al Derecho Internacional, sería unilateral; no bilateral, ni trilateral, ni multilateral”³⁹.

Sin embargo como ya se ha mencionado, debido al carácter político del problema, el mismo debe ser administrado a través de los procedimientos diplomáticos para la solución pacífica de controversias entre Estados; por tanto, la misma debe ser encarada en el marco bilateral por tratarse de un asunto que involucra a la soberanía de ambos estados. Es por ello que la negociación directa entre las partes en este caso, Bolivia y Chile, es la vía llamada a atender la demanda boliviana.

4. Obligatoriedad de llegar a un arreglo

De acuerdo a la jurisprudencia existente, la negociación entre estados para solucionar una controversia debe ser efectiva, es decir, que debe conducir a un arreglo entre partes. Al respecto, la Corte Internacional de Justicia en su Sentencia de 20 de febrero de 1969 en el Asunto de la Plataforma Continental del mar del Norte indica *“las partes están obligadas a entablar una negociación con miras a alcanzar un acuerdo y no simplemente a proceder a una negociación formal... tienen la obligación de comportarse de tal manera que la negociación tenga sentido, lo que no*

³⁹ Ob. Cit. VON CHRISMAR ESCUTI JULIO; p. 9

*ocurre cuando una de ellas insiste en su propia posición sin contemplar modificación alguna*⁴⁰.

De igual manera, la Corte Permanente de Justicia Internacional, al tratar el asunto del Tráfico Ferroviario entre Lituania y Polonia en 1931, señaló que *“la obligación no sólo consistía en entrar en negociaciones, sino de continuarlas todo lo posible con miras a concluir acuerdos”*⁴¹.

Por su parte la *Declaración de Naciones Unidas sobre el Arreglo Pacífico de las Controversias Internacionales*, expresa: *“Los Estados deberían tener presente que las negociaciones directas son un medio flexible y eficaz de arreglo pacífico de sus controversias. Cuando opten por las negociaciones directas, los Estados deberían negociar efectivamente a fin de llegar a un pronto arreglo aceptable para las partes”*⁴².

En este entendido, Chile y Bolivia al tener pendiente una negociación, necesariamente tendrán que dialogar de manera efectiva, sin pausa ni interrupción, hasta lograr oportunamente un acuerdo mutuamente satisfactorio.

5. Relaciones Diplomáticas

Las relaciones diplomáticas constituyen el reflejo formal y oficial del nivel de amistad entre dos Estados. Bolivia y Chile desde el año 1962 no mantienen relaciones diplomáticas, con la excepción del breve período entre 1975 y 1978, y mientras subsista el problema de la demanda boliviana es poco previsible que aquello se modifique. En consecuencia,

⁴⁰ Ob. Cit. ORIAS RAMIRO; P.58

⁴¹ Ibid. p. 59

⁴² ASAMBLEA GENERAL ONU; *Declaración de Manila sobre el Arreglo Pacífico de Controversias Internacionales*; Resolución 37/10, 68ª. Sesión plenaria, 15 de noviembre de 1982

se confirma la dura afirmación que el Presidente Carlos Mesa hiciera en Monterrey, al expresar que entre Bolivia y Chile *“Hay paz pero no amistad”*

Bolivia y Chile son los dos únicos países del continente que no tienen relaciones diplomáticas; lo cual es un indicador del estado de deterioro de las relaciones de amistad entre ambos Estados. Esta situación desde la óptica jurídica plantea algunas cuestiones; *“Si consideramos que el Tratado de 1904 consagraba como uno de sus propósitos, en su artículo 1º, **el restablecimiento de relaciones de paz y amistad**, se puede inferir que ese objetivo del Tratado no ha sido plenamente alcanzado”*⁴³ y Conforme al Derecho Internacional, las partes en controversia, tienen la obligación de no frustrar el objeto y el fin de un tratado, por tanto, Bolivia y Chile están en la obligación de actuar constructivamente hacia ese objetivo.

Si bien las relaciones diplomáticas son importantes para la negociación entre partes de un Tratado, formalmente la ruptura de las mismas no afecta a las relaciones jurídicas establecidas entre ellas por el tratado, del mismo modo que la ruptura o la ausencia de relaciones diplomáticas entre dos o más Estados no impiden la celebración de tratados entre dichos Estados.

Por tanto, desde la perspectiva jurídica, el tema de las relaciones diplomáticas no debería obstruir o condicionar el diálogo bilateral.

⁴³ CAMACHO OMISTE EDGAR; **Nuevas Perspectivas de la Cuestión Marítima, en Temas de la Agenda Internacional**; UDAPEX; La Paz, Bolivia; 2000; p. 366.

6. La negociación marítima desde el punto de vista del Derecho Internacional

Sintetizando lo analizado, se ha determinado que la cuestión del enclaustramiento de Bolivia constituye una controversia internacional que afecta las relaciones políticas de Chile y Bolivia. También se ha evidenciado que Chile, en diversas oportunidades históricas, ha ofrecido a Bolivia entrar en negociaciones bilaterales o conversaciones directas, con el fin de acordar una salida soberana al mar, sin que implique revisar los orígenes históricos de la controversia, por lo que ha quedado establecido que existe una negociación pendiente entre ambos países.

Todo esto, además de consideraciones de política internacional, trae consigo consecuencias jurídicas, por lo que es necesario analizar el valor y naturaleza de los ofrecimientos efectuados desde la perspectiva de los actos unilaterales de los Estados en el Derecho Internacional Público.

“La obligatoriedad de los actos jurídicos internacionales, tradicionalmente se sostenía en el carácter consuetudinario o convencional de los mismos. Sin embargo, la evolución del Derecho Internacional identifica como una nueva fuente del derecho al acto unilateral del Estado, que es aquella manifestación pública realizada por una persona facultada para representar al Estado con la intención de producir efectos jurídicos obligatorios, independientemente de la conducta de otros Estados frente a tal declaración y cualquiera que sea la forma en que se produzca esta declaración. También puede ser un comportamiento que se prolonga a lo largo del tiempo o la promesa de comportarse de determinada manera. Así, el acto unilateral del Estado puede expresarse como una declaración formal, una conducta determinada o la promesa de hacerlo. Los actos unilaterales de los Estados nacen como un compromiso ante la sociedad

internacional. Por ello, los actos de un Estado les son así mismo oponibles por otros Estados, en virtud de la aplicación de los principios de la buena fe, de seguridad jurídica y de esto, que supone la imposibilidad de un Estado de contrariar actos propios cuando estos actos han generado derechos a terceros Estados y obligaciones al propio Estado. Un Estado no puede contrariar bruscamente sus declaraciones o su comportamiento precedente, cuando ese cambio de actitud infringe derechos adquiridos por terceros Estados. De esta manera, se garantiza la certidumbre, estabilidad y predictibilidad en las relaciones internacionales.

Para el Derecho Internacional, la relevancia de los actos unilaterales del Estado está en el hecho que estos producen consecuencias jurídicas, ya que crean, reconocen, salvaguardan, renuncian o modifican derechos, obligaciones o situaciones legales. En tal sentido, estos no pueden ser revocados cuando afectan a terceros Estados, por lo menos sin su consentimiento”⁴⁴.

La figura jurídica de la *promesa internacional*, que es aquella manifestación de voluntad que expresa unilateralmente un Estado para comportarse de determinada manera, conceder algún derecho o comprometer alguna prestación. La promesa crea, en lo que respecta a quien la realiza, la obligatoriedad de comportarse conforme a los términos de lo ofrecido. El destinatario tiene el derecho de exigir del autor de la promesa, que respete la misma, la que es irrevocable cuando constituye derechos a favor de otro Estado.

Dada la creciente importancia que tiene esta figura jurídica, La Comisión de Derecho Internacional de la ONU, ha iniciado un trabajo de codificación, en virtud a que ha quedado demostrado en numerosos caso

⁴⁴ ORIAS RAMIRO; *El Derecho Internacional y las Negociaciones Marítimas de Bolivia, en Temas de la Agenda Internacional*; UDAPEX; La Paz, Bolivia; 2000; pp. 371-385

sometidos a tribunales de justicia internacional, que los actos unilaterales de los Estados constituyen fuente de obligaciones jurídicas frente a otros Estados. En el desarrollo de esta tarea, la Comisión de Derecho Internacional ha concluido que *“así como el principio pacta sunt servanda ha sido la base de la naturaleza obligatoria de los Tratados, para la Convención de Viena sobre Derecho de los Tratados de 1969, un principio paralelo podría ser encontrado en el carácter obligatorio de los actos unilaterales de promesa, como es promissio esta servanda”*⁴⁵. Entonces, así como lo que se pacta se cumple, también lo que se promete debe ser cumplido.

*“Algunos tratadistas sostienen que aquellos actos producidos en el marco de procesos de negociación, que están vinculados a la respuesta del otro Estado o que merecen reciprocidad, no se definen como promesa unilateral internacional. Sin embargo, un grupo importante de autores, como Suy, Jacques y Balladore-Pallieri fundamentan la fuerza obligatoria de las promesas unilaterales, así sean respuestas a otro Estado o estén vinculadas a la conducta de otro Estado, mencionando el siguiente ejemplo: así, **la declaración del Sr. Hilen, Ministro de Relaciones Exteriores de Noruega en los años 1919. Existiendo un diferendo entre Dinamarca y Noruega a propósito de la soberanía de Groenlandia y exigiendo Dinamarca un pronunciamiento al respecto, el Ministro Hilen se habría comprometido a no entorpecer la solución de este asunto. Sin embargo, el 10 de julio de 1931, el Gobierno de Noruega comunicaba que había ocupado ciertos territorios de Groenlandia Oriental. Dinamarca rechazó ante la Corte Permanente la validez de las medidas ejercidas por Noruega. El tribunal examinó el caso, concluyendo que la declaración del ministro noruego era una promesa obligatoria para ese país**”*⁴⁶.

⁴⁵ Comisión de Derecho Internacional, reporte de la 50ª sesión; 1998; párrafo 141.

⁴⁶ Ob. Cit. ORIAS RAMIRO; Bolivia-Chile: La cuestión de la mediterraneidad. Algunas consideraciones desde el Derecho Internacional; p. 70

Por su parte, la misma Comisión de Derecho Internacional sostiene que en el caso de la promesa *“la obligación legal surge inmediatamente de pronunciada; la conducta del Estado beneficiario no es importante para determinar su carácter obligatorio”*⁴⁷. En consecuencia se puede inferir que la promesa realizada por un Estado es válida independientemente de que ésta sea aceptada o no formalmente por el otro Estado parte. Otro tema debatido por la Comisión de Derecho Internacional, de mucha importancia, es el relativo a la posibilidad de revocar una promesa internacional. Hay quienes consideran que al carecer ésta de reciprocidad, se presume que podría ser revocable. Sin embargo, la mayoría de sus miembros concluyó que *“las promesas unilaterales se presumen que son de duración indefinida y no son susceptibles de revocación sin el consentimiento del Estado o Estados en cuyo favor fueron hechas”*⁴⁸.

De los antecedentes jurídicos explicados en este acápite, se establece que la promesa unilateral está claramente definida como una figura especial de los actos unilaterales del Estado, que constituyen obligaciones y derechos para otros Estados dentro el marco del Derecho Internacional. En este sentido, en lo referente a la controversia existente entre Chile y Bolivia, los repetidos ofrecimientos chilenos de negociar una salida al mar para Bolivia no pueden ser evadidos ni revocados, en consecuencia deben ser cumplidos hasta culminar una negociación que sea aceptable y conveniente para ambos estados. Al respecto el internacionalista chileno Rodrigo Díaz Albónico, al analizar las negociaciones chileno-bolivianas, derivadas del Acta de Charaña, concluye señalando que *“...la respuesta de Chile sería una promesa unilateral, es decir, el Estado de Chile se habría obligado a comportarse de una manera determinada, más precisamente, a negociar con Bolivia una solución a su problema de*

⁴⁷ Comisión de Derecho Internacional, reporte de la 50ª sesión; p. 131

⁴⁸ Ibid. p. 185

*mediterraneidad*⁴⁹. Por lo tanto, en fiel sujeción a las normas del derecho Internacional, Chile no puede cambiar ese su comportamiento frente a Bolivia y retractarse frente a la obligación que se ha impuesto de negociar una solución al problema del enclaustramiento geográfico de Bolivia.

V. IMPOSIBILIDAD DE ARREGLO POR MEDIOS POLÍTICOS (SITUACIÓN 2010 - 2011)

1. Política Chilena al respecto

La política de defensa de Chile está condicionada tanto por factores externos, fundamentalmente del ámbito vecinal, como por condicionantes internos. Uno de ellos es la fluctuante relación que mantiene el país con sus vecinos del norte, Bolivia y Perú, con los cuales no ha podido avanzar por un camino de cooperación y construcción de confianza similar al transitado con Argentina.

En el escenario interno, los principales desafíos pasan por la necesidad de modernizar las estructuras de gestión, modificar el sistema de adquisición de armamentos y generar una nueva ley orgánica del Ministerio de Defensa que permita una adecuada gestión civil de la defensa.

En primer término, por el entorno regional, donde pesan tres factores fundamentales: la ubicación geográfica de Chile y su deseo de insertarse de manera efectiva en la región; la intención de privilegiar los consensos frente a la fragmentación política regional; y su relación con los países vecinos, especialmente con los del norte –Bolivia y Perú–, que muestra permanentes avances y retrocesos. Históricamente, Chile ha sido definido

⁴⁹ DÍAZ ALBÓNICO RODRIGO; **La respuesta chilena a Bolivia y el Derecho Internacional**; Serie de Publicaciones especiales, Universidad de Chile, N° 23; Santiago, Chile; 1977; p. 278.

como un “país isla”, con una serie de limitaciones geográficas para integrarse efectivamente a su entorno. A esta idea tradicional se ha sumado, en los últimos años, la percepción, por parte de algunos países de la región, de Chile como «el mejor alumno», pero no «el mejor compañero»; es decir, un país política y económicamente estable pero que priorizaría sus relaciones con otras regiones del mundo antes que con América Latina. Para revertir esta imagen, el gobierno ha desarrollado una estrategia de cooperación regional y vecinal, cuya expresión más visible es su activa participación en la fuerza de estabilización en Haití⁵⁰.

No obstante, la intención de Chile de avanzar en una inserción efectiva en la región se mezcla con la decisión de no asumir liderazgos a nivel regional, sino promover consensos y no entrar en confrontación con alguno de los sectores

Representativos de la actual fragmentación política latinoamericana. Esta es una de las razones que explican por qué Chile no participa como miembro pleno de ninguna iniciativa de integración latinoamericana, a excepción de la Comunidad Sudamericana de Naciones (actualmente llamada Unasur). En efecto, su reciente reincorporación a la Comunidad Andina de Naciones se produjo como miembro observador, y su estatus en el Mercosur es el de «país asociado».

Pero la política de defensa de Chile, más allá del lugar que el país ocupa en el entorno regional, está fundamentalmente determinada por su vinculación con los vecinos, especialmente con Bolivia y Perú. Ambas naciones demandan modificaciones en los límites fronterizos definidos a partir de la Guerra del Pacífico, conflicto bélico disputado por los tres países hace más de un siglo. La posición tradicional de Chile es que las fronteras han sido fijadas por los tratados internacionales suscritos en

⁵⁰ AMÉRICA LATINA: EN BÚSQUEDA DE LA GOBERNABILIDAD, LA SEGURIDAD Y LA DEFENSA, Francisco Rojas Avarena, Nueva serie FLACSO, Santiago – Chile, 2003.

1904 con Bolivia y en 1929 con Perú. Sin embargo, Bolivia reclama a Chile una salida soberana al océano Pacífico que le permita terminar con la mediterraneidad generada por su derrota en la guerra del pacifico de 1879 y recuperar su cualidad marítima que, según la posición boliviana, es esencial para su identidad como nación. Chile responde ofreciendo todo tipo de facilidades para que Bolivia pueda acceder al océano Pacífico, pero sin que ello implique concesión de soberanía.

Perú, por su parte, plantea que no existen tratados que establezcan una frontera marítima con Chile e incluso anunció su decisión de presentar en 2008 una demanda al respecto ante la Corte Internacional de la Haya. Frente a este reclamo, Chile ha argumentado que sí existen acuerdos que definen los límites marítimos entre ambos países y que la referencia al paralelo como límite efectivo está presente incluso en documentos oficiales elaborados en Perú.

La persistencia de estas visiones contrapuestas entre Chile y Bolivia y entre Chile y Perú condiciona la política de defensa. Aunque en la práctica no existe la posibilidad cierta de un conflicto armado con estos países, las instancias de cooperación y el desarrollo de medidas de confianza mutua encontraron serios límites a raíz de estas disputas. Mientras que con Argentina se han realizado avances impensables hasta hace poco tiempo, incluida la aplicación de una metodología estandarizada para la medición del gasto militar, con Perú el progreso es bastante más lento. De hecho, desde hace tiempo se viene analizando la posibilidad de aplicar mecanismos similares a los desarrollados con Argentina, sin que hasta el momento se hayan generado resultados positivos.

En cuanto a Bolivia, el avance es todavía menor: el acercamiento se limita a las reuniones gubernamentales y los encuentros de funcionarios

técnicos. Estas dificultades para generar instancias de cooperación con los vecinos del norte se suman a las acusaciones acerca de la supuesta voluntad de Chile de emprender una carrera armamentista. Basándose en el argumento de que parte importante de las adquisiciones realizadas en el último tiempo responderían a la posibilidad de un conflicto bélico con sus vecinos, Perú ha acusado al gobierno chileno de generar un desequilibrio en la región.

En la práctica, las principales hipótesis de conflicto que maneja Chile hacen referencia a una potencial discrepancia con los vecinos, que en buena medida explica la política de defensa de los últimos años, marcada por un permanente debate entre la voluntad de fortalecer la cooperación y la necesidad de generar medidas de disuasión, como las inversiones en armamento realizadas.

Un factor importante a considerar en la actual vinculación de Chile con sus vecinos –no solamente con los del norte, sino también con Argentina– es el energético. Chile es un país claramente dependiente en materia energética, mientras que sus vecinos son productores de gas, vital en el actual escenario geopolítico regional. Tiempo atrás, Perú había promovido el desarrollo de un anillo energético subregional, que incluiría a Chile, pero por el momento los yacimientos de Camisea no alcanzan para concretar una iniciativa de este alcance. Además, los sectores más conservadores de las elites peruanas ven con desconfianza la posibilidad de un acercamiento con Chile a partir de la integración energética, pues temen algún tipo de iniciativa chilena para apropiarse de los recursos.⁵¹

Bolivia también cuenta con importantes reservas de gas, las segundas más grandes de la región después de las de Venezuela. Sin embargo, ha

⁵¹ LA DOCTRINA DE LA SEGURIDAD NACIONAL. Sunkel, Oswaldo. SEGURIDAD HUMANA, PREVENCIÓN DE CONFLICTOS Y PAZ, publicado por FLACSO Chile, 2002.

condicionado la venta de gas a Chile, así como la posibilidad de que este sea exportado por territorio chileno, a que se le conceda la salida soberana al Pacífico. En Bolivia, algunos sectores creen que el gas puede convertirse en la llave para superar la mediterraneidad. Finalmente, el gas también ocupa un lugar central en la relación con Argentina. Las restricciones del envío de gas a Chile aplicadas por el gobierno argentino han generado una serie de divergencias, que sin embargo no han afectado la relación en el ámbito de la defensa, que ha avanzado por un carril paralelo.

En suma, el gas constituye un factor geopolítico fundamental y forma parte de las consideraciones de Chile en su posicionamiento regional y su relación con sus vecinos.

2. Política Boliviana al respecto

En la Constitución Política del Estado (CPE) vigente desde el 7 de febrero del 2009, se incluye el Título VIII relativo a las Relaciones Internacionales, Fronteras, Integración y Reivindicación Marítima, dentro ese título, se inscribe el Capítulo cuarto que tiene por título Reivindicación Marítima, desarrollada en los artículos 267 y 268 del texto constitucional; en este caso los de naturaleza constitucional, que establecen la base de la actuación del Estado Plurinacional de Bolivia en relación a las hermenéuticas reconocidas por el genéricamente denominado Derecho Internacional. Debemos destacar el sentido de los principios relativos a los diferentes campos del derecho internacional reconocidos en la CPE, que incluyen: a) el reconocimiento de las normas del derecho internacional fundadas en el principio de soberanía que normativamente implican la independencia e igualdad entre los estados (art. 255, II, 1. CPE) 50. b) el reconocimiento de la vigencia de un orden jurídico supranacional fundado en la competencia delegada en cuanta aceptación de la “cesión de

competencias institucionales a organismos internacionales o supranacionales, en el marco de procesos de integración (art. 257 II. 4). c) la inclusión del derecho plurinacional, en cuanto “respeto a los derechos de los pueblos indígenas originarios campesinos” (art. 255.II. 4) y en cuanto el Estado fortalezca la integración de sus naciones y pueblos indígena originario campesinos con los pueblos indígenas del mundo (art. 265.II). d) la vigencia de un orden jurídico transnacional en cuanto se sostiene que “Los tratados internacionales ratificados forman parte del ordenamiento jurídico interno con rango de ley” (art. 257, I) que es sumamente importante para el denominado Derecho Internacional Privado⁵².

Asumiendo que en su alcance la Constitución Política del Estado, obliga jurídicamente a los bolivianos (todas las nacionalidades) y extranjeros que residen en Bolivia, al igual que al Estado Plurinacional (entiéndase como todos los funcionarios públicos, incluido el Presidente del Estado), esta colectividad debe asumir las acciones necesarias, que en el escenario actual implica las siguientes acciones entre otras: a) Recuperar, actualizar, preparar, negociar y publicitar una serie de declaraciones de origen bi o multilateral que reflejen la declaración de nuestro derecho irrenunciable e imprescriptible sobre el territorio que nos de acceso al Océano Pacífico. b) A través de la Armada Boliviana (mediante su unidad especializada), preparar las acciones legales, los recursos jurídicos necesarios; acopiando pruebas, documentos, razonamientos y cuanto fuere necesario para sostener el objetivo de la plena soberanía sobre esos territorios. c) Estudiar, analizar todas las alternativas y posibilidades u opciones de los denominados medios pacíficos para la resolución de controversias, utilizando las capacidades de las personas e instituciones públicas y privadas para la preparación y ejecución de acciones diplomáticas o

⁵² LA REIVINDICACIÓN MARITIMA, EN EL ALCANCE NORMATIVO DE LA CONSTITUCIÓN POLITICA DEL ESTADO, Artículo presentado en el libro

judiciales necesarias para el logro de los objetivos intermedios y el objetivo final. d) En caso de que algún gobierno nacional no esté dispuesto a apoyar, financiar de modo adecuado las anteriores actividades, debe por vía de la acción de cumplimiento de naturaleza constitucional, obligarse al Estado pueda cumplir con este mandato constitucional que como asume todo el país no requiere de normas subsidiarias o reglamentarias para su implementación.

Asumiendo también que es el campo que requiere de mayor estudio y elaboración jurídica, únicamente plantearemos cuatro posibles escenarios donde se pueden - con diversos componentes - desenvolver las acciones de los entes especializados del Estado plurinacional de Bolivia. Consideramos que el sentido constitucional o de derecho interno de los arts. 267 y 268 de la CPE, se halla claro y por tanto está demostrada su vigencia, validez y alcance, quedando únicamente pendiente el grado de su eficacia. Lo que corresponde es desarrollar los mandatos a través de las acciones suficientes para que en el campo del Derecho Internacional, se puedan lograr los objetivos explícitos e implícitos que plantean las normas, en especial el del acceso soberano al Océano Pacífico.⁵³

⁵³ ZAMBRANA, ely e INARRA , luis: *Facetas de la controversia con Chile*, Cochabamba, Bolivia, 2011, p.20 y sig.

CAPITULO II

ANTECEDENTES DE LA HIDROVIA PARAGUAY - PARANÁ

Cuando se empezó a pensar en el proyecto de la hidrobía en 1988, existía un sistema de transporte subutilizado que movilizaba menos de 600 mil toneladas. Hoy al cabo de más de quince años se transporta por esta vía más de 10 millones de toneladas. Es posible señalar con convicción que la ingeniería legal, institucional y técnica operativa del programa hidrobía ha logrado la transformación estructural de las zonas productoras del área de influencia y las zonas costeras a lo largo del eje fluvial, desarrollando integralmente un elevado nivel de vida de la población estimada en más de 40 millones de habitantes; preservando los recursos naturales y el medio ambiente dentro del concepto de desarrollo sostenible y sustentable.

El programa de la Hidrovía no solo es un tema de transporte, ya que tiene una influencia socioeconómica que podría permitir grandes transformaciones para la vida tanto económica como productiva y social, no solamente de las poblaciones ribereñas sino de más de 40 millones de habitantes que están situados en la costa y en un área de influencia indirecta que suma más de 3,2 millones de km².

I. ANTECEDENTES INSTITUCIONALES

En el marco de la Cuenca del Plata, cabe destacar que este curso fluvial es parte, entre otros, de la filosofía que ha motivado la creación del tratado de la Cuenca del Plata de 1969. En efecto, en sus objetivos ya encontramos citas que ratifican esa aseveración en uno de sus objetivos constitutivos se hace referencia:

“La formulación de entendimientos operativos e instrumentos jurídicos y la facilitación y adopción de medidas para el incremento y fomento de la navegación fluvial⁵⁴”

Asimismo, en el acta de la II Reunión de Cancilleres, realizada en Santa Cruz de la Sierra, el 20 de mayo de 1968, encontramos otro antecedente que señala:

“Estudiar los problemas a resolver y proyectar las medidas (Dragado, remoción de obstáculos, señalización, balizamiento, etc.) a tomar para permitir la navegación permanente y asegurar su mantenimiento en los ríos Paraguay - Paraná”

Ya en el año 1969, se pensaba en la explotación de los recursos hídricos para la navegación se pensaba en el cauce fluvial de la Hidrovía. Pero, mucho más antes se encuentra que la Hidrovía ha sido eje de penetración utilizado en la época de la colonia. Ya desde entonces la Hidrovía era explotada.

La transformación y modernización de los medios de transporte, en el camión y el ferrocarril en particular, han tenido postergando el modo fluvial. No obstante las características particularidades y ventajas del transporte acuático han llevado a que en 1988, se decidiera relanzar este notable recurso natural para incorporarlo a la planificación del desarrollo regional. A partir del relanzamiento de 1988 en quince años se observan cambios estructurales que han favorecido al desarrollo de grandes zonas productoras e inversiones públicas y privadas, además de la facilitación y acceso de la producción regional a los mercados internacionales en condiciones competitivas. Desde los puertos bolivianos en el Tamengo, se exportan soya y derivados a los Estados Unidos de Norte América, Venezuela, San Salvador, Colombia y otros destinos.

⁵⁴ Tratado de la Cuenca del Plata, suscrito en la I Reunión extraordinaria de cancilleres de los países de la cuenca de la plata. Brasilia – Brasil, 23 de abril de 1969.

Los resultados del emprendimiento son mensurables para los países. Ello es evidente a partir de su aporte en la disminución de costos de transporte para las exportaciones nacionales, la inversión en instalaciones portuarias, el mejoramiento y construcción de flotas, los servicios portuarios, la generación de empleo abordo y de tierra, los seguros, etc.

La institucionalidad del programa Hidrovía Paraguay Paraná esta cimentada en el **Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay Paraná (CIH)**. El comité es parte del Sistema del tratado de la Cuenca del Plata. En efecto, mediante Resolución Nro. 238 de la XIX Reunión de Cancilleres de la Cuenca del plata se decidió la incorporación del Programa de la Hidrovía Paraguay Paraná (Puerto Cáceres – Puerto de Nueva Palmira) al Sistema del tratado de la Cuenca del Plata aprobó el Estatuto del Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay – Paraná.

En resumen, la estructura del Tratado de la Cuenca del Plata se basa en dos pilares, por una parte, el Comité Intergubernamental de los Países de la Cuenca del Plata que es el CIC y el otro componente es el Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay – Paraná, conocido como CIH.

II. ANTECEDENTES TÉCNICOS

Para mejor ubicarnos en el tema haremos una somera descripción de los ríos y canales que forman este corredor fluvial que une el centro de América del Sur con el Océano Atlántico y que tiene una extensión de 3.400 km. de longitud desde localidad Cáceres (Brasil) hasta Nueva Palmira (Uruguay).

A) El río Paraguay - "espejo grande de agua" en lengua nativa -. Que nace en la Sierra de los Aparecidos en Brasil, puede ser dividido en tres tramos:

a) El Alto Paraguay que corre cerca de 1.200 km. enteramente en territorio brasileño, donde está la localidad Cáceres en el Mato Grosso, que es el punto que generalmente se señala como inicio de la "Hidrovia".

En un tramo de unos 50 km. es limítrofe entre Bolivia y Brasil y en el tramo inferior de unos 350 km. es fronterizo entre Brasil y Paraguay.

En la sección que no es limítrofe entre Bolivia y Brasil, prácticamente en la misma latitud que el puerto brasileño de Corumbá, y no a más de 6 km. del mismo, sobre el Canal Tamengo (los límites entre Bolivia y Brasil fueron fijados por el Tratado de Límites de 27 de marzo de 1867 y el Tratado de Petrópolis de 17 de noviembre de 1903. Por este último Tratado Bolivia obtuvo una franja de costa sobre el río Paraguay, al Norte, en la zona conocida como Pantanal, de 48 km. (Confr. Velilla L. de Arrillaga, Julia, "Paraguay - Un Destino Geopolítico" pp. 176, 187, 194 y 195 - 2da, edición - Asunción, 1987). Este canal tiene una profundidad de 7 pies y esta desde 1988 señalizado para la navegación y corre, parte en territorio boliviano y parte (incluida su desembocadura) en territorio brasileño. La "Central Aguirre Ltda." está conectada por el lado boliviano por carretera con Puerto Suárez y Puerto Quijarro y por ferrocarril con Puerto Quijarro - Puerto Suárez y Santa Cruz. Tiene también conexión ferroviaria y carretera con Corumbá, Campo Grande, San Pablo y Santos. La Central Aguirre es obra de don Joaquín Aguirre, descendiente del fundador de Puerto Pacheco, antiguo puerto boliviano en el río Paraguay, prueba del esfuerzo del sector privado), brazo fluvial navegable que une la laguna Cáceres, en Bolivia, con el río Paraguay, se ubica el puerto Quijarro, contiguo al cual está emplazada la terminal granelera "Central Aguirre", desde la que partieron precisamente cinco embarcaciones con un cargamento de soya boliviana que llegó a mediados de enero de este año a Nueva Palmira.

b) El Paraguay Medio está comprendido entre las desembocaduras de los ríos Apa y el Itá Picú. Este tramo del río recorre el territorio paraguayo en una extensión de 553 km. hasta la desembocadura del río Pilcomayo.

c) El Bajo Paraguay está enmarcado entre la desembocadura del río Itá Picú hasta su desembocadura en el río Paraná (confluencia).

El río Paraguay, que tiene una extensión de 2.900 km., se caracteriza principalmente por tener un suave declive y una profundidad variable. Frente a Corumbá su altura sobre el nivel del mar se sitúa en los 90 m; frente a asunción llega a los 61 m y en su desembocadura en el río Paraná es de apenas 45 m. Este declive poco pronunciado, si bien favorece la navegación aguas arriba, apareja una serie de otros inconvenientes, en especial, de carecer de una corriente de fuerza suficiente como para producir un arrastre continuo y de tener, en algunos tramos, un lecho inestable.

La profundidad del río es muy variable oscilando entre los 3 y los 9 metros. Su cauce presenta trechos rocosos; en otros puntos es muy plano (en los denominados "pasos" la profundidad del canal no supera los 2 metros) y, en algunos tramos, el lecho es arenoso e inestable con bancos de arena desplazables. En los llamados períodos de estiaje, que abarcan unos 100 días en el año y que están comprendidos entre los meses de setiembre a enero la profundidad en los "pasos críticos" se reduce a 1.50 metros.

B) El río Paraná, cuyo nombre en lengua guaraní significa "Madre del Mar", tiene un recorrido de 2.965 Km., está formado por la confluencia de los ríos Paranaíba y Grande. Es una de las vías de agua más importantes del mundo.

Su caudal es aproximadamente una vez y media el del Misisipi, dos veces el del Ganges y cuatro el del Danubio. Corre primeramente por territorio brasileño,

luego forma frontera entre Brasil y Paraguay, posteriormente entre Argentina y Paraguay y desde su confluencia con el río Paraguay hasta su desembocadura por su famoso delta en el Río de la Plata corre por territorio argentino. También podemos diferenciar tres tramos en este río:

a) El alto Paraná que es navegable por buques fluviales y unidades de empuje de un porte chico;

b) El Paraná Medio que es navegable por buques de río y

c) El Bajo Paraná que se extiende desde la ciudad de Paraná en la Provincia de Entre Ríos hasta su desembocadura en el Río de la Plata.

El Paraná inferior es navegable por buques de ultramar y buques fluviales, incluyendo unidades de empuje (Zaeffer de Goyeneche, Ana María, "La navegación mercante en el Río de la Plata", Buenos Aires 1977, pp. 79. La autora referida expresa que la navegación a vapor cambió, en el siglo pasado, la fisonomía de los ríos, acercó los pueblos al mar e impulsó el progreso. Recuerda que el primer buque a vapor a rueda que zarpó del puerto de Buenos Aires fue el "DRUID", que lo hizo el 13 de noviembre de 1825 (pp. 77) y que los primeros barcos a vapor que surcaron el río Paraná no fueron mercantes sino de guerra las fragatas inglesas "GORDON" y "FIREBRAND" y la francesa "FULTON". Un verso de la época las describía así: "tres buques ñatos/venían Muy cosa extraña/su laya No sé que diablos /tenían Arriba del/espinozo.....! El libro de Zaeffer de Goyeneche además de la valiosa información que aporta fue editado en dos finos y magníficos tomos: uno de textos en español e inglés y otro de láminas. Una verdadera "edición príncipe", en el sentido exacto de la expresión y en un sentido figurado).

C) El río Uruguay ("río de los pájaros pintados" o de "los caracoles", en guaraní) nace en la Sierra del Mar en el Brasil y está formado por la confluencia de los

ríos Pelotas y Canoas. Tiene una extensión de 2.000 km. En su primer tramo de 790 km. es totalmente brasileño; luego es limítrofe entre Argentina y Brasil y, desde su unión con el río Cuareim, constituye frontera entre Argentina y Uruguay. En la parte de este río que interesa para la Hidrovía corre entre Argentina y Uruguay y están emplazados los puertos de Fray Bentos y Nueva Palmira, ambos en el Uruguay. El calado de acceso a estos puertos es del orden de los 22 pies lo que los hace puertos de ultramar.

D) El Río de la Plata es el área de desembocadura donde están los puertos de Buenos Aires y Montevideo.

E) La zona de influencia de este sistema fluvial se estima en 700 mil kilómetros cuadrados e incluye gran parte de Bolivia, casi todo el Paraguay, las Provincias del litoral argentino, el litoral Oeste del Uruguay y los estados brasileños de Mato Grosso y Mato Grosso do Sul. Otras estimaciones sitúan el área de la Cuenca del Plata en los 3:200.000 km² que se integrarían así: Argentina, 1:000.000 km², Bolivia 212.500 km², Brasil 1:415.000 km², Paraguay 416.600 km² y Uruguay 148.300 km². La población se calcula en unos 30 millones de personas y la renta global en 40 millones de toneladas (actualmente se movilizan unos 30 millones de toneladas). En un futuro cercano, de realizarse determinadas obras e inversiones, el potencial de carga es enorme, a punto tal que puede decirse que transformará la Región.

III. VENTAJAS DE LA HIDROVIA PARAGUAY PARANÁ

La Hidrovía indudablemente representa un conjunto de intereses de cinco países integrados en un programa que alienta la transformación sostenible de un área mayor a 3,2 millones de km² y que tiene una influencia sobre una población que supera los 40 millones de habitantes. En tal circunstancia, representa un elemento dinamizador del sector productivo para la inserción

competitiva en los mercados regionales e internacionales, existentes y emergentes.

En los hechos, el corredor hidroviario Paraguay – Paraná representa un sector o una variable importante para la inserción, particularmente de la capacidad productiva de las exportaciones en los mercados internacionales. En particular es necesario hacer algunas precisiones.

- Para Bolivia y Paraguay, además de las ventajas en materia de transporte, la Hidrovía les ofrece una opción cierta para su inserción en el escenario marítimo, atenuando de esta manera en el caso boliviano, los efectos del encierro geográfico forzado.
- Mejoramiento de la oferta de transporte de grandes volúmenes de carga y con fletes comparativamente más bajos frente a otros modos de transporte, lo que afecta positivamente la competitividad de la producción regional.
- Acceso a los grandes centros de consumo internacional en condiciones competitivas y/o con mayor margen de rentabilidad para los productores locales.
- Incrementa las alternativas de transporte, poniendo en este caso al servicio del comercio exterior un modo de transporte de menor costo de operación, de menores emisiones contaminantes y de mayor eficiencia energética, beneficiando altamente a la reducción de los costos de transporte y favoreciendo a la sustentabilidad ambiental.
- Representa un factor dinamizador de la demanda de los puertos y de la marina mercante de los países de la región componentes que generan un elevado impacto en la diversificación de las actividades productivas y de servicio, así como en la generación de empleo.

En resumen: *El mejoramiento de las condiciones de navegación traerá como consecuencia, entre otras, la reducción del tiempo de transporte, aumento de la confiabilidad del sistema, disminución de los costos de transporte, mayor competitividad para la exportación de los productos de la región, y disminución del consumo de combustible*⁵⁵.

IV. SIGNIFICACIÓN PARA BOLIVIA

Para los entendidos en geoeconómicas, la Hidrovía es determinante como un corredor de exportaciones, en cambio para los estudiosos de la geopolítica, es vital por la influencia socio económica en favor del desarrollo nacional y, principalmente, por estar vinculada con las expectativas de acceso desde el territorio nacional al escenario marítimo internacional, representando en consecuencia, una alternativa paliativa al encierro geográfico forzado que Bolivia sufre desde 1879, a través de una vinculación directa con el océano Atlántico.

Según la opinión expresada por el sector privado de Santa Cruz, el éxito del sector Oleaginosas se debe en gran medida a la competitividad de la Hidrovía Paraguay – Paraná. Más del 74 % de los \$us 501,8 millones de productos no tradicionales exportados durante el año 2003 es del sector oleaginosas, del cual aproximadamente el 60% del valor y 62 % del volumen se transportaron por esta vía.

Muchos han señalado que por la Hidrovía estamos exportando casi el mismo volumen por el Pacífico.

⁵⁵ Juan Carlos Muñoz Menna - Director Titular - Administración Nacional De Navegación Y Puertos - República Del Paraguay Montevideo, Uruguay, 15 De Marzo Del 2007

En el marco de las expectativas y potencialidades que ofrece la Hidrovía, se han ido generando proyectos importantes localizados en el micro zona, que le han dado una nueva visión al comercio de servicios y empresariales. En el sector industrial se notan empresas como Gravelal de granos vegetales, Cemento Camba y petroquímica. En el sector portuario tenemos la central Aguirre y Zoframag.

Gravelal Bolivia S.A. en realidad es una empresa Colombiana pero radica en Bolivia. Tiene dos obras de infraestructura: El Tamengo I y el Tamengo II. Esta infraestructura portuaria solamente se utiliza como instalaciones para su propia producción, o sea es una infraestructura privada particular para su uso directo. Se ubican en el margen izquierdo del Arroyo Concepción a 500 metros aproximadamente del canal Tamengo.

Central Aguirre Portuaria (S.A.) las instalaciones que bajo el denominativo de CAPSA funcionan en el canal Tamengo y se encuentra en el KM. 2777 de la Hidrovía. Estas instalaciones son muy interesantes porque tienen tres módulos operativos. Tienen un módulo de zona franca, uno de carga general, de carburantes y un módulo para líquidos. Ahora se están haciendo exploraciones para habilitar un muelle de porta contenedores. Este puerto indudablemente presta servicios primero para su asociado que es Carguill Bolivia y el excedente de su oferta de servicios recién puede ser utilizado por el sector exportador de Santa Cruz, que no tiene por donde sacar su carga. La Zona Franca tiene como concesionarios mayoritarios a grupos empresariales brasileños.

La Cámara de Industria, Comercio, Servicios y Turismo de Santa Cruz (CAINCO) tiene una interesante política de desarrollo que se encuentra asociada de manera directa a la Hidrovía. En este sentido señala que el progreso del sudeste boliviano precisa la aplicación de siete ejes estratégicos:

- El mejoramiento de la infraestructura ferroviaria y el ramal Motacucito-Mutun-Puerto Busch.
- La construcción de la carretera Santa Cruz – Puerto Suarez y Mutun – Puerto Busch. Paralela al ramal ferroviario
- El desarrollo de la infraestructura de Puerto Busch.
- La consolidación de un parque industrial y de zonas francas
- La construcción de un polo energético en la micro región para el aprovechamiento del gas natural y desarrollar proyectos como la termoeléctrica, fertilizantes, industrias, petroquímica, gas líquido.
- Explotación del yacimiento del Mutún
- Aprovechamiento del ecoturismo.

Con relación al proyecto Puerto Busch⁵⁶ indudablemente que el gobierno le ha dado alta prioridad, por las instituciones cívicas, cruceñas, la Cámara de exportadores, etc.

La priorización se gesta a partir del relanzamiento promovió por las instituciones cívicas y el sector productivo de Santa Cruz, ha permitido que se sancione la Ley Nacional Nro. 2542, donde se declara de prioridad nacional la construcción del Puerto Busch. El D.S. Nro. 27335, del 31 de enero de 2004, instruye a la Ministerios de Defensa Nacional, Desarrollo económico y Servicios y Obras Públicas, preparar el proyecto de construcción de una vía férrea y/o carretera a Puerto Busch, a fin de iniciar la construcción de un puerto soberano sobre el río Paraguay. El R.S. Nro. 222310, de 5 de marzo de 2004, autoriza la aprobación de la propuesta del proyecto de Iniciativa Privada de la Empresa Ferro portuaria.

⁵⁶ El corredor Man Cesped (Diosniso Foianini) de 48 km de longitud, es una franja territorial que el país dispone sobre el río Paraguay. Este territorio nacional, en el km 2535 de la hidrovía (Bs. Aires 0 km), se localiza la instalación de Puerto Busch, la misma que fue desactivada desde 1985

La consultora ferro portuaria entrego un estudio, en el cual se destacan algunos valores: un costo de \$us. 70 millones la ferrovía; \$us 20 millones en el puerto con tres módulos, un módulo para carga general, para líquidos y para contenedores. Para tal efecto se tendría un tiempo de dos años de ejecución. A diferencia del anterior proyecto que era casi transversal, hoy se ha visto un trazo casi paralelo a la frontera donde existirían terrenos más altos que disminuirían el impacto medio ambiental.

Desde la óptica geopolítica, Puerto Busch constituye una opción cierta de posicionamiento del país sobre la Hidrovía de manera soberana, franca y libre, y que permite vincularnos con los países de la hidrobía desde nuestro territorio. >En ese marco, Puerto Busch representa un eslabón que puede fortalecer y mejorar la capacidad competitiva del país generando, además las condiciones propicias para la instalación de una zona de grandes potencialidades para el desarrollo y diversificación de actividades productivas y de exportación de servicios.

CAPITULO III

SUSTENTO JURÍDICO Y LEGAL

El marco jurídico que sustenta la institucionalidad del Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay - Paraná y la parte, operativa vale decir, los estratos de la Hidrovía, está conformado por el acuerdo de Santa Cruz de la Sierra, también denominada acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná (Puerto Cáceres – puerto de nueva Palmira), así como por siete protocolos adicionales y sus reglamentos.

El Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra viene acompañado de seis protocolos adicionales sobre:

- Navegación y seguridad
- Seguros
- Condiciones de igualdad de oportunidades para una mayor competitividad
- Asuntos aduaneros
- Cese provisorio de bandera
- Solución de controversias

El séptimo protocolo corresponde a la prórroga del acuerdo por 15 años adicionales.

La parte reglamentaria estaría conformada por once instrumentos:

- Reglamento único de transporte de mercancías sobre cubierta en embarcaciones de la Hidrovía
- Reglamento único de balizamiento
- Glosario uniforme de servicios portuarios de la Hidrovía Paraguay - Paraná
- Reglamento para prevenir los abordajes.
- Reglamento para la determinación del arqueo de las embarcaciones de la Hidrovía Paraguay – Paraná.

- Plan de comunicaciones para la seguridad de la navegación de la Hidrovía Paraguay - Paraná
- Régimen único de dimensiones máximas de los convoyes de la Hidrovía
- Reglamento único para la asignación del franco a bordo y estabilidad
- Documento de exigencias comunes para la matriculación de embarcaciones
- Reglamento de reconocimiento, inspecciones
- Certificado de criticado de seguridad para embarcaciones de la Hidrovía
- Régimen único de infracciones y sanciones.

Es importante destacar que si bien el cuerpo reglamentario fue aprobado por la Reunión de Cancilleres de la Cuenca del Plata, por la falta de internalización de algunos países a su derecho interno, no ha logrado la vigencia operativa deseada.

I. BASES

La interdependencia económica de los Estados de la Cuenca del Plata; los intereses económicos, técnicos y políticos que se interrelacionan; el conjunto de derechos y deberes que surgen del carácter internacional de este sistema fluvial; los múltiples problemas que se plantean en la navegación de este conjunto de ríos de tan distintas características; las enseñanzas aprendidas de la evolución del derecho fluvial internacional, particularmente el europeo, pero sin desatender el de la Región, hacen imprescindible que la comunidad de intereses de los Estados ribereños de la "Hidrovía", sea una comunidad organizada, porque el progreso exige el orden y que en ese orden se subordinen los intereses particulares a los generales. Se debe aprobar, por los Estados ribereños de la "Hidrovía" un Estatuto de Navegación en el que se recoja el régimen de derechos y deberes de los Estados, se establezcan ciertos principios fundamentales y se instituya una organización permanente, una Comisión Fluvial de la Hidrovía.

II. PRINCIPIOS FUNDAMENTALES

El régimen jurídico tiene que consagrar algunos postulados y principios básicos, sin los cuales la navegación y el tráfico fluvial por la "Hidrovia" no se podrían desarrollar en la forma deseada. Consideramos que deben establecerse, entre otras, normas acerca de la:

- a) Libertad de navegación de todo buque mercante de cualquier bandera;
- b) Igualdad de tratamiento a todos los buques;
- c) Reglamentaciones uniformes sobre diversos aspectos: policía y seguridad de la navegación, trámites, documentos y formalidades aduaneras, practica, obras y trabajos, etc.
- d) Libertad de tránsito;
- e) Régimen de obras y trabajos;
- f) Contaminación.

1. Libertad de navegación

Este principio, junto con el de igualdad de trato, y una administración efectiva y eficaz son los tres puntos sobre los que se apoya todo el éxito del sistema. Es un principio de aplicación prácticamente universal.

La libertad de navegación por los ribereños, en la Región, como ya vimos, (Consultar además la nota N° 15 en la que se comenta la declaración de Jefferson. En la II Conferencia Panamericana de Río de Janeiro de 1906, el Delegado de Colombia, M. Diego de Mendoza, quería incluir una norma que garantizara, como imprescriptible y en armonía con la doctrina más recibida, el derecho de los Estados ribereños de la parte superior de un río o de sus afluentes el derecho de navegar todo el curso del río. En el Congreso de Jurisconsultos de Río de Janeiro de 1927, se aprobó un proyecto en el que se establecía que los ríos internacionales están abiertos, en tiempo de paz, a la navegación de los buques mercantes de

los estados contratantes y que las Repúblicas por cuyo territorio atraviesa un río internacional reglamentarán, de común acuerdo y en interés general, todas las cuestiones relativas a la navegación. Consultar: Urrutia M.F.J. en R.C.A.D.I., Tomo 22, 1928; Winiarsky, B. Ob. cit. pp. 141, 151 y 152), fue claramente reconocida y declarada, ya sea por tratados o decisiones unilaterales, en la mitad del Siglo XIX.

Debe recordarse que los ríos internacionales que forman la "Hidrovia" están abiertos a la navegación de todos los buques mercantes, sin distinción de pabellón.

- a) El de los afluentes, ramales y canales;
- b) La navegación de buques de guerra;
- c) Formalidades aduaneras;
- d) Libertad de tránsito.
- i) Los afluentes son tratados de diverso modo en las convenciones que regulan los grandes ríos internacionales. De acuerdo con el Acta de Berlín, de 26 de febrero de 1885, los afluentes del Congo quedaban sujetos al mismo régimen que ese río. En el Estatuto del Rin, el Mosela está comprendido en los principios del Acta de Viena, hasta que se firmó una Convención entre Francia, Alemania y Luxemburgo el 27 de octubre de 1956, en la que se le fijó un régimen similar al sistema renano. En el Danubio la libertad de navegación se extiende a los afluentes y canales, por la Convención de Belgrado de 1948. En el mismo sentido en los ríos Mekong, Níger, Senegal, etc.

Deben recordarse los tratados de 1926 entre Argentina y Paraguay sobre la explotación del Paraná y de 1941 entre Argentina, Bolivia y Paraguay sobre la explotación del río Pilcomayo.

Entendemos que los afluentes navegables de los ríos forman una unidad física y que es conveniente que los mismos se rijan de acuerdo con el régimen del río del que son tributarios.

ii) Los canales, - particularmente el canal Tamengo, común entre Bolivia y Brasil -, tienen que tener el mismo régimen jurídico que los ríos principales. Todos los esfuerzos realizados por Bolivia para instalar la Terminal de Carga "Central Aguirre Ltda.", serían minimizados en el supuesto de no seguirse este criterio.

iii) Puertos - La posibilidad de utilizar los puertos es una de las condiciones esenciales de la navegación. Se navega para embarcar y desembarcar pasajeros, cargar y descargar mercaderías, incluso en tránsito. El derecho de usar los puertos fluviales entendemos que está de por sí comprendido en el derecho de navegación. Sin perjuicio de ello, puede ser conveniente articular una norma expresa. También debe preverse desde ya, el derecho de usar futuros puertos o terminales oceánicas que se puedan construir.

Es el Estado territorial el que debe regular el uso de sus puertos.

Como bien dice Winiarsky, es muy delicado, en una Convención Internacional de estas características, pretender regular lo que concierne al tratamiento de las mercaderías y franquicias a los buques extranjeros. Ello, por lo general, se reserva a los tratados de comercio y de navegación (Winiarsky, B. Ob. cit. p. 197).

Admitimos que, si bien el punto es delicado, en una convención sobre la "Hidrografía" podría establecerse que, en cuanto a tributos, derechos, gravámenes, precios y cargas, se le dará, a los buques de los países ribereños, el mismo tratamiento que a los buques nacionales. Debe

pensarse además si no sería conveniente, para un mayor fomento del arribo de buques a nuestros puertos, conceder también a los de terceras banderas el tratamiento de nacionales.

Los Estados ribereños deberían analizar la conveniencia para sus economías de declarar francos sus puertos o algunos de ellos o parte de algunos, como es el sistema en el Rhin en que sus veintitrés puertos francos son más bien puertos de entrepot (depósitos).

iv) Navegación de los buques de guerra. La Convención de Barcelona de 1921 prevé que su Estatuto no se aplica a los buques de guerra, policía, control, ni en general a toda embarcación que ejerza a cualquier título poder público. Salvo raras excepciones, los buques de guerra, en el derecho fluvial internacional europeo, son admitidos a la libre navegación de los ríos.

En la Región el principio es otro; se admite la navegación de los buques de guerra de las naciones amigas. En el Tratado de 20 de noviembre de 1857, se abrieron a los navíos de guerra de los Estados ribereños los ríos Paraná, Paraguay y Uruguay.

El Tratado de Límites entre Uruguay y Argentina sobre el río Uruguay no distingue los buques mercantes de los de guerra (art. 7) y, reafirma, para los buques de todas las banderas la libertad de navegación.

El Tratado de Límites del Río de la Plata y su Frente Marítimo tampoco distingue los buques de guerra de los mercantes (arts. 7 y 8).

En el Estatuto para la "Hidro vía", en este sentido, no cabría otra solución que consagrar en un texto expreso lo que se admite desde una práctica

inmemorial, permitiéndose el paso inocente de los buques de guerra y estableciéndose una cláusula de salvaguardia para los casos de guerra. La solución a que se llegó en los arts. 85 y 86 del Tratado de Límites del Río de la Plata son perfectamente trasladables a la "Hidrovia", en cuanto a la defensa de toda el área focal de la misma. (Estos artículos dicen: "Las cuestiones relativas a la defensa de toda el área focal del Río de la Plata son de competencia exclusiva de las Partes" (Art. 85).

"En ejercicio de su propia defensa ante amenazas de agresión, cada Parte podrá adoptar las medidas necesarias y transitorias, para ello en dicha área focal, fuera de las respectivas franjas costeras de jurisdicción exclusiva en el Río de la Plata y de una franja de doce millas marinas a partir de las respectivas líneas de base costera del mar, sin causar perjuicios sensibles a la otra Parte" (art. 86). El problema de la "defensa" debe ser resuelto con criterio amplio y práctico. No es momento de revivir perimidas controversias en América para impedir que la misma se dirija con paso firme y seguro hacia el progreso y prosperidad, como lo ha hecho Europa, que camina hacia la unidad total, cuyas heridas "de guerra" son más antiguas, y también más modernas y más profundas que las de nuestro continente. El Presidente Serrato, en círculo privado decía que, el gran escollo para lograr un acuerdo con la Argentina sobre el Río de la Plata era el problema de la defensa. El Tratado de 1973, plasmó una fórmula digna y que respetaba el criterio del Acta de 1940 firmada por los Ministros Roca de Argentina y Guaní del Uruguay, en el sentido de admitir que los problemas de defensa y seguridad son de Interés común de los Estados ribereños).

v) Formalidades aduaneras - El principio de la libre navegación de los buques mercantes de todas las banderas puede ser desvirtuado y quedar reducido a una simple declaración retórica, si el mismo no va acompañado

de otras medidas que lo hagan viable y factible. Esto sucedería por ejemplo, si se consagrara la libertad de los ríos, pero se autorizara a cada Estado ribereño a tomar medidas de policía fluvial, de navegación, administrativas o aduaneras, que entorpezcan dicha navegación. Debe seguirse en este punto como en tantos otros de la vida el sabio consejo de Don Quijote cuando le decía a su escudero: "Pocas pragmáticas, Sancho, pero que se cumplan".

Los aspectos aduaneros tienen una relevante importancia dentro del tema más amplio de la libre navegación.

"Es punto sabido, - dije en una ponencia en el Comité de Transporte del Primer Congreso Uruguayo de Asuntos Marítimos organizado por la Liga Marítima Uruguaya - que existe un marcado interés mundial por la facilitación de los transportes. A nadie escapa que para concertar negocios internacionales no es suficiente el acuerdo entre el vendedor y el comprador, sino que también es preciso hacer documentos, realizar trámites y gestiones, contratar el transporte, los seguros, etc. Cada trámite, documento u obstáculo innecesario encarece el artículo importado o exportado y perjudica al consumidor o al productor y, en última instancia, a la economía del país"⁵⁷.

Debemos recordar y tener presente, tanto los instrumentos americanos como los europeos. En el área, en el año 1963 se firmó el "Convenio Interamericano para Facilitar el Transporte Acuático Internacional" (Convenio de Mar del Plata). Este tratado que fue aprobado por nuestro país por ley 13.836 del 4 de junio de 1970, tiende a eliminar trabas y simplificar trámites y documentos aduaneros que dificultan innecesariamente el transporte por agua.

⁵⁷ GONZÁLEZ CUÑARRO, ARIOSTO; **Convenio para facilitar el Tráfico Marítimo Internacional de Londres, 1965**, en Liga Marítima Uruguaya. **Primer Congreso Uruguayo de Asuntos Marítimos**, Montevideo, 1989, p.49.

Dentro de la misma línea del Convenio antes citado se inscribe uno más completo y de ámbito mundial: el "Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional", firmado en Londres en 1965 dentro del marco de una Conferencia Internacional convocada por incitativa de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental el que entró en vigencia internacional el 5 de marzo de 1967.

En el Anexo B de ese Convenio se articulan, a lo largo de cinco capítulos, soluciones sobre llegada, estadía y salida de buques, llegada y salida de personas, aspectos sanitarios y puntos generales. El Convenio debe ser aprobado por los países ribereños de la "Hidrografía" o servir de modelo para adoptar un sistema aduanero ágil, uniforme, moderno y conforme a las normas, prácticas y usos de todos los países más avanzados.

Comenzando por lo último, es conocido que la comunidad Económica Europea en el "Libro Blanco", presentado en junio de 1985 al Consejo Europeo en Milán, se hacía la realización del "Mercado Interior", plasmando un espacio sin fronteras ni barreras físicas, fiscales, técnicas ni financieras; mercado único con más de 350 millones de personas. Se armonizarán las normas y en el ámbito aduanero y como aspecto "psicológico" se sustituirá en los carteles la expresión "Aduana" en las fronteras intracomunitarias por otros paneles donde sólo conste sobre fondo azul con las doce estrellas el nombre del país al que se entra o se sale⁵⁸.

De hecho y de derecho se derriban las Aduanas interiores, desapareciendo todo control fronterizo. De esto estamos muy lejos. Pero es, sin duda, una enseñanza a aprender y el ejemplo a seguir.

⁵⁸ SALGADO IBARRA, CARMEN; **Aspectos Aduaneros del Libro Blanco para la realización del Mercado Interior**; N° 361, de junio de 1988, Madrid.

En la actualidad en el río Rhin rige el principio proclamado en el Acta Final del Congreso de Viena de 1815 de la extraterritorialidad de río de modo tal que no forme parte del área aduanera de ninguno de los Estado ribereños. Este principio se confirmó en el Acta de Maguncia de 1831 y la Convención de Mañean de 1868. Debe hacerse una precisión: en los ríos internacionales durante el tramo que corren por territorio de un solo Estado cada país se reserva el derecho de determinar las formalidades aduaneras aplicables, pero en el sector de esos ríos en que son fronterizos, por norma general, no se imponen formalidades, quedando a salvo el derecho de los Estados de adoptar medidas de vigilancia para evitar el fraude. Se exige la tenencia de un manifiesto general y la práctica ha llevado a que se pongan precintos y se reconozca el valor de los mismos.

La Convención de Barcelona de 1921 consagra, también, un régimen simplificado que impide que se puedan exigir precintos y custodias o guardias aduaneras.⁵⁹

En el río Danubio el art. 26 de la Convención de Belgrado de 1948 dispone que los reglamentos aduaneros, sanitarios y de policía deban ser de tal naturaleza que no entorpezcan la navegación.

En el río Mosela, el Convenio de Luxemburgo de 1956 preceptúa, en términos generales, que son aplicables a la navegación en el mismo, "mutatis mutando", las normas que regulan el Rhin.

Destaque especial merece que se haga con relación al puerto franco de Hamburgo (puerto viejo - Alter Freichafen - y terminal de contenedores - Waterhof). Este puerto del río Elba está sometido a la autoridad aduanera de la República Federal de Alemania. El ejercicio de esa autoridad se

⁵⁹ Hostie, Jean Ob. cit. 185/187

comparte con la Ciudad Libre y Hanseática de Hamburgo, en virtud del Acuerdo de 1881. La Ciudad Libre y Hanseática controla el interior del puerto y la República Federal controla el exterior de los límites portuarios. Existe una Administración del Puerto Franco con 160 funcionarios. La vigilancia y contralor de la descarga de los buques se hace en base a los conocimientos de embarque. Para el ingreso de mercaderías por vía fluvial no existe ninguna formalidad. La entrada por vía terrestre se efectúa en base a un documento especial, conocido como "Aviso de Exportación"⁶⁰.

En el área, el Código Aduanero Argentino, en el art. 3, inciso a), establece que no constituye territorio aduanero de ese país el mar territorial y los ríos internacionales. Los ríos internacionales si bien son ámbitos sometidos a la soberanía argentina, están excluidos del territorio aduanero. Debe tenerse en cuenta que, en el derecho argentino, se distingue lo que denominan ríos internacionales de los ríos nacionales de navegación internacional. Los ríos interiores navegables son también libres conforme con los art. 12 y 26 de la Constitución de ese país de 1853.

Entendemos recoger con las fórmulas reseñadas las inquietudes del Sector Transporte Fluvial del Comité de Entidades Empresariales, en el sentido de suprimir todo trámite innecesario en puertos y aduanas, expuestas en el Acta de Asunción de marzo de 1989.

Por último, queremos hacer una reflexión basada en la historia de nuestra América y tomamos del famoso libro Política Indiana, de Solórzano (Amberes, 1703) en el que se trata lo relativo al gobierno de la "Colonia" y se dicen estas notables palabras, hoy más vigentes que nunca: "Y fundarse esto en favor de la navegación que siempre he tenido por muy

⁶⁰ OYARZABAL LECUONA, ALBERTO; **El Puerto Franco de Hamburgo**; Madrid, mayo de 1988, p. 65-67.

útil para la República y como tal se ha ordenado a todas las provincias bien gobernadas que se ayude y no se retarde o estorbe".

Vi) Libertad de tránsito. Es punto conexo a la libertad de navegación, la libertad de tránsito, de trasbordo y reembarque.

La libertad de tránsito está consagrada a texto expreso en el Artículo V del GATT, que si bien el Paraguay no integra, igualmente se le aplica por la cláusula de la nación más favorecida, prevista en el art. 44 del Tratado de Montevideo de 1980, que instituyó la ALADI. Esta misma libertad está prevista en el art. 51 de este último tratado.

Sería deseable darle a la norma una redacción más amplia que la de ALADI, incluyendo aspectos reglados en el GATT y que sea un freno para la aplicación de impuestos bajo el nombre de tasas, como ocurre con el tránsito en el Uruguay.

Debe proyectarse que el trasbordo, esto es, el pasaje de mercaderías de un medio de transporte a otro y del reembarque, que es la salida al exterior del territorio aduanero de mercaderías almacenadas en depósitos fiscales, francos o particulares habilitados, sean libres y estén exentos de tributos, cargas o gravámenes que no sean tasas normalmente percibidas por servicios efectivamente prestados. Estas normas convertirán a los puertos de la Cuenca del Plata, en verdaderos puertos de entrepot (depósito franco) como los son actualmente los puertos francos del Rhin (Salgado Ibarra, Carmen, "Aspectos Aduaneros del Libro Blanco para la realización del Mercado Interior" en Rev. "Aduanas", Nº 361, de junio de 1988, Madrid) e incluso en puertos libres.

2. Igualdad de tratamiento a todos los buques

En este Capítulo analizaremos los aspectos de la igualdad frente a los gravámenes, tributos, cargas; el problema del cabotaje, el remolque, la igualdad de trato administrativo, de policía marítima, sanitaria, portuaria, aduanera y general, y el practicaje.

La igualdad de tratamiento, ya lo expresamos, es uno de los tres puntos de apoyo del éxito de esta empresa común de los países de la Cuenca del Plata, en busca del desarrollo económico y social y del bienestar general.

Los tributos, cargas, peajes, gravámenes, y contribuciones no deben ser diferenciales, según sean el pabellón del buque, la nacionalidad de las personas, el destino, origen o procedencia de las mercaderías. Esto no implica, de manera alguna, que no se puedan cobrar tributos, derechos o precios, sino tan sólo que el tratamiento debe ser igualitario.

Debe garantizarse la igualdad en el trato administrativo y de policía, cualquiera sea su especialidad.

El problema del cabotaje, entiendo que debe resolverse reservando el pequeño cabotaje, es decir, el tráfico de pasajeros y mercaderías dentro puertos de un mismo Estado a los buques de su bandera. La tradición europea es en favor de la libertad de cabotaje, incluso en el Danubio⁶¹.

En América del Sur la tradición es en favor de la reserva del cabotaje. Así en el Tratado de 20 de noviembre de 1857 entre Argentina y Brasil sobre la navegación de los ríos Paraná, Paraguay y Uruguay no se admite el

⁶¹ Actualmente, por la Convención de Belgrado de 1948, el pequeño cabotaje ha sido excluido de la libre navegación (art. 22).

cabotaje a buques extranjeros; en el Uruguay también se hace reserva del cabotaje a los buques nacionales.

Un punto para analizar es el de la conveniencia o no de reservar el cabotaje entre puertos de los países ribereños a los buques del pabellón de esos Estados.

El remolque es otro de los problemas importantes, porque el transporte desde la parte superior de la Hidrovía se tiene que efectuar fundamentalmente por "trenes de barcazas", de portes diversos, según las zonas (barcazas graneleras, cisternas, etc.) con un sistema de unidades de empuje en convoyes que oscilan entre las 4 y 20 mil toneladas de capacidad de carga.

Creemos evidente que estos sistemas de convoyes con unidades de empuje, están fuera de la reserva del cabotaje, que se limita a las operaciones de remolque. Los trenes de barcazas con unidades de empuje con una "unidad", valga la redundancia, un sistema de transporte, "un conjunto" y no una operación de remolque.

Practicaje. Como dice González Lapeyre, este tipo de ayuda a la navegación reviste, principalmente en lo concerniente al tránsito por los canales y el ingreso y salida de los puertos, una especial importancia en cuanto la pericia y el conocimiento profundo de las vías navegables por parte de los prácticos, constituye garantía para la seguridad de los desplazamientos de los buques correspondientes⁶².

En el río Danubio se confía a la Comisión establecer las disposiciones fundamentales sobre el servicio de pilotaje; este personal es reclutado

⁶² GONZÁLEZ LAPEYRE, EDISON; *El Estatuto del Plata*; Montevideo, 1978, p. 111.

entre los ciudadanos de los países danubianos miembros de las administraciones respectivas. Las reglas concretas del servicio de prácticos es competencia de las administraciones, las que deben estar de acuerdo con aquellas disposiciones fundamentales dictadas por la Comisión del Danubio (arts. 8, 31 y 33 de la Convención de Belgrado de 1948).

En el río Mosela no existe pilotaje obligatorio. Las condiciones para el otorgamiento de patentes de patrones de buques son determinadas por la Comisión de Mosela (art. 33 de la Convención de 1956).

La navegación de la "Hidro vía" - al igual que lo que se ha señalado con relación a la navegación del Rin -, exige mucha experiencia y conocimientos locales y no puede admitirse en su ejercicio patrones o conductores sin estar previamente habilitados por las autoridades.

En el río Rin se ha establecido que cada Gobierno ribereño tomará las medidas necesarias para asegurarse de la capacidad de las personas a las cuales ellos confían el ejercicio de la navegación en dicho río. La patente expedida al patrón o conductor reconocido apto por la autoridad de su país le da el derecho de ejercer esa navegación conforme con esa reglamentación. Actualmente el practica je no es obligatorio pero en ciertos lugares se utiliza regularmente⁶³.

Sobre los prácticos, el Acta de Asunción de 9 de marzo de 1989 pone énfasis en la preocupación por el elevado precio de ese servicio de uso obligatorio en los distintos países, recomendando la revisión y racionalización del precio de los mismos.

⁶³ El régimen de patentes en el Rin está contenida principalmente en los arts. 15 a 18 de la Convención revisada de Mannheim de 17 de octubre de 1868.

III. CONSIDERO QUE, LOS PRÁCTICOS O BAQUEANOS SON NECESARIOS, DADAS LAS ESPECIALES CARACTERÍSTICAS DE LOS RÍOS QUE INTEGRAN LA "HIDROVÍA" Y POR LA SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN, LOS CANALES Y LOS PUERTOS.

Entiendo que el precio del servicio debe ser retributivo del trabajo especializado prestado, pero no puede ser elevado en función de que su uso es obligatorio y que el número de prácticos está limitado. La obligatoriedad y exclusividad no pueden ser factores que incrementen el precio que se toma de ese modo antieconómico.

Los buques de bandera de cualquiera de los Estados ribereños podrían navegar, en los ríos y canales que formen la "Hidroavía", conducidos por sus propios prácticos o baqueanos. Para ello deberán ser profesionales habilitados por las autoridades, recogiendo la práctica del Rhin, deberían tomar las medidas necesarias para asegurarse la capacidad de estas personas.

Debe preverse, también, otra norma que establezca que dichos profesionales tienen que haber realizado en los dos últimos años, por lo menos, doce viajes de subida y bajada por la zona en la que van a navegar, lo cual se acreditará con la libreta de navegación profesional. La habilitación tiene que caducar de pleno derecho si el práctico dejare un año de navegar.

Se sigue en este aspecto, el criterio de los artículos 404/001 al 404/008 del Régimen de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre (REGINAVE) de la República Argentina, que regula el problema de los prácticos paraguayos y argentinos, desde que, como es sabido, entre ambos países existe un Tratado de Navegación por el cual se exceptúan mutuamente de prácticos.

Los buques que enarboles banderas de un tercer Estado deberán tomar práctico al entrar en la "Hidro vía" o al zarpar de ella, que podrán ser del puerto de destino, de salida o de alguno de los de escala, debidamente habilitados por el sistema previsto.

Por último, somos de la opinión que debe confiarse a la Comisión Administradora a crearse, adoptar todas las medidas complementarias para asegurar la mejor capacitación de los prácticos y dictar los reglamentos de ejecución que sean convenientes.

IV. DERECHO DEL MAR

Está regida principalmente por la "Convención de las Naciones Unidas para el Derecho del Mar", la cual se considera uno de los instrumentos más completos del derecho internacional y establece el marco fundamental para todos los aspectos de soberanía, jurisdicción, utilización y derechos y obligaciones de los Estados en relación con los océanos. La Convención trata sobre el espacio oceánico y su utilización en todos sus aspectos: navegación, sobrevuelo, exploración y explotación de recursos, conservación y contaminación, pesca y tráfico marítimo.

Contiene 320 artículos y nueve anexos que definen zonas marítimas, establecen normas para demarcar límites marítimos, asignan derechos, deberes y responsabilidades de carácter jurídico y prevén un mecanismo para la solución de controversias.

Esta Convención fue producto de negociaciones iniciadas en la Tercera Conferencia sobre el Derecho del Mar en 1973 y se abrió a la firma en 1982 en Montego Bay, Jamaica. Cuenta con 158 firmantes, siendo el instrumento

internacional suscrito por más Estados. Entró en vigor en 1994 y en diciembre del 2000 contaba con 135 Estados partes

Esta Convención es tomada en cuenta como el marco y base de todo instrumento futuro que se proponga definir aún más los derechos y compromisos sobre los océanos. Asimismo ha dado frutos importantes tales como:

- *La aceptación casi universal de las doce millas como límite del mar territorial*
- *La jurisdicción de los Estados ribereños sobre los recursos de una zona económica exclusiva de no más de 200 millas marinas*
- *El derecho de tránsito a través de los estrechos usados para la navegación internacional*
- *La soberanía de los Estados archipiélagos (compuestos por islas) sobre una zona de mar delimitada por líneas trazadas entre los puntos extremos de las islas*
- *Los derechos soberanos de los Estados ribereños sobre su plataforma continental*
- *La responsabilidad de todos los Estados de administrar y conservar sus recursos biológicos*
- *La obligación de los Estados de resolver por medios pacíficos las controversias relativas a la aplicación o interpretación de la Convención*

Además se ha legislado sobre la cuestión de la explotación minera de los fondos oceánicos (Parte XI de la Convención), que ha sido uno de los temas más difíciles, ya que muchos países industrializados no aceptaban los detallados procedimientos de producción de fondos marinos, las condiciones de los contratos y la transmisión obligatoria de tecnología. Debido a esto, se adoptó en 1994 el "Acuerdo relativo a la aplicación de la Parte XI de la

Convención", que elimina la obligación de la transmisión de tecnología, establece disposiciones generales sobre la explotación, y deja que la Autoridad de los Fondos Marinos determine la índole de las normas para autorizar las operaciones mineras en los fondos marinos.

La Organización Marítima Internacional también apoya de forma decidida la codificación del derecho marítimo, ya que ha elaborado y aplicado en todo el mundo alrededor de 40 convenciones, convenios y protocolos y alrededor de 800 códigos y recomendaciones que tratan temas tan diversos como el transporte marítimo, la protección de la vida humana en el mar, la prevención y combate de la contaminación marina, el salvamento, el tráfico marino y el terrorismo en el mar.

1. Función de la convención del mar

Son bastantes las oportunidades que le otorga el mar a la humanidad, comenzando por ser la inspiración para muchos poetas, pasando por utilizarlo como un medio de supervivencia para algunos y concluyendo como medio de crecimiento económico y expansión territorial. La pregunta para los juristas entre tanto se circunscribe a: en el mar ¿Dónde termina la soberanía de un estado y comienza la de otro?, considerando que las posibilidades del mar son bastantes ¿quiénes pueden explotar tanta riqueza? y por ultimo ¿cuál el beneficio de Bolivia? En base a lo primero surgen doctrinas respaldadas por muchos estados, las cuales buscan mejorar el aprovechamiento para sí, de este modo ya en el siglo XVII surgen dos doctrinas importantes con respecto al mar, la primera cuyo exponente principal es John Selden (1635) denominada mare clausum la cual básicamente propone que el estado puede someter tantas porciones del mar como pudiera mantener bajo su control, la otra propuesta por Hugo Grocio (1609) llamada mare liberum que concibió al mar como una zona inmune a la soberanía de los Estados, donde la libertad de movimiento estuviera garantizada a todos por igual, donde todo se

considerara como propiedad común y, por lo tanto, ninguna reivindicación unilateral tuviera validez jurídica; en otras palabras, el principio fundamental de tal posición era la libertad de los mares, dentro de un régimen jurídico de res communis.

A partir de estas posturas opuestas es que se configura un duro escenario dentro del cual el derecho internacional difícilmente pudo soslayar intereses individuales y configurar un derecho del mar que busque beneficio a la humanidad y sea propenso al desarrollo de los menos adelantados, pero cuyo logro principal fue el propiciar ambientes de convivencia mutua entre estados en su accionar dentro y para el mar, de este modo es que en 1982 con la aprobación de la Convención de Montego Bay se configura un nuevo derecho del mar del cual surgen prerrogativas entre estados de las cuales nos interesa particularmente los de países sin litoral.

2. Una aproximación al derecho del mar y las prerrogativas emergentes de él: una proposición acerca del tema.

Los puntos centrales de la discusión acerca de la construcción de normas convencionales del derecho internacional referidas al mar se enmarcan en dos ejes principales:

- ¿Hasta donde deberá llegar la soberanía de un estado desde su territorio continental hasta el mar?, la cual fue el centro de la discusión en primera instancia, desde el siglo XVII hasta poco después de concluida la segunda guerra.
- ¿Pueden los estados explotar para sí la riqueza existente dentro los fondos marinos?, que a partir del desarrollo científico cobra importancia luego de la famosa proclama Truman.

Fue tan duro el consensuar intereses dentro los anteriores puntos que se convocó a tres convenciones internacionales para tratar el tema, las cuales fueron un fracaso, luego de ello y a partir de la práctica unilateral de los estados se configura un derecho consuetudinario el cual sentó la base para la tercera Conferencia de las Naciones Unidas realizada en Jamaica en 1982 la cual tiene como producto principal a un nuevo derecho del mar el cual comprende mecanismos de solución de controversias para solucionar temas de delimitación territorial y principalmente atribuye prerrogativas a los países en desarrollo sin litoral.

3. Zona económica exclusiva

Como pudimos ver antes, el tema más fuerte del debate se circunscribió al “hasta donde debe abarcar la soberanía de un estado costero desde su plataforma continental hasta el mar” (mar territorial, el resto se denomina mar patrimonial o alta mar), los países desarrollados proponían que esa distancia sea de 3 millas náuticas (5,556 Km.) ello porque de este modo se les hacía más fácil el acceso a los otros países y también aprovechar los recursos existentes; por su parte los países en desarrollo proponían que esa distancia sea de 200 millas náuticas (370,4 Km.), luego de la segunda Conferencia de las Naciones Unidas donde la práctica unilateral impuso una norma consuetudinaria de un mar territorial de 12 millas náuticas, se propone entonces que esa sea la distancia; y que se creara una nueva zona entre el mar territorial (de 12 millas y con soberanía del estado costero) y el mar patrimonial (que respaldando la doctrina de Grocio es patrimonio común de la humanidad), esa es la zona económica exclusiva, adyacente al mar territorial y con una extensión de 200 millas náuticas; se constituye una zona de soberanía económica que forma parte de lo que se puede llamar la zona de jurisdicción nacional, la cual comprende a su vez una extensión de total soberanía, es decir, la de las aguas interiores y la del mar territorial. Esta zona de soberanía económica

se refiere a la explotación de los recursos naturales, tanto vivos como no vivos, así como a la producción de la energía derivada del agua, de las corrientes y de los vientos; pero no se aplica al espacio marítimo en sí mismo, ya que éste permanece abierto a las libertades tradicionales de navegación y de comunicación (Gómez-Robledo, 1986:63); con esto se consensua el interés entre países desarrollados con los países costeros cuya supervivencia se circunscribe concretamente a los productos marinos.

4. Libre tránsito como derecho imperativo de los países sin litoral; válido ante el derecho internacional.

Es muy discutido el tema de la validez de la normas desde el punto de vista del derecho convencional debido a que no entró en vigencia de inmediato, lo cierto es que los puntos descritos antes como prerrogativas de la convención se configuran del mismo modo al margen del derecho convencional en derecho consuetudinario, dándole validez por medio de la costumbre, ello al menos en los puntos críticos (zona económica exclusiva, delimitación del mar territorial y los fondos marinos), pero con lo que respecta a los estados sin litoral, antes de la versión final para la firma en Montego Bay en 1982 los consensos acordados por la convención fueron juntados en un texto integrado oficioso para fines de negociación en su revisión 2 el cual fue trabajado por la comisión de derecho internacional donde tratando de comprender todos los temas relativos al mar se incorpora a lo antes descrito algunos otros temas más, por consiguiente es difícil encontrar algo de costumbre internacional sobre este tema porque mas que un consenso es un tema trabajado por la comisión de derecho internacional; pero en fin la norma fue ratificada por Bolivia el 28 de abril de 1995 y por Chile el 25 de agosto de 1997

mediante una declaración, de modo que puede entenderse como derecho convencional para ambas partes y ser analizada de ese modo.

5. Marco Conceptual de la convención de 1982

La propia convención entablo un marco conceptual acerca de nuestro tema, la cual en su Art. 124 establece:

Es un “Estado sin litoral” un Estado que no tiene costa marítima;

Un “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;

“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 trasbordo, 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;

Por último son “Medios de transporte”: El material rodante ferroviario, las embarcaciones marítimas, lacustres y fluviales y los vehículos de carretera; Los porteadores y los animales de carga, cuando las condiciones locales requieran su uso, pueden ser medios de transporte también las tuberías, gasoductos y otros que bilateralmente acuerden los Estados.

6. Prerrogativas de los estados sin litoral en la convención de 1982 y en el derecho internacional contemporáneo.

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, en su parte X, Derecho de acceso al mar y desde el mar de los Estados sin

litoral y libertad de tránsito estima esencialmente que los países sin litoral tendrán derecho de acceso al mar y desde el mar para ejercer los derechos estipulados en la misma 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 (Art. 125), dejando las condiciones y modalidades para el ejercicio a los acuerdos bilaterales, siempre y cuando no se afecte la soberanía del estado de tránsito.

Algo interesante en este texto y considero importante mencionarlo, es que los Estados sin litoral quedan excluidos de la aplicación de la cláusula de la nación más favorecida, lo cual permite que estos estados puedan ejercer su derecho de acceso al mar y desde el mar, teniendo (en caso de existir acuerdo bilateral favorable) cierta ventaja ante otros países (Art. 126).

Con respecto a los gravámenes que pueda proponer el país de tránsito, exceptuando las tasas impuestas por servicios específicos prestados durante el tráfico en tránsito estos serán inexistentes, y con respecto a los medios de transporte no estarán sujetos a impuestos o gravámenes más elevados que los fijados para el uso de los medios de transporte del Estado de tránsito (Art. 127), lo cual podría otorgar una ventaja significativa, del mismo modo podrán establecerse zonas francas u otras facilidades aduaneras en los puertos de entrada y de salida de los Estados de tránsito, mediante acuerdo entre estos Estados y los Estados sin litoral (Art. 128); por último los buques que enarbolen el pabellón de Estados sin litoral gozarán en los puertos marítimos del mismo trato que el concedido a otros buques extranjeros (Art. 131).

El tema se diluyó bastante desde los problemas con la entrada en vigor de la convención hasta ser retomada en septiembre del 2000 a partir de la declaración del milenio donde encontramos un nuevo escenario de trabajo, que bajo un conjunto de “objetivos del milenio” en la cual se reconocen las necesidades y los problemas especiales de los países en desarrollo sin litoral.

Luego de ello se establece la creación de la Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo (OHRLLS) con sede en Nueva York, USA, fue establecida por recomendación a la Asamblea General del Secretario General de las Naciones Unidas, en su resolución 56/227 del 24 de diciembre de 2001, bajo las siguientes finalidades:

- Asegurar la plena movilización y coordinación de todas las partes del sistema de las Naciones Unidas, con miras a facilitar la ejecución coordinada y la coherencia del seguimiento y la vigilancia del Programa de Acción para los Países Menos Adelantados en los niveles nacional, regional y mundial;
- Hacer el trabajo de promoción conveniente a favor de los países menos adelantados, los países en desarrollo sin litoral y los pequeños Estados insulares en desarrollo en asociación con las partes pertinentes de las Naciones Unidas y con la sociedad civil, los medios de información, las universidades y las fundaciones.
- Ayudar a movilizar apoyo y recursos internacionales para la ejecución del Programa de Acción para los Países Menos Adelantados y de otros programas e iniciativas para los países en desarrollo sin litoral y los pequeños Estados Insulares en desarrollo.

- Dar apoyo adecuado a las consultas de grupos de países menos adelantados, países en desarrollo sin litoral y pequeños Estados insulares en desarrollo

A partir de este momento el tema se circunscribe tan solo al tema de libre tránsito, de modo que se prioriza el dialogo con los países de tránsito y el desarrollo de estructuras de transporte, dejando de lado lo que establece la convención de 1982 afirmando que los países sin litoral gozan plenamente de los derechos establecidos en la convención y fueron objeto de análisis anteriormente, en base a aquello se propone la realización de una conferencia ministerial de países en desarrollo sin litoral y de tránsito, de países donantes, de instituciones financieras y de desarrollo internacionales sobre la cooperación en materia de transporte de tránsito cuyo mandato es examinar el marco mundial para la cooperación en materia de transporte de tránsito entre los países en desarrollo sin litoral y de tránsito y la comunidad de donantes, aprobado por la Asamblea General en su quincuagésimo período de sesiones, y formular medidas de políticas y programas de acción dirigidos a crear sistemas efectivos de transporte de tránsito.

Para ello se realizaron reuniones preparatorias regionales, de las cuales solo me interesa mostrar la reunión preparatoria de América Latina, donde solo existen dos países en esta situación, Paraguay y Bolivia; esta reunión se realizo es Asunción del Paraguay entre el 12 y el 13 de marzo del 2003, en la cual participaron: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay, además se hicieron representar Japón y la Comisión de la Unión Europea y asimismo, estuvieron representados los organismos internacionales: la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA).

Aprobando de este modo el siguiente plan de acción:

- Continuar avanzando en la formulación y ejecución de la política regional para el desarrollo de una infraestructura de transporte en que se dé prioridad a las necesidades y problemas específicos de los países en desarrollo sin litoral de la región y los espacios interiores de los países de tránsito;
- Respaldo decididamente la vigencia e importancia estratégica de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional de América del Sur (IIRSA), como instrumento viable para la integración multisectorial, destacando su Plan de Acción sobre la base del enfoque de ejes de integración y desarrollo orientados a atender las necesidades de infraestructura física de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito de la región;
- Dar prioritaria atención al perfeccionamiento de la infraestructura del transporte de tránsito a lo largo de los ejes de integración y desarrollo, en particular, en las siguientes áreas: el mantenimiento y la construcción de carreteras; el mejoramiento de las telecomunicaciones; los proyectos de infraestructura para transporte por ductos; el transporte multimodal; hidrovías y puertos;
- Proseguir con las acciones ya encaminadas en materia de dragado, balizamiento, aspectos ambientales y el perfeccionamiento de los trámites administrativos y procedimientos en la Hidrovía Paraguay-Paraná, para incrementar su utilización, por ser una de las rutas fundamentales hacia el Atlántico de los países sin litoral de la región y del amplio espacio interior de América del Sur;
- Fomentar y poner en práctica iniciativas regionales de facilitación del comercio articuladas con el desarrollo de sistemas de transporte de tránsito, incluido el transporte multimodal, que contribuyan a la integración

regional, de conformidad con los acuerdos y las convenciones bilaterales, regionales e internacionales pertinentes;

- Identificar mecanismos innovadores de financiamiento que permitan incrementar las inversiones en obras de mejoramiento y construcción de infraestructura de transporte en los países sin litoral y de tránsito, que pudieran incluir la participación de las instituciones financieras multilaterales y los países donantes;
- Continuar promoviendo el interés del sector privado en invertir en obras de infraestructura en los países sin litoral y de tránsito y buscar el desarrollo sincronizado de las inversiones en actividades productivas y en infraestructura;
- Mejorar los mecanismos de consultas y diálogo, de conformidad con lo dispuesto en los acuerdos bilaterales y regionales, entre los operadores de tránsito de los sectores público y privado;
- Instar a las instituciones multilaterales, en particular el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el Banco Mundial, la Corporación Andina de Fomento (CAF) y el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA), a otorgar mayor financiamiento para el desarrollo de la infraestructura del sistema de transporte de tránsito;
- Exhortar a la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), la Organización Mundial del Comercio (OMC) y la Organización Mundial de Aduanas (OMA) a dar prioridad a las solicitudes de prestación de asistencia técnica que complemente los esfuerzos nacionales y regionales para el fortalecimiento de la eficiencia del uso de las facilidades existentes para el tránsito, incluida la aplicación de las tecnologías de información, simplificación y armonización de los procedimientos y documentos.

En ese sentido se realiza la conferencia Ministerial Internacional de Países en Desarrollo Sin Litoral y de Tránsito, Almaty, Kazajstán. 28-29 agosto de 2003 los participantes a la conferencia son representantes de 82 países miembros de Naciones Unidas, así como organizaciones internacionales como el Banco Mundial, UNCTAD, comisiones regionales, etc.

7. Contexto actual del libre tránsito entre Bolivia y Chile: perspectivas del tema.

La situación de mediterraneidad boliviana es singular, ya que entra a la vida independiente como país costero (1826), pero luego de la guerra del pacífico acontecida en alianza con el Perú contra Chile se suscribe el famoso tratado de paz y amistad de 1904 que en su Art. II se reconoce el dominio absoluto y perpetuos de Chile de los territorios que antes le pertenecían a Bolivia y le daban la cualidad de país costero, al mismo tiempo en el Art. VI de dicho tratado Chile reconoce a favor de Bolivia y a perpetuidad, el más amplio y libre derecho de tránsito comercial por su territorio y puertos del pacífico, en el Art. VII se establece que Bolivia tendrá derecho a constituir agencias aduaneras en los puertos que designe para hacer su comercio siendo designados por lo pronto Arica y Antofagasta. En el mismo tratado se establece que las reglas de comercio entre los países serán en el marco de la más estricta igualdad (Art. VIII); cabe resaltar que esta norma puede considerarse eminentemente imperativa entre los países, más que por el lado chileno que por el boliviano, estimamos que esto debido a que el mayor beneficiario del tratado es obviamente Chile, pero ello no implica que por lo pronto Bolivia no pueda solicitar y obtener lo estipulado dentro del tratado, amparándose en el derecho internacional público.

Posteriormente y en el marco de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) surge el acuerdo de complementación económica N°

22 cuyos objetivos son el facilitar, ampliar y diversificar el intercambio comercial de bienes y servicios entre los países, además de fomentar y estimular actividades productivas localizadas en sus territorios y facilitar las inversiones de cada país en el territorio del otro. Además establece disposiciones relativas al programa de liberación, régimen de origen, cláusulas de salvaguarda, prácticas desleales de comercio, evaluación del acuerdo, tributación, inversiones, complementación energética, cooperación económica, comisión administradora del acuerdo, comité asesor empresarial, solución de controversias, vigencia y duración (indeterminada), y otros; lo considerable del tratado es que al margen de las concesiones arancelarias recíprocas (que son bastantes), Chile cede unilateralmente aranceles con carácter no recíproco (19 en total) que pueden considerarse entre productos manufacturados intermedios y finales.

V. PLAN NACIONAL DE DESARROLLO

Encontramos que en el plan nacional de desarrollo establecido para Bolivia desde el 2006 al 2011, establece en un primer estadio a transporte como uno de los ejes principales:

Considerando la importancia que tienen la infraestructura y los servicios de transporte en el desarrollo productivo y en la solución de un sin fin de problemas que aquejan a la

Población del país, es necesario un cambio de enfoque en el modo en el que se ha conducido la política de transportes hasta la fecha.

Bolivia requiere vías de comunicación que mejoren las condiciones de transporte, desde y hacia todas sus regiones, que permitan a sus ciudadanos trasladarse con tarifas más económicas y, sin mayores obstáculos ni contratiempos por todo el territorio nacional. Además, estas vías deben posibilitar que su producción de bienes llegue a los centros de transformación, a

los consumidores en el mercado interno y a los destinos de exportación en tiempo oportuno y a menores costos.

Las tareas de construcción y mantenimiento de infraestructura deben estar bajo condiciones de costos eficientes, calidad y sostenibilidad de las operaciones. Debe erradicarse la corrupción y todas aquellas prácticas discrecionales e ineficientes sobre la inversión en infraestructura de transportes, que sólo propiciaron el enriquecimiento ilícito de funcionarios públicos y empresas contratistas, con la consecuente postergación de aspiraciones de integración y vinculación de sus ciudadanos. Para esto, es necesaria la implementación de procesos que establezcan de manera eficiente y transparente la magnitud de los costos efectivos en los proyectos de inversión, y que promuevan una mayor participación ciudadana en la fiscalización de programas y proyectos.

El Estado requiere recuperar y fortalecer su presencia, en la conducción de la política caminera, ferroviaria, aeronáutica y fluvial de manera soberana que le permita promover la concurrencia de los esfuerzos públicos a nivel nacional, departamental y municipal, en atención a las necesidades del sector productivo y de la sociedad en su conjunto.

Por lo tanto, es necesario cambiar el paradigma vigente, bajo el cual, el accionar de las entidades públicas competentes en materia de transportes, ha respondido a los intereses de pequeños grupos de poder. El país requiere recuperar su patrimonio estatal, rehabilitándolo para que pueda atender las necesidades de sus pobladores. Asimismo, es necesario implementar un nuevo modelo de regulación sectorial por el cual se ejerza un mayor control a los operadores de servicios de transporte, a fin de garantizar que los servicios prestados lleguen a la población a tarifas razonables y con la cantidad y calidad que ésta requiere.

A través de la nueva concepción de la política de transportes, que comenzará a partir del presente quinquenio, el Estado orientará sus recursos en la perspectiva de vertebrar internamente al país, beneficiando primero a los bolivianos, sobre todo a aquellos que viven en zonas rurales y alejadas de las principales ciudades.

Para ello se cambiará el enfoque actual que está centrado exclusivamente en la construcción de carreteras costosas, por un enfoque de desarrollo integral de infraestructura y servicios en todas las modalidades de transporte.

Enmarcados en este objetivo, se mejorarán y construirán las vías de transporte (caminos, carreteras, ferrovías, aeropuertos e hidrovías) que permitan la comunicación entre los cuatro puntos cardinales del país y vías para la integración del país con el exterior.

Para hacer más eficientes las inversiones, se implementará un nuevo sistema de administración y gestión de inversiones de transportes a través del cual se estimará y asignará presupuestos eficientes en función a las características geográficas y a las necesidades reales de cada región. Esto, con el fin de evitar procesos discrecionales y poco serios en la estimación y asignación de presupuestos para obras y la construcción de infraestructura que pueda ser subutilizada.

El Estado recuperará el patrimonio que tiene en ferrovías y aeropuertos, y con la participación de capitales privados mejorará los servicios que en ellos se presta. Asimismo, implementará mecanismos para lograr mayores niveles de concurrencia y eficiencia en los esfuerzos públicos realizados en el ámbito nacional, departamental y municipal y ejercerá un mayor control a los operadores de los servicios de transporte a través de un nuevo marco regulatorio para los mismos.

CAPITULO IV

SUSTENTO DOCTRINAL

El desarrollo y progreso de la humanidad está indisolublemente unido al desarrollo del comercio y las comunicaciones entre los diversos grupos que la integran: las comunicaciones terrestres, aéreas, marítimas, fluviales, correos, telecomunicaciones con la nueva variedad de la teleinformática, son un reflejo claro de la evolución de esta acción e interacción entre los pueblos.

Francisco de Vitoria, fundador del derecho internacional moderno, al colocar como fundamento de su concepción de la comunidad internacional el derecho de las comunicaciones, se acreditó como un precursor no sólo en el Derecho, sino también en la Ciencia Política. En efecto - dice Reuter -que, entre las múltiples orientaciones en el estudio de las relaciones internacionales contemporáneas, es preciso poner de relieve la importancia que se concede a las formas de comunicación e intercambio humano. Estos estrechos lazos entre el Derecho Internacional General y el Derecho de las comunicaciones se perciben a lo largo de la historia. La afirmación de la libertad de los mares, consiguiente al desenvolvimiento de la navegación marítima sigue a la constitución del Derecho Internacional moderno.

El régimen de los ríos internacionales es obra de las grandes convenciones del Siglo XIX y de diversos tratados: los transportes están íntimamente ligados a la expansión internacional contemporánea⁶⁴.

El derecho fluvial internacional, en el sentido de derecho de la navegación, integra ese concepto más amplio del que ya hablamos de derecho de las Comunicaciones Internacionales. Se ha definido, por el jurista polaco Winiarsky,

⁶⁴ REUTER, PAUL; *Derecho Internacional Público*; Barcelona 1962, p. 172.

el derecho fluvial internacional, como el conjunto de reglas jurídicas que determinan la situación internacional de los cursos de agua. Este mismo autor indica que el derecho fluvial *sensu stricto*, en su acepción limitada y habitual que esa expresión tiene, forma parte del derecho internacional de las comunicaciones. Señala también que el derecho fluvial internacional ha devenido después de más de un siglo, en uno de los Capítulos más importantes y más controvertidos del derecho internacional⁶⁵.

La entrada de los buques mercantes en las aguas de un Estado diferente del que pertenecen, es la condición necesaria del comercio internacional, de las comunicaciones y del derecho internacional marítimo⁶⁶.

En la Cuenca del Plata la navegación y el transporte fluvial es una ineludible necesidad de la integración física y económica de la Región, con miras a desarrollar sus economías. Se ha dicho con acierto que la "Hidrovia" es "una ruta para la unificación".⁶⁷ "un instrumento de circulación de mercaderías, de creación de riquezas" y "el medio de hacer de Bolivia y Paraguay, países atlánticos".⁶⁸

Cabe traer a colación las proféticas y sabias palabras de Alejandro Magariños Cervantes, cuando expresaba, en 1854, que "La Providencia nos une a los pueblos con los lazos del mismo origen, de una misma religión, de unas mismas costumbres, de un mismo idioma, para se consideren extraños, y se alejen mutuamente, así en la próspera como en la adversa fortuna".⁶⁹

Todos los países miembros de la "Hidrovia" venimos de la península ibérica, tenemos además una historia y destino común y el idioma que hablamos tiene

⁶⁵ WINIARSKY, BOHDAN; **Principes Généraux Fluvial International** Vol. 45; pp. 79 y 84

⁶⁶ FEDOZZI; **La Condición Purifique des navieras de comerse**; p. 84.

⁶⁷ PERSPECTIVAS DE LA HIDROVIA, Estrategia" Revista de Economía y Empresas; Montevideo, 11 de enero de 1990, p. 18

⁶⁸ GROS ESPIELL, HÉCTOR; **en reportaje de "La República"**; Montevideo, 14 de enero de 1990, p. 4

⁶⁹ MAGARIÑOS CERVANTES, ALEJANDRO; **Estudios Históricos, Políticos y Sociales sobre el Río de la Plata**; París, 1854, p.13.

la misma raíz. Ha llegado pues, para nuestra Región la hora de "estrechar los vínculos indisolubles con que la naturaleza ha ligado nuestra suerte, y auxiliándonos mutuamente, veamos si podemos entrar en una nueva senda" de engrandecimiento y felicidad colectiva. Es un imperativo moral e histórico aunar esfuerzos en pos de una obra de tanto porvenir y ventura.

I. LA "HIDROVÍA", SISTEMA DE RÍOS INTERNACIONALES

El sistema fluvial de la "Hidroavía", desde su comienzo hasta su desembocadura en el Océano Atlántico, debe ser considerado integrado por ríos internacionales, puesto que ellos se encuentran en contacto con las jurisdicciones de Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay o Uruguay.

Se trata de "un sistema de aguas internacionales", en la acertada expresión de Laylin⁷⁰. Son ríos internacionales todos los cursos de agua que no son nacionales, o con mayor precisión, los ríos que en su curso atraviesan o separan dos o más Estados. Esta definición fue la adoptada por el proyecto de codificación de derecho internacional americano⁷¹.

La expresión de ríos internacionales, al decir de Winiarsky, es relativamente reciente, habiéndose usado por primera vez, en la historia de los tratados, en el Tratado de Paz de Versalles, de 28 de junio de 1919. Hasta esa oportunidad se utilizaba la expresión de "río común". La Convención de Barcelona de 20 de abril de 1921, en la que participaron 42 Estados y de la que se ha dicho que trazó las grandes líneas del régimen jurídico de los ríos internacionales, fija un estatuto para las "vías navegables de interés internacional", declinando usar el término "ríos internacionales". El delegado de Brasil en esa Conferencia

⁷⁰ LAYLIN, JOHN G., CITADO POR ALFREDO EISEMBERG; **El aprovechamiento del Río Uruguay y el Derecho Internacional**; Montevideo, 1963, p. 47

⁷¹ JIMÉNEZ DE ARÉCHAGA, EDUARDO; **Curso de Derecho Internacional Público**; p. 143, Oppenheim, en su "Tratado de Derecho Internacional", distingue cuatro clases de ríos: 1) En primer lugar, los ríos nacionales o interiores, que nacen y tienen curso hasta el mar exclusivamente dentro del territorio de un estado; 2) Los ríos limítrofes, que separan dos Estados; 3) Los ríos sucesivos o no nacionales, que transcurren a través del territorio de más de un Estado; y 4) Los ríos internacionales, aquéllos navegables desde alta mar y que separan o atraviesan más de un Estado. (Ref. de E. Jiménez de Aréchaga en Ob.cit.).

expresó que se venía a establecer un régimen de libertad pero no a internacionalizar los ríos. Por su parte, el delegado de Polonia, en concordancia con lo expuesto por su colega, agregó que estamos en presencia de hechos jurídicos: existen ríos que han sido declarados internacionales; la consecuencia de esa internacionalización ha sido admitir a los no ribereños en la administración de los ríos. Declarar libre la navegación no quiere decir internacionalizar ese río (Citado por Winiarsky, B. p.104/105, la convención de Barcelona entró en vigor el 31 de octubre de 1922. Estuvieron representados los siguientes países de la "Hidrovia": Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay y la suscribieron sólo Bolivia y Uruguay. Ninguno de estos Estados la ratificó).

II. EVOLUCIÓN DEL DERECHO FLUVIAL INTERNACIONAL PRINCIPALMENTE EN AMÉRICA DEL SUR

a) El movimiento hacia la internacionalización de los ríos y especialmente del régimen de libertad de la navegación y tráfico fluvial arranca con el célebre decreto del Consejo Ejecutivo Provisorio de la República Francesa de 16 de noviembre de 1792, que devolvió al Escalda y al Mosa su carácter de vías de navegación, pudiendo decirse que esos ríos dieron lugar al nacimiento del derecho fluvial internacional moderno⁷² y que en nombre de la libertad, el decreto declara el derecho para todos los ribereños de comunicarse con el mar; proclama la destrucción de todas las tiranías y suprime las trabas a la navegación.

Hostie apunta que se ha exagerado el alcance internacional del referido decreto. Recuerda que, con mayor anterioridad, el Secretario de Estado americano Jefferson, el 18 de marzo de 1792, emitió una proclama que decía que el juicio de la humanidad condena la pretensión de un Estado río abajo de cerrar el río a la navegación del ribereño río arriba.⁷³

⁷² WINIARSKY, dice con relación al citado decreto: "à jamais memorable" (para siempre memorable)

⁷³ HOSTIE, JEAN; *Le Statut International du Rhin*; 1928, 28, III, p. 125).

El derecho romano en la concepción de Hostie constituye el fundamento del derecho internacional en esta materia de navegación fluvial y ese derecho permanece, aún después de la Convención de Barcelona de 1921, sobre todo europeo, pero sin duda susceptible de aplicación mundial.

La mencionada Convención firmada como consecuencia del Tratado de Paz de Lunéville de 25 de febrero de 1803, suprimió y reemplazó los múltiples derechos de peajes. En esta ocasión fue que se creó una administración centralizada para desenvolver y proteger la navegación del Rhin. Merecen recordarse los nombre de Eichhoff - antiguo cocinero de Carlos de Dalberg, archiduque de Maguncia -, que presidió la administración internacional del Rhin durante quince años y que fue, después, por su talento personal Alcalde de Bonn y del Ingeniero Tulla que trasformó el Rhin de Basilea a Mañean y que expuso su plan en un célebre memorándum de 1812 (Hostie, Jean, Ob.cit., 131 y 165).

Teniendo en cuenta estas enseñanzas es que recurriremos con frecuencia al Estatuto del Rhin como fuente de fuente de información y análisis.

Pasaremos una breve revista a los principales tratados europeos en esta materia, relacionados principalmente con el Rhin. Este río (Rhenus del latín) es uno de los más importantes de Europa, cuyas nacientes se encuentran en el macizo suizo de San Gotardo en los Alpes y desemboca en el Mar del Norte por tres bocas principales, denominadas Waal, Yssel y Sek. Su curso es de unos 1.300 km. considerándose navegables 850 km.

Como dice Imbert, el régimen jurídico del Danubio es la traducción de intereses económicos y fuerzas políticas. Estos conceptos - permítaseme un paréntesis - son plenamente aplicables en todos los casos de ríos internacionales. Gracias a

la Guerra de Crimea - continúa Imbert - es que se estableció por primera vez, por el ya mencionado Tratado de París de 1856 un sistema de internacionalización que apareja la libertad de navegación y un contralor ejercido por un organismo mixto integrado por delegados de Estados ribereños y no ribereños.

La Convención de París de 23 de julio de 1921, producto de nuevas fuerzas políticas surgidas de la Guerra de 1914-1918 mantiene la integración por no ribereños. Luego de varias modificaciones (arreglos del Sinaí de 18 de agosto de 1938, acuerdo de Bucarest de 16 de mayo de 1938) culminó el proceso con la Convención de Belgrado de 18 de agosto de 1948, que significa una restricción para los no ribereños. Consagra la libre navegación en la medida que sea conciliable con la soberanía de los Estados ribereños, hace reserva del cabotaje, no permite la navegación de los buques de guerra de países no danubianos, y la Comisión toma decisión en casi todos los casos por mayoría, en fin, des internacionalizó la administración del Danubio (Imbert, Louis, "Le Régimen Actuelle du Danubio", RGDIP, 1951, pp.73/93. La Comisión Europea del Danubio creada por el citado Tratado de París de 1856 tenía amplísimas facultades, entre ellas dictar reglamentos aplicables directamente a los particulares, fijar tasas y cobrarlas, enarbolar su propia bandera, aplicar sanciones, con independencia completa de la autoridad territorial, a tal punto que se le llamó "Estado Fluvial".

b) En Norteamérica se destaca el Sistema del Canal del San Lorenzo regulado por diversos convenios celebrados entre Canadá y los Estados Unidos. Dicho Sistema es una combinación de canales artificiales que tuvo su origen en el requerimiento de conectar por una vía acuática profunda los Grandes Lagos con el mar. La primera acción internacional encaminada a esos fines se remonta al año 1805, oportunidad en que se constituyó la "Comisión Internacional para una Vía Marítima Profunda". El 11 de enero de 1909 Canadá

y estados Unidos formaron el Tratado Internacional de Límites por el cual se instituyó una Comisión Mixta Internacional para entender en todos los aspectos relacionados con las aguas limítrofes. En 1951 se estableció una "Autoridad del Canal de San Lorenzo". Actualmente opera una Comisión Conjunta Internacional y los países involucrados crearon instituciones especializadas para entender en lo relativo al Canal. Canadá en el año 1951 creó la "Autoridad del Canal de San Lorenzo", integrada por tres miembros, con amplias facultades. Estados Unidos por ley de 1954 estableció "La Corporación para el Desarrollo del Canal San Lorenzo". La primera travesía del canal se hizo en abril de 1959 y fue oficialmente inaugurada por la Reina Isabel II de Inglaterra y el Presidente Dwight Eisenhower de los Estados Unidos. (Tienen también estatutos convencionales, entre otros, los siguientes ríos: Escalda (Tratado de Londres de 1829 entre Bélgica y los Países Bajos); el Mosa (Tratado de 12 de mayo de 1863) entre los mismos países; lagos y cursos de aguas comunes entre Noruega y Suecia (Convención de Karistadt, de 26 de octubre de 1905; el río Mekong (Convención de París de 29 de diciembre de 1954, entre Camboya, Laos y Viet-Nam), el Níger (Acta General de Berlín de 26 de febrero de 1885, Convención de Saint Germain en Laye de 10 de setiembre de 1919, Convención de Niamey de 26 de octubre de 1963); el Congo (Acta General de Berlín de 1885): la cuenca del río Tachad (Convención de Fort-Lamy de 22 de mayo de 1964); cuenca del río Senegal (Convención de Dakar de 7 de febrero de 1964); cuenca del río Amur (Acuerdo de Pekín de 18 de agosto de 1956); río Columbia (Convención entre Canadá y los Estados Unidos de 17 de enero de 1961); río Colorado (Convención de Washington de 14 de noviembre de 1944); río Indo (Convención de Karachi de 19 de setiembre de 1960); río Ganges entre India y Bangladesh; río Amazonas entre los estados involucrados en su cuenca (Tratado de Cooperación Amazónica de Brasilia, de 3 de julio de 1978). Con relación a los Estados que conforman la Hidrovía, haremos una reseña en Nota posterior).

c) En las repúblicas latinoamericanas la libre navegación de los ríos fue otorgada, o como una concesión unilateral o por medio de tratados. Se consideraba que no existía un derecho natural a la libre navegación y que ésta regía en la medida en que fuera concedida.

En un interesante y poco conocido libro publicado en Caracas en 1857, por autor anónimo ("un americano") que seguramente fue Felipe J. Pereira y Leal, se dan a conocer importantes documentos tomados de diversas memorias del Ministerio de Relaciones Exteriores del Imperio del Brasil⁷⁴.

Entre ellos, para nuestro estudio merecen destacarse los relativos a la reclamación de los Estados Unidos fechada el 31 de octubre de 1853 y la contestación del gobierno imperial del Brasil de 13 de noviembre del mismo año. En esa oportunidad Estados Unidos invocaba para poder navegar el Amazonas, no sólo el gran interés de sus súbditos, sino también que consideraba como un derecho natural el de la libre navegación. Alegaba además la práctica seguida por los soberanos Confederados de Europa en el Congreso de Viena de 1815. El Brasil en los años 1866 y 1867 abrió el Amazonas y sus otros ríos a la navegación de todos los pabellones.

El 20 de mayo de 1845 el Supremo Gobierno de la República del Paraguay, presidido por Carlos Antonio López, señalando "que conviene promover y cultivar la amistad, buena inteligencia y armonía con las potencias extranjeras" dicta una ley en la que formula una prolija declaración de derechos de los extranjeros. Posteriormente por decretos de 3 de octubre de 1854 y 22 de mayo de 1855 concreta la apertura de los ríos del Paraguay, siguiendo el criterio ya adoptado el 14 de julio de 1852 con la Confederación Argentina y en los Tratados de 4 de mayo de 1853 con Inglaterra, Francia, Cerdeña y Estados Unidos.

⁷⁴ Colección de los Documentos relativos a la Navegación Fluvial del Río de la plata, el Amazonas y sus Afluentes, 1998.

Debe recordarse, como un primer antecedente en esta materia, un decreto de la Junta Superior Gubernativa de Paraguay de 6 de enero de 1812 que abrió los ríos de ese país a la libre navegación. Paraguay tiene celebrados varios tratados en la materia con los países de la Cuenca del Plata: a) Con la Argentina se han firmado tratados en 1852, 3 de febrero de 1876, 19 de enero de 1967, Acta de Buenos Aires de 7 de febrero de 1964, Acuerdo para la Regulación, Canalización, Dragado, Balizamiento y Mantenimiento del río Paraguay de 15 de julio de 1969, Declaración Conjunta de 21 de noviembre de 1969, etc.; b) Con Brasil firmó el Tratado de Amistad, Comercio y Navegación el 6 de abril de 1856; c) con Uruguay firmó los tratados de 31 de octubre de 1918 y 26 de diciembre de 1938, denunciados por Paraguay el 30 de diciembre de 1961. El 10 de febrero de 1941, Argentina, Bolivia y Paraguay crearon una Comisión Internacional sobre el río Pilcomayo).

- La República de Bolivia, presidida por Manuel Isidoro Belsu, en decreto dado en el Palacio del Gobierno Supremo en "Paz de Ayacucho", el 27 de enero de 1853, "44º de la Independencia y 4º de la libertad", teniendo presente "que la navegación de los ríos es el medio más eficaz y seguro de explorar las riquezas de aquel suelo poniéndolas en contacto con el exterior y aplicando a sus aguas el principio de libertad, tan útiles a los intereses de la República como a los de toda la humanidad" y basando su derecho a la libre navegación en "la ley de la naturaleza y de las naciones", confirmadas por las convenciones de la Europa moderna, "declara libres para el comercio y la navegación mercante de todas las naciones del globo, las aguas de los ríos navegables que pasando por el territorio de la Nación desembocan en el Amazonas y en el Paraguay".

En el art. 2 habilita varios puertos como "puertos francos abiertos al tráfico y navegación".

Autoriza a los buques de guerra de las naciones amigas a llegar a sus puertos habilitados.⁷⁵En Bolivia, en su afán de buscar una ruta hacia el río Paraguay y con el propósito de facilitar su comercio exterior y abrir una nueva entrada a su introducción", el Congreso, bajo el Gobierno del Mariscal de Santa Cruz, el 5 de noviembre de 1832, otorgó a Manuel Luis de Oliden una concesión de tierras contigua al río Paraguay, en pago de los "fuertes gastos en que había incurrido durante las guerras de la independencia". Esta empresa fracasó pese a los esfuerzos de Oliden que fueron continuados por su hijo, José León de Oliden. Esta última información fue proporcionada al autor por el Embajador de Bolivia en Uruguay, Dr. Jorge Siles Salinas, quien, además, le facilitó para su estudio el excelente libro "El Paraguay - Un destino geopolítico", cuya autora es Julia Vilella L. de Arrillaga. Bolivia ha firmado tratados bilaterales en esta materia con: a) Argentina 9 de julio de 1868; b) Con Brasil los ya recordados: Tratado de Amistad, Comercio, Navegación, Límites y Extradición de 27 de marzo de 1867 y el Tratado de Petrópolis de 17 de noviembre de 1903 y c) con Uruguay sobre comercio y cabotaje de 27 de abril de 1917 (denunciado).

La Confederación Argentina por medio de su Director Provisorio, Justo José de Urquiza, en decreto fechado en Paraná, Capital provisoria de la Confederación, el 3 de octubre de 1852 dispuso que "la navegación de los ríos Paraná y Uruguay es permitida a todo buque mercante cualquiera sea su nacionalidad, procedencia y número de toneladas" (art. 1º) Los arts. 2º y 3º autorizan a los buques mercantes y a los de guerra de las naciones amigas a llegar a los puertos habilitados. ("Colección de Documentos...", documento 26, pp. 85/87. El Estado de Buenos Aires dictó un decreto fechado el 24 de noviembre de 1852 en virtud del cual se permitió a todo buque mercante de cualquier bandera navegar libremente las aguas del río Paraná, sin estar sujeto a visitas, estadías y sin que a título de tránsito puedan "ser ordenados" con impuesto alguno, derecho o alcabalas. Este decreto que lleva las firmas de Alsina y Bartolomé

⁷⁵ Colección de los Documentos..." documento 25 pp. 83/85. Ver Tratado de 9 de julio de 1868 entre Argentina y Bolivia.

Mitre, fue confirmado por ley del mismo Estado de 2 de setiembre de 1854 ("Colección de Documentos 9, pp. 37/39). En el Congreso Legislativo de la Confederación Argentina reunido en la capital provisoria que era la ciudad de Paraná, en su sesión del 26 de junio de 1856, se dijo que la libertad de comercio empezó a verificarse en la jornada de Caseros, fue afianzada después como institución fundamental en la Carta de Mayo que declaró libre para todas las banderas la navegación de los ríos interiores de la Confederación: este principio ha sido asegurado después para su observancia a perpetuidad por tratados con algunas potencias extrajeras (sic) (Sesiones del Congreso Legislativo sobre Derechos Diferenciales", Paraná 1856, pp. 4 y 5). La "Ley de Derechos Diferenciales" fue aprobada por el Congreso de la confederación en sesión de 19 de julio de 1856, en base a tres proyectos: uno del 23 de noviembre de 1854 y los otros dos del 11 y 18 de julio de 1856. La misma establecía tributos de importación (derechos, en el léxico aduanero corriente en el siglo pasado y hasta mitad del presente) diferentes y mayores a las mercaderías procedentes de "Cabos adentro que se introduzcan en los puerto fluviales de la confederación". Se dictó para gravar principalmente la descarga en el puerto de Buenos Aires de mercaderías extranjeras cuyo destino fuese la Confederación. Todo esto se explica si se tiene presente que hasta la Batalla de Pavón y el Pacto de San José de Flores del 10 de noviembre de 1859 la Argentina estaba dividida en Estado de Buenos Aires y Confederación. La expresión "cabos adentro" fue para no gravar o recargar el tráfico a través del puerto de Montevideo. Esta ley de "Derechos Diferenciales" lo único que logró fue que la prosperidad del puerto de Rosario, en la costa del río Paraná. Los arts. 12 y 26 de la Constitución de la Argentina afirman también la libertad en los ríos interiores navegables).

- En el Uruguay el Gobierno provisorio encabezado por Juan Antonio Lavalleja "considerando que el medio más eficaz de afianzar la paz pública es el desenvolvimiento de la riqueza nacional", por decreto de 10 de octubre de

1853, declaró abiertos a los buques y al comercio de todas las Naciones, los ríos navegables de la República (art. 1). También dispuso que los buques extranjeros queden sujetos, en cuanto a la navegación de los ríos, a los mismos reglamentos de policía y aduana, que los buques nacionales. Este decreto fue convalidado por ley N° 383 de 27 de junio de 1854. Por ley N° 703, de 7 de mayo de 1862 se cerraron los ríos interiores a los buques extranjeros: la navegación por los mismos sólo se podía hacer mediante concesión acordada por tratados o por autorizaciones especiales del Poder Ejecutivo. ("Colección de los Documentos...", documento 27, p. 87 y Ariosto D. González "Tratado de Derecho Aduanero Uruguayo", Montevideo, 1962, I.T. pp. 820-822. Ver Tratado de 12 de octubre de 1851 entre Brasil y Uruguay y Protocolo de 15 de setiembre de 1857 también entre Brasil y Uruguay y Notas Revérsales de abril de 1963 sobre la Comisión Mixta de la Laguna Merín. Consultar: Convenio relativo al aprovechamiento de Salto Grande en el Río Uruguay, 30 de diciembre de 1946 entre Argentina y Uruguay y su Protocolo Adicional).

- Los ríos de la Plata y Uruguay siempre estuvieron abiertos a la navegación de los Estados situados en los ríos que le son afluentes y de terceras banderas, lo que se declara en los arts. 7 y 11 del Tratado de Límites del Río de la Plata y su Frente Marítimo, de 19 de noviembre de 1973 y art. 5 del Tratado de Límites entre la República Oriental del Uruguay y la República Argentina en el Uruguay, de 7 de abril de 1961. (Los Estados ribereños de la Hidrovía han creado entre ellos o con terceros países Comisiones de distinta naturaleza y con competencias también diferentes para regular el aprovechamiento y/o la navegación de los ríos y lagos sobre los que tienen jurisdicción. Así cabe recordar, principalmente, la Comisión Mixta para el aprovechamiento del río Pilcomayo, creado por el Tratado de Buenos Aires de 10 de febrero de 1941, entre Argentina, Bolivia y Paraguay; la Comisión Técnico Mixta para el aprovechamiento del río Uruguay en la zona de Salto Grande, establecida entre Argentina y Uruguay por el Tratado de Montevideo de 30 de diciembre de 1946

y Protocolo Adicional del mismo día; Comisión Mixta Boliviano-Peruana para el aprovechamiento común del Lago Titicaca, creada por las convenciones de 1955 y 19 de febrero de 1957; Comisión Técnica Mixta entre Argentina y Paraguay para el aprovechamiento de la energía hidráulica de los saltos de Apipé, establecida por Tratado de 23 de enero de 1958; Comisión Mixta sobre la Laguna Merín, creada entre Brasil y Uruguay por Notas Revérsales de 26 de abril de 1963; comisión Administradora del Río de la Plata creada entre Argentina y Uruguay por el Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo de 19 de noviembre de 1973; Comisión Técnica Mixta del Frente Marítimo del Río de la Plata creada por el tratado recién referido; Comisión Administradora del Río Uruguay establecida también entre Argentina y Uruguay por el Estatuto del Río Uruguay de 26 de febrero de 1975).

CAPITULO V

MARCO CONCEPTUAL

El marco conceptual refleja y menciona conceptos puntuales de la presente investigación a ser desarrollada, además puntualiza en conceptos relacionados al tema de investigación.

I. ESTRATEGIA

Muchos autores mencionan que las estrategias son la respuesta a dos preguntas: ¿Qué es lo que se busca?, ¿Qué debería ser lo que se busca?, en consecuencia es una decisión presente con efecto futuro, pero el tiempo de la estrategia es indeterminado, porque la estrategia establecida solo es válida hasta la próxima maniobra propia o ajena.

En consecuencia se define a la estrategia como *“Un modelo coherente, unificador e integrador de decisiones que determina y revela el propósito de una nación, persona u organización en términos de objetivos, programas de acción y prioridades en la asignación de recursos”*⁷⁶

El concepto brindado anteriormente tiene como eje central tratar de brindar una ventaja o alternativa sostenible ante el enclaustramiento que vive nuestro país respondiendo adecuadamente a las oportunidades y amenazas surgidas en el medio externo como interno de Bolivia, teniendo en cuenta las fortalezas y debilidades que representa o puede representar una salida soberana al mar cautivo, causado directamente por el enclaustramiento territorial.

⁷⁶ KOTLER, PHILIP, Dirección de Estrategias, México, 2000, Pág. 246

II. ENCLAUSTRAMIENTO

Primeramente para tener un concepto o idea clara de lo que significa puntualmente el enclaustramiento territorial, vivido en el contexto actual se debe entender a ciencia cierta basada en los términos y/o conceptos de: territorio, enclaustramiento y desterritorialización, los cuales se detallan a continuación.

III. ESPACIO GEOGRÁFICO

Antes de profundizar en el tema del territorio parece plausible considerar lo que entendemos como espacio geográfico. Al respecto, *“al espacio geográfico hay que concebirlo como un conjunto indisociable de objetos y de sistemas de acciones. Los sistemas de objetos no ocurren sin los sistemas de acciones y estos últimos no suceden sin los primeros. El espacio geográfico hoy es un sistema de objetos cada vez más artificiales, provocados por sistemas de acciones igualmente imbuidas de artificialidad, y cada vez más tendientes a fines extraños al lugar y a sus habitantes”⁷⁷.*

IV. TERRITORIO

Dentro la amplia gama de definiciones conceptuales de territorio se escoge el más claro y preciso de toda la bibliografía consultada en la presente investigación para establecer una estrategia alternativa para dar una solución al enclaustramiento geográfico de Bolivia.

Desde luego el concepto de territorio es más amplio que el de "suelo". Christian Hoffman lo define como un *“área específica de la superficie terrestre, cuyas características abarcan todos los atributos, razonablemente estables o previsiblemente cíclicos, de la biosfera de esta área, considerada verticalmente de arriba a abajo, incluyendo los de la atmósfera, el suelo con sus diferentes*

⁷⁷ MILTON SANTOS, Geopolítica del sistema nacional, Interamericana, Colombia 1995, Pag. 128

*horizontes y el material geológico subyacente; también se incluyen la topografía, la hidrología, las poblaciones vegetales y animales, y los resultados de la actividad humana en el pasado y en el presente, en la medida que estos atributos ejercen una influencia significativa sobre los usos presentes y futuros del territorio por el hombre”.*⁷⁸

Así pues, debemos considerar el territorio como un elemento esencial de dichos entes territoriales, hasta el punto de que, sin él, no puede darse la existencia de una organización política significativa.

V. ENCLAUSTRAMIENTO TERRITORIAL

El enclaustramiento territorial está referido a *“la delimitación o limitación restringida de un territorio específico por otros entes que limitan su accionar, su salida, su libertad de dirigirse a otros territorios o territorio que no sea al que corresponda”*⁷⁹.

Bolivia busca maneras de superar el enclaustramiento territorial que padece desde la guerra del Pacífico (1879-1884), cuando, aliada con Perú, fue derrotada por Chile, que anexó a su territorio las costas oceánicas bolivianas.

VI. DESTERRITORIALIZACIÓN

Para poseer un amplio conocimiento de desterritorialización se debe conocer y dejar en claro el término de territorialidad. La territorialidad *“es el grado de control de una determinada porción de espacio geográfico por una persona, un grupo social, un grupo étnico, una compañía multinacional, un Estado o un bloque de estados. La misma se refiere al conjunto de prácticas y sus expresiones materiales y simbólicas capaces de garantizar la apropiación y permanencia de un determinado territorio por un determinado agente social, o*

⁷⁸ CHRISTIAN HOFMAN, Ciencias Políticas y Sociales, Interamericana, México 1993, Pag. 45

⁷⁹ Ibit, pag. 98

*Estado, los diferentes grupos sociales y las empresas. La territorialidad se asocia con apropiación y ésta con identidad y afectividad espacial, que se combinan definiendo territorios apropiados de derecho, de hecho y afectivamente. La superficie de la Tierra está recubierta de territorios que se sobreponen o se complementan, derivando en diversas formas de percepción, valoración y apropiación, es decir, de territorialidades que se manifiestan cambiantes y conflictivas. Las lealtades al territorio nacen del grado de territorialidad, y en un mismo espacio se pueden yuxtaponer varias lealtades a distintos actores territoriales”.*⁸⁰

En consecuencia “*la desterritorialización se refiere a procesos de pérdida del territorio derivados de la dinámica territorial y de los conflictos de poder entre los distintos agentes territoriales. Una empresa, país o estado puede expandir su territorio a costa de la desterritorialización total o parcial de otra*”⁸¹.

⁸⁰ MILTON SANTOS, Geopolítica del sistema nacional, Interamericana, Colombia 1995, Pag. 198

⁸¹ LOBATO CORREA, El territorio, Printence edición 1996, Pag. 252,

CAPITULO VI

LA HIDROVÍA COMO RESPUESTA AL ENCLAUSTRAMIENTO MARÍTIMO BOLIVIANO

A más de cien años de la pérdida de su Litoral, para los bolivianos el encierro entre los Andes y la selva amazónica permanece como una herida abierta y es una de las causas de su subdesarrollo y un escollo para abrir mercados exteriores, por ejemplo, para la exportación de su gas natural. Es indudable que la pérdida de su cualidad marítima, privó a Bolivia de una vinculación libre con los circuitos del comercio internacional, frenó los movimientos migratorios y los flujos de capital.

El enclaustramiento geográfico es una de las causas del atraso económico, político y social, no solamente en Bolivia. Al respecto, numerosos estudios de la ONU y de connotados analistas como Jeffrey Sachs, han mostrado que existe una clara relación entre mediterraneidad y atraso. Varios de los países más atrasados en cada uno de los continentes son mediterráneos, con excepción de los europeos.

En los últimos tiempos, la gestión internacional boliviana se ha encaminado al acceso a mercados y al desarrollo del sector del gas, considerado como la piedra angular del desarrollo económico de su futuro próximo. En este afán, ha procurado consolidar la estructura de la Comunidad Andina (CAN) y fortalecer su relación con el MERCOSUR, buscando mantener y ampliar los mercados regionales para sus exportaciones de soja, textiles, cueros y manufacturas de mano de obra intensiva y, finalmente, apuntar a la exportación de gas natural licuado (LNG) hacia mercados de ultramar.

Es evidente de que al menos en el corto plazo, ni Chile ni Perú están dispuestos a ceder el litoral que perteneciera a Bolivia antes del tratado de 1904, pese a las numerosas gestiones realizadas para solucionar este problema; por consiguiente, es necesario identificar otras alternativas de salida marítima para concretar los objetivos económicos mencionados, las mismas que desde el punto de vista geopolítico, sean adecuadas, factibles y aceptables, en el entendido de que Bolivia tiene la imperiosa necesidad de poder realizar sus exportaciones por una salida marítima eficiente; pues mientras Bolivia no tenga una salida soberana al mar, es necesario pensar en más de una opción de salida marítima a efectos de no hacer dependiente su comercio exterior de factores que no pueda controlar.

Analizando la situación geográfica de Bolivia, se evidencia que estas salidas pueden ser: hacia el Pacífico, a través de Chile o Perú; y hacia el Atlántico a través de Brasil o la Hidrovía Paraguay-Paraná. En este sentido, de manera real y objetiva, en la actualidad se pueden identificar cuatro posibles vías de salida marítima para Bolivia:

- La salida al Atlántico por el semicorredor terrestre La Paz - Santa Cruz – Santos.
- ***La salida al Atlántico por la Hidrovía Paraguay – Paraná***
- La salida al Atlántico a través de la Cuenca del Amazonas por los ríos Grande, Mamoré y Madeira hasta el puerto de Manaus.
- La salida al Pacífico a través de un puerto chileno o peruano.

A continuación, se desarrollara la salida al Atlántico por la Hidrovía Paraguay – Paraná

I. SALIDA POR LA HIDROVÍA PARAGUAY – PARANÁ

Adoptando el papel como bolivianos, considerando las condiciones en que se dio la mediterraneidad en Bolivia es justo admitir que existen temas pendientes entre Chile y Bolivia; los cuales deben considerarse tanto en el ámbito bilateral, regional y universal, pero también es necesario considerar que entre tanto esto suceda deben incorporarse mecanismos de incentivo y aprovechamiento de las posibilidades comerciales y de diversa índole emergentes de acuerdos anteriores con Chile y los convenios universales que hablan sobre el mar.

Tomando como base los instrumentos normativos descritos adelante, es posible solicitar a Chile la dotación de mayores beneficios en los que respecta al tráfico en tránsito, y que es posible también el solicitar aduanas dentro el territorio chileno, de modo que los productos importados y exportados sean administrados por bolivianos y transportados libremente al país.

En base a ello es necesario incentivar a las iniciativas de integración regional en materia de infraestructuras, una de ellas es la IIRSA impulsada por los presidentes de la región desde el 2000.

Considerando que Bolivia tiene derecho de acceso al mar y desde el mar y que goza de las prerrogativas otorgadas por la convención de 1982, es posible solicitar también la dotación de cierto territorio, el cual le permita al país gozar de estos derechos, incluyendo los de mar territorial y zona económica exclusiva.

“La Hidrovía representa un vector influyente para el desarrollo de cerca 3,2 millones de kilómetros cuadrados y una población de más de 40 millones de habitantes. En este contexto, este curso fluvial ejerce una gravitación vital para sostener la capacidad competitiva de las exportaciones nacionales del sudeste boliviano en particular y de las regiones que forman parte de su área de influencia.”

En el marco geopolítico, la Hidrovía constituye un factor determinante para atenuar el efecto negativo del encierro geográfico forzado, ofreciendo una salida directa desde nuestro territorio al escenario marítimo.

La Hidrovía Paraguay – Paraná constituye la columna vertebral de integración física del MERCOSUR y un modo de transporte masivo, altamente competitivo para apoyar la inserción de la producción boliviana en los mercados regionales e internacionales.

La Hidrovía puede posibilitar la diversificación del comercio de servicios derivados de la actividad naviera, con nuevas industrias y la generación de nuevas fuentes de trabajo.

En suma es recomendable que en el diseño de la Política Exterior Boliviana en materia de recursos hídricos, se considere a la Hidrovía Paraguay – Paraná como un componente importante, al cual el Estado boliviano deberá asignar prioridad del caso, Para ello es importante considerar el diseño de las siguientes estrategias.

- Profundizar y fortalecer la vigencia de la Comisión Nacional Permanente de la Hidrovía Paraguay – Paraná, proponiendo la aprobación del D.S. modificadorio que establece una nueva estructura de participación y ajusta las funciones de nuestro órgano a la nueva realidad operativa y normativa de la Hidrovía.
- Promover en el escenario internacional, en el marco de las reuniones de Cancilleres o cumbres presidenciales, la conformación de un organismo supranacional que tenga la función de administrar la Hidrovía.
- En el orden interno, es importante la aprobación de normas internas en materia portuaria, como la ley de puertos que responda a las

necesidades requeridas para la inversión en este campo, otorgando la necesaria seguridad jurídica.

- Generar las condiciones que promuevan el establecimiento de compañías navieras con sede administrativa y legal en el país, para participar en condiciones similares de la carga en el Hidrovía, generando en consecuencia el desarrollo de la industria naval en el país con la consiguiente diversificación de la industria y la generación de empleos directos e indirectos.
- Respalda el establecimiento de los grandes mega proyectos nacionales localizados en el sudeste del país, asociados a las expectativas de la Hidrovía, como el emplazamiento portuario de Puerto Busch, la explotación de los yacimientos mineralógicos del Mutún, las perspectivas del gas natural y sus derivados, la planta petroquímica y otros. Son proyectos destinados a producir grandes cambios económicos y sociales en el país.

La Hidrovía Paraguay – Paraná asociada al desarrollo geopolítico y geoeconómico de la región establece el marco estructural de aprovechamiento racional del cauce fluvial, precautelando el medio ambiente hídrico de la cuenca.

En la actualidad Puerto Busch es considerado como una prioridad nacional por el gobierno boliviano dado que es la llave para materializar su salida al Atlántico a través de la Hidrovía Paraguay-Paraná.

La concreción de Puerto Busch, daría a Bolivia la posibilidad histórica de lograr soberanía en 48 kilómetros de las aguas internacionales del Río Paraguay. Además que la implementación de un complejo portuario en el Corredor Man Césped ahorraría 500 kilómetros de recorrido en la Hidrovía de ida y vuelta hasta el Canal Tamango que representa entre 6 a 8 días de tránsito y una reducción de fletes fluviales de aproximadamente 4 dólares por tonelada. Otra

característica es que se podrían despachar mercaderías los 365 días del año sin grandes restricciones de calado a través de la conformación de trenes de barcazas.

Otro aspecto interesante de esta iniciativa es la potencial explotación de los yacimientos de hierro del Mutún, los mismos que actualmente ya han sido adjudicadas a la empresa Jindal de la India, cuya actividad de exportación se vería facilitada por la proximidad de esta infraestructura portuaria. En consecuencia Puerto Busch se convertiría en un poderosísimo polo de desarrollo para la Bolivia.

CONCLUSIONES

En vista de los antecedentes y doctrina vertida en el presente trabajo de investigación es que arribamos las siguientes conclusiones.

- La gran mayoría de la población tiene conciencia de que el enclaustramiento geográfico al que ha sido sometido Bolivia con la firma del Tratado de 1.904, es la principal causa de su retraso económico y social.
- La temática del problema marítimo, se constituye en una de las prioridades del Estado boliviano, por lo que la mayoría de la población sigue con interés todo lo relacionado con el tema, lo cual demuestra que este tema es un elemento integrador de la nación, sin distinciones de ninguna clase.
- El pensamiento boliviano se encuadra en una posición practicista, pues tiene fijado que el objetivo central de la solución del problema marítimo es la obtención de un puerto soberano en el océano Pacífico.
- La mayoría de la población, tiene poco conocimiento de las posibilidades que brindan el Puerto de ILO, el río Madera y Puerto Busch, para que Bolivia logre una salida efectiva al mar.
 - Existe en la población boliviana, el claro consenso de que es importante buscar otras alternativas que posibiliten a Bolivia una salida al mar independientemente de las conversaciones que se lleva adelante con Chile, para de esta manera mejorar las condiciones de negociación con este país.
 - Si bien es cierto que la mayoría de la población asegura que las negociaciones con Chile son imprescindibles para lograr una solución efectiva al enclaustramiento geográfico de Bolivia; también consideran que es prioritario encarar con decisión la consolidación a corto plazo del proyecto Puerto Busch, para que Bolivia tenga un acceso soberano al Atlántico, sin perder de vista las

opciones de puerto ILO y el río Madera respectivamente.

- Al analizar las alternativas de salidas soberanas que posee Bolivia al mar, las mismas que fueron detalladas anteriormente se determina que la más óptima es mediante la Hidrovía Paraguay-Paraná, con la construcción del Puerto Busch de mayor envergadura y mayor capacidad.

A continuación se describe los aportes que brinda la propuesta de una salida soberana hacia el océano Atlántico mediante la alternativa propuesta elegida de las cinco alternativas mencionadas ya anteriormente que es la **Hidrovía Paraguay-Paraná** por ser esta la mas factible donde dicha factibilidad de desarrollará posteriormente.

Desarrollo del estado

La presente propuesta es significativa en el ámbito del desarrollo del estado ya que logrará intensificar de gran manera las exportaciones e importaciones de diversos productos obteniendo así una mayor competitividad en precios y abaratamiento de costos.

Desde un punto de vista de desarrollo regional la presente alternativa y propuesta reviste un particular interés dado que se trata de un componente fundamental de la infraestructura básica tanto en conexión férrea, caminera y fluvial.

Defensa del estado

En lo referente a la defensa del estado boliviano, la presente propuesta permite que se asuman acciones que consoliden la presencia del estado en la Hidrovía Paraguay-Paraná con una soberanía plena. Donde se puedan instalar las fuerzas armadas de la nación para resguardar y coadyuvar a las labores de exportación e importación de productos.

Seguridad del estado

Mediante la propuesta se pretende que el estado a través de las fuerzas armadas y en especial la fuerza naval resguarde y brinde seguridad al estado controlando el ingreso de agentes externos al país que le puedan dañar en su integridad física y moral, también se puede resguardar la seguridad de la zona fronteriza donde se ubicará el puerto y sus respectivas colindancias.

Geopolítica y estrategia del país

Debido al enclaustramiento marítimo de Bolivia, La Hidrovía constituye un verdadero eje de integración e intercambio comercial con los demás países de la región, donde las exportaciones del país se tornan relativamente costosas y dificultosas, y las opciones de salida por el Pacífico y por el Atlántico a través de puertos Brasileños o Argentinos enfrentan una larga serie de dificultades entre las que podemos mencionar las siguientes:

- Altos costos de fletes de transporte por la distancia a los puertos de exportación.
- Altos costos por el almacenaje y el manipuleo de cargas relacionadas a la intermodalidad del transporte.
- Barreras burocráticas de países vecinos que no han sido resueltas en la actualidad.
- Existencia de monopolios.
- Alta vulnerabilidad de bloqueos de carreteras, por diversos conflictos sociales.

Entrando al punto estratégico de la propuesta se tiene en mira a la zona de contacto entre Bolivia con el Río Paraguay, el llamado “Polo de desarrollo del Sudeste” en las provincias Germán Busch en el departamento de Santa Cruz. Donde se estima que se desarrollarán importantes asentamientos poblacionales. Los principales son Puerto Suarez y Puerto Quijarro, comunicados con Bolivia, Brasil y el mundo.

CAPITULO VII

EVALUACION DE LA PROPUESTA

I. FACTIBILIDAD DE LA PROPUESTA

A continuación se desarrolla: La propuesta de una estrategia alternativa para dar solución al enclaustramiento geográfico de Bolivia mediante la Hidrovía Paraná-Paraguay mediante “Puerto Busch”.

1. Factibilidad técnica

La factibilidad técnica está referida directamente a la infraestructura fluvial que presenta la Hidrovía Paraná-Paraguay, teniendo en cuenta las características del terreno, la construcción de la infraestructura del Puerto Busch y la navegabilidad de dicha Hidrovía que es una excelente opción al problema de enclaustramiento geográfico de nuestro país Bolivia.

El progreso del sudeste boliviano implica el desarrollo de siete ejes estratégicos vitales el crecimiento de la región y el país.

Primero, el acondicionamiento de la infraestructura ferroviaria y la construcción del ramal Motacucito-Mutún-Puerto Busch.

Segundo, la construcción de la carretera Santa Cruz-Puerto Suárez, que se estima permitirá bajar los costos de transporte en \$us 8 por tonelada, y la construcción del tramo Mutún-Puerto Busch, paralelo a la vía férrea.

Tercero, el desarrollo de la infraestructura de Puerto Busch, vital para acceder con soberanía y en condiciones competitivas a los mercados de ultramar a través del Atlántico.

Cuarto, la consolidación de un parque industrial y de zonas francas en la zona, para facilitar el intercambio económico y comercial.

Quinto, la construcción de un polo energético en la microrregión para aprovechar el gas natural y desarrollar proyectos de valor agregado como termoeléctricas, industrias petroquímicas, de fertilizantes y gas tú líquida, para combustibles limpios.

Sexto, la explotación del rico yacimiento de hierro de Mutún, cuyas reservas se calculan en 40.000 millones de toneladas de hierro.

Séptimo, Hacer hincapié en invertir en la Hidrovía para su respectiva profundización.

Sin embargo, estos emprendimientos que parten de la iniciativa privada y demandarían más de \$us 200 millones en inversión en el mediano plazo, merecen el apoyo del Estado, que debe jugar un rol de normador, regulador, promotor y, fundamentalmente, de facilitador, brindando seguridad jurídica a la inversión privada, respetando las reglas del juego y complementando los emprendimientos empresariales con la inversión pública.

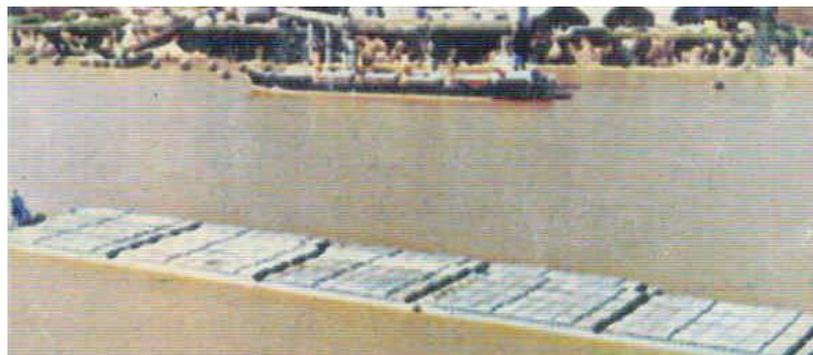
Habiendo realizando ya el estudio y revisión documental amplia del tema, técnicamente es posible y más que seguro mejorar las vías de acceso tanto en caminos como en infraestructura vial y del puerto Busch pero solo es posible realizarlo con el apoyo de entidades empresariales privadas y gubernamentales.

El estudio de factibilidad técnica muestra que si bien existe un problema de encallamiento en la Hidrovía Paraná-Paraguay la misma solo es en

meses donde el caudal de agua es mínimo, pero en la mayoría de los meses del año dicha vía es perfectamente navegable.

Muchos expertos y estudios como también el presente estudio del documento mencionan que técnicamente es factible la construcción del puerto Busch, ya que el mismo no presente limitaciones grandes en lo que respecta a lo técnico.

La siguiente gráfica mostrada a continuación muestra un ejemplo de cómo superar y disminuir de gran manera la limitante técnica de posibles encallamientos de los navíos.



a) Construcción del ramal Motacucito – Puerto Busch

Una vez que se han identificado los siete puntos estratégicos para la salida por la Hidrovía Paraguay-Paraná se debe considerar tres aspectos de suma importancia que van en relación con los puntos estratégicos mencionados anteriormente los cuales son: la construcción de del ramal Puerto Busch, construcción del Puerto Busch e inversión en el mejoramiento de la Hidrovía.

El trazado del ferrocarril hasta Puerto Busch se realizó respetando **tres puntos obligados de paso**, quedando como única alternativa, un cuarto punto que fue determinado con la ubicación de la Terminal Portuaria Busch.

Por las características fundamentales de este ferrocarril que será prevalemente de carga, si bien de enorme importancia por los volúmenes previstos a circular por él, será determinante el acondicionamiento de un ramal industrial o minero que servirá, primordialmente, para movilizar la materia prima producida en Mutún o los productos siderúrgicos producidos en el nuevo Parque Industrial- Siderúrgico de Puerto Suárez.

Desde el punto de vista de la futura explotación ferro portuaria, el nuevo ramal que se desarrollará desde Motacucito hasta la Terminal Portuaria Busch.

- La salida a puertos de ultramar, de la casi totalidad de los productos de exportación actualmente claves provenientes del oriente boliviano, como ser esencialmente la soya y sus derivados, con grandes perspectivas para otros productos alimenticios, maderas, cueros, minerales, etc.
- La explotación de Mutún con posibilidades grandes de una futura comercialización de minerales y elaborados con el exterior.
- La apertura de llanuras aledañas al trazado a una producción agrícola y, especialmente ganadera sostenible, conducida en áreas ecológicamente y ambientalmente protegidas.

Lo primero que se debe tomar en cuenta para el estudio de un proyecto de una vía férrea es el análisis de las características generales que debe satisfacer el ferrocarril que se está estudiando, las cuales podrán condicionar tanto el trazado como las características estructurales de la vía, las cuales serán:

- a) La clase de tracción que se utilizará será a diesel – eléctrica.
- b) La trocha será métrica.
- c) El tipo de tracción será simple y múltiple.
- d) El tipo de tráfico será principalmente de carga y mixto.
- e) La vía será simple (una sola vía).
- f) El tipo de vía será no electrificada.
- g) Los gálibos estarán de acuerdo al reglamento general de las ferrovías en Bolivia.
- h) Se tendrá pasos a nivel de acuerdo especificaciones.
- i) Se tendrán tres estaciones principales (Motacucito, Mutún y Puerto Busch) y 4 desvíos de paso cada 30 kilómetros aproximadamente.
- j) Se tendrá una velocidad promedio de 60 Km/h y una velocidad comercial de 40 Km/h
- k) El peralte máximo será de 60 mm para una velocidad de 60 km/h y un radio de 500 m
- l) El radio mínimo en planta es de 500 m
- l) No será necesario curvas de transición.
- m) La gradiente determinante será del 1%.

b) Construcción del Puerto Busch

La construcción de una terminal en Puerto Busch facilitará las operaciones logísticas, ahorrará como siete días de tránsito, lo que a su vez disminuirán todos los fletes y gastos tanto para las barcazas

como para el exportador. Urge que se concrete este proyecto para duplicar las exportaciones bolivianas actuales.

c) Inversión en la ampliación y profundización de la Hidrovía

Actualmente la Hidrovía Paraguay-Paraná ha logrado empujar al sector exportador boliviano más específicamente a los departamentos del oriente boliviano como Santa Cruz.

Los puertos son esenciales, con un gran efecto multiplicador para las naciones, entonces, dicha Hidrovía, trabajando, va a significar un desarrollo para Santa Cruz como para toda Bolivia y brindara un desarrollo económico comparable al que ha tenido Buenos Aires (Argentina) o San Pablo (Brasil).

Hasta ahora Bolivia no ha puesto plata en el mejoramiento de la Hidrovía, hay que mejorarla como se mejora un camino. Hasta ahora se le ha puesto muy poca plata e inversión. Como referente podemos mencionar que el único país que le ha puesto plata ha sido Argentina. Al cual le ha costado más de 2.500 millones de dólares profundizar el río Paraná para que lleguen buques más grandes a los puertos de Rosario y Santa Fe. Si todos los países podemos convertir en realidad el sueño que tenemos, de mejorar la Hidrovía, en vez de mover barcazas de 1.500 toneladas, vamos a meter barcazas de 3.000 toneladas.

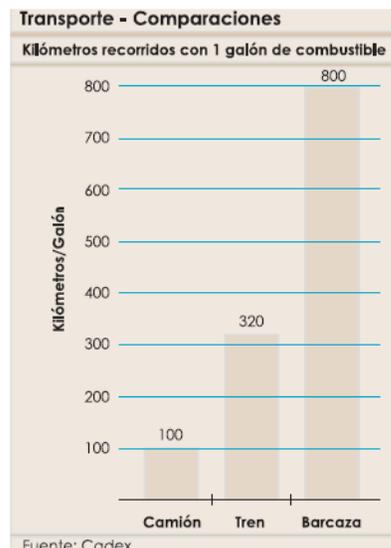
2. Factibilidad económica

Ya entrando al ámbito de la factibilidad económica de la Hidrovía Paraná-Paraguay esta es factible económicamente y eso está reflejado en los costos que reducen en el transporte y exportación de mercadería.

Las siguientes tablas y graficas muestra que económicamente es mas barato en términos monetarios sacar las mercaderías y exportar por la Hidrovía Paraná-Paraguay puesto que se tiene un ahorro de combustible el mismo que repercute en el ahorro de energías de locomoción.

Realizando un análisis minucioso de gasto de energía se observa que es mucho más factible económicamente transportar y exportar mercaderías por la Hidrovía que transportarla por la vía de carreteras hacia y dirigida al puerto de Iquique.

Entrando a una explicación a detalle se observa que por un lado, un caballo de fuerza (HP) mueve por una red caminera, o sea por camiones sobre pavimento, escasamente unos 150 kg. El rodamiento de acero sobre acero del ferrocarril permite, con menores adherencias, transportar mayor cantidad de kilogramos en un valor de 500 kg. Y el modo fluvial o marítimo permite un rendimiento de transporte de 4.000 kg.



Por otro lado, una tonelada para ser transportada por camión requiere un litro de combustible para recorrer 23 km. Sí se hiciera por tren el rendimiento sería de 90 km, si

Se efectuará por barcazas fluviales sería de 250 km, y si fuera por buques ultramarinos más de 300 km.

La ruta más barata como un ejemplo para el transporte de soja es a través de la Hidrovía, según los sojeros, el trasladar la soja vía el Pacífico les cuesta entre 20 a 30 dólares más caro por tonelada que transportarla mediante dicha Hidrovía.

Económicamente la Hidrovía Paraná-Paraguay es una interesante alternativa que puede darnos mayor competitividad al sector productivo o al sector exportador, en el sentido de que puede haber una disminución de los costos en cuanto a logística y que las tendencias están apuntando a una apertura de mercados potenciales en la Unión Europea, China y Japón. Para la Unión Europea, tenemos que utilizar los puertos del Atlántico y en el caso de China y Japón, creemos que la Hidrovía sigue siendo la alternativa más viable en términos económicos, tomando en cuenta que el 60% de las exportaciones de oleaginosas sale por esta vía.



Hace más de un siglo que la reivindicación marítima es un tema presente en la agenda nacional. Es mucho lo que se habla de que debido a la falta de un puerto soberano en el océano nuestro país es pobre y atrasado económicamente. Sin embargo, Bolivia cuenta con una salida soberana al mar a través de la Hidrovía Paraguay-Paraná.

Por todo lo anterior descrito, es fundamental y mucho más factible económicamente transportar mercaderías por la Hidrovía propuesta que como se lo viene realizando actualmente que es mediante vía caminera.

a) Costo de fletes

Dentro del ámbito económico de la presente propuesta debemos considerar un aspecto de suma importancia que es el costo de flete de transporte, los mismos que son variables de acuerdo a las modalidades de transporte existentes ya sean estos: vial, fluvial y aéreo.

A continuación se realiza una comparación del costo de flete de transporte por tonelada tomando en cuenta la salida por el Océano Pacífico y el Océano Atlántico para comparar si es viable en términos de fletes de transporte la salida por la Hidrovía Paraguay-Paraná.

Flete de transporte Atlántico vial	Flete de transporte Pacífico fluvial	Diferencia
25 \$us/tonelada	43 \$us/tonelada	18 \$us/tonelada

Se observa en la tabla anterior que la diferencia en fletes en transporte de las cargas a exportar por la vía del pacífico y el atlántico asciende a 18 \$us/tonelada, es decir que se reducen dichos fletes en aproximadamente un 40% por la vía del océano pacífico, lo cual es más conveniente y económico.

b) Toneladas de exportación

Según datos oficiales del Instituto Nacional de Estadística (INE), durante la gestión 2007, excluyendo las exportaciones por ductos (hidrocarburos), la principal vía de las ventas bolivianas fue la Hidrovía Paraguay-Paraná por la cual circularon 879.000 toneladas le siguen los puertos de Arica, Matarán, Antofagasta e Iquique.

La historia de las exportaciones da un giro. Pese a que Bolivia no tiene costas marítimas, su comercio exterior ahora está concentrado en la Hidrovía Paraguay-Paraná que vincula directamente con el océano Atlántico a tal punto que ya desplazó a los productos que salen por el océano Pacífico a través de los puertos de Arica e Iquique en Chile; por Ilo, Matarani y Moliendo en el Perú

A continuación se muestran las cantidades expresadas en toneladas de las exportaciones sobre los puertos del océano Pacífico que utiliza actualmente Bolivia y también las cantidades exportadas por puerto Aguirre que salen al Atlántico mediante la Hidrovía Paraguay-Paraná.

Puerto	Cantidad en Toneladas (gestión 2007)
Arica	679.000
Matarani	678.000
Antofagasta	418.000
Iquique	22.000
Aguirre (HPP)	879.000

Como se puede observar en la actualidad sea visto incrementada la cantidad de toneladas a exportarse mediante la Hidrovía Paraguay-Paran respecto a años anteriores como ser el 2003 y 2005 esto

debido a los ingentes recursos para mejorar los aspectos fluviales por parte de los países colindantes.

3. Ventajas y desventajas de las alternativas propuestas

A continuación se describe las ventajas y desventajas detectadas para cada una de las alternativas que posee Bolivia frente al enclaustramiento que presenta.

a) Salida por el semicorredor La Paz - Santa Cruz – Santos

Ventajas

Las ventajas más importantes de esta salida al Atlántico son las siguientes detalladas a continuación:

- La infraestructura vial y portuaria existente. Brasil cuenta en su territorio con conexiones viales en muy buenas condiciones; de igual modo, los puertos sobre el Atlántico están dotados de toda la infraestructura requerida.
- Conecta con los principales compradores de Bolivia, siendo esta salida bastante adecuada para dirigir los productos de exportación hacia estos mercados; por otra parte, es una salida que ya está funcionando. Sin embargo debe considerarse que esta situación es transitoria y que está condicionada por las actuales condiciones geoeconómicas.
- Es una salida óptima para la carga que puede ser transportada eficientemente por carreteras y trenes, como es el caso de los minerales.
- Incentiva a la materialización del corredor bioceánico Atlántico-Pacífico, haciendo atractiva la de inversiones de capitales en infraestructura para mejorar o ampliar la existente que ya se encuentra funcionando.

Desventajas

- No aporta nada nuevo al actual espectro de operación comercial de Bolivia, no se vislumbran mejoras en la actividad de intercambio comercial debido a que el Atlántico está decayendo como escenario comercial regional en este siglo XXI.
- Se tiene que depender necesariamente de Brasil para cumplir con las exigencias que el moderno comercio internacional impone en su operativa. Por ejemplo, una huelga brasilera podría paralizar el flujo de exportación, así como la imposición unilateral por parte de Brasil de tarifas o barreras administrativas.

b) Salida por la Hidrovía Paraguay – Paraná

Ventajas

- Se constituye en una salida marítima totalmente probada como eficiente para la exportación de productos agrícolas, principalmente granos y soja, con la perspectiva de que su uso se incremente hacia otros productos
- Acerca a Bolivia a los países del MERCOSUR conectándola comercialmente con este bloque económico regional.
- La efectivizarían del proyecto Puerto Busch, sobre el río Paraguay, lograría que Bolivia tenga finalmente una salida soberana a aguas de libre navegación internacional y un acceso seguro y permanente al Atlántico a través de la Hidrovía.

Desventajas

- Las limitaciones de calado que los ríos imponen, principalmente en los orígenes de la Hidrovía, limitan el transporte de grandes embarcaciones para el transporte de alto tonelaje, tales como los minerales.

- Es necesario efectuar dragados y limpieza permanente del canal, principalmente en épocas de estiaje, para permitir una navegación fluida por la Hidrovía.

c) Salida por la Cuenca del Amazonas

Ventajas

- *“Esta opción tiene un gran potencial geoeconómico que aún no está explotado totalmente, la conexión con el polo industrial de Manaus y la consecuente salida al Atlántico a través del río Amazonas se presentan como muy promisorias”⁸².*
- Es importante considerar que la *Pan-Amazonia* abarca a nueve estados soberanos y representa la vigésima parte de la superficie terrestre, cuatro décimos de América del Sur, un quinto de la disponibilidad mundial de agua dulce y un tercio de las reservas mundiales de bosques tropicales. Por otra parte, esta región del planeta posee *commodities* que se prevé comenzarán a escasear en un futuro próximo por lo que su importancia geoeconómica es estratégica.
- Contiene ingentes riquezas naturales como el agua dulce, minerales como el niobio, un considerable banco genético tanto de flora y fauna, diversas especies maderables y un extenso espacio continental para el asentamiento de futuras poblaciones, que se constituirán en los intereses geopolíticos en juego del futuro.
- Su concreción brindaría la oportunidad de conectar a través de la extensa red fluvial de la cuenca a varios países vecinos y a estados brasileños de gran potencial comercial, pudiendo servir de vehículo para una salida al Caribe e incluso al Pacífico.

⁸² Chaiban El-Kareh Almir; *Navegação e comercio do Amazonas*; Universidad do Estado do Rio de Janeiro; Brasil; 2003; p.57

Desventajas

- La principal y fundamental desventaja es la falta de una infraestructura boliviana adecuada para convertir esta opción en una salida marítima eficiente, pues se requiere la adecuación de puertos y red vial para facilitar la salida sobre los ríos Madre de Dios y Mamoré, además de importantes obras de ingeniería para canalizar estas vías fluviales y permitir una navegación permanente y fluida, lo cual implica una millonaria inversión que el Estado boliviano en un corto y mediano plazo no está en condiciones de encarar, a no ser de encontrar un socio estratégico que esté interesado en desarrollar esta opción.

d) Salida al Pacífico a través de un puerto chileno o peruano.

Ventajas

- Afianza los corredores bioceánicos sudamericanos que beneficiarían a toda la región, convirtiendo a Bolivia en el centro integrador de los corredores.
- A Bolivia le abriría nuevos mercados en la Cuenca Asia-Pacífico, región comercial que apunta a ser clave en el contexto geoeconómico del nuevo siglo. Además que en primera instancia le permitiría sacar la producción de GNL a destinos promisorios como América del Norte u Oceanía.

Desventajas

- La principal desventaja es la incertidumbre existente en las relaciones bilaterales entre Bolivia y Chile, que no permiten encarar emprendimientos comerciales de magnitud por el rechazo de la población boliviana a cualquier acuerdo mientras

no se solucione el problema del enclaustramiento geográfico boliviano.

- Considerando la improbabilidad de una solución a corto plazo de la controversia boliviano-chilena, esta opción se limita a ser desarrollada por territorios peruanos, lo cual restringe los criterios de elección del lugar más factible.

e) Creación de un nuevo canal fluvial

Ventajas

- En términos ecológicos es sumamente favorable la apertura de un nuevo canal ya que se crearán fuentes y bancos de peces, aves, etc.
- Beneficio y desarrollo económico de las poblaciones aledañas.

Desventajas

- Al crear un nuevo canal fluvial se disminuirá el caudal del río Paraguay, es verdad en menor grado pero al fin de cuentas disminuirá dicho caudal.
- Se debe destinar una inversión elevada para la construcción de dicho canal, y el tiempo de conclusión del mismo se considera amplio.

II. CONCLUSIÓN PARCIAL

Sobre la base del análisis efectuado, se puede concluir, que las diferentes opciones de salida al mar estudiadas durante el desarrollo de la investigación, son unas más viables que otras de ser ejecutadas y su concreción permitirá contribuir a la solución del problema del enclaustramiento geográfico de Bolivia.

III. VALIDACIÓN DE LA HIPÓTESIS

De acuerdo a los resultados alcanzados durante el proceso de investigación, se ha llegado a demostrar la validación de la hipótesis planteada, demostrándose que:

- Es necesario desarrollar y efectivizar una alternativa planteada de salida al mar que tiene Bolivia.
- La implementación de una estrategia tendiente a materializar las alternativas de salida al mar que tiene Bolivia, prioritariamente la de Puerto Busch, si bien no solucionan de manera integral el problema del enclaustramiento geográfico de Bolivia, pero logra que el país satisfaga en gran medida la necesidad de tener que realizar su comercio exterior sin interferencias ni restricciones de acceso a los que en la actualidad se encuentra sometida.
- La consolidación de una alternativa propuesta, logrará fortalecer la economía boliviana, permitiendo el potenciamiento integral del Estado país; por consiguiente Bolivia alcanzará un mayor poder de negociación para una solución equitativa con Chile.
-

IV. CONCLUSIÓN GENERAL DEL ESTUDIO DIAGNÓSTICO

Sobre la base del estudio diagnóstico y el análisis efectuado, se concluye de manera general que el Objetivo que persigue Bolivia es el de *obtener una salida libre y soberana al mar* para solucionar su enclaustramiento geográfico. En este sentido, el Estado boliviano debe implementar las siguientes políticas y estrategias alternativas al margen de las negociaciones directas con Chile sobre el tema marítimo:

OBJETIVO: obtener una salida libre y soberana al océano	
Políticas	Estrategias
<p>Impulsar negociaciones tanto en el plano bilateral, trilateral y multilateral, en diferentes temas de comercialización, cooperación y apoyo estratégico.</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Negociar la apertura de la exportación de energéticos a Chile en términos ventajosos para Bolivia, con la finalidad de lograr que la industria chilena dependa en gran manera de los energéticos bolivianos. – Rechazar cualquier propuesta de solución diplomática sobre el problema del enclaustramiento geográfico que no estipule la cesión de una salida al mar con soberanía. – Demandar permanentemente en todos los foros internacionales, el derecho que tiene Bolivia a un acceso soberano al mar, con la finalidad de mantener vigente la controversia que se tiene con Chile. – Buscar alianzas estratégicas con otros países que se identifiquen con la causa boliviana, para fortalecer su poder de negociación.
<p>Reducir al mínimo posible el flujo comercial desde y hacia Bolivia por puertos chilenos</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Impulsar la concreción a corto plazo del proyecto Puerto Busch, como primera prioridad de lograr un acceso libre y soberano al océano Atlántico, con la finalidad de incrementar el flujo comercial marítimo desde y hacia Bolivia y reducir las restricciones que la carga boliviana tienen otros puertos – Negociar con la República del Brasil y otros inversores, la inclusión de Bolivia en el mega proyecto hidroeléctrico del río Madera, para posibilitar la navegación fluvial por este río y su conexión con el Atlántico a través del río Amazonas. – Incentivar la concreción de los corredores bioceánicos, de manera tal que los mismos pasen por Bolivia, convirtiendo al país en el nudo integrador de la región.

CAPITULO VIII

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

I. CONCLUSIONES

Después de haber realizado y haciendo el diagnostico con fines comparativos del proyecto Canal Fluvial o hidrobía Paraguay- Paraná por Puerto Busch con otros proyectos existentes, podemos concluir lo siguiente:

- **C 1:** Es importante buscar y proponer alternativas factibles que puedan brindar a Bolivia una solución al enclaustramiento geográfico que actualmente atraviesa.
- **C 2:** Si bien Bolivia reclama la salida al océano pacífico mediante las negociaciones con Chile, se puede observar claramente que dicha intención o negociación tiende a dilatarse en el tiempo puesto que es un tema bilateral y trilateral bastante complejo.
- **C 3:** De la presente investigación podemos distinguir que las alternativas más convincentes tomando en cuenta diversos factores son cuatro: Salida por el semicorredor La Paz - Santa Cruz – Santos, Salida por la Hidrovía Paraguay – Paraná, Salida por la Cuenca del Amazonas y la Salida al Pacífico a través de un puerto chileno o peruano.
- **C 4:** Habiendo realizado un análisis de factibilidad técnico y económico a nivel macro podemos llegar a concluir desde el punto de vista político, económico y militar en cuanto a las potencialidades y limitaciones que en este momento tenemos se puede apreciar que la alternativa más factible y la que presenta menos restricciones es la Salida por la Hidrovía Paraguay – Paraná.

- **C 5:** La Salida por la Hidrovía Paraguay – Paraná hacia el océano Atlántico presente una gran ventaja hablando en términos económicos, y es que presenta un gran ahorro energético de combustible y por ende de dinero en el traslado de mercadería a exportar e inclusive para importar como lo estamos haciendo con el combustible de Venezuela.
- **C 6:** Es necesario considerar que técnicamente las condiciones de la Hidrovía Paraguay – Paraná se encuentran prácticamente abandonadas en cuanto a infraestructura, pero si se realiza inversiones para mejorar la Hidrovía se daría las condiciones y de esta manera dar una solución óptima al enclaustramiento geográfico de Bolivia.
- **C 7:** Mediante la revisión documental realizada se pudo evidenciar que actualmente ya existe un proyecto para de la Hidrovía Paraguay – Paraná y el
El costo del proyecto se estimó en US\$ 120 000,000.00, sin incluir el costo del puerto que incrementaría el costo total en US\$ 16 481,000.00.

La plataforma de la carretera tendría una longitud de 110 Km. con una altura de 3.5 m. y 12 m. de ancho, asentada sobre piedra machacada (mineral de fierro) para cruzar los Bañados de Man Césped. El puerto estaría localizado a orillas del río Paraguay, próximo al pontón de cemento anclado en el río Paraguay, denominado Puerto Busch, donde permanece una fracción de la Fuerza Naval. Las instalaciones y facilidades del Puerto, se construirían sobre un terreno de arcilla y arena con alto contenido de humedad que lo hace inestable.

Por esta razón, se necesitará ejecutar trabajos de ingeniería, para la construcción de pisos por pilotaje y para la colocación de bloques de anclaje en las zonas de relleno que sirvan para sujetar la tabla estacas de los muelles. Asimismo, se deberán contar con áreas de

estacionamiento y operación de vehículos, construcción de galpones y espacios de almacenamiento, complementado con edificios administrativos y viviendas. Además, con la instalación de servicios básicos de electricidad, agua potable y alcantarillado.

El proyecto "Ferrocarril - Motacusito - Puerto Busch", consiste en la instalación de la línea de ferrocarril con una longitud de 118 Km. Una parte de la plataforma a construir para el tendido de rieles, estará sobre la superficie de los Bañados de Foyanini (Man Césped), donde se deberán adoptar medidas de ingeniería similares para la estabilización del terreno de una carretera.

En el proyecto, se indica que colocaría una sola línea de ferrocarril. Lo importante sería instalar dos líneas para facilitar el tráfico en dos sentidos.

Respecto a la situación actual del transporte ferroviario, Livesey & Henderson, señala que la línea de los ferrocarriles en el Oriente, carece de material rodante y que las locomotoras son antiguas. Por lo cual, será necesario contar con capital adicional al monto total que costará la construcción del proyecto, sabiendo que la renovación de los ferrocarriles costaría aproximadamente US\$ 97 000,000.00.

El costo total calculado para ejecutar el proyecto, sería de US\$ 130 000,000

Según la empresa inglesa Livesey & Henderson, al referirse específicamente al puerto que se debe construir en el Extremo de Man Césped, considera que el transporte por ferrocarril no representaría una alternativa eficaz, comparación con el transporte fluvial, tomando como referencia los siguientes aspectos:

El costo de transporte ferroviario en función de tonelada/kilómetro, es mayor al costo de transporte fluvial. En la intercomunicación con el sistema ferroviario del Oriente y el Ferrocarril Motacusito - Puerto Busch, el transporte sería ineficiente por la escasez de material rodante y de fuerza locomotriz;

Un estudio sobre el impacto ambiental, mostraría la inconveniencia de utilizar los Bañados de Man Césped para el transporte por ferrocarril sobre una plataforma construida en suelos anegadizos e inundables. Además la construcción de un puerto en las orillas del río Paraguay, tiene problemas de carácter técnico y económico que encarecen los costos del proyecto.

En el caso de la construcción de la carretera Mutún hasta Puerto Busch, las consideraciones negativas, serían similares a la indicada para el transporte ferroviario.

II. RECOMENDACIONES

- Tomar en cuenta todos los aspectos que involucran en la parte negativa y positiva y de esta manera ver la posibilidad más factible, es por esta razón que me gustaría se haga realidad esta aspiración propia de los bolivianos que pensamos primero en nuestra Patria y que se siga el procedimiento necesario para llegar a seleccionar el proyecto más conveniente para los intereses de nuestra Patria. La etapa de ejecución del proyecto que se ha seleccionado como propuesta más aconsejable algunas entidades internacionales que financian proyectos de ingeniería analizan los resultados técnicos y administrativos, principalmente la rentabilidad del proyecto, antes de aceptar la solicitud de financiamiento.

- Incentivar imperativamente a la Comisión Nacional de la Hidrovía, las autoridades del gobierno, autoridades del Departamento de Santa Cruz, Representante del Comité Departamental de Santa Cruz, Presidente del Comité Cívico de Puerto Suárez, Directores de CADEX y CAINCO y Sector Privado, de solicitar la entrega de los proyectos anteriormente citados, para su eventual análisis interno y según el resultado en un tiempo que sea lo mas corto posible.
- Considerar como prioridad nacional la necesidad histórica de la aspiración de comunicar nuestras vías fluviales con el Océano Atlántico, en los próximos años, asigne a las entidades del Estado la responsabilidad de definir y concretar la ejecución de obras del proyecto más conveniente, técnica y económicamente, para que Bolivia utilice la Hidrovía Paraguay - Paraná y pueda tener acceso al Océano Atlántico, sabiendo que en el MERCOSUR existe un mercado potencial de 216 millones de habitantes. Además, que disponiendo de la infraestructura necesaria para posibilitar la salida al Atlántico, facilitaría el desarrollo de las subregiones internas del país dentro de la red de transporte Bimodal existente en los nueve Departamentos de Bolivia. Asimismo, el proyecto seleccionado, servirá como punto estratégico de la ruta Bioceánica Pacífico - Atlántico.

BIBLIOGRAFÍA

- ASAMBLEA GENERAL ONU; **Declaración de Manila sobre el Arreglo Pacífico de Controversias Internacionales**; Resolución 37/10, 68ª. Sesión plenaria, 15 de noviembre de 1982
- AYALA ZELADA JORGE; **En el Centenario del Tratado de 1904, El Derecho de Bolivia al Mar**; Edit. Serrano; Cochabamba-Bolivia; 2004
- BECERRA DE LA ROCA RODOLFO; **Nulidad de una apropiación chilena**; Editorial Plural; La Paz – Bolivia; 2006.
- BROTONS ANTONIO REMIRO y OTROS; **Derecho Internacional**; Ed. McGraw-Hill; España, Madrid, 1997
- BUSTOS CARLOS; **Chile y Bolivia. Un Largo Camino**; Editorial Puerto de Palos; Santiago; 2004.
- CAMACHO OMISTE EDGAR; **Nuevas Perspectivas de la Cuestión Marítima, en Temas de la Agenda Internacional**; UDAPEX; La Paz, Bolivia; 2000
- CAPRA KATHERINA; **La Hidrovía Paraná Paraguay: Una Alternativa a los Puertos del Pacífico**; UDAPE; La Paz; 2004
- CHÁVEZ WILFREDO Y CHÁVEZ VÍCTOR HUGO, **PROYECTO DE DEMANDA MARITIMA BOLIVIANA**, octubre 2004.
- CHOQUEHUANCA CÉSPEDES DAVID; **Informe presentado en la XXXVI Asamblea de la O.E.A.** Santo Domingo; 2006
- COMANDO GENERAL DE LA F.A.B.; **Directiva F.A.B. N° 014/07, Normas para la Elaboración de Trabajos de Investigación para el Personal Convocado a Ascenso**; La Paz; 2007

- DABDOUB ALVAREZ GABRIEL; **Puerto Busch...Una Salida Soberana al Mar**; Instituto Boliviano de Comercio Exterior; Sta. Cruz, Bolivia; 2005
- DÍAZ ALBÓNICO RODRIGO; **La respuesta chilena a Bolivia y el Derecho Internacional**; Serie de Publicaciones especiales, Universidad de Chile, N° 23; Santiago, Chile; 1977
- EL DIARIO; **Chile reconoce que existen temas pendientes con Bolivia**; Nota de Prensa; La Paz, 20 de julio de 1993
- GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE BOLIVIA; **OEA, Memoria de la OEA 1990-2000**
- GUERRA IÑIGUEZ DANIEL; **Derecho Internacional Público**; Novena Edición; Distribuidora Frakelan C.A; Caracas, Venezuela; 1995.
- HERNANDEZ VILLALOBOS LARYS y MANASIA FERNANDEZ NELLY; **Conflictos Internacionales: Medios de Solución y Derecho Internacional Humanitario**; FRONE; Vol.12; N° 3; Venezuela; 2005
- INSTITUTO DE ESTUDIOS INTERNACIONALES; **La Constitución Política del Estado y el Derecho Internacional de los Derechos Humanos**; Editorial Kipus; Cochabamba – Bolivia; 2010.
- KELSEN HANS; **El estado como integración {en. Una controversia de principio**; Editorial Tecnos; Madrid – España; 1997.
- KELSEN HANS; **La paz por medio del Derecho**; Editorial Trotta; Madrid – España; 2003.
- MEJÍA IBAÑEZ RAÚL; **Metodología de la Investigación**; Artes Gráficas Sagitario; 2da Ed.; La Paz; 2005.
- MINISTERIO DE DEFENSA; **Libro Blanco de Defensa**; La Paz; 2004
- MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL DE CHILE; **Libro de la Defensa Nacional de Chile**; Santiago; 1999

- MOLINA CARPIO JORGE; **Geopolítica de los Recursos Naturales y Acuerdos Comerciales en Sudamérica, El Mega proyecto Hidroeléctrico y de Navegación del Rio Madera**; FOBOMADE; La Paz Bolivia. 2003
- NIEVA DE MÜLLER GRICELDA; **Teoría y Práctica del Derecho Internacional Privado**; Editorial Kipus; Cochabamba – Bolivia; 2009
- OSTRIA GUTIÉRREZ, ALBERTO; **Apuntaciones sobre Negociaciones Portuarias con Chile**; ABNB; Sucre, Bolivia; 1998
- ORIAS RAMIRO, **Bolivia-Chile: La cuestión de la mediterraneidad. Algunas consideraciones desde el Derecho Internacional**, Revista Fuerzas Armadas y Sociedad, Año 18, N° 1-2.
- ORIAS RAMIRO; **El Régimen de los Países sin Litoral en el Derecho del Mar y las Perspectivas para Bolivia**; FUNDEMOS; La Paz; 1998.
- OSTRIA GUTIÉRREZ, ALBERTO; **Apuntaciones sobre Negociaciones Portuarias con Chile**; ABNB; Sucre; 1998
- OSTRIA GUTIÉRREZ ALBERTO; **Una Obra y un destino: la política internacional de Bolivia después de la Guerra del Chaco**; Ed. Ayacucho; Bs. As Argentina; 1946
- RIDRUEJO JOSÉ PASTOR; **Curso de Derecho Internacional Público y Organizaciones Internacionales**; Editorial Tecnos; Octava edición; Madrid-España. 2002
- RUIBAL HANDABAKA ALBERTO; **Logística de los corredores interoceánicos suramericanos por Bolivia**; IBCE; Bolivia; 2005
- SALAZAR PAREDES FERNANDO; **Bolivia y Chile: Desatando Nudos**; Editorial Plural; La Paz – Bolivia; 2006
- VELÁSQUEZ ELIZARRARAS JUAN CARLOS; **El Problema de los Estados Mediterráneos o sin Litoral en el Derecho Internacional Marítimo.**

Un Estudio de Caso: El Diferendo Bolivia – Perú – Chile; Anuario Mexicano de Derecho Internacional; Vol. VII; México DF; 2007

– ZAMBRANA ELY E INARRA LUIS; **Facetas de la controversia con Chile;** Instituto de Estudios Internacionales; Bolivia – Cochabamba; 2011

– Referencias bibliográficas.

– • Basa ve Agustín, Filosofía del Derecho Internacional, Instituto de Investigaciones Jurídicas UNAM, México D.F., 2001.

– Becerra Ramírez Manuel, Derecho Internacional Público, Instituto de Investigaciones Jurídicas UNAM, México D.F., 1991.

– • Fernández de Casadevante Carlos, La Interpretación de las Normas Internacionales, Ed. Arazandi, Elcano-Navara España, 1996.

– • Gómez-Robledo Alonso, El Nuevo Derecho del Mar, UNAM - Porrúa, México D.F., 1986.

– • -----, Temas Selectos de Derecho Internacional, Instituto de Investigaciones Jurídicas UNAM, México D.F., 2003.

– • Gómez-Robledo Antonio, Fundadores del Derecho Internacional, Instituto de Investigaciones Jurídicas UNAM, México D.F., 1989.

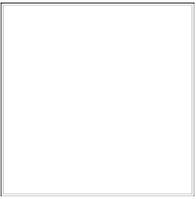
– • Herdegen Matthias, Derecho Internacional Público, UNAM - Konrad Adenauer, México D.F., 2005.

– • Méndez Silva Ricardo, El Mar Patrimonial en América Latina, Instituto de Investigaciones Jurídicas UNAM, México D.F., 1975.

– • Naciones Unidas, Derecho del Mar, Boletín Nº 83 de División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar y la Oficina de Asuntos jurídicos, New York, 2002

– • Székely Alberto, Derecho del Mar, Instituto de Investigaciones Jurídicas UNAM, México D.F., 1991.

– • -----, Instrumentos Fundamentales del Derecho Internacional Público, Tomo V, Instituto de Investigaciones Jurídicas UNAM, México D.F., 1990.



- • Varios, En el Centenario del Tratado de 1904, Instituto de Estudios Internacionales de Bolivia, Cochabamba Bolivia, 2004.

ANEXOS

DECRETO DE 24 DE ENERO^{83*}.

TRATADO DE LÍMITES ENTRE BOLIVIA Y CHILE— Su promulgación.

MARIANO MELGAREJO, BENEMÉRITO DE LA PATRIA EN GRADO HERÓICO Y EMINENTE, PRESIDENTE PROVISORIO DE LA REPÚBLICA DE BOLIVIA, CAPITAN JENERAL DE SUS EJÉRCITOS Y JENERAL DE DIVISION DE CHILE, ETC.

POR CUANTO⁸⁴; el Tratado de Límites entre Bolivia y Chile, ajustado y firmado en Santiago el día 10 de agosto del año próximo pasado, por medio de sus respectivos Plenipotenciarios, ha sido aprobado y ratificado debidamente por los Gobiernos de ambas Repúblicas y las ratificaciones canjeadas el día 9 del mes de diciembre próximo pasado, entre los Señores Don Juan R. Muñoz Cabrera, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Bolivia en Chile y D. Federico Errázuriz, Ministro de Estado en el Despacho de Guerra y Marina, Encargado accidentalmente del de Relaciones Estertores de la República de Chile, ambos nombrados Plenipotenciarios al efecto, como todo consta de los documentos insertos a continuación:

Mariano Melgarejo, Benemérito de la Patria en grado heroico y eminente, General de División de Chile, Presidente Provisorio de la República de Bolivia y Capitán General de sus Ejércitos, etc.

POR CUANTO; entre las Repúblicas de Bolivia y de Chile se negoció, concluyó y firmó en la ciudad de Santiago el día diez de agosto del presente año, un Tratado de límites por medio de Plenipotenciarios competentemente autorizados al efecto; Tratado cuyo tenor es, á la letra, el siguiente:

⁸³ www.gacetaoficialdebolivia.gob.bo

* El documento no fue modificado en respeto a su redacción original (referido a ortografía y gramática).

⁸⁴ Negrillas nuestras.

TRATADO DE LÍMITES ENTRE BOLIVIA Y CHILE.

La República de Bolivia y la República de Chile, deseosas de poner un término amigable y recíprocamente satisfactorio á la antigua cuestión pendiente entre ellas sobre la fijación de sus respectivos límites territoriales en el desierto de Atacama y sobre la explotación de los depósitos de huanos, existentes en el litoral del mismo desierto, y decididas á consolidar por este medio la buena inteligencia, la fraternal amistad y los vínculos de alianza íntima que las ligan mutuamente, han determinado renunciar á una parte de los derechos territoriales que cada una de ellas, Fundada en buenos títulos cree poseer, y han acordado celebrar un Tratado que zanje definitiva é irrevocablemente la mencionada cuestión.

Al efecto han nombrado sus respectivos Plenipotenciarios;

S. E. el Presidente de la República de Bolivia al Señor Don Juan Ramón Muñoz Cabrera, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Bolivia en Chile y

S. E. el Presidente de la República de Chile al Señor Don Álvaro Covarrubias, Ministro de Estado en el Departamento de Relaciones Exteriores de la misma República.

Los cuales Plenipotenciarios, después de haber canjeado mutuamente sus plenos poderes, y encontrándolos en buena y debida forma, han acordado y estipulado los artículos siguientes, á saber:

Art. 1° La línea de demarcación de los límites entre Bolivia y Chile en el desierto de Atacama, será en adelante el paralelo 24 de latitud meridional desde el litoral del Pacífico hasta los límites orientales de Chile, de suerte que Chile por el sur y Bolivia por el norte, tendrán la posesión y dominio de los territorios que se extienden hasta el mencionado paralelo 24, pudiendo ejercer en ellos todos los actos de jurisdicción y soberanía correspondientes el Señor del suelo.

La fijación exacta de la línea de demarcación entre los dos países se hará por

una comisión de personas idóneas y peritas, la mitad de cuyos miembros serán nombrados por cada una de las Altas Partes Contratantes.

Fijada la línea divisoria, se marcará en el terreno por medio de señales visibles y permanentes, las cuales serán costeadas á prorrata por los Gobiernos de Bolivia y de Chile.

Art. 2° No obstante la división territorial estipulada en el artículo anterior, la República de Bolivia y la República de Chile se repartirán por mitad las productos provenientes de la explotación de los depósitos de huanos descubiertos en Mejillones y de los demás depósitos del mismo abono que se descubrieren en el territorio comprendido entre los grados 23 y 25 de latitud meridional, como también los derechos de exportación que se perciban sobre los minerales extraídos del mismo espacio de territorio que acaba de designarse.

Art. 3° La República de Bolivia se obliga á habilitar la habia y puerto de Mejillones, estableciendo en aquel punto una Aduana con el número de empleados que exija el desarrollo de la industria y del comercio. Esta Aduana será la única oficina fiscal que pueda percibir los productos del huanos y los derechos de exportación de metales de que trata el artículo precedente.

El Gobierno de Chile podrá nombrar uno ó mas empleados fiscales, que investidos de un perfecto derecho de vigilancia, intervengan en las cuentas de las entradas de la referida Aduana de Mejillones y perciban de la misma oficina directamente y por trimestres ó de la manera que se estipulare por ambos Estados, la parte de beneficio correspondiente á Chile á que se refiere el artículo 2°.

La misma facultad tendrá el Gobierno de Bolivia siempre que el de Chile, para la recaudación y percepción de los productos de que habla el artículo anterior estableciere alguna oficina fiscal en el territorio comprendido entre los grados 24 y 25.

Art. 4° Serán libres de todo derecho de exportación, los productos del territorio,

comprendido entre los grados 24 y 25 de latitud meridional, que se extraigan por el puerto de Mejillones. Serán libres de todo derecho de importación, los productos naturales de Chile que se introduzcan por el puerto de Mejillones.

Art. 5° El sistema de exportación ó venta de huano y los derechos de exportación sobre los minerales de que trata el artículo 2° de este pacto, serán determinados de común acuerdo por las Altas Partes Contratantes, ya por medio de convenciones especiales ó en la forma que estimaren mas conveniente y expedita.

Art. 6° Las Repúblicas contratantes se obligan á no enajenar sus derechos á la posesión ó dominio del territorio que se dividen entre sí por el presente Tratado, a favor de otro Estado, sociedad ó individuo particular.

En el caso de desear alguna de ellas hacer tal enajenación, el comprador no podrá ser sino la otra Parte Contratante.

Art. 7° En atención á los perjuicios que la cuestión de límites entre Bolivia y Chile ha irrogado, según es notorio á los individuos que, asociados, fueron los primeros en explotar seriamente las guaneras de Mejillones y cuyos trabajos de explotación fueron suspendidos por disposición de las autoridades de Chile en 17 de febrero de 1863, las Altas Partes Contratantes se comprometen á dar por equidad, á los expresados individuos, una indemnización de ochenta mil pesos, pagadera con el diez por ciento de los productos líquidos de la Aduana de Mejillones.

Art. 8° El presente Tratado será ratificado y sus ratificaciones canjeadas en la ciudad de la Paz ó en la de Santiago, dentro del término de cuarenta días, ó antes si fuere posible.

En testimonio de lo cual los intrascritas Plenipotenciarios de la República de Bolivia y de la República de Chile, han firmado el presente Tratado y puesto sus respectivos sellos en Santiago, á los diez días del mes de agosto del año de Nuestro Señor de mil ochocientos sesenta y seis.

Firmado—Juan R. Muñoz Cabrera. — (L. S.)

Firmado—Álvaro Covarrubias. — (L. S.)

ACTA ADICIONAL.

Habiéndose previsto que el plazo de cuarenta días fijado en el artículo 8° del Tratado de Límites entre Bolivia y Chile, firmado en Santiago el 10 del presente mes, para el canje de las ratificaciones del mismo Tratado, puede llegar á ser insuficiente, los infrascritos Plenipotenciarios de Bolivia y de Chile han convenido en ampliar el plazo mencionado hasta el término de cuatro meses contados desde el día en que se firmó el Tratado referido.

En fe de lo cual han levantado la presente acta, que deberá agregarse al Tratado de Límites, y la han firmado y sellado con sus respectivos sellos en Santiago, á 25 días del mes de agosto de 1866.

Firmado— Juan R. Muñoz Cabrera. — (L. S.)

Firmado—Álvaro Covarrubias. (L. S.)

POR TANTO: vistos y examinados todos los artículos de que se compone, igualmente que el acta adicional preinserta, y en virtud de la suma de los poderes públicos de que me hallo investido, vengo en aprobar y ratificar, como por las presentes apruebo, ratifico y confirmo solemnemente el referido Tratado en todas sus partes, tal y como ha sido copiado arriba, lo mismo que la expresada acta adicional, prometiendo, en consecuencia, guardarlo y hacerlo guardar y ejecutar fiel y exactamente, para lo cual empeño mi palabra y el honor nacional.

Dadas en la Casa del Gobierno Nacional, en la muy leal y valerosa ciudad de Cochabamba, firmadas de mi mano, acompañadas del gran escudo de armas de la República y refrendadas por mi Secretario General de Estado y Ministro de Relaciones Exteriores, á los diez días del mes de noviembre del año de Nuestro Señor de mil ochocientos sesenta y seis.

Firmado—MARIANO MELGAREJO. —Refrendado—El Secretario General de Estado y Ministro de Relaciones Exteriores — Mariano Donato Muñoz. — (L. S.)

ACTA DEL CANJE.

Reunidos en el Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile el Sr. D. Juan R. Muñoz Cabrera, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Bolivia, y el Sr. D. Federico Errázuriz, Ministro de Estado en el Despacho de Guerra y Marina, encargado accidentalmente del de Relaciones Exteriores, con el objeto de proceder al canje de las ratificaciones del Tratado de Límites celebrado entre las Repúblicas Aliadas de Bolivia y de Chile con fecha 10 de agosto del presente año, después de haberse comunicado sus plenos poderes respectivos y encontrándolos en buena y debida forma, examinaron cuidadosamente los dos textos del Tratado mencionado y habiéndolos hallado exactos y conformes entre sí y sus originales, verificaron el canje referido.

En testimonio de lo cual, el Señor Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Bolivia, y el Señor Ministro accidental de Relaciones Exteriores de Chile, firmaron y sellaron con sus sellos respectivos la presente acta hecha por duplicado en Santiago, á 9 días del mes de diciembre del año de N. S. de mil ochocientos sesenta y seis.

Firmado — Juan R. Muñoz Cabrera. — (L. S.)

Firmado —Federico Errázuriz. — (L. S.)

POR TANTO: —en uso de la plenitud del poder público de que me hallo investido, mando y ordeno que dicho «Tratado de Límites» se publique por bando nacional y se cumpla y ejecute en todas sus partes, como Ley del Estado, comprometiendo á tal cumplimiento la fe pública y el honor nacional.

Dado en el Palacio de Gobierno, en la muy ilustre y denodada ciudad de la Paz de Ayacucho, firmado de mi mano, sellado con el gran sello de armas de la República y refrendado por mi Secretario General de Estado y Ministro de Relaciones Exteriores, á veinticuatro de enero de mil ochocientos sesenta y siete (L. del G. S.)

Firmado—MARIANO MELGAREJO. — Refrendado— El Secretario General de Estado y Ministro de Relaciones Exteriores—Mariano Donato Muñoz.

DECRETO DE 28 DE JULIO^{85*}

TRATADO DE LÍMITES ENTRE BOLIVIA Y CHILE. Promulgación del de 6 de agosto de 1874 y canje de las ratificaciones.

TOMAS FRIAS, PRESIDENTE DE LA REPUBLICA DE BOLIVIA

A todos los que la presente vieren, salud.

Por cuanto, entre las Repúblicas de Bolivia y Chile se negoció, concluyó y firmó en la ciudad de Sucre el día 6 de agosto de 1874, por medio de Plenipotenciarios competentemente facultados al efecto, un tratado de límites cuyo tenor, copiado a la letra, es como sigue:

EN EL NOMBRE DE DIOS.

Las Repúblicas de Bolivia y de Chile, estando igualmente animadas del deseo de consolidar sus mutuas y buenas relaciones y de apartar por medio de pactos solemnes y amistosos todas las causas que puedan tender a enfriarlas o entorpecerlas, han determinado celebrar un nuevo tratado de límites que modificando el celebrado en el año de 1866, asegure en lo sucesivo a los ciudadanos y a los Gobiernos de ambas Repúblicas la paz y la buena armonía necesarias para su libertad y progreso.

Al efecto han nombrado y constituido por sus Plenipotenciarios: la República de Bolivia a don Mariano Baptista, y la República de Chile a don Carlos Walker Martínez, los cuales, después de haberse comunicado sus plenos poderes y de haberlos hallado en debida forma, han convenido en los siguientes artículos:

Artículo I. El paralelo del grado 24 desde el mar hasta la cordillera de los Andes en el divortia aquarum es el límite entre las Repúblicas de Bolivia y Chile.

Artículo II. Para los efectos de este tratado se consideran firmes y subsistentes las líneas de los paralelos 23 y 24 fijadas por los comisionados

⁸⁵ www.gacetaoficialdebolivia.gob.bo

* El documento no fue modificado en respeto a su redacción original (referido a ortografía y gramática).

Piscis y Mugía, y de que da testimonio el acta levantada el 10 de febrero de 1870.

Si hubiere dudas acerca de la verdadera y exacta ubicación del asiento minero de Caracoles o de cualquier otro lugar productor de minerales, por considerarlos fuera de la zona comprendida entre esos paralelos, se procederá a determinar dicha ubicación por una comisión de dos peritos nombrados uno por cada una de las partes contratantes, debiendo los mismos peritos nombrar un tercero en caso de discordia; y si no se aviniesen para ese nombramiento, lo efectuará S.M. el Emperador del Brasil. Hasta que no aparezca prueba en contrario relativa a esta determinación, se seguirá entendiendo, como hasta aquí, que ese asiento minero está comprendido entre los paralelos indicados.

Artículo III. Los depósitos de guano existentes o que en adelante se descubran en el perímetro de que habla el artículo anterior, serán partibles por mitad entre Bolivia y Chile; el sistema de explotación, administración y venta se efectuará de común acuerdo entre los Gobiernos de las dos Repúblicas en la forma y modo que se ha efectuado hasta el presente.

Artículo IV. Los derechos de exportación que se impongan sobre los minerales explotados en la zona de terreno de que hablan los artículos precedentes, no excederán la cuota de la que actualmente se cobra; y las personas, industrias y capitales chilenos, no quedarán sujetos a mas contribuciones de cualquier clase que sean que a las que al presente existen.

La estipulación contenida en este artículo durará por el término de veinticinco años.

Artículo V. Quedan libres y exentos del pago de todo derecho los productos naturales de Chile que se importaren por el Litoral boliviano comprendido dentro de los paralelos 23 y 24; en reciprocidad quedan con idéntica liberación los productos naturales de Bolivia que se importen al Litoral chileno dentro de los paralelos 24 y 25.

Artículo VI. La República de Bolivia se obliga a la habilitación permanente de Mejillones y Antofagasta como puertos mayores de su Litoral.

Artículo VII. Queda desde esta fecha derogado en todas sus partes el tratado de 10 de agosto de 1866.

Artículo VIII. El presente tratado será ratificado por cada una de las Repúblicas contratantes, y canjeadas las ratificaciones en la ciudad de Sucre dentro del término, de tres meses.

En fe de lo cual, los infrascritos, Plenipotenciarios de las Repúblicas de Bolivia y de Chile, han firmado el presente protocolo y puesto que sus respectivos sellos en Sucre, a los seis días del mes de agosto de mil ochocientos setenta y cuatro años.

Mariano Baptista. —Carlos Walker Martínez.

Por tanto; y habiendo sido aprobado el tratado preinserto por el Congreso nacional en 6 de noviembre de 1874, en uso de la atribución que la Constitución me concede, he venido en aceptarlo, confirmarlo y ratificarlo, para que rija como ley del Estado, comprometiendo a su fiel observancia la fe pública y el honor nacional.

En fe de lo cual firmo la presente ratificación, sellada con las armas de la República y refrendada por el Ministro de Estado en el despacho de Relaciones Exteriores en la ciudad de La Paz, a los 28 días del mes de julio de 1875.—**TOMAS FRIAS.**—(Gran Sello del Estado.)—Mariano Baptista.

En la ciudad de La Paz, a los veintiocho días del mes de julio de mil ochocientos setenta y cinco, reunidos en el Ministerio de Relaciones Exteriores de Bolivia, el Señor Don Mariano Baptista, Ministro del ramo y el Señor Don Carlos Walker Martínez, Ministro Plenipotenciario de la República de Chile, suficientemente autorizados para efectuar el canje de las ratificaciones del Señor Presidente de Bolivia y del Señor Presidente de la República de Chile, del tratado de límites concluido entre ambos países en 6 de agosto de mil ochocientos setenta y cuatro: procedieron a la lectura de los instrumentos originales de dichas ratificaciones, y habiéndolos hallado exactos y en buena y debida forma, realizaron el canje.

En fe de lo cual los infrascritos redactaron la presente acta firmándola por duplicado y sellándola con sus respectivos sellos.

Mariano Baptista. — (Lugar del Sello.)—Carlos Walker Martínez. — (Lugar del Sello.)

LEY DE 23 DE FEBRERO^{86*}

SALITRES. — Se aprueba la transacción de 27 de noviembre de 1873 con la compañía de Antofagasta: impuesto de diez centavos.

LA ASAMBLEA NACIONAL CONSTITUYENTE

DECRETA:

Artículo único. Se aprueba la transacción celebrada por el Ejecutivo en 27 de noviembre de 1873 con el apoderado de la compañía anónima de salitres y ferrocarril de Antofagasta, a condición de hacer efectivo, como mínimo, un impuesto de diez centavos en quintal de salitre exportado.

Comuníquese al Poder Ejecutivo para su ejecución y cumplimiento. —

La Paz, febrero 14 de 1878.

Ricardo Bustamante, Presidente. — Samuel Velasco Flor, diputado secretario.
— Abdón S. Ondarza, diputado secretario.

Casa del Supremo Gobierno en La Paz, a 23 de febrero de 1878.

Ejecútese.

H. DAZA. El Ministro de Hacienda e Industria, Manuel I. Salvatierra.

⁸⁶ /www.gacetaoficialdebolivia.gob.bo

* El documento no fue modificado en respeto a su redacción original (referido a ortografía y gramática).

DECRETO DE 16 DE ENERO^{87*}

TREGUA CON CHILE. —Se promulga el pacto de tregua de 4 de abril de 1884 con el protocolo de 8 del mismo mes y el canje de las ratificaciones.

GREGORIO PACHECO

PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA

Por cuanto entre la república de Bolivia y la de Chile se celebró por medio de los respectivos plenipotenciarios el pacto de tregua y protocolo complementario siguientes:

PACTO DE TREGUA.

Mientras llega la oportunidad de celebrar un tratado definitivo de paz entre las repúblicas de Chile y de Bolivia, ambos países, debidamente representados, el primero por el señor ministro de relaciones exteriores don Aniceto Vergara Albano y el segundo por los señores don Belisario Salinas y don Belisario Boeto, han convenido en ajustar un pacto de tregua, en conformidad á las bases siguientes:

1.^a Las repúblicas de Chile y de Bolivia celebran una tregua indefinida; y, en consecuencia, declaran terminado el estado de guerra, al cual no podrá volverse, sin que una de las partes contratantes notifique á la otra, con anticipación de un año á lo menos, su voluntad de renovar las hostilidades. La notificación, en este caso, se hará directamente, ó por el conducto del representante diplomático de una nación amiga.

2. ^a La república de Chile, durante la vigencia de esta tregua, continuará gobernando con sujeción al régimen político y administrativo que establece la ley chilena, los territorios comprendidos desde el paralelo veinte y tres hasta la desembocadura del río Loa en el Pacífico, teniendo dichos territorios por límite oriental una línea recta que parta de Sapa legui desde la intersección con el deslinde que los separa de la república Argentina hasta el volcán Llicancaur. Desde este punto seguirá una recta á la cumbre del volcán apagado Cabaña:

⁸⁷ www.gacetaoficialdebolivia.gob.bo

* El documento no fue modificado en respeto a su redacción original (referido a ortografía y gramática).

de aquí continuará otra recta hasta el Oyó de Agua que se halla mas al sur en el lago Ascotán; y de aquí otra recta que, cruzando á lo largo dicho lago, termine en el volcán Ollagua. Desde este punto, otra recta al volcán Tua, continuando después la divisoria existente entre el departamento de Tarapacá y Bolivia.

En caso de suscitarse dificultades, ambas partes nombrarán una comisión de ingenieros que fije el límite que queda trazado con sujeción á los puntos aquí determinados.

3. ^a Los bienes secuestrados en Bolivia á nacionales chilenos por decretos del Gobierno ó por medidas emanadas de autoridades civiles y militares, serán devueltos inmediatamente á sus dueños ó á los representantes constituidos por ellos con poderes suficientes.

Les será igualmente devuelto el producto que el Gobierno de Bolivia haya recibido de dichos bienes y que aparezca justificado con los documentos del caso.

Los perjuicios que, por las causas expresadas, ó por la destrucción de sus propiedades hubieren recibido los ciudadanos chilenos, serán indemnizados en virtud de las gestiones que los interesados entablaren ante el Gobierno de Bolivia.

4. ^a Si no se arribase á un acuerdo entre el Gobierno de Bolivia y los interesados, respecto del monto é indemnización de los perjuicios y de la forma del pago, se someterán los puntos en disidencia al arbitraje de una comisión, compuesta de un miembro nombrado por parte de Chile, otro por la de Bolivia y de un tercero que se nombrará en Chile, de común acuerdo, de entre los representantes neutrales acreditados en este país. Esta designación se hará á la posible brevedad.

5. ^a Se restablecen las relaciones comerciales entre Chile y Bolivia.

En adelante los productos naturales chilenos y los elaborados con ellos, se internarán en Bolivia libres de todo derecho aduanero, y los productos bolivianos de la misma clase y los elaborados del mismo modo, gozarán en Chile de igual franquicia, sea que se importen ó exporten por puerto chileno.

Las franquicias comerciales de que respectivamente hayan de gozar los productos manufacturados chilenos y bolivianos, como la enumeración de estos mismos productos, será materia de un protocolo especial.

La mercadería nacionalizada que se introduzca por el puerto de Arica, será considerada como mercadería extranjera, para los efectos de su internación.

La mercadería extranjera que se introduzca á Bolivia por Antofagasta, tendrá tránsito libre, sin perjuicio de las medidas que el Gobierno de Chile pueda tomar para evitar el contrabando.

Mientras no haya convención en contrario, Chile y Bolivia gozarán de las ventajas y franquicias comerciales que una u otra pueda acordar á la nación mas favorecida.

6.ª En el puerto de Arica se cobrará conforme al arancel chileno los derechos de internación por las mercaderías extranjeras que se destinen al consumo de Bolivia, sin que ellas puedan ser en el interior gravadas con otro derecho. El rendimiento de esa aduana se dividirá en esta forma: —un veinticinco por ciento se aplicará al servicio aduanero y á la parte que corresponde á Chile por el despacho de mercaderías para el consumo de los territorios de Tacna y Arica; y un setenta y cinco por ciento para Bolivia. Este setenta y cinco por ciento se dividirá, por ahora, de la manera siguiente: cuarenta y cinco partes se retendrán por la administración chilena para el pago de las cantidades que resulten adeudarse por Bolivia en las liquidaciones que se practiquen según la cláusula tercera de este pacto, y para satisfacer la parte insoluble del empréstito boliviano levantado en Chile en 1867; y el resto se entregará al Gobierno boliviano en moneda corriente ó en letras á su orden. El empréstito será considerado en su liquidación y pago en iguales condiciones que los damnificados en la guerra.

El Gobierno boliviano, cuando lo crea conveniente, podrá tomar conocimiento de la contabilidad de la aduana de Arica, por sus agentes aduaneros.

Una vez pagadas las indemnizaciones á que se refiere el artículo tercero, y habiendo cesado, por este motivo, la retención de las cuarenta y cinco partes antedichas, Bolivia podrá establecer sus aduanas interiores en la parte de su territorio que lo crea conveniente. En este caso, la mercadería extranjera tendrá tránsito libre por Arica

7.ª Los actos de las autoridades subalternas de uno y otro país que tiendan á alterar la situación creada por el presente pacto de tregua, especialmente en lo que se refiere á los límites de los territorios que

Chile continúa ocupando, serán reprimidos ó castigados por los Gobiernos respectivos, procediendo de oficio ó á requisición de parte.

Como el propósito de las partes contratantes, al celebrar este pacto de tregua, es preparar y facilitar el ajuste de una paz sólida y estable entre las dos repúblicas, se comprometen recíprocamente á proseguir las gestiones conducentes á este fin.

Este pacto será ratificado por el Gobierno de Bolivia, en el término de cuarenta días, y las ratificaciones canjeadas en Santiago, en todo el mes de junio próximo.

En testimonio de lo cual, el señor ministro de relaciones exteriores de Chile y los señores plenipotenciarios de Bolivia, que exhibieron sus respectivos poderes, firman por duplicado el presente tratado de tregua, en Valparaíso, á cuatro días del mes de abril de mil ochocientos ochenta y cuatro.

Aniceto Vergara Albano. —Belisario Salinas. —Belisario Boeto.

PROTOCOLO COMPLEMENTARIO.

En Valparaíso, á los ocho días del mes de abril de mil ochocientos ochenta y cuatro, reunidos en la sala de despacho de relaciones exteriores, el señor ministro del ramo y los señores enviados de Bolivia, expusieron éstos: que después de haber firmado el pacto de tregua, hacían notar que el plazo designado para el canje de las ratificaciones era estrecho, en razón á que el Congreso de Bolivia abría sus sesiones anuales en el mes de agosto, y antes de esa época sería muy difícil conseguir se reuniese.

Que solicitaban, por tanto, que el término para dicho canje se ampliase hasta el próximo mes de setiembre inclusive, sin perjuicio de que, si por cualquiera circunstancia, funcionase antes el congreso boliviano, se sometería á su conocimiento el pacto de tregua; y que, en cuanto á la aprobación, ésta por parte del Gobierno, creían que se obtendría en el término designado, hecho lo cual juzgaban que no había inconveniente para que dicho pacto pudiera desde luego ejecutarse.

El señor ministro de relaciones exteriores contestó: que dadas las explicaciones y consideraciones expuestas, defería gustoso á la indicación de los señores ministros plenipotenciarios de Bolivia.

En seguida, expuso el señor ministro de relaciones exteriores que, según las versiones diversas que se atribuían á la cláusula sexta en la parte que se refiere á la división que por ahora se hace del setenta y cinco por ciento correspondiente á Bolivia, podía interpretársela en un sentido contrario á la voluntad de las partes contratantes, y que para evitar toda dificultad en adelante, creía necesario que se declarase que del total de la entrada aduanera de Arica, correspondía veinticinco por ciento al Gobierno de Chile, cuarenta por ciento para las indemnizaciones de que habla la cláusula tercera y pago del empréstito boliviano de mil ochocientos sesenta y siete, y treinta y cinco por ciento al Gobierno de Bolivia, resultando de este modo completa la unidad de ciento que se tomaba como punto de partida.

Los señores ministros de Bolivia expresaron: que estaban conformes con esta declaración, pues ese era el espíritu de la cláusula sexta y lo convenido en las conferencias que precedieron al pacto de tregua.

Se acordó, por último, suscribir el presente protocolo complementario del pacto de tregua, firmándose al efecto dos ejemplares del mismo tenor.

Aniceto Vergara Albano. —Belisario Salinas. —Belisario Boeto.

ACTA DE CANJE.

Reunidos en la sala de despacho del departamento de relaciones exteriores de Chile, el señor Aniceto Vergara Albano, ministro de relaciones exteriores de la república y el señor Filiberto Herrera, plenipotenciario ad hoc del Gobierno de Bolivia, con el objeto de proceder al canje de las ratificaciones del tratado de tregua y protocolo adicional, concluidos entre ambas repúblicas en los días 4 y 8 de abril del presente año, el señor Vergara Albano expuso: que, prologado oportunamente por ambos Gobiernos, con la autorización de los respectivos congresos, por un periodo de sesenta días, el plazo señalado en el protocolo adicional para verificar el canje, y estando dentro del término el día de la fecha, se hallaba en aptitud de proceder á esa operación á cuyo efecto presentó el instrumento auténtico de la ratificación de su excelencia el presidente de la república de Chile.

Por su parte el señor Herrera, reproduciendo y confirmando lo expuesto por el señor ministro de relaciones exteriores acerca de la habilitación del plazo para el canje, exhibió á su vez el instrumento auténtico de la ratificación de su excelencia el presidente de la república de Bolivia y los plenos poderes que acreditan la representación de que, para este caso, se encuentra investido.

Encontrados estos últimos en buena y debida forma, diese lectura á todas y cada una de las estipulaciones del tratado de tregua y protocolo adicional que aparecen incorporados en el texto de las dos ratificaciones.

Demostrada su perfecta conformidad y exactitud, y encontrando cumplidas en ambos instrumentos las formalidades externas requeridas, el ministro de relaciones exteriores de Chile, señor Vergara Albano, puso en manos del plenipotenciario ad hoc de Bolivia señor Herrera, la ratificación de su excelencia el presidente de la república de Chile, y recibió á su turno de este último la ratificación de su excelencia el presidente de la república de Bolivia.

En fe de lo cual, el ministro de relaciones exteriores de Chile y el plenipotenciario ad hoc de Bolivia han firmado y sellado, en doble ejemplar, la presente acta, en Santiago, á veintinueve días del mes de noviembre del año de mil ochocientos ochenta y cuatro.—(Lugar del sello)—Filiberto Herrera.—(Lugar del sello)—A. Vergara Albano.

POR TANTO, hallándose el pacto de tregua preinserto y el protocolo complementario aprobados y ratificados por las dos altas partes contratantes y canjeadas las ratificaciones en Santiago, con fecha 29 de noviembre del año pasado; en uso de las atribuciones que la constitución me confiere y en observancia de la ley de 20 de setiembre de 1884, los promulgo para que se tengan como ley de la república, comprometiendo á su fiel cumplimiento la fe pública y el honor nacional.

Dado en la capital Sucre, firmado de mi mano, sellado con las armas de la república y refrendado por el ministro de relaciones exteriores, á los 16 días del mes de enero del año de 1885. (Lugar del sello)

G. PACHECO. — J. Oblitas.

TRATADO DE PAZ Y AMISTAD ENTRE BOLIVIA Y CHILE⁸⁸

(20 de octubre de 1904)

En ejecución del propósito consignado en el Art. 8º del Pacto de Tregua de 4 de abril de 1884, la República de Bolivia y la República de Chile han acordado celebrar un Tratado de Paz y Amistad, y al efecto han nombrado y constituido por sus Plenipotenciarios, a saber:

Su excelencia el Presidente de la República de Bolivia a Don Alberto Gutiérrez, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Bolivia y su Excelencia el Presidente de la República de Chile a Don Emilio Bello Codesido, Ministro de Relaciones Exteriores.

Quienes, después de haber canjeado sus Plenos Poderes y habiéndolos hallado en buena y debida forma, han convenido lo siguiente:

Art.1º. Restablecerse las relaciones de Paz y Amistad entre la República de Bolivia y la República de Chile terminando en consecuencia, el régimen establecido por el pacto de Tregua.

Art. 2º. Por el presente tratado quedan reconocidos del dominio absoluto y perpetuo de Chile los territorios ocupados por este en virtud del Artículo 8 del Pacto de tregua de 4 de abril de 1884.

El límite del Sur a Norte entre Bolivia y Chile será el que se expresa a continuación:

De la cumbre mas alta del cerro Zapaleri (1), en línea recta a la cumbre mas alta (2) del cordón desprendido hasta el Sur del cerro Guayaques, en la latitud aproximada de veintidós grados cincuenta y cuatro minutos (22° 54), de aquí recta al portezuelo del Cajón (3),y en seguida la divisoria de aguas del cordón

⁸⁸ http://www.lostiempos.com/media_pdf/2011/04/01/238398_pdf.pdf

que corre hacia el norte por las cumbres del cerro Jeriques (49), volcán Licancahur (5), cerros Sairecabur (6), Curiquinca (7) y volcán Putana y Gorgencal (8). De este punto seguirá por uno de sus contrafuertes en dirección al cerro de Pajonal (9), y en línea recta a la cumbre Sur de los cerros de Tocorpuri (10), desde donde seguirá nuevamente por la divisora de las aguas del Cordón del Panizo (11) Cordillera de Tatio (12) seguirá siempre al norte por la divisoria de las aguas del Cordón del Lienzo (13) y de los cerros de Silaguala (14); desde cuya cumbre norte Volcán Apagado (15), irá por un contrafuerte al cerrito del Silala (16), y después en línea recta al cerro de Inacalari o del cajón (17).

Desde punto irá en línea recta a la cumbre que aparece en el centro del grupo de cerros del Inca o Barrancane (18), tomando nuevamente la divisoria de las aguas seguirá hacia el norte por el cordón del cerro de Ascotan o del Jardín (19); desde la cumbre de este cerro irá en línea recta a la cumbre del cerro Aracal (2), y por otra recta a la cumbre del volcán Ollague (21).

De aquí en línea recta a la cumbre más alta del cerro de Chipapa (22) descendiendo al occidente por un cordón de lomas para tomar la cumbre del cerro Cosca (23). Desde este punto irá dividiendo las aguas del cordón que lo une cerro Alcocha (24) y de aquí irá al volcán Olca (25) por el lomo divisorio. De este volcán seguirá por el cordón de cerros de Milluni (26) y Chela (30), después de un alto muro de cerros, llegará a Milliri (31) y luego a Hualcani (32).

De aquí irá al cerro Caiti (33) y seguirá por la divisoria de las aguas al cerro Napa (34). De la cumbre de este cerro irá en línea recta a un punto (35) situado diez Kms. Al sur de la cumbre oriental del cerro, Huaila (36), desde donde irá en línea recta a esa cumbre mencionada, doblando enseguida hacia el oriente, seguirá por el cordón de los cerros Laguna (37), Corregidor (38) y Huailaputunco (39) a la apacheta más oriental de Sillillica (40) dirigiéndose por el cordón que va al noreste a la cumbre del cerro Piga (41).

De este cerro irá en línea recta a la cumbre más alta de tres Cerritos (42) y enseguida en línea recta al cerro Challa collo (43) y a la estrechura de la Vega de Sacaya (44), frente a Vilacollo.

De sacaba, el límite irá en líneas rectas a las Apachetas de la Cueva Colorada (45) y de Santaile (46), donde seguirá al noreste de los cerros de Irruputunco (47), y Patalani (48).

De esta cumbre irá el límite en línea recta al cerrito chacollo (49) cortando el río Cancosa (5), y de ahí también en línea recta a la cumbre del cerro Pintapintani (51), siguiendo después de esta cumbre por el cordón de los cerros de Zuiuri (52), Pumiri (53) y panantalla (54).

De la cumbre de Panantalla irá en líneas recta a Tolapacheta (55) a media distancia entre Chapí y Rinconada, y de este punto en línea recta al portezuelo de Huaila (56), enseguida pasará por las cumbres de los cerros de Lacataya (57) y del salitral (58).

Volverá hacia el norte yendo en línea recta al cerrito Tapacollo (59) en el Salar de Coipasa, y en otra recta al mojón de Zuellaga (60), de donde seguirá por líneas rectas al cerrito Prieto (61) al norte de la vega de Pisiga, cerrito Toldo (62), mojos de Sicaya (63), Chapillicsa (64), Cabarray (65), Tres Cruces (66), Jamachuma (67), Zuimsachata (68) y Chinchillani (69), y cortando el río de Todos Santos (70) irá a los mojones de Payacollo (71) y Capuano (72), al cerro de Canasa (73) y al cerro Capitán (74).

Seguirá después al Norte por la divisoria de las aguas del cordón de los cerros Lliscaya (75) y Quilhuri (76) y desde la cumbre de este punto irá en línea recta al cerro Puquintica (77). Al norte de este último punto. Bolivia y Chile convienen en firmar entre sí la siguiente línea fronteriza.

Dentro el cerro Puquintica (77) irá al norte por el cordón que se dirige a Macaya, cortará en este punto el río Lauca (78) dirigiéndose en seguida en línea recta al cerro Chiliri (79); seguirá al norte por la divisoria de las aguas de Portezuelo de Japu (80) y cumbres de Quinsachata (81), Portezuelo de Tambo Quemado

(82),cerros de Quisiquisini (83) Portezuelo de Huacollo (84), cumbre de los cerros de Payachata (85) y 86, cerro Larancahua (87) hasta de Casiri (88).

Desde este punto irá a los de Condori (89), que dividen las aguas de los ríos Sajama y Achuta de las de Caquena y proseguirá por el cordón que desprendiéndose de estos cerros va al cerro de Carbiri (90), pasando por el portezuelo de Achuta (91) del cerro Carbiri, bajara por la por la falda a la Angostura del río Caquena o Cosapilla (92), aguas arriba de tambo de este último nombre.

Seguirá después del curso del río Coquena o Cosapilla, hasta la afluencia (93) del desagüe aparente de las vegas de las estancias de Cosapilla, desde cuya afluencia irá en línea recta al Mojón de Visiviri (94). De este mojón irá en línea recta al Santuario (95), que se encuentra al norte del Mauri, al noreste de la confluencia de este río con otro que le viene del norte dos Kms. Al noreste de Tambo del Mauri, seguirá hacia el noreste por el cordón por cordón que se dirige al mojón del cerro Chipe o Tolacollo (96) último punto de la frontera.

Dentro de los seis meses siguientes a la ratificación de este Tratado, las Altas partes Contratantes nombrarán una comisión de Ingeniero para que proceda a demandar en el terreno la línea divisoria cuyos, puntos enumerados en este artículos se, señalan en el plano adjunto que formará parte integrante del presente Tratado; y con arreglo al procedimiento y en las épocas que se convengan por un acuerdo especial de ambas Cancillerías.

Si ocurriese entre los Ingenieros demarcadores algún desacuerdo que no pudiera ser allanado por la acción directa de ambos gobiernos se someterá la cuestión de fallo de su Majestad el Emperador de Alemania, conforme a lo previsto en el artículo XII de este Tratado.

.Serán reconocidos por las altas Partes Contratantes de los derechos privados de los nacionales o extranjeros que hubieren sido legalmente adquiridos, en los territorios que, en este Tratado, quedan bajo la soberanía de uno y otro país.

Art. 3º. Con el fin de estrechar las relaciones políticas comerciales e ambas repúblicas, las altas Partes contratantes convienen en unir puerto de Arica con El Alto de La Paz por un ferrocarril cuya construcción contratará a su costa el gobierno de Chile dentro del plazo de un año contando desde la ratificación del presente Tratado. La propiedad de la sección boliviana de este ferrocarril se traspasará a Bolivia a la expiración del plazo de quince años contados desde el día en que este totalmente terminado.

Con igual fin, Chile contrae el compromiso de pagar las obligaciones en que puede incurrir Bolivia por garantías del cinco por ciento sobre los capitales que se inviertan en los siguientes ferrocarriles, cuya construcción podrá emprenderse dentro del plazo de treinta años; Uyuni a Potosí; Oruro por Cochabamba a Santa Cruz; de La Paz a la región del Beni y Potosí, por Sucre y Lagunillas a Santa Cruz.

Este compromiso no podrá importar para Chile un desembolso mayor de cien mil libras esterlinas anuales, ni exceder a cantidad de un millón setecientas mil libras esterlinas que se fija como el máximo de lo que Chile destinará a la construcción de la sección boliviana del ferrocarril de Arica a El Alto de La Paz, y a las garantías expresadas y quedará nulo y sin ningún valor al vencimiento de los treinta años antes indicados.

La construcción de la sección boliviana del ferrocarril de Arica a El Alto de La Paz, como de los demás ferrocarriles que se construyan con garantía del gobierno Chileno, será de acuerdo especiales de ambos gobiernos y en ellos se consultarán las facilidades que se darán al intercambio comercial de los dos países.

El valor de la referida se determinará por el monto de la propuesta que se acepte en el respectivo contrato de construcción.

Art.4º. El gobierno de Chile se obliga a entregar al gobierno de Bolivia la cantidad de trescientas mil libras esterlinas en dinero efectivo y en dos

parcialidades de ciento cincuenta mil libras, debiendo entregarse la primera parcialidad seis meses después de la primera entrega.

Art.5º. La República de Chile destina a la cancelación de los créditos reconocidos por Bolivia, por indemnizaciones a favor de las compañías de Huanchaca y Corocoro por el saldo empréstito levantado en Chile en el año 1867, la suma de cuatro millones quinientos mil pesos oro de dieciocho peniques pagadera a opción de su gobierno, en dinero efectivo o en bonos de su deuda externa estimados al precio que tengan en Londres el día en que se verifique el pago: y la cantidad de dos millones de pesos oro de dieciocho peniques, pagadera en la misma forma que la anterior, a la cancelación de los créditos provenientes de las siguientes obligaciones de Bolivia, los bonos emitidos o sea el empréstito levantado por la construcción del ferrocarril entre Mejillones y Caracoles, según contrato de 10 de julio de 1872; la deuda reconocida a favor de don Pedro López Gamaó , representado por los señores Alsop y Compañía, subrogatorios de los derechos de aquél, los créditos reconocidos a favor de Don Juan G. Meiggs , representado por Don Eduardo Squire provenientes del contrato celebrado en 20 de marzo de 1876 sobre arrendamiento de salitreras en el Toco, y finalmente la suma reconocida a favor de don Juan Grady.

Art.6º. La República de Chile reconoce a favor de la de Bolivia, y a perpetuidad el más amplio y libre derecho de tránsito comercial por su territorio y puertos del Pacífico. Ambos gobiernos acordarán, en casos especiales la reglamentación conveniente para asegurar, sin perjuicios para sus respectivos intereses fiscales, el propósito arriba expresado.

Art. 7º. La República de Bolivia tendrá el derecho de constituir agencias aduaneras en los en los puerto que se designe para hacer su comercio. Por ahora señala por tales puertos habilitados para su comercio de los de Antofagasta y Arica

Las agencias cuidarán de que las mercaderías destinadas en tránsito se dirijan del muelle a la estación del ferrocarril y se carguen y transporten hasta las

aduanas de Bolivia en vagones cerrados, y sellados con guías que indiquen el número de bultos, peso y marca número y contenido que serán canjeados con tornaguías.

Art.8º. Mientras las Altas Partes Contratantes acuerdan celebrar un Tratado especial de comercio, el intercambio comercial entre ambas Repúblicas se regirá por las reglas de la más estricta igualdad con las aplicadas a las demás naciones y en ningún caso se colocará a los productos de cualquiera de la dos Partes en condiciones de inferioridad respecto de las de un tercero. En consecuencia, tanto los productores naturales manufactureros de Bolivia como los de Chile, quedarán sujetos en su internación y consumo, en uno y otro país, al pago de los impuestos vigentes para las demás naciones y los favores, exenciones y privilegios que cualquiera de las dos Partes otorgare a una Tercera podrán ser exigidos en igualdad de condiciones por la otra.

Las Altas Partes Contratantes convienen a dar recíprocamente, en todas las líneas férreas que crucen sus respectivos territorios, a los productos nacionales de uno y otro país, la tarifa que acuerdan en la nación más favorecidas.

Art.9º. Los productos naturales y manufacturados de Chile y las mercaderías nacionalizadas para internarse a Bolivia serán despachados con la respectiva factura consular y con las guías de que habla la cláusula séptima. Los ganados de toda especie y los productos naturales de poco valor, podrán ser internados sin ninguna formalidad y despachados con la simple, manifestación escrita en las Aduanas.

Art. 10º. Los productos naturales manufacturados de Bolivia en tránsito para el extranjero sean exportados con guías franqueadas por las Aduanas de Bolivia o por funcionarios encargados de este objeto.

Dichas guías serán entregadas a los agentes aduaneros en los respectivos puertos y sin otra formalidad, embarcados estos productos para los mercados extranjeros.

El Puerto de Arica el comercio de importación se verificará con iguales formalidades que en el de Antofagasta, debiendo franquearse en este puerto las guías de tránsito con las mismas especificaciones que las indicadas en los artículos anteriores.

Art.11º. No pudiendo Bolivia poner en práctica este sistema inmediatamente, continuará observándose por el término de un año al que se halla establecido actualmente en Antofagasta, que se hará extensivo al puerto de Arica, fijándose un plazo prudente para que se ponga en vigencia de arancel de aforos bolivianos, hasta que sea posible regularizar el comercio de tránsito en la forma antedicha.

Art.12º. Todas las cuestiones que llegaren a suscitarse con motivos de la inteligencia o ejecución del presente Tratado, serán sometidas al Arbitraje de Su Majestad el Emperador de Alemania.

Las ratificaciones de este Tratado serán canjeadas dentro del plazo de seis meses y El canje tendrá lugar en la ciudad de La Paz.

En fe de lo cual, el señor Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Bolivia y el señor Ministro de Relaciones Exteriores de Chile le firmaron y sellaron con sus respectivos sellos y por duplicado, el presente Tratado de Paz y Amistad, en la ciudad de Santiago , a los veinte días del mes de octubre del año mil novecientos cuatro.

La Paz, NOVIEMBRE 14 DE 1904.

Visto en Consejo de Gabinete apruébese el anterior Tratado de Paz y Amistad, celebrado en la ciudad de Santiago, el veinte de octubre último entre el señor Alberto Gutiérrez Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Bolivia en Chile y el Señor Emilio Bello Codesido, Ministro de Relaciones Exteriores de dicha República.

La Paz, noviembre 14 de 1904

A la comisión mixta de negocios extranjeros de ambas cámaras P.O. Del Sr. P.

(Fdo.) S.S. Carrasco

(Fdo.) Ismael Montes

(Fdo.) Claudio Pinilla

(Fdo.) Juan Misael Saracho

(Fdo.) Anival Capriles

(Fdo.) W. Del Castillo.

**ACUERDO DE TRANSPORTE FLUVIAL POR LA HIDROVIA
PARAGUAY – PARANA
(Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira)**

Los plenipotenciarios de la República Argentina, de la República de Bolivia, de la República Federativa del Brasil, de la República del Paraguay y de la República Oriental del Uruguay;

CONVENCIDOS Que para la concreción del proceso de integración regional es necesario contar con servicios de transporte y comunicaciones eficientes y adecuados a los requerimientos actuales del comercio y el desarrollo;

PERSUADIDOS Que la Hidrovía Paraguay - Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira) constituye un factor de suma importancia para la integración física y económica de los países de la Cuenca del Plata;

SEGUROS Que el desarrollo de la Hidrovía Paraguay - Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira) crea una comunidad de intereses que debe ser apoyada en forma adecuada, eficaz y mancomunada, basada en la igualdad de derechos y obligaciones de sus países ribereños;

DECIDIDOS A crear las condiciones necesarias para concederse mutuamente todas las facilidades y garantías posibles a fin de lograr la más amplia libertad de tránsito fluvial, de transporte de personas y bienes y la libre navegación;

RECONOCIENDO Que deben eliminarse todas las trabas y restricciones administrativas, reglamentarias y de procedimiento, y la necesidad de crear

para el efecto un marco normativo común, con el objeto de desarrollar un comercio fluido y una operativa fluvial eficiente;

REAFIRMANDO El principio de la libre navegación de los ríos de la Cuenca del Plata, establecido por los países ribereños de la Hidrovía Paraguay - Paraná (Puerto Cáceres - Puerto de Nueva Palmira) en sus legislaciones y en los tratados internacionales vigentes;

CONSIDERANDO El Tratado de Brasilia de 1969 como marco político para la integración física de la Cuenca del Plata y la Resolución N° 238 de la XIX Reunión de Cancilleres de la Cuenca del Plata; y

TENIENDO PRESENTE Los principios, objetivos y mecanismos de Tratado de Montevideo 1980 y lo dispuesto en los artículos segundo y décimo de la Resolución 2 del Consejo de Ministros de la Asociación;

CONVIENEN En celebrar, al amparo de dicho tratado, el presente acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay - Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira).

CAPITULO I

Objeto y alcance del Acuerdo

Artículo 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.

Artículo 2. La Hidrovía comprende los Ríos Paraguay y Paraná, incluyendo los diferentes brazos de desembocadura de este último, desde Cáceres en la República Federativa del Brasil hasta Nueva Palmira en la República Oriental del Uruguay y el

Canal Tamengo, afluente del Río Paraguay, compartido por la República de Bolivia y la República Federativa del Brasil.

Artículo 3. Las disposiciones del presente Acuerdo son aplicables a la navegación, el comercio y el transporte de bienes y personas que comprendan la utilización de la Hidrovía.

Se exceptúa de esta norma al paso de buques de guerra y otras embarcaciones con actividades sin fines de comercio, así como el transporte fluvial transversal fronterizo, los cuales se regirán por los tratados y normas existentes o que se concerté en el futuro entre los países ribereños de la Hidrovía o entre estos y terceros países.

CAPITULO II

Libertad de navegación

Artículo 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.

Artículo 5. Sin previo acuerdo de los países signatarios no se podrá establecer ningún impuesto, gravamen, tributo o derecho sobre el transporte, las embarcaciones o sus cargamentos, basados únicamente en el hecho de la navegación.

CAPITULO III

Igualdad de tratamiento

Artículo 6. En todas las operaciones reguladas por el presente Acuerdo los países signatarios otorgan recíprocamente a las embarcaciones de bandera de los demás países signatarios idéntico tratamiento al que conceden a las embarcaciones nacionales en materia de tributos, tarifas, tasas, gravámenes, derechos, trámites, practicaaje, pilotaje, remolque, servicios portuarios y auxiliares, no pudiéndose realizar ningún tipo de discriminación por razón de la bandera.

Artículo 7. Los países signatarios compatibilizarán y/o armonizarán sus respectivas legislaciones en la medida que fuere necesario, para crear condiciones de igualdad de oportunidad, de forma tal que permitan simultáneamente la liberalización del mercado, la reducción de costos y la mayor competitividad.

Artículo 8. Todas las ventajas, favores, franquicias, inmunidades y privilegios que los países signatarios apliquen a las embarcaciones en todas las operaciones reguladas por el presente Acuerdo, en virtud de convenios entre países signatarios o entre éstos con terceros países o que concedan de manera unilateral a cualquiera de ellos, se harán extensivos automáticamente a los demás países signatarios del presente Acuerdo.

CAPITULO IV

Libertad de tránsito

Artículo 9. Se reconoce la libertad de tránsito por la Hidrovía de las embarcaciones, bienes y personas de los países signatarios y solos 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.

CAPITULO V
RESERVA DE CARGA
SECCION 1
Reserva de Carga Regional

Artículo 10. El transporte de bienes y personas entre los países signatarios que se realicen con origen y destino en puertos localizados en la Hidrovía, queda reservado a los armadores de los países signatarios en igualdad de derechos, tratamientos y condiciones establecidas en el presente Acuerdo.

El ejercicio del derecho a la reserva de carga regional, se hará efectivo en forma multilateral y su implantación se basará en el principio de reciprocidad.

SECCION 2
Reserva de Carga Nacional

Artículo 11. Quedan eliminadas en favor a las embarcaciones de bandera de los países que integran la Hidrovía, a partir de la entrada en vigor del presente Acuerdo, las limitaciones existentes al transporte de determinados bienes o

personas reservados en su totalidad o en parte a las embarcaciones que naveguen bajo bandera nacional del país de destino o de origen.

Queda excluido del ámbito de aplicación de este Acuerdo y de sus Protocolos, el transporte de cabotaje nacional, el que está reservado a las embarcaciones de los respectivos países.

Disposición Transitoria.

La República del Paraguay se compromete a eliminar el cincuenta por ciento (50%) de su reserva de carga al 31 de agosto de 1992 y un diez por ciento (10%) adicional al entrar en vigor el Acuerdo.

Después de su entrada en vigor, eliminara el veinte por ciento (20%) al 31 de diciembre de 1993 y el veinte por ciento (20%) restante antes del 31 de diciembre de 1994.

CAPITULO VI

Armador de la Hidrovía.

Artículo 12. A los efectos del presente Acuerdo se considerara Armador de la Hidrovía, a los armadores de los países signatarios, reconocidos como tales por sus respectivas legislaciones.

Artículo 13. Las embarcaciones fluviales registradas como tales en cada uno de los países signatarios serán reconocidas como embarcaciones de la Hidrovía por los otros países signatarios. A tales efectos los organismos nacionales competentes intercambiarán las informaciones pertinentes.

Artículo 14. Los armadores de la Hidrovía podrán utilizar en la prestación de sus servicios embarcaciones propias o bajo contrato de fletamento o

arrendamiento a casco desnudo de conformidad con la legislación nacional de cada país signatario.

Artículo 15. Los países signatarios se comprometen a adoptar las normas necesarias para facilitar el desarrollo de empresas de transporte en la Hidrovía, con participación de capitales, bienes de capital, servicios y demás factores de producción de dos o más países signatarios.

CAPITULO VII

Facilitación del transporte y el comercio

Artículo 16. Con la finalidad de facilitar las operaciones de transporte de bienes y personas y de comercio que se realicen en la Hidrovía, los países signatarios se comprometen a eliminar gradualmente las trabas y restricciones reglamentarias y de procedimiento que obstaculizan el desenvolvimiento de dichas operaciones.

Artículo 17. A fin de lograr el cumplimiento del presente Acuerdo los países signatarios convienen celebrar, sin perjuicio de otros que sean oportunamente indicados los siguientes Protocolos Adicionales:

- a) Asuntos Aduaneros 1
- b) Navegación y Seguridad 2
- c) Seguros 3
- d) Condiciones de igualdad de oportunidades para una mayor competitividad 4
- e) Solución de Controversias 5
- f) Cese provisorio de bandera 6

CAPITULO VIII

Servicios Portuarios y Servicios Auxiliares de Navegación

Artículo 18. Los países signatarios se garantizan mutuamente las facilidades que se han otorgado hasta el presente y las que se otorguen en el futuro para el acceso y operaciones en sus respectivos puertos localizados en la Hidrovía.

Artículo 19. Los países signatarios promoverán medidas tendientes a incrementar la eficiencia de los servicios portuarios prestados a las embarcaciones y a las cargas que se movilicen por la Hidrovía, y al desarrollo de acciones de cooperación en materia portuaria y de coordinación de transporte intermodal.

Artículo 20. Los países signatarios adoptaran las medidas necesarias para crear las condiciones que permitan optimizar los servicios de practicaje y pilotaje para las operaciones de transporte fluvial realizado por las embarcaciones de los países que integran la Hidrovía.

Artículo 21. Los países signatarios revisaran las características y costos de los servicios de practicaje y pilotaje con el objetivo de readecuar su estructura, de modo de armonizar las condiciones de prestación del servicio, reducir sus costos y garantizar una equitativa e igualitaria aplicación de éstos para todos los armadores de la Hidrovía.

CAPITULO IX

Órganos del Acuerdo

Artículo 22. Los órganos del Acuerdo son:

a) El Comité Intergubernamental de la Hidrovía (C.I.H.) órgano del tratado de la Cuenca del Plata, es el órgano político.

b) La Comisión del Acuerdo, en adelante "la Comisión" es el órgano técnico.

Los países signatarios designarán los organismos nacionales competentes para la aplicación del presente Acuerdo.

Los representantes acreditados de estos organismos constituirán la Comisión, que será el órgano técnico para la aplicación, seguimiento y desarrollo del Acuerdo dentro de las competencias atribuidas en el artículo 23.

Artículo 23. La Comisión tendrá las siguientes funciones:

a) Velar por el cumplimiento de las disposiciones del presente Acuerdo para resolver los problemas que se presenten en su aplicación;

b) Estudiar y proponer la adopción de medidas que faciliten el cumplimiento de los objetivos del presente Acuerdo;

c) Aprobar su reglamento interno y dictar las disposiciones que considere necesario para su funcionamiento;

d) Recomendar al C.I.H. modificaciones y adiciones al presente Acuerdo;

e) Informar al C.I.H. al menos una vez al año sobre los avances logrados en los compromisos y los resultados alcanzados en la aplicación y en el desarrollo del presente Acuerdo; y

f) Cumplir con cualquier otro cometido que le asigne el C.I.H.

Artículo 24. La Comisión podrá convocar a reuniones de representantes de otros organismos de la Administración Pública y del sector privado para facilitar la aplicación y desarrollo del Acuerdo.

Artículo 25. Cada país signatario tendrá un voto y las decisiones de la Comisión serán tomadas por unanimidad y con la presencia de todos los países signatarios.

CAPITULO X

Solución de Controversias

Artículo 26. Las controversias que surjan con motivo de la interpretación, aplicación o incumplimiento de las disposiciones del presente Acuerdo, así como de sus Protocolos y de las decisiones de C.I.H. y de la Comisión del Acuerdo, serán sometidas al procedimiento del Protocolo sobre Solución de Controversias , previsto en el artículo 17 inciso e) del presente Acuerdo.

CAPITULO XI

Evaluación y Ajustes

Artículo 27. La Comisión evaluará anualmente los resultados alcanzados en el marco del presente Acuerdo, debiendo presentar sus conclusiones al C.I.H. para su consideración.

Artículo 28. Anualmente, en ocasión de la evaluación antes mencionada, la Comisión podrá llevar a consideración del C.I.H. propuestas de modificación y desarrollo y/o perfeccionamiento del presenta Acuerdo.

Artículo 29. Las modificaciones y adiciones del presente Acuerdo deberán ser aprobadas por el C.I.H. y formalizadas a través de Protocolos Adicionales o Modificatorios.

CAPITULO XII

Entrada en vigor y duración

Artículo 30. El presente Acuerdo y sus Protocolos Adicionales estarán en vigor treinta (30) días después de la fecha en que la Secretaria General de ALADI comunique a los países signatarios la recepción de la última notificación relativa al cumplimiento de las disposiciones legales internas para su puesta en vigor y tendrá una duración de diez años.

Seis meses antes del vencimiento del plazo de validez establecido los países se reunirán a fin de evaluar los resultados del Acuerdo para determinar conjuntamente la conveniencia de prorrogarlo.

Sin embargo este plazo podrá ser anticipado por el C.I.H. teniendo en cuenta los avances logrados en el desarrollo del Acuerdo.

En caso de que ello fuera convenido se fijara un nuevo periodo de vigencia, el que podrá ser indefinido.

CAPITULO XIII

Adhesión

Artículo 31. El presente Acuerdo estará abierto a la adhesión, previa negociación, de los países miembros de la ALADI que deseen participar en todos los aspectos del Programa de la Hidrovía Paraguay-Paraná.

Artículo 32. La adhesión se formalizará una vez que se hayan negociado los términos de la misma entre los países signatarios y el país solicitante, mediante la suscripción de un Protocolo Adicional al presente Acuerdo que entrará en vigor treinta (30) días después del cumplimiento de los requisitos establecidos en el párrafo primero del artículo 30 del presente Acuerdo.

CAPITULO XIV

Denuncia

Artículo 33. Cualquier país signatario del presente Acuerdo podrá denunciarlo transcurridos cuatro (4) años de su entrada en vigor. Al efecto, notificará su decisión con sesenta (60) días de anticipación, depositando el instrumento respectivo en la

Secretaría General de ALADI, la cual informará de la denuncia a los demás países signatarios.

Transcurridos sesenta (60) días de formalizada la denuncia, cesarán automáticamente para el país denunciante, los derechos y obligaciones contraídos en virtud del presente Acuerdo.

CAPITULO XV

Disposiciones Generales

Artículo 34. Ninguna de las disposiciones del presente Acuerdo podrá limitar el derecho de los países signatarios de adoptar medidas para proteger el medio ambiente, la salubridad y el orden público, de acuerdo con su respectiva legislación interna.⁷

Artículo 35. El presente Acuerdo será denominado "Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra".

Artículo 36. La Secretaría General de la ALADI será la depositaria del presente Acuerdo y enviará copia de mismo, debidamente autenticada, a los Gobiernos de los países signatarios.

EN FE DE LO CUAL, los respectivos Plenipotenciarios suscriben el presente Acuerdo en el Valle de Las Leñas, Departamento Malargue. Provincia de Mendoza, República Argentina, a los veintiséis días del mes de junio de mil novecientos noventa y dos, en un original en los idiomas español y portugués, siendo ambos textos igualmente validos.

Notas

* En vigencia desde el 13 de febrero de 1995. Aprobado en Argentina por Ley 24386/94, en Bolivia por Decreto Supremo 23484/93, en Brasil por Decreto Legislativo 32/94, en Paraguay por ley 269/93 y en Uruguay por Decreto 238/93.

1 El Protocolo Adicional sobre Asuntos Aduaneros regula las condiciones técnicas de las unidades de transporte, precintos aduaneros, declaración de las mercancías, régimen de responsabilidad y garantías y formalidades aduaneras.

2 El Protocolo Adicional sobre Navegación y Seguridad regula: la seguridad relativa a las embarcaciones, a la carga y al personal embarcado; utilización de las vías navegables; la seguridad relativa a la navegación propiamente dicha y a los puertos; así como la prevención, reducción y control de la contaminación

de las aguas ocasionada por los buques, las embarcaciones y sus operaciones en la Hidrovía.

El Protocolo Adicional sobre Navegación y Seguridad establece que "Los buques y embarcaciones de la Hidrovía u otras que transporten hidrocarburos o sustancias nocivas deberán llevar a bordo una copia de la póliza de seguros contra incidentes de contaminación" (art.83). Y el Protocolo Adicional sobre Seguros obliga a "Cualquier Armador que transporte sustancias nocivas o hidrocarburos" a "tomar una póliza de seguro que indemnice y cubra los costos de limpieza de las aguas y costas en las vías navegables de la Hidrovía, originados por incidentes de contaminación" (art.3).

3 El Protocolo Adicional sobre Seguros contiene provisiones acerca de los riesgos asegurables, los sistemas de contralor y el ámbito de cobertura de las pólizas.

4 El Protocolo Adicional sobre Condiciones de Igualdad de Oportunidades para una Mayor Competitividad impone la adopción de normas y criterios homogéneos en materia de tratamientos arancelarios y no arancelarios, subsidios, dotaciones de seguridad, suministro de servicios y exigencias y procedimientos para la contratación de personal y matriculación de embarcaciones.

5 El Protocolo Adicional sobre Solución de Controversias fija dos regímenes: a) para los conflictos entre los países signatarios; y b) para el reclamo de particulares. En el primer caso, previéndose situaciones de fracaso en las negociaciones directas, ante la Comisión del Acuerdo y el Comité Intergubernamental, se fija un procedimiento arbitral, incluyendo la cláusula compromisoria por la cual se reconoce la jurisdicción del Tribunal para conocer y resolver y se asume la obligación de cumplir sus laudos y otras decisiones

que pudiese dictar (art.10). En el segundo caso, previendo el agotamiento de las instancias administrativas nacionales y ante los órganos del Acuerdo, establece un régimen de convocatoria a un grupo de especialistas, con efectos semejantes a los establecidos por el Protocolo de Brasilia en el MERCOSUR.

6 El Protocolo Adicional sobre Cese Provisorio de Bandera contempla el caso del ingreso a regímenes de excepción en la materia por parte de los países signatarios durante los primeros dos años de vigencia del Acuerdo

ACUERDO DE TRANSPORTE FLUVIAL POR LA HIDROVIA

PARAGUAY – PARANA *

(Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira)

Los plenipotenciarios de la República Argentina, de la República de Bolivia, de la República Federativa del Brasil, de la República del Paraguay y de la República Oriental del Uruguay;

CONVENCIDOS Que para la concreción del proceso de integración regional es necesario contar con servicios de transporte y comunicaciones eficientes y adecuados a los requerimientos actuales del comercio y el desarrollo;

PERSUADIDOS Que la Hidrovía Paraguay - Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira) constituye un factor de suma importancia para la integración física y económica de los países de la Cuenca del Plata;

SEGUROS Que el desarrollo de la Hidrovía Paraguay - Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira) crea una comunidad de intereses que debe ser apoyada en forma adecuada, eficaz y mancomunada, basada en la igualdad de derechos y obligaciones de sus países ribereños;

DECIDIDOS A crear las condiciones necesarias para concederse mutuamente todas las facilidades y garantías posibles a fin de lograr la más amplia libertad de tránsito fluvial, de transporte de personas y bienes y la libre navegación;

RECONOCIENDO Que deben eliminarse todas las trabas y restricciones administrativas, reglamentarias y de procedimiento, y la necesidad de crear

para el efecto un marco normativo común, con el objeto de desarrollar un comercio fluido y una operativa fluvial eficiente;

REAFIRMANDO El principio de la libre navegación de los ríos de la Cuenca del Plata, establecido por los países ribereños de la Hidrovía Paraguay - Paraná (Puerto Cáceres - Puerto de Nueva Palmira) en sus legislaciones y en los tratados internacionales vigentes;

CONSIDERANDO El Tratado de Brasilia de 1969 como marco político para la integración física de la Cuenca del Plata y la Resolución N° 238 de la XIX Reunión de Cancilleres de la Cuenca del Plata; y

TENIENDO PRESENTE Los principios, objetivos y mecanismos de Tratado de Montevideo 1980 y lo dispuesto en los artículos segundo y décimo de la Resolución 2 del Consejo de Ministros de la Asociación;

CONVIENEN En celebrar, al amparo de dicho tratado, el presente acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay - Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira).

CAPITULO I

Objeto y alcance del Acuerdo

Artículo 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.

Artículo 2. La Hidrovía comprende los Ríos Paraguay y Paraná, incluyendo los diferentes brazos de desembocadura de este último, desde Cáceres en la República Federativa del Brasil hasta Nueva Palmira en la República Oriental del Uruguay y el canal Tamengo, afluente del Río Paraguay, compartido por la República de Bolivia y la República Federativa del Brasil.

Artículo 3. Las disposiciones del presente Acuerdo son aplicables a la navegación, el comercio y el transporte de bienes y personas que comprendan la utilización de la Hidrovía.

Se exceptúa de esta norma al paso de buques de guerra y otras embarcaciones con actividades sin fines de comercio, así como el transporte fluvial transversal fronterizo, los cuales se regirán por los tratados y normas existentes o que se concerté en el futuro entre los países ribereños de la Hidrovía o entre estos y terceros países.

CAPITULO II

Libertad de navegación

Artículo 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.

Artículo 5. Sin previo acuerdo de los países signatarios no se podrá establecer ningún impuesto, gravamen, tributo o derecho sobre el transporte, las

embarcaciones o sus cargamentos, basados únicamente en el hecho de la navegación.

CAPITULO III

Igualdad de tratamiento

Artículo 6. En todas las operaciones reguladas por el presente Acuerdo los países signatarios otorgan recíprocamente a las embarcaciones de bandera de los demás países signatarios idéntico tratamiento al que conceden a las embarcaciones nacionales en materia de tributos, tarifas, tasas, gravámenes, derechos, trámites, practicaaje, pilotaje, remolque, servicios portuarios y auxiliares, no pudiéndose realizar ningún tipo de discriminación por razón de la bandera.

Artículo 7. Los países signatarios compatibilizarán y/o armonizarán sus respectivas legislaciones en la medida que fuere necesario, para crear condiciones de igualdad de oportunidad, de forma tal que permitan simultáneamente la liberalización del mercado, la reducción de costos y la mayor competitividad.

Artículo 8. Todas las ventajas, favores, franquicias, inmunidades y privilegios que los países signatarios apliquen a las embarcaciones en todas las operaciones reguladas por el presente Acuerdo, en virtud de convenios entre países signatarios o entre éstos con terceros países o que concedan de manera unilateral a cualquiera de ellos, se harán extensivos automáticamente a los demás países signatarios del presente Acuerdo.

CAPITULO IV

Libertad de tránsito

Artículo 9. Se reconoce la libertad de tránsito por la Hidrovía de las embarcaciones, bienes y personas de los países signatarios y solos 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.

CAPITULO V

RESERVA DE CARGA

SECCION 1

Reserva de Carga Regional

Artículo 10. El transporte de bienes y personas entre los países signatarios que se realicen con origen y destino en puertos localizados en la Hidrovía, queda reservado a los armadores de los países signatarios en igualdad de derechos, tratamientos y condiciones establecidas en el presente Acuerdo.

El ejercicio del derecho a la reserva de carga regional, se hará efectivo en forma multilateral y su implantación se basará en el principio de reciprocidad.

SECCION 2

Reserva de Carga Nacional

Artículo 11. Quedan eliminadas en favor a las embarcaciones de bandera de los países que integran la Hidrovía, a partir de la entrada en vigor del presente Acuerdo, las limitaciones existentes al transporte de determinados bienes o personas reservados en su totalidad o en parte a las embarcaciones que naveguen bajo bandera nacional del país de destino o de origen.

Queda excluido del ámbito de aplicación de este Acuerdo y de sus Protocolos, el transporte de cabotaje nacional, el que está reservado a las embarcaciones de los respectivos países.

Disposición Transitoria

La República del Paraguay se compromete a eliminar el cincuenta por ciento (50%) de su reserva de carga al 31 de agosto de 1992 y un diez por ciento (10%) adicional al entrar en vigor el Acuerdo.

Después de su entrada en vigor, eliminara el veinte por ciento (20%) al 31 de diciembre de 1993 y el veinte por ciento (20%) restante antes del 31 de diciembre de 1994.

CAPITULO VI

Armador de la Hidrovía

Artículo 12. A los efectos del presente Acuerdo se considerara Armador de la Hidrovía, a los armadores de los países signatarios, reconocidos como tales por sus respectivas legislaciones.

Artículo 13. Las embarcaciones fluviales registradas como tales en cada uno de los países signatarios serán reconocidas como embarcaciones de la Hidrovía por los otros países signatarios. A tales efectos los organismos nacionales competentes intercambiarán las informaciones pertinentes.

Artículo 14. Los armadores de la Hidrovía podrán utilizar en la prestación de sus servicios embarcaciones propias o bajo contrato de fletamento o arrendamiento a casco desnudo de conformidad con la legislación nacional de cada país signatario.

Artículo 15. Los países signatarios se comprometen a adoptar las normas necesarias para facilitar el desarrollo de empresas de transporte en la Hidrovía, con participación de capitales, bienes de capital, servicios y demás factores de producción de dos o más países signatarios.

CAPITULO VII

Facilitación del transporte y el comercio

Artículo 16. Con la finalidad de facilitar las operaciones de transporte de bienes y personas y de comercio que se realicen en la Hidrovía, los países signatarios se comprometen a eliminar gradualmente las trabas y restricciones reglamentarias y de procedimiento que obstaculizan el desenvolvimiento de dichas operaciones.

Artículo 17. A fin de lograr el cumplimiento del presente Acuerdo los países signatarios convienen celebrar, sin perjuicio de otros que sean oportunamente indicados los siguientes Protocolos Adicionales:

a) Asuntos Aduaneros 1

- b) Navegación y Seguridad 2
- c) Seguros 3
- d) Condiciones de igualdad de oportunidades para una mayor competitividad 4
- e) Solución de Controversias 5
- f) Cese provisorio de bandera 6

CAPITULO VIII

Servicios Portuarios y Servicios Auxiliares de Navegación

Artículo 18. Los países signatarios se garantizan mutuamente las facilidades que se han otorgado hasta el presente y las que se otorguen en el futuro para el acceso y operaciones en sus respectivos puertos localizados en la Hidrovía.

Artículo 19. Los países signatarios promoverán medidas tendientes a incrementar la eficiencia de los servicios portuarios prestados a las embarcaciones y a las cargas que se movilicen por la Hidrovía, y al desarrollo de acciones de cooperación en materia portuaria y de coordinación de transporte intermodal.

Artículo 20. Los países signatarios adoptaran las medidas necesarias para crear las condiciones que permitan optimizar los servicios de practicaje y pilotaje para las operaciones de transporte fluvial realizado por las embarcaciones de los países que integran la Hidrovía.

Artículo 21. Los países signatarios revisaran las características y costos de los servicios de practicaje y pilotaje con el objetivo de readecuar su estructura, de modo de armonizar las condiciones de prestación del servicio, reducir sus

costos y garantizar una equitativa e igualitaria aplicación de éstos para todos los armadores de la Hidrovía.

CAPITULO IX

Órganos del Acuerdo

Artículo 22. Los órganos del Acuerdo son:

a) El Comité Intergubernamental de la Hidrovía (C.I.H.) órgano del tratado de la Cuenca del Plata, es el órgano político.

b) La Comisión del Acuerdo, en adelante "la Comisión" es el órgano técnico.

Los países signatarios designarán los organismos nacionales competentes para la aplicación del presente Acuerdo.

Los representantes acreditados de estos organismos constituirán la Comisión, que será el órgano técnico para la aplicación, seguimiento y desarrollo del Acuerdo dentro de las competencias atribuidas en el artículo 23.

Artículo 23. La Comisión tendrá las siguientes funciones:

a) Velar por el cumplimiento de las disposiciones del presente Acuerdo para resolver los problemas que se presenten en su aplicación;

b) Estudiar y proponer la adopción de medidas que faciliten el cumplimiento de los objetivos del presente Acuerdo;

c) Aprobar su reglamento interno y dictar las disposiciones que considere necesario para su funcionamiento;

d) Recomendar al C.I.H. modificaciones y adiciones al presente Acuerdo;

e) Informar al C.I.H. al menos una vez al año sobre los avances logrados en los compromisos y los resultados alcanzados en la aplicación y en el desarrollo del presente Acuerdo; y

f) Cumplir con cualquier otro cometido que le asigne el C.I.H.

Artículo 24. La Comisión podrá convocar a reuniones de representantes de otros organismos de la Administración Pública y del sector privado para facilitar la aplicación y desarrollo del Acuerdo.

Artículo 25. Cada país signatario tendrá un voto y las decisiones de la Comisión serán tomadas por unanimidad y con la presencia de todos los países signatarios.

CAPITULO X

Solución de Controversias

Artículo 26. Las controversias que surjan con motivo de la interpretación, aplicación o incumplimiento de las disposiciones del presente Acuerdo, así como de sus Protocolos y de las decisiones de C.I.H. y de la Comisión del Acuerdo, serán sometidas al procedimiento del Protocolo sobre Solución de Controversias , previsto en el artículo 17 inciso e) del presente Acuerdo.

CAPITULO XI

Evaluación y Ajustes

Artículo 27. La Comisión evaluará anualmente los resultados alcanzados en el marco del presente Acuerdo, debiendo presentar sus conclusiones al C.I.H. para su consideración.

Artículo 28. Anualmente, en ocasión de la evaluación antes mencionada, la Comisión podrá llevar a consideración del C.I.H. propuestas de modificación y desarrollo y/o perfeccionamiento del presenta Acuerdo.

Artículo 29. Las modificaciones y adiciones del presente Acuerdo deberán ser aprobadas por el C.I.H. y formalizadas a través de Protocolos Adicionales o Modificatorios.

CAPITULO XII

Entrada en vigor y duración

Artículo 30. El presente Acuerdo y sus Protocolos Adicionales estarán en vigor treinta (30) días después de la fecha en que la Secretaria General de ALADI comunique a los países signatarios la recepción de la última notificación relativa al cumplimiento de las disposiciones legales internas para su puesta en vigor y tendrá una duración de diez años.

Seis meses antes del vencimiento del plazo de validez establecido los países se reunirán a fin de evaluar los resultados del Acuerdo para determinar conjuntamente la conveniencia de prorrogarlo.

Sin embargo este plazo podrá ser anticipado por el C.I.H. teniendo en cuenta los avances logrados en el desarrollo del Acuerdo.

En caso de que ello fuera convenido se fijara un nuevo periodo de vigencia, el que podrá ser indefinido.

CAPITULO XIII

Adhesión

Artículo 31. El presente Acuerdo estará abierto a la adhesión, previa negociación, de los países miembros de la ALADI que deseen participar en todos los aspectos del Programa de la Hidrovía Paraguay-Paraná.

Artículo 32. La adhesión se formalizará una vez que se hayan negociado los términos de la misma entre los países signatarios y el país solicitante, mediante la suscripción de un Protocolo Adicional al presente Acuerdo que entrará en vigor treinta (30) días después del cumplimiento de los requisitos establecidos en el párrafo primero del artículo 30 del presente Acuerdo.

CAPITULO XIV

Denuncia

Artículo 33. Cualquier país signatario del presente Acuerdo podrá denunciarlo transcurridos cuatro (4) años de su entrada en vigor. Al efecto, notificará su decisión con sesenta (60) días de anticipación, depositando el instrumento

respectivo en la Secretaría General de ALADI, la cual informará de la denuncia a los demás países signatarios.

Transcurridos sesenta (60) días de formalizada la denuncia, cesarán automáticamente para el país denunciante, los derechos y obligaciones contraídos en virtud del presente Acuerdo.

CAPITULO XV

Disposiciones Generales

Artículo 34. Ninguna de las disposiciones del presente Acuerdo podrá limitar el derecho de los países signatarios de adoptar medidas para proteger el medio ambiente, la salubridad y el orden público, de acuerdo con su respectiva legislación interna.⁷

Artículo 35. El presente Acuerdo será denominado "Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra".

Artículo 36. La Secretaría General de la ALADI será la depositaria del presente Acuerdo y enviará copia de mismo, debidamente autenticada, a los Gobiernos de los países signatarios.

EN FE DE LO CUAL, los respectivos Plenipotenciarios suscriben el presente Acuerdo en el Valle de Las Leñas, Departamento Malargue. Provincia de Mendoza, República Argentina, a los veintiséis días del mes de junio de mil novecientos noventa y dos, en un original en los idiomas español y portugués, siendo ambos textos igualmente válidos.

Notas

* En vigencia desde el 13 de febrero de 1995. Aprobado en Argentina por Ley 24386/94, en Bolivia por Decreto Supremo 23484/93, en Brasil por Decreto Legislativo 32/94, en Paraguay por ley 269/93 y en Uruguay por Decreto 238/93.

1 El Protocolo Adicional sobre Asuntos Aduaneros regula las condiciones técnicas de las unidades de transporte, precintos aduaneros, declaración de las mercancías, régimen de responsabilidad y garantías y formalidades aduaneras.

2 El Protocolo Adicional sobre Navegación y Seguridad regula: la seguridad relativa a las embarcaciones, a la carga y al personal embarcado; utilización de las vías navegables; la seguridad relativa a la navegación propiamente dicha y a los puertos; así como la prevención, reducción y control de la contaminación de las aguas ocasionada por los buques, las embarcaciones y sus operaciones en la Hidrovía.

El Protocolo Adicional sobre Navegación y Seguridad establece que "Los buques y embarcaciones de la Hidrovía u otras que transporten hidrocarburos o sustancias nocivas deberán llevar a bordo una copia de la póliza de seguros contra incidentes de contaminación" (art.83). Y el Protocolo Adicional sobre Seguros obliga a "Cualquier Armador que transporte sustancias nocivas o hidrocarburos" a "tomar una póliza de seguro que indemnice y cubra los costos de limpieza de las aguas y costas en las vías navegables de la Hidrovía, originados por incidentes de contaminación" (art.3).

3 El Protocolo Adicional sobre Seguros contiene previsiones acerca de los riesgos asegurables, los sistemas de contralor y el ámbito de cobertura de las pólizas.

4 El Protocolo Adicional sobre Condiciones de Igualdad de Oportunidades para una Mayor Competitividad impone la adopción de normas y criterios homogéneos en materia de tratamientos arancelarios y no arancelarios, subsidios, dotaciones de seguridad, suministro de servicios y exigencias y procedimientos para la contratación de personal y matriculación de embarcaciones.

5 El Protocolo Adicional sobre Solución de Controversias fija dos regímenes: a) para los conflictos entre los países signatarios; y b) para el reclamo de particulares. En el primer caso, previéndose situaciones de fracaso en las negociaciones directas, ante la Comisión del Acuerdo y el Comité Intergubernamental, se fija un procedimiento arbitral, incluyendo la cláusula compromisoria por la cual se reconoce la jurisdicción del Tribunal para conocer y resolver y se asume la obligación de cumplir sus laudos y otras decisiones que pudiese dictar (art.10). En el segundo caso, previendo el agotamiento de las instancias administrativas nacionales y ante los órganos del Acuerdo, establece un régimen de convocatoria a un grupo de especialistas, con efectos semejantes a los establecidos por el Protocolo de Brasilia en el MERCOSUR.

6 El Protocolo Adicional sobre Cese Provisorio de Bandera contempla el caso del ingreso a regímenes de excepción en la materia por parte de los países signatarios durante los primeros dos años de vigencia del Acuerdo.



**ENCUESTA SOBRE LA PROBLEMÁTICA DEL ENCLAUSTRAMIENTO
GEOGRÁFICO DE BOLIVIA**

Las personas tienen opiniones diferentes respecto al problema marítimo boliviano con relación a la forma como se ha venido encarando esta problemática en las diferentes épocas por los gobiernos de turno. La opinión de algunos es tomada como si fuese la de todos, aspecto que el investigador no lo considera válido. Por esta razón, es importante saber cuáles son los criterios generales que usted tiene sobre esta problemática; es decir, qué políticas y estrategias alternativas en su opinión, debe implementar el Estado Boliviano para dar una solución efectiva y real a su actual enclaustramiento geográfico.

DATOS PERSONALES:

1. Edad:

2. Ocupación:

3. Lugar de residencia:

4. Escriba la fecha de hoy:

A. Marque en el cuadro, la opinión que tiene Ud. sobre la consulta.

1. De que manera Ud. considera que el enclaustramiento geográfico de Bolivia perjudica al desarrollo económico y social de Bolivia.

Ampliamente Medianamente Poco
desconozco

2. Conoce Ud. las negociaciones que Bolivia ha llevado adelante con Chile, en busca de solucionar su enclaustramiento geográfico.

Ampliamente Medianamente Poco
desconozco

3. Según Ud. la posición de Bolivia respecto al tema marítimo debe estar dirigida a lograr:

Todos los Territorios Perdidos Un puerto Con Soberanía Un puerto Aunque sin Soberanía Ampliar las Facilidades Por Arica

4. Tiene Ud. conocimiento de las facilidades de Puerto Ilo; el Proyecto Puerto Busch; Proyecto Río Madera, como opciones que tiene Bolivia para salir al mar.

Mucho Poco Relativamente No.

5. Considera Ud. que Bolivia al impulsar la concreción de las anteriores opciones para salir al mar, contribuiría a la solución de su enclaustramiento geográfico.

Mucho Poco Relativamente No.

6. Según su criterio, el esfuerzo principal del gobierno boliviano para lograr una salida efectiva al mar, debe estar dirigido a:

Ilo Pto. Busch Río Madera Continuar Negociando Con Chile

B. Enumere las *opciones* que a continuación se detallan, en el orden de prioridad que Ud. considere que deben ser tomadas en cuenta, para contribuir a resolver el problema:

OPCIÓN	PRIORIDAD
<p>Consolidar la ejecución del proyecto para DESARROLLAR "PUERTO BUSCH" en la ribera del Río Paraguay, para permitir una salida al océano Atlántico, a través de la Hidrovía Paraguay - Paraná</p>	
<p>Establecer acuerdos con el Gobierno brasileño para viabilizar el proyecto HIDROELÉCTRICO Y DE NAVEGACIÓN DEL RÍO MADERA, para permitir la navegabilidad de este río hasta el río Amazonas y de esta manera salir al océano Atlántico, facilitando además el eje de comunicación Orinoco-Amazonas-Plata, como parte de la Iniciativa de Integración de la Infraestructura Regional de Sudamérica.</p>	
<p>Continuar con la política de llevar el problema marítimo boliviano a los distintos foros internacionales para sensibilizar a la Comunidad Internacional y lograr el apoyo de Organismos Internacionales para una eventual presión sobre Chile para la solución de este problema.</p>	
<p>Demandar ante los organismos competentes del Derecho Internacional, la REVISIÓN DEL TRATADO DE PAZ Y AMISTAD firmado por las Repúblicas de Chile y Bolivia en 1904, esperando que la misma sea aceptada y se produzca un fallo favorable a Bolivia.</p>	

Dentro de lo que se ha denominado una posición practicista, intensificar las negociaciones bilaterales con Chile para lograr un acuerdo que posibilite la otorgación por parte de Chile de una salida soberana al Océano Pacífico.	
Dentro de la misma posición practicista, negociar bilateralmente con Chile para lograr una salida al Océano Pacífico sin soberanía.	
Dentro de lo que se denomina una posición reivindicacionista, mantener latente el problema marítimo y esperar una situación favorable para reivindicar, ya sea por la vía diplomática o por la fuerza, todos los territorios perdidos en la guerra del Pacífico.	
Encarar la construcción de la infraestructura necesaria en Puerto Ilo, para aprovechar de manera efectiva las facilidades otorgadas en dicho puerto para el transporte de la carga marítima desde y hacia Bolivia.	
Continuar utilizando el Puerto de Arica, exigiendo el cumplimiento de las facilidades establecidas en el Tratado de Paz y Amistad de 1.904, además a través de acuerdos bilaterales con Chile, ampliar las mismas, y fortalecer las relaciones comerciales y de otra índole con ese país, sin que esto signifique renunciar a la obtención de una salida al océano Pacífico.	
Si personalmente Ud. considera alguna otra opción que pueda ser implementada, por favor detalle la misma a continuación:	

Nota: Si tiene algún comentario que hacer acerca del tema, le agradeceré utilizar el reverso de la hoja.

¡Muchas Gracias por la valiosa colaboración!

ENTREVISTA SOBRE LA PROBLEMÁTICA DEL ENCLAUSTRAMIENTO GEOGRÁFICO DE BOLIVIA

INTRODUCCIÓN.

1. Explicación del Objetivo y la naturaleza del Trabajo de Investigación.
2. Asegurar la discreción respecto a la información a ser obtenida.
3. Preguntar sus datos personales.
4. Enunciar la fecha de la entrevista.
5. Indicar el cargo que desempeña o desempeñó el entrevistado.

TEMÁTICA CENTRAL.

1. ¿En que situación se encuentra actualmente el tema del Problema Marítimo boliviano?
2. ¿En su opinión, cuales son las principales dificultades para que las negociaciones con Chile sobre el tema marítimo hayan fracasado?
3. ¿Considera Ud. que a corto plazo, a través de la negociación directa con Chile, se pueda viabilizar una solución práctica al enclaustramiento geográfico de Bolivia?
4. ¿Cuál debería ser la posición de Bolivia respecto al tema marítimo?: recuperar todos los territorios perdidos; obtener un puerto soberano; obtener un puerto aunque sin soberanía. Por qué?
5. ¿Considera Ud., que Bolivia independientemente de la negociación con Chile, debe buscar otras alternativas para obtener una salida al mar? Cuáles?
6. ¿Que opinión tiene sobre Puerto Ilo?; ¿considera viable su implementación?

7. ¿Que opinión tiene sobre Puerto Busch?; ¿considera importante su concreción?
8. ¿Que opinión tiene sobre el mega proyecto hidroeléctrico del río Madera?; ¿considera favorable para Bolivia su implementación?
9. ¿En que medida, la consolidación de los anteriores proyectos solucionaría el problema del enclaustramiento geográfico de Bolivia?
10. Considera Ud., que el reinicio de relaciones diplomáticas con Chile favorecería a la solución del problema marítimo boliviano? por qué?
11. ¿Tiene alguna opinión adicional respecto a la problemática del enclaustramiento geográfico de Bolivia?

Muchas gracias por su colaboración

Contenido

INTRODUCCIÓN	2
PRIMERA PARTE	5
PRESENTACIÓN DEL TEMA DE INVESTIGACIÓN	5
I. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA	5
II. PROBLEMATIZACIÓN	9
III. DELIMITACIÓN DEL TEMA.....	10
1. DELIMITACIÓN ESPACIAL.....	10
2. DELIMITACIÓN TEMPORAL	10
3. DELIMITACION TEMATICA.....	10
IV. FUNDAMENTACIÓN IMPORTANCIA DEL TEMA DE TESIS	10
V. OBJETIVOS	11
1. OBJETIVO GENERAL.....	11
4. OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	11
VI. MARCO TEORICO.....	12
1. Funciones del estado	13
VII. HIPOTESIS DE TRABAJO	21
VIII.VARIABLES	22
1. DEPENDIENTE	22
2. INDEPENDIENTE	22
IX. NEXO LOGICO	22
X. MÉTODOS Y TECNICAS	24
1. Métodos teóricos de investigación.....	24
a) Método de análisis	24
b) Método de síntesis	25
c) Método de inducción	25
b) d) Método de deducción	25
2. Técnicas de investigación	26
3. Técnicas de recolección de información	26
c) a) Investigación documental	26
d) b) La observación.....	26
e) c) La entrevista.....	27
XI. UNIDAD DE ANALISIS	27
1. Diseño de la investigación	28
a) Determinación de la información necesaria.....	28
b) Recolección de información	29
c) Administración de la información	29
d) Diagnóstico	29
2. Metodología de la investigación	30
3. Población o universo objeto de estudio.....	30
4. Muestra.....	31
a) Muestreo de juicio o intencional.....	31
5. Técnicas e instrumentos utilizados.....	32
a) Técnicas empleadas	32

b) Instrumentos empleados	33
i. El cuestionario	33
6. Resultados de la investigación	34
SEGUNDA PARTE	39
DESARROLLO DEL TEMA DE INVESTIGACIÓN	39
CAPITULO I	39
ANTECEDENTES HISTÓRICOS DEL ENCLAUSTRAMIENTO GEOGRÁFICO BOLIVIANO	39
I. ACTOS QUE CONLLEVARON LAHbgvgbv CONSOLIDACIÓN DEL ENCLAUSTRAMIENTO GEOGRÁFICO DE BOLIVIA	42
1. Suscripción del Tratado de Ancón entre Perú y Chile (1.883)	42
2. Pacto de tregua entre Bolivia y Chile (1.884)	43
3. Ley chilena de anexión de Antofagasta (1.887).....	43
4. Tratados Barros-Gutiérrez (1.895) y Matta-Cano (1.895)	44
5. Nota de Abraham Köning	45
6. Tratado de Paz y Amistad suscrito entre Bolivia y Chile	47
II. Gestiones efectuadas para solucionar el enclaustramiento geográfico de Bolivia....	48
1. Primera ruptura de relaciones diplomáticas entre Chile y Bolivia.....	49
2. Declaraciones bolivianas y chilenas en diferentes ocasiones	49
3. Apoyo internacional a la demanda marítima boliviana.....	51
III. Antecedentes legales de Bolivia y Chile el enclaustramiento geográfico.....	52
La norma legal aprobada en la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados establece que la modificación de los tratados es de absoluta competencia de los Estados contratantes, pudiendo un Tratado ser enmendado solo por acuerdo entre las partes y por consiguiente esas partes pueden legalmente, mediante un acuerdo expreso entre ellas, modificar o crear una nueva situación jurídica que regule sus límites territoriales.	53
IV. Naturaleza del conflicto	55
1. Negación de la controversia por una de las partes	56
2. Formas de solución de las controversias internacionales.....	57
3. Bilateralidad de la controversia.....	59
4. Obligatoriedad de llegar a un arreglo.....	60
5. Relaciones Diplomáticas.....	61
6. La negociación marítima desde el punto de vista del Derecho Internacional.....	63
V. Imposibilidad de arreglo por medios políticos (Situación 2010 - 2011).....	67
1. Política Chilena al respecto	67
2. Política Boliviana al respecto.....	71
CAPITULO II	74
ANTECEDENTES DE LA HIDROVIA PARAGUAY - PARANÁ	74
I. Antecedentes institucionales	74
II. Antecedentes Técnicos.....	76
III. Ventajas de la Hidrovia Paraguay Paraná	80
IV. Significación para Bolivia.....	82
I. Bases	87
II. Principios Fundamentales	88

1. Libertad de navegación	88
2. Igualdad de tratamiento a todos los buques	98
III. Derecho del Mar.....	102
1. Función de la convención del mar	104
2. Una aproximación al derecho del mar y las prerrogativas emergentes de él: una proposición acerca del tema.....	105
3. Zona económica exclusiva	106
4. Libre tránsito como derecho imperativo de los países sin litoral; válido ante el derecho internacional.....	107
5. Marco Conceptual de la convención de 1982	108
6. Prerrogativas de los estados sin litoral en la convención de 1982 y en el derecho internacional contemporáneo.....	108
7. Contexto actual del libre tránsito entre Bolivia y Chile: perspectivas del tema. .	114
IV. Plan Nacional de Desarrollo	115
CAPITULO IV.....	118
SUSTENTO DOCTRINAL	118
I. La "Hidrovia", sistema de ríos internacionales	120
II. Evolución del derecho fluvial internacional principalmente en américa del sur	121
CAPITULO V	131
MARCO CONCEPTUAL.....	131
I. Estrategia.....	131
II. Enclaustramiento.....	132
III. Espacio geográfico	132
IV. Territorio	132
V. Enclaustramiento territorial.....	133
VI. Desterritorialización	133
CAPITULO VI.....	135
LA HIDROVÍA COMO RESPUESTA AL ENCLAUSTRAMIENTO MARÍTIMO BOLIVIANO	135
I. Salida por la Hidrovia Paraguay – Paraná	137
CONCLUSIONES	141
CAPITULO VII	144
EVALUACION DE LA PROPUESTA	144
I. Factibilidad De La propuesta	144
1. Factibilidad técnica	144
a) Construcción del ramal Motacucito – Puerto Busch	146
b) Construcción del Puerto Busch.....	148
c) Inversión en la ampliación y profundización de la Hidrovia.....	149
2. Factibilidad económica	150
a) Costo de fletes.....	152
b) Toneladas de exportación	153
3. Ventajas y desventajas de las alternativas propuestas.....	154
a) Salida por el semicorredor La Paz - Santa Cruz – Santos	154
b) Salida por la Hidrovia Paraguay – Paraná	155
c) Salida por la Cuenca del Amazonas	156

d) Salida al Pacífico a través de un puerto chileno o peruano.	157
e) Creación de un nuevo canal fluvial.....	158
II. Conclusión parcial.....	158
III. Validación de la hipótesis	159
IV. Conclusión general del estudio diagnóstico.....	159
CAPITULO VIII	161
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	161
I. Conclusiones	161
II. Recomendaciones.....	164
BIBLIOGRAFÍA	166