

## El problema marítimo boliviano

---

Ramiro Prudencio Lizón

El tema marítimo, por su trascendencia, siempre ha dado lugar a la creación de grandes expectativas nacionales e internacionales y, por este motivo, muchos de los gobernantes bolivianos prefirieron tratarlo reservadamente, sobre todo en su relación con Chile y Perú. Posiblemente ello fue un error, porque no solamente el pueblo boliviano, sino también el chileno, el peruano y el de todo el continente, deberían conocer todos los antecedentes de este tema. No se lo debe rehuir, sino, por el contrario, enfrentar abiertamente con patriotismo y responsabilidad para buscar internamente un consenso que faculte a Bolivia a negociar con Chile— y, en su momento, también con Perú— hasta reintegrarse al océano con que nació a su vida republicana.

Sin embargo, hay que hacer una aclaración: por una parte, se debe dar a conocer la cuestión marítima al continente, pero, por otra, es menester que las negociaciones que se debe llevar a cabo con Chile sean reservadas, ya sea por medio de agentes confidenciales o de comisiones mixtas que trabajen sin presión alguna.

Actualmente, existen nuevos asuntos políticos y económicos que acercan a Bolivia y Chile: primeramente, la consolidación de la democracia y la posibilidad de crear un mercado común continental; pero aun más importante, la posible venta de gas y de recursos hídricos a Chile. Para que ello se concrete, lo que podría crear una estrecha interrelación

entre los dos Estados, es necesario que se vaya estudiando la solución definitiva de todos los problemas bilaterales, entre ellos, naturalmente, la recuperación de la cualidad marítima nacional de Bolivia.

Se sabe que el gobierno del presidente Lagos está dispuesto a abrir nuevos puertos para el servicio boliviano. En el Tratado de Paz de 1904, se estipuló que Bolivia tendría derecho a utilizar todos los puertos chilenos, pero que, en principio, se limitaba a utilizar los de Arica y Antofagasta. Posteriormente, Chile levantó la Zofri de Iquique, con el fin de vender productos de ultramar, sobre todo a Bolivia. Con esa disposición se abrió un nuevo puerto para Bolivia, el de Iquique, pero esto resultó más perjudicial que benéfico, porque incrementó el contrabando y perjudicó a las aduanas bolivianas.

Años después, Bolivia negoció la apertura de un nuevo puerto, el de Tocopilla, para las exportaciones que llevaría a cabo la gran empresa minera San Cristóbal; ahora, con el surgimiento de la riqueza gasífera, se esperaba contar con otro, el puerto de Patillos. El plan comprendía el tendido de un gasoducto hasta él, en donde se levantaría una planta de licuefacción de gas destinada a la exportación del hidrocarburo a los mercados de Chile y ultramar.

Es evidente que Bolivia no necesita un solo puerto, sino varios, debido a la situación geográfica de sus distintas riquezas; la posibilidad de acceder a diversos puertos chilenos está, como se mencionó anteriormente, garantizada por el Tratado de Paz.

28

Sin embargo, subsiste la tema fundamental: la recuperación de su cualidad marítima. Al respecto, es importante tener presente que Bolivia ha tenido con otros países vecinos conflictos limítrofes, debido a los cuales no perdió su cualidad amazónica ni su cualidad platense, y que, por este motivo, estos conflictos han sido resueltos.

La relación con Chile, aunque mejore notablemente con la habilitación de nuevos puertos para Bolivia y con la concesión de mayores facilidades para el libre tránsito, no será satisfactoria hasta que concluyan las diferencias entre ambos países, y esto es lo que el Gobierno boliviano debe tratar de hacer comprender al pueblo y Gobierno chilenos.

Cabe señalar que, para buscar una solución concreta, sería conveniente establecer en Bolivia ciertas premisas que deberían ser consideradas como fundamentos primordiales para una futura negociación.

### **Primera premisa: superar el absurdo litigio sobre los derechos coloniales al mar**

Desde que el historiador chileno, don Jaime Eyzaguirre, por encargo del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile, publicó en 1963 el libro *Chile y Bolivia. Esquema de un proceso diplomático*, se inició entre historiadores de ambos países un enfrentamiento estéril sobre los derechos bolivianos relativos al desierto de Atacama.

Lo importante no son los derechos coloniales, que en todos los países de la América española no fueron muy claros, sino los derechos jurídicos devengados de los tratados internacionales suscritos entre las repúblicas recién liberadas del dominio hispano.

Entre Bolivia y Chile se han firmado nueve tratados, incluido el de Paz Amistad de 1904, en los cuales se reconoce plenamente la soberanía boliviana de la costa de Atacama, sobre todo del puerto de Cobija.

El primero de estos tratados se suscribió en Santiago de Chile, el 18 de octubre de 1833, durante el gobierno del mariscal Andrés de Santa Cruz, varios años antes de que se constituya la Confederación Perú-Boliviana. En el artículo 6 de este convenio, se señala:

Los buques bolivianos o chilenos pertenecientes a ciudadanos de cada una de las dos Repúblicas, podrán llegar segura y libremente a todos aquellos puertos, ríos y demás parajes del territorio de la otra a donde sea permitido llegar a los súbditos de la Nación más favorecida, pagando los mismos derechos de puerto, tonelaje, práctico, fanal y otros que los buques nacionales.

El segundo acuerdo, titulado «Tratado de Amistad, Alianza y Comercio», suscrito también en Santiago, el 29 de julio de 1839, meses después de la desmedida batalla de Yungay— que dejó a Bolivia en la indefensión absoluta—, se preocupó por garantizar la independencia y soberanía «[...] contra toda agresión o tentativa de uno o más estados vecinos [...]». Pero lo más importante, en el artículo 9, los dos Estados determinan «[...] fomentar en lo posible su navegación y comercio»; y en el artículo 10, se comprometen a «[...]celebrar un tratado de comercio y navegación, en que se definan de un modo preciso sus mutuas obligaciones a este respecto».

Cabe señalar que, si el general Bulnes, vencedor de Yungay, hubiese considerado que Chile tenía derecho a todo el desierto de Atacama, no habría tenido ninguna dificultad en ocupar el puerto de Cobija y todo el resto de la costa boliviana. Era dueño del mar y, además, era aliado del presidente del Perú, que era hechura suya, don Agustín Gamarra.

Poco tiempo después, el 31 de octubre de 1842, se aprueba en Chile una ley que declaraba de «[...]propiedad nacional las guaneras de Coquimbo, del desierto de Atacama y las islas adyacentes». Con dicha ley se determinaba que la frontera norte de Chile sería el morro de Mejillones, en el paralelo 23 de latitud sur. Esto demuestra que las pretensiones chilenas más exageradas no iban más allá de la bahía de Mejillones. Por tanto, ese país siempre reconoció la plena soberanía boliviana al norte de esa bahía, o sea, desde el paralelo 23 hasta el río Loa ( 21°30' ).

Puesto que Bolivia consideraba tener derechos hasta el río Salado (paralelo 26), ese año comenzó un largo litigio entre los dos Estados. Pero, cabe reiterar, que el problema solo radicaba entre los paralelos 23 y 26, y que no hubo cuestionamiento alguno sobre el territorio costero boliviano al norte de ellos.

El 10 de agosto de 1866 se firmó en Santiago el tercer tratado, que fue el primer acuerdo de límites entre los dos países. Este estipuló la frontera en el paralelo 24 de latitud sur, pero determinó que los dos Estados:

[...] se repartirán por mitad los productos provenientes de la explotación de los depósitos de guano 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 mencionarse.

En otras palabras, mediante este convenio Bolivia recuperaba el territorio comprendido entre el grado 23 al grado 24, con la salvedad de repartir con Chile los impuestos a la exportación de las riquezas de su suelo.

El cuarto tratado se denominó «Protocolo Corral - Lindsay», por el nombre de sus firmantes, y fue concluido en La Paz, el 5 de diciembre. En él se ratificaba la frontera en el paralelo 24 de latitud sur, «partiendo desde el mar Pacífico hasta la cumbre de la Cordillera de los Andes». Este acuerdo no abrogaba al tratado de 1866, sino que tenía un fin interpretativo del mismo.

En 1874, se aprueba un nuevo tratado, (el quinto), suscrito en Sucre, el día 6 de agosto, entre el canciller Mariano Baptista y el Ministro Plenipotenciario de Chile, don Carlos Walker Martínez. Este documento modificaba al tratado de 1866, suprimiendo la medianería de la explotación de la costa entre los paralelos 23 y 25, pero mantenía firmemente la frontera en el paralelo 24.

30

Luego, se produjo la Guerra del Pacífico, que involucró también al Perú. Es importante destacar que, cuando las tropas chilenas invadieron Antofagasta, el 14 de febrero de 1879, el comandante de las mismas, el coronel Emilio Sotomayor, cursó una nota al prefecto de Antofagasta, coronel Zapata, en la que le informaba que: «Considerando el Gobierno de Chile roto por parte de Bolivia el Tratado de 1874, me ordena tomar posesión con las fuerzas de mi mando del territorio comprendido en el grado 23 [...]».

Esto demuestra que, ni siquiera en ese momento, Chile se atrevió a ocupar todo el litoral boliviano. Solo reivindicaba el territorio donde creía tener derechos. La costa al norte de dicho paralelo hasta el río Loa, la consideraba incuestionablemente boliviana.

Solo cuando el Ministro Plenipotenciario de Bolivia en Lima, don Zoilo Flores, cursó una circular al cuerpo diplomático acreditado en esa ciudad, el 14 de marzo de 1879, en la que comunicaba oficialmente la existencia del estado de guerra entre Bolivia y Chile, este país decidió ocupar todo el resto del territorio costero boliviano, tomando los puertos de Cobija y Tocopilla, y la población interior de Calama.

Al concluir el conflicto del Pacífico, se suscribió el Pacto de Tregua de 4 de abril de 1884 (sexto tratado) que dio fin al estado de guerra entre los dos países. En él se manifiesta que: «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 23 hasta la desembocadura del río Loa en el Pacífico [...]».

En 1895, surgieron los llamados Tratados de Mayo, que fueron concluidos el 18 de mayo de dicho año. Dos (séptimo y octavo tratados) se referían a la cuestión del territorio boliviano costero.

El primero, denominado de Paz y Amistad, expresaba que «La República de Chile continuará ejerciendo en dominio absoluto y perfecto la posesión del territorio que ha gobernado hasta el presente, conforme a las estipulaciones del Pacto de Tregua de 4 de abril de 1884. En consecuencia, queda reconocida la soberanía de Chile sobre los territorios que se extienden al sur del río Loa».

El segundo se llamaba «Tratado de Transferencia de Territorios», que era el más importante para Bolivia. Este afirmaba que:

Si a consecuencia del plebiscito que haya de tener lugar, en conformidad al Tratado de Ancón, o en virtud de arreglos directos, adquiriese la República de Chile dominio y soberanía permanente sobre los territorios de Tacna y Arica, se obliga a transferirlos a la República de Bolivia, en la misma forma y con la misma extensión que los adquiriera.

El artículo 4 aclaraba que si esto no sucedía, Chile se comprometía «a ceder a Bolivia la caleta de Vitor hasta la quebrada de Camarones, u otra análoga [...]».

Al no poder llegar los dos tratados anteriores a un feliz término, Chile decidió imponer un tratado de paz sin otorgar un territorio costero a Bolivia en compensación por su litoral. Este fue el Tratado de Paz y Amistad, suscrito en Santiago de Chile, el 20 de octubre de 1904 (noveno tratado). El artículo 2 dice: «Por el presente tratado quedan reconocidos del dominio absoluto y perpetuo de Chile, los territorios ocupados por este en virtud del artículo 2 del Pacto de Tregua [...]».

En consecuencia, si nueve tratados bilaterales tratan sobre el litoral boliviano, ¿para qué seguir discutiendo si Bolivia tuvo o no derecho a la costa de Atacama?

### **Segunda premisa: no insistir en una revisión del Tratado de Paz de 1904**

Se considera que este acuerdo ha sido el tratado de límites más injusto que se haya suscrito en el continente americano. Mediante él, Bolivia entregó su litoral a cambio del pago de trescientas mil libras esterlinas y de la construcción del ferrocarril de Arica a La Paz. Pero el ferrocarril no fue nada oneroso para Chile, sino que, por el contrario, fue beneficioso para ese país. Y ello, porque, después de terminada su construcción, en el año 1913, su administración quedó en manos chilenas por el espacio de quince años, hasta 1928, tiempo que se necesitó para recuperar el dinero gastado en su construcción.

Además, en 1928, Bolivia solo recibió el control del tramo que se encuentra en su territorio de Charaña a La Paz, mientras que el comprendido entre Arica y Visviri, ha continuado siempre bajo administración chilena. En otras palabras, Chile prosiguió usufructuando permanentemente los beneficios del ferrocarril.

En rigor de verdad, el único beneficio que obtuvo Bolivia fue el libre tránsito contemplado en su artículo 6 que dice: «La República de Chile reconoce en favor de la de Bolivia, y a perpetuidad, el más amplio y libre derecho de tránsito comercial por su territorio y puertos del Pacífico». Pero, como se puede advertir, el texto del artículo es muy general, y dejaba a Chile la facultad de interpretarlo.

Así, a fines de 1928, cuando se produjo el incidente de fortín Vanguardia con el Paraguay, el Gobierno chileno de entonces decidió impedir el ingreso de armas a Bolivia por el puerto de Arica, alegando que el mencionado artículo 6 solo se refería a libre tránsito comercial.

Por este motivo, cuando se suscribió el Tratado de Lima entre Chile y Perú, el gobierno del presidente Leguía exigió que se aclarase lo dispuesto en su artículo 5, en el que se señalaba que el Perú gozaría, en los establecimientos y zonas que Chile le otorgaba en Arica, «[...]de la independencia propia del más amplio puerto libre». De este modo, en el Protocolo Complementario al Tratado, se precisa: «Las facilidades de puerto que el Tratado, en su Artículo 5 acuerda al Perú, consistirán en el más absoluto libre tránsito de personas, mercaderías y armamentos al territorio peruano, y desde este a través del territorio chileno».

Solo después de la Guerra del Chaco, se suscribió la Convención de Tránsito de 1937, en la que se ampliaba el libre tránsito a Bolivia también para armas y para toda clase de carga.

¡Cómo sería de injusto el Tratado de Paz que su mismo subscriptor, el canciller don Emilio Bello Codesido, fue a La Paz en 1919 para negociar un nuevo acuerdo, más equitativo! Fruto de su gestión fue el Acta Protocolizada del 10 de enero de 1920, en la que se manifestaba que «[...] Chile está dispuesto a procurar que Bolivia adquiera una salida propia al mar, cediéndole una parte importante de esa zona al norte de Arica y de la línea del ferrocarril que se halla dentro de los territorios sometidos al plebiscito estipulado en el Tratado de Ancón».

Muchos años después, en 1947, se iniciaron nuevas negociaciones al respecto, encabezadas por el embajador Alberto Ostria Gutiérrez, por parte de Bolivia, y por el canciller chileno don Germán Riesco. Y ¿quién era este señor Riesco? Pues el hijo del presidente del mismo nombre en cuyo tiempo se firmó el Tratado de Paz de 1904.

Si las personas chilenas más allegadas al Tratado de Paz, como las dos antes nombradas, han reconocido la injusticia del mismo, ¿cómo puede el actual Gobierno chileno afirmar que ese tratado ha sido equitativo?

Pero pese a su injusticia, no debe buscarse la revisión del Tratado, porque durante todo el siglo veinte, Chile expresó categóricamente que nunca accederá a tal examen.

Además, se debe recordar que Bolivia planteó su revisión ante la Sociedad de Naciones, el día 1.º de noviembre de 1920. La asamblea de esa entidad estudió el caso el siguiente año y propuso el nombramiento de una comisión de juristas para que dictaminasen sobre él. El informe de la citada comisión, presentada el 21 de septiembre de 1921, resolvió que «[...] tal como ha sido presentada la demanda de Bolivia es inadmisibles, pues la Asamblea de la Sociedad de Naciones no puede modificar por sí misma ningún tratado; la modificación de los tratados es de la sola competencia de los Estados contratantes». Es más, el Derecho Internacional contemporáneo ha consagrado la intangibilidad de los

tratados, tanto en la Carta de las Naciones Unidas como en la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados. Entonces, ¿para qué insistir en algo en lo que ningún país ni organismo internacional podría ayudar?

La posición chilena sobre el particular está condensada en la nota de respuesta del canciller Luis Izquierdo, de 6 de febrero de 1923, a la propuesta del agente diplomático, don Ricardo Jaimes Freire, de efectuar bilateralmente tal revisión. En ella decía:

Chile no reconocerá jamás la obligación de dar un puerto a Bolivia dentro de aquella zona (Antofagasta) porque ella nos fue cedida definitivamente en 1904 y, además, porque un reconocimiento semejante interrumpiría la continuidad de su propio territorio. Pero sin modificar el tratado, dejando sus disposiciones intactas y en todo vigor, no habría motivo para temer que los esfuerzos bien intencionados de los gobiernos no lograsen encontrar la manera de satisfacer las aspiraciones de Bolivia, siempre que se limiten a pedir libre acceso al mar y no asuman la forma de reivindicación marítima.

Por este motivo, en las tres principales negociaciones que se llevaron a cabo en dicho siglo —las de 1950, 1975 y 1987—, se negoció al margen del Tratado, dejando vigentes todas sus estipulaciones, y, a la postre, eso también favorece a Bolivia, porque la obtención de una costa propia y soberana, donde se pudiese levantar un puerto, no significa que ya no se utilizarán los demás puertos chilenos puestos a su disposición. El incremento del futuro comercio exterior boliviano va a requerir el aprovechamiento de varios puertos, según su cercanía a las distintas regiones del país. El problema no es el puerto en sí, sino la reintegración marítima nacional, o sea, la libertad absoluta de salir al mar «sin pedir venia a Chile», según palabras del presidente de ese país durante la Guerra del Pacífico, don Domingo Santa María.

### **Tercera premisa: suprimir la creencia de que Chile tiene una sola política frente al mar: la de no acceder a negociar ese tema**

Mucho se dice en Bolivia, hasta en sus más altas esferas políticas, que Chile tiene como política básica el rechazar todo entendimiento sobre el tema en cuestión. Esta falsa creencia hace daño al país y remacha la convicción actual de Chile de no negociar la cesión de una costa con soberanía.

En verdad, el interés de Chile en tratar el tema con Bolivia ha variado con el tiempo y ha dependido de muchos factores, tanto internos como externos, de ese país. Así, desde la suscripción del Tratado de 1904 hasta 1917, Chile estuvo muy renuente en renegociar la cuestión marítima, porque estimaba que dicho tratado se había constituido en la solución definitiva. Pero, luego, cambió de postura, y testimonio de ello fue la llegada a La Paz del ex canciller Bello Codesido, y la firma de la mencionada Acta Protocolizada de 10 de enero de 1920.

Se puede afirmar, además, que, pese a la agresiva posición reivindicacionista del gobierno republicano durante el decenio de los veinte del siglo pasado, Chile continuó considerando la posibilidad de ceder una parte del territorio de Tacna y Arica, que tenía en

disputa con Perú. Como prueba de ello, se tiene la Circular del canciller Beltrán Mathieu del 23 de junio de 1926, en la que manifestaba el interés de su país de dividir ese territorio en tres partes: la del norte, con la ciudad de Tacna para Perú; la del centro, como un extenso corredor, para Bolivia; y la del sur, con la ciudad de Arica, para Chile.

Luego, cuando el Secretario de Estado de los Estados Unidos, Frank Kellog, propuso que Tacna y Arica pasasen a Bolivia, el Gobierno chileno respondió indicando que «accede a considerar, en principio, la proposición, dando con ello una nueva y elocuente demostración de sus propósitos de paz y cordialidad».

Solo cuando se suscribió el Tratado de Lima de 1929, en el que se determinó que Arica permaneciera en Chile y Tacna fuese devuelta al Perú, el Gobierno chileno decidió cerrar toda posibilidad de un futuro convenio con Bolivia. Para lograr este fin, introdujo en un Protocolo Complementario, el lapidario texto de su artículo 1: «Los Gobiernos de Chile y del Perú no podrán, sin previo acuerdo entre ellos, ceder, a una tercera potencia, la totalidad o parte de los territorios que, en conformidad al tratado, de esta misma fecha quedan bajo sus respectivas soberanías, ni podrán, sin ese requisito, construir a través de ellos, nuevas líneas férreas internacionales».

Mucho costó hacer que Chile aceptara nuevamente considerar factible una negociación con Bolivia sobre una salida propia y soberana al Pacífico. Esto se logró en 1943, gracias a la influencia del presidente norteamericano Franklin Delano Roosevelt.

34

Años atrás, en 1919, el ilustre hombre público, don Daniel Sánchez Bustamante, había lanzado una importante sugestión: ¡interesar al yanqui en el problema marítimo nacional! Pues eso se hizo en 1943, mediante el apoyo a la causa de los aliados contra la Alemania de Hitler. Y ¡ojalá las autoridades bolivianas de ahora y del futuro tengan presente ese consejo!

a) Las notas cursadas en 1950

Fruto de este nuevo entendimiento fue la negociación emprendida en Santiago, por el embajador, don Alberto Ostría Gutiérrez, y que dio como resultado el intercambio de las notas del 1.º y 20 de junio de 1950.

Primeramente, Ostría Gutiérrez cursó la nota 529/21 de 1.º de junio de 1950 al canciller chileno Horacio Walker Larraín, en la que solicitaba

[...] que los Gobiernos de Bolivia y Chile ingresen formalmente a una negociación directa para satisfacer la fundamental necesidad boliviana de obtener una salida propia y soberana al Océano Pacífico, resolviendo así el problema de la mediterraneidad de Bolivia sobre bases que consulten las recíprocas conveniencias y los verdaderos intereses de ambos pueblos.

El Ministro de Relaciones Exteriores de Chile, don Horacio Walker Larraín, le dio respuesta mediante la nota 9 de 20 de junio de 1950, en la que, inicialmente, se refiere a lo expuesto por Ostría sobre las veces que Chile había manifestado su deseo de tratar el tema marítimo. Después, expresa textualmente:



De las citas contenidas en la nota que contesto, fluye que el Gobierno de Chile, junto con resguardar la situación de derecho establecida en el Tratado de Paz de 1904, ha estado dispuesto a estudiar, en gestiones directas con Bolivia, la posibilidad de satisfacer las aspiraciones del gobierno de Vuestra Excelencia y los intereses de Chile.

En la presente oportunidad, tengo el honor de expresar a Vuestra Excelencia que mi gobierno será consecuente con esa posición y que, animado de un espíritu de fraternal amistad hacia Bolivia, está llano a entrar formalmente en una negociación directa destinada a buscar la fórmula que pueda hacer posible dar a Bolivia una salida propia y soberana al Océano Pacífico, y a Chile obtener las compensaciones que no tengan carácter territorial y que consulten efectivamente sus intereses.

La nota concluía señalando que, en virtud de tratados vigentes con el Perú, el Gobierno chileno debía consultar a ese país sobre la posible negociación con Bolivia.

Aunque en las notas no se hace referencia a la solución del problema, se sabía que esta se apoyaba en la entrega por Chile de un Corredor al norte de Arica a cambio de la utilización de aguas del Altiplano.

Ostria prefirió hacer concesión de aguas antes de aceptar la posibilidad de un canje territorial. Posiblemente, ese fue un gran error, porque la sola idea de que sean utilizadas las aguas del lago Titicaca, del río Desaguadero y del lago Poopó creó una gran oposición a las negociaciones con Chile, fomentada principalmente por los partidos de oposición al gobierno de entonces. Es de destacar que, desgraciadamente, en Bolivia, las cuestiones internas repercuten en su quehacer internacional.

El interés chileno por tratar el tema marítimo terminó en 1952, debido, principalmente, a la llegada al poder en ese país del general Carlos Ibáñez del Campo, gran enemigo de la negociación de 1950, pero también por el problema de las compensaciones que había que entregar a cambio del corredor negociado.

Pasaron los años y la situación empeoró, más todavía, con el problema del río Lauca y el rompimiento de las relaciones diplomáticas.

#### b) El Memorándum Trucco

Poco antes de esa ruptura de relaciones, y con el fin de impedir que el Gobierno boliviano lleve la cuestión portuaria a la Conferencia Interamericana que se llevaría a cabo en Quito, el embajador de Chile, don Manuel Trucco, presentó al canciller don Eduardo Arze Quiroga un Memorándum, fechado el 10 de julio de 1962, en el que se hacía una relación de las notas de 1950 y del interés chileno por buscar una solución al problema marítimo.

El Memorándum tenía tres puntos importantes: 1) «Chile ha estado siempre llano, junto con resguardar la situación de derecho establecido en el Tratado de Paz de 1904, a estudiar, en gestiones directas con Bolivia, la posibilidad de satisfacer las aspiraciones de esta y los intereses de Chile [...]». 2) La nota 9 de la cancillería boliviana fechada en Santiago, el 20 de junio de 1950, es claro testimonio de estos propósitos. Mediante ella, Chile manifiesta estar «llano a entrar formalmente en una negociación directa destinada

a buscar la fórmula que pueda hacer posible dar a Bolivia una salida propia y soberana al Océano Pacífico, y a Chile obtener las compensaciones que no tengan carácter territorial y que consulten efectivamente sus intereses». 3). «[...] pareciera especialmente extemporáneo e inconveniente, agitar a la opinión pública de ambos países con el anuncio de recurrir a organismos internacionales para tratar de un problema que el Gobierno de Bolivia no ha concretado en sus relaciones directas con el Gobierno de Chile».

Increíblemente, la Cancillería boliviana dio respuesta al memorándum solo siete meses después, justo cuando la situación creada por la cuestión del río Lauca estaba ya muy enardecida y había visos de una ruptura de relaciones diplomáticas.

Evidentemente, se produjo la ruptura de relaciones, hecho que no solo hizo perder las aguas del Lauca, sino que también sepultó el Memorándum.

Desde ese momento, Chile se cerró a todo entendimiento sobre la cuestión marítima. Las violentas diatribas que se publicaban a causa del río Lauca provocaron fuertes resentimientos entre uno y otro pueblo, y eso no contribuyó a crear un clima propicio para tratar el tema.

De todos modos, hubo conversaciones con los gobiernos de Eduardo Frei Montalva y Salvador Allende, pero no tuvieron trascendencia alguna. La verdad es que esos gobiernos, a causa de la fuerte oposición interna que tenían, prefirieron no arriesgarse con el problema boliviano, y, por ello, solo cuando asumió el poder el ejército de Chile, ese país se avino a considerarlo.

36

### c) La negociación de Charaña

La negociación realizada entre los gobiernos militares de Banzer y Pinochet comenzó con la entrevista de los mismos en la localidad fronteriza de Charaña, el 8 de febrero de 1975, oportunidad donde se suscribió la llamada Acta de Charaña.

El Acta, en sus partes resaltantes, dice:

Ambos mandatarios, en mutua comprensión y ánimo constructivo, han resuelto que continúe el diálogo a diversos niveles para buscar fórmulas de solución a los asuntos vitales que ambos países confrontan, como el relativo a la situación de mediterraneidad que afecta a Bolivia, dentro de recíprocas conveniencias y atendiendo a las aspiraciones de los pueblos boliviano y chileno.

En Charaña se decidió, además, el restablecimiento de relaciones diplomáticas entre los dos países, con el fin de llevar a la práctica lo estipulado en el Acta.

Desde un principio, el embajador boliviano en Santiago, don Guillermo Gutiérrez Vera Murguía, aclaró en Chile que su misión estaba enmarcada en un cuadro fundamental, el de lograr la solución del problema marítimo. Ante esta insistencia, el Gobierno chileno aceptó que Bolivia propusiera términos de referencia para estudiar el asunto.

De acuerdo con esto, el Gobierno boliviano entregó al de Chile, con fecha 26 de agosto de 1975, un Ayuda Memoria con una propuesta de negociación.

El Ayuda Memoria tenía, como peticiones principales, un corredor al norte de Arica, y un enclave situado al sur del territorio comprendido en el Tratado de Lima de 1929.

Lo fundamental de esta negociación fue la respuesta de Chile al Ayuda Memoria, que se efectuó mediante la nota 686, de 19 de diciembre de 1975. En ella, presentaba una proposición formal para solventar definitivamente el problema marítimo, sobre la base de la cesión a Bolivia de un corredor al norte de Arica con plena soberanía.

Como se tiene conocimiento, esa negociación duró tres años, hasta el 17 de marzo de 1978, fecha en que el gobierno del general Banzer, atormentado por las críticas constantes a la negociación y, asimismo, por no haber podido convencer a Chile de que retire su exigencia de canje territorial y al Perú de que su proyecto relativo a la zona mancomunada determinó abruptamente el romper relaciones diplomáticas con Chile y dar fin a tan importante gestión.

Por increíble que parezca, aunque había ruptura de relaciones diplomáticas de por medio, el gobierno del general Pinochet continuó con su deseo de tratar el tema marítimo.

De este modo, en el año del centenario de la Guerra del Pacífico, en 1979, mientras el Gobierno boliviano se esmeraba por obtener el apoyo de la novena Asamblea General de la OEA celebrada en La Paz y, en cierto modo, una condenación a Chile, el representante chileno, don Pedro Daza, no mantenía una posición intransigente al respecto. Este rechazó la competencia de la OEA en el problema y reconoció públicamente que Bolivia tenía una aspiración marítima y que Chile había estado siempre dispuesto a satisfacerla.

Como prueba de esta posición, el Gobierno chileno votó a favor de las resoluciones de la OEA sobre la cuestión marítima que se aprobaron en 1980 y 1981. Sobre todo, cabe destacar que, en la Asamblea General de 1983, fue la propia delegación chilena, junto con la colombiana y la boliviana, quien presentó el texto de la resolución.

Esa resolución, la más importante lograda por Bolivia en un organismo internacional, ya que fue aprobada por consenso, dice en su parte medular:

2. Exhortar a Bolivia y Chile a que, en aras de la fraternidad americana, inicien un proceso de acercamiento y de reforzamiento de la amistad de los pueblos boliviano y chileno orientado a una normalidad de sus relaciones tendiente a superar las dificultades que los separan, incluyendo en especial una fórmula que haga posible dar a Bolivia una salida soberana al Océano Pacífico, sobre bases que consulten las recíprocas conveniencias y los derechos e intereses de todas las Partes involucradas.

#### d) La negociación de 1987

Fruto de esas resoluciones constructivas fue la negociación llevada a cabo sobre la base del «enfoque fresco» propugnado por el presidente Víctor Paz Estenssoro. Ella se inició en 1986 y tuvo como punto culminante la reunión de los cancilleres Guillermo Bedregal y Jaime del Valle, en Montevideo, entre los días 21 y 22 de abril de 1987, bajo los auspicios del Gobierno uruguayo.

En Montevideo, la delegación boliviana presidida por el Canciller Bedregal hizo entrega a su homóloga chilena de dos memorandos. El primero solicitaba la cesión de un corredor al norte de Arica y el segundo presentaba tres posibilidades de cesión de un enclave sobre el litoral, sin afectar la continuidad territorial de Chile.

Desgraciadamente, esta negociación, que parecía tener visos de llegar a un entendimiento positivo, tuvo un fin lamentable. El Gobierno chileno rechazó categóricamente la propuesta boliviana, señalando, por parte de su presidente, el general Pinochet, que el territorio de Chile «no se vende ni se regala».

Solo desde el fracaso de esta última negociación, Chile ha determinado no tratar más la cuestión marítima. Por lo tanto, son menos de veinte años en los que ese país se ha empeñado en rechazar todo entendimiento, por lo menos en lo que respecta a la soberanía territorial.

En consecuencia, es absurdo seguir insistiendo en que Chile nunca quiso arreglar el problema del enclaustramiento boliviano. Esta es una posición que solo sirve para engañar a los pueblos boliviano y chileno, y para influir en la intransigencia de sus gobiernos.

#### **Cuarta premisa: la necesidad de contar con una solución al problema marítimo**

38

Para llegar a una solución definitiva y satisfactoria de nuestro ancestral problema, es necesario que Bolivia cuente con una propuesta concreta que sirva de base para una futura negociación. Pero ella tiene que ser racional, es decir, debe contener, por una parte, la condición mínima satisfactoria para Bolivia y, por otra, la posibilidad de que sea aceptada por Chile.

Esa condición mínima no consiste en un comodato, ni en una soberanía compartida, sino en una libre salida al mar propia y soberana desde el territorio boliviano hasta la costa. Esa solución es la que se aceptó en las tres citadas negociaciones —de 1950, de 1975 y 1987— mediante la concesión de un corredor al norte de Arica.

De esas negociaciones, se debe destacar sobre todo la nota chilena de 19 de diciembre de 1975, mediante la cual ese país ofreció entregar el corredor al norte de Arica con plena soberanía. La mencionada nota es un documento concluyente que Bolivia siempre puede presentar como prueba de un reconocimiento claro y explícito de Chile a la necesidad boliviana de recuperar su cualidad marítima.

Es importante señalar que la propuesta de 1975 tuvo plena aceptación en toda la colectividad chilena, ya sea política, económica y cultural. Sus principales políticos de la época, como los ex presidentes don Eduardo Frei Montalva, don Jorge Alessandri y don Gabriel González Videla, y como los ex cancilleres Gabriel Valdés, Clodomiro Almeyda y aun Conrado Ríos Gallardo, conocido como antiboliviano, dieron su plena aprobación a ella, así como todos los partidos políticos de derecha, centro e izquierda.

En consecuencia, Bolivia debería públicamente presentar esta nota, tanto a Chile como al continente americano y a todo el mundo, como la base de una nueva negociación para solucionar definitivamente el problema de su enclaustramiento geográfico.

En ese ofrecimiento oficial de Chile, presentado en la nota de 19 de diciembre de 1975, se tenía lo siguiente:

- Cesión a Bolivia de un corredor al norte de Arica con continuidad desde el territorio boliviano hasta el mar. La costa del mismo abarcaría unos 7,5 km de ancho, desde el fin de la quebrada de Gallinazos hasta la Línea de la Concordia, límite actual entre Chile y Perú (la superficie del corredor abarcaba unos 2 500 km<sup>2</sup>)
- Venta de la sección chilena del ferrocarril Arica-La Paz
- Venta de todas las instalaciones estatales establecidas en el territorio que comprendía el corredor, principalmente, el aeropuerto de Chacalluta

Como se puede advertir, la propuesta chilena daba plena satisfacción al anhelo boliviano de alcanzar el mar con plena soberanía y, además, Bolivia iba a recibir una costa no solo soberana sino también útil, porque ella estaba comunicada con el país por medio de un aeropuerto, de un ferrocarril y de una carretera, la de Arica a Charaña, que con el tiempo se pavimentaría completamente.

De todos modos, es pertinente tomar en cuenta que Bolivia necesitaría también de un puerto para la zona sur de su territorio. Así se pudo certificar cuando se estudió la posibilidad de exportar gas a ultramar. Esta necesidad se previó tanto en la negociación de 1975 como en la de 1987, cuando se pidió a Chile un enclave que podía estar situado cerca de Iquique o de Antofagasta.

Sin embargo, es importante considerar que Chile jamás otorgaría dos zonas costeras con plena soberanía. Por lo tanto, se podría negociar la concesión del enclave sin soberanía, ya sea como un comodato o como una zona franca. En otras palabras, Bolivia podría adquirir un puerto como Patillos, con «soberanía funcional», atinado término utilizado por el canciller don Juan Ignacio Siles.

### **Quinta premisa: la necesidad de aceptar una compensación territorial**

Como se tiene conocimiento, uno de los factores determinantes que impidió que ese gran esfuerzo desplegado en Charaña llegase a feliz término fue la exigencia chilena de un canje territorial. En Bolivia, absurdamente, se comenzó a concebir como un dogma de fe la oposición al canje. Pero, si se rechaza esta contingencia, ¿con qué se podría compensar a Chile?

Algunos de los internacionalistas bolivianos se han inclinado, en el pasado, por el desvío de aguas dulces del Altiplano hacia la costa chilena. Sin embargo, ya en la negociación de 1950, durante la gestión del embajador Ostria Gutiérrez, se comprobó que Bolivia posee

muy escasas aguas en la puna, ya que las más importantes, las del lago Titicaca, no las puede utilizar unilateralmente, porque el lago es un condominio boliviano-peruano. Si se cuenta con muy pocas aguas en el Altiplano, sería verdaderamente absurdo vaciarlas hacia Chile y dejar a ese enorme espacio de tierra convertido en un páramo.

Actualmente, hay sugerencias para indemnizar a Chile con la comercialización del gas. Pero aparte de que una transacción de esta índole sería inicua, ya que obligaría a Bolivia a vender este producto no renovable a un precio inferior a sus pretensiones, la dejaría dependiente de Chile por muchos años. Además, existe el rechazo chileno a esta posibilidad.

En la negociación iniciada en Charaña, ese país argumentó que la solución marítima debía conllevar la supresión definitiva de toda queja posterior. Por esta causa, no podía admitir que, en el futuro, se lo pudiera acusar de ser explotador de un país pobre.

Hay que tomar en cuenta, asimismo, la convicción chilena de no permitir una reducción de su territorio. Así lo manifestó terminantemente el gobierno de La Moneda durante la negociación de Charaña. En esa oportunidad, el propio presidente Pinochet declaró al embajador Violand que no se podía retirar la exigencia del canje territorial, porque ni él ni ningún chileno estaba facultado para «achicar» (sic) el territorio de su país.

La única alternativa es, pues, el trueque de territorios, tal como Chile lo propuso en la negociación de 1975. Y es conveniente recordar, para el efecto, que existe un antecedente sobre el particular, el Protocolo de Canje de Territorios del 1.º de mayo de 1907, mediante el cual Bolivia cedió a Chile la zona comprendida entre el cerro Chipapa y el Volcán Olca, y recibió, a cambio, la que abarca desde el cerro Patelán al Alto de Panantalla. Esta transferencia se llevó a cabo con el fin de mejorar la ruta del ferrocarril Antofagasta-Bolivia.

Si Bolivia aceptó canjear territorios con objeto de regularizar mejor el tránsito de un ferrocarril, ¿por qué no lo haría por algo verdaderamente fundamental como es el libre acceso al mar?

Se sabe que todos los graves inconvenientes que existen en el comercio exterior nacional se superarían si Bolivia contase con una salida propia y soberana al mar. Por lo tanto, este país debe efectuar un sacrificio para conquistar su independencia económica, y el canje territorial puede ser considerado como tal, aunque muy relativo, pues con él la superficie de los dos países quedaría igual.

En consecuencia, la idea sustentada por algunos políticos e internacionalistas de que Bolivia ha perdido mucho territorio y que no se debe por ello ceder ningún otro es simplemente absurda. Con un canje no se gana ni se pierde territorio. Con él, Bolivia podría alcanzar, después de más de un siglo de enclaustramiento, ser ribereña al Océano Pacífico, y, de este modo, se libraría de la penosa dependencia que actualmente vive respecto a su comercio exterior.

**Sexta premisa: considerar al corredor no solo como una solución libre y soberana, sino también útil para el país**

Para comprender esta premisa, es conveniente analizar las críticas que surgieron en contra de la negociación iniciada en Charaña, que se ajustan perfectamente también a la de 1987.

Entre ellas, hubo tres argumentos dignos de ser considerados: que en los 7,5 km que comprendería el litoral del corredor no se podría construir un buen puerto; que la construcción del muelle y demás instalaciones portuarias tendrían un alto costo; y que no es lógico construir un puerto al lado de otro, en este caso al lado del puerto de Arica.

A la primera argumentación es pertinente responder recordando que la bahía de Arica, con todas sus instalaciones, solo abarca 1 575 metros.

A la segunda argumentación se puede responder que sería conveniente tener presente el muelle construido en Ilo por la empresa norteamericana Southern, de puro hierro, como un mecano. Además, ese muelle se puede agrandar o reducir según las necesidades requeridas. La Southern lo construyó con el fin de no depender ni del muelle ni de los estibadores del Estado peruano. Pues bien, esa excelente obra de ingeniería no costó más de ciento ochenta millones de dólares.

A la tercera argumentación puede responderse que el puerto boliviano no sería competitivo al de Arica sino complementario. Hay que tener presente que el puerto de Arica pronto será insuficiente para cumplir cabalmente con las necesidades comerciales de Bolivia, Tacna y de la propia Arica. Por lo tanto, será necesario ampliarlo y el puerto boliviano sería una de sus posibles ampliaciones.

Por otra parte, es preciso señalar que, en los tiempos actuales, ya nadie desea una administración estatal de los puertos. De este modo, y con el fin de que no se produzca una inútil competencia con los otros muelles de Arica —el administrado por Chile y el entregado al Perú—, se podría construir un megapuerto que controle todos los existentes en la zona que bien podría ser administrado por una empresa privada organizada con capitales mayoritarios de los tres países involucrados.

El corredor podría servir, además, para constituir un polo de desarrollo regional, conformado por Arica, el corredor boliviano y Tacna, lo que daría a la solución del problema un símbolo integrador que pondría fin para siempre a todo resquemor surgido entre las tres naciones por la desgraciada Guerra del Pacífico.

**Séptima premisa: dejar de temer a la posición peruana**

En Bolivia existe un fuerte temor a que el Perú se oponga a toda solución que conlleve el territorio de Arica.

Se tiene como antecedente la llamada contrapropuesta peruana, presentada a Chile mediante Memorándum de 18 de noviembre de 1976, que tenía como punto fundamental,

[...] el establecimiento en la provincia de Arica, a continuación del Corredor, de un área territorial bajo soberanía compartida entre los tres Estados —Perú, Bolivia y Chile— situada al sur de la frontera peruano-chilena, entre la Línea de la Concordia, la carretera Panamericana, el casco norte de la ciudad de Arica y el litoral del Océano Pacífico.

Chile rechazó terminantemente la mencionada proposición, hecho que determinó el empantanamiento de la negociación llevada a cabo con Bolivia.

Pero ¿se puede culpar a la respuesta peruana por el fracaso de ese gran esfuerzo iniciado en Charaña?

Pues no, porque es menester destacar que, meses antes de la ruptura de relaciones en septiembre de 1977, durante la suscripción en Washington del nuevo Tratado referente al Canal de Panamá, en una reunión histórica de los presidentes de Bolivia, Chile y Perú —Banzer, Pinochet y Morales Bermúdez, respectivamente— llevada a cabo en esa capital, el mandatario boliviano solicitó a los otros dos que se efectuaran reuniones con representantes de los tres Estados, con el fin de que se superara el impase provocado por la exigencia del canje territorial y por la contrapropuesta peruana.

42

Los gobernantes de Chile y Perú aceptaron la solicitud boliviana. Solo restaba designar a los representantes de los tres Estados. Chile y Perú lo hicieron. El primero nombró a Enrique Bernstein, su más preclaro diplomático del momento, y el segundo a Luis Marchand, otro gran diplomático que posteriormente fue canciller del presidente Fujimori. Increíblemente, Bolivia no nombró a su representante. Prefirió, como se mencionó anteriormente, rechazar la negociación y romper las relaciones diplomáticas.

Cabe la pregunta: ¿Por qué el Perú se negaría a la cesión de un corredor al norte de Arica? ¿Qué ganaría con ello?

Evidentemente, durante el gobierno del general Velasco Alvarado, hubo una intención de reconquistar Arica, por lo menos en las esferas militares. Pero, como decían muchos industriales peruanos, el general Velasco «no solo era cojo sino loco», porque estaba poniendo al Perú en serio peligro internacional. El resultado de ese atrevimiento es de todos conocido: el golpe de Estado militar efectuado por el general Morales Bermúdez con el fin de terminar con toda amenaza a Chile.

Arica cuenta actualmente con más de doscientos mil habitantes. Si, hipotéticamente, el Perú pudiese conquistar ese puerto, ¿cómo podría peruanizar a tan enorme cantidad de gente? Basta recordar que Chile no pudo chilenuzar a la ciudad de Tacna, que solo contaba con 20 000 habitantes, en casi cincuenta años de dominación.

Además, ¿para qué necesita el puerto de Arica? Si Tacna ya cuenta con el puerto de Ilo, que solo está a hora y media de distancia. Al único país que le interesa Arica es a Bolivia, porque no posee ningún puerto ni ninguna salida al mar.



Como se sabe, el Gobierno de Chile ha construido un muelle en Arica para uso del Perú. Ese muelle está administrado por el Gobierno peruano, el que lo utiliza casi simbólicamente, porque no tiene carga ni visos de mejorar en el futuro. Ahora bien, si Bolivia contase con un puerto al norte de Arica, ello podría dar lugar a la constitución del mencionado megapuerto que podría estar administrado, como se dijo anteriormente, por un consorcio privado con capitales de los tres países.

En consecuencia, es absurdo continuar pensando en que el Perú tratará de hacer daño a Bolivia con respecto al mar. Mucho más ahora que hay un apoyo internacional creciente para que se encuentre una feliz solución al problema. Precisamente, el actual presidente, don Alejandro Toledo, ha manifestado al presidente Mesa, en Monterrey, que su país asumiría una actitud positiva al respecto.

Lo que sí interesa al Perú, y eso se debe tener muy en cuenta, es participar en la solución del problema, para que ella sea verdaderamente definitiva y satisfactoria para las tres partes.

### **Octava premisa: no anteponer la multilateralidad a la bilateralidad**

Existe en Bolivia, el convencimiento de que, en la política marítima, habría dos posiciones opuestas: la multilateral y la bilateral. Pero esta apreciación es absurda. La multilateralidad no puede oponerse a la bilateralidad, sino que debe ser su complemento. Prueba de ello son los textos de las resoluciones emitidas por la OEA. Todos ellos exhortan a las partes involucradas a iniciar conversaciones tendientes a solucionar el problema.

La política multilateral es conveniente, sobre todo, para hacer conciencia internacional sobre el tema. Eso ayuda no solo a Bolivia, sino también a Chile y Perú, porque sirve para que sus pueblos comprendan que es necesario solucionar ese problema continental.

Sin embargo, si se utiliza un foro internacional para la cuestión marítima, hay que hacerlo con gran energía, no como ha sucedido en los últimos años en las asambleas de la OEA en que el tema, pese a estar en agenda, pasaba casi inadvertido, al extremo de que ningún país en la cumbre de Monterrey se ha referido a ellas. Ni siquiera el Secretario General de la OEA, don César Gaviria, ha recordado que el tema marítimo es permanente en la organización y que atañe a todo el continente.

Por eso, es muy destacable la labor del presidente Carlos Mesa y la de su delegación en la mencionada cumbre de Monterrey, porque, nuevamente, ha hecho de vital importancia en el continente la imperiosa necesidad boliviana de salir al mar en forma soberana.

Cabe señalar sobre Monterrey, que se ha caído en una ingenua esperanza: la creencia de que Chile se hubiese avenido allí a comprometerse a tratar la cuestión marítima. Eso no era posible. Primeramente, porque Chile siempre ha sostenido que el problema es bilateral y, segundo, porque su presidente no podía lanzarse a una piscina sin agua. No podía exponer a su país a un compromiso que no tenga una base previa. Antes de hacerse

pública una negociación, deben sostenerse conversaciones reservadas entre los dos países, conversaciones que den lugar a un antelado entendimiento.

### **Novena premisa: no perder nunca la fe en la reintegración marítima nacional**

Uno de los motivos principales que ha impedido que Bolivia sea país ribereño al Pacífico ha sido la interferencia de la política interna en la externa. Así, en 1950, la oposición a los gobiernos de entonces se esmeró en hacer fracasar tan importante gestión. Algo parecido sucedió con la negociación de Charaña. Como ha expresado el ilustre historiador, don Alberto Crespo Rodas, la oposición a Banzer temía que, si este lograba la reintegración marítima del país, ello pudiera dar lugar a que se mantuviese en el poder unos diez años más y, por eso, arreciaba fuertemente contra la negociación.

A esta mezquina política interna hay que sumar el hecho de que, en los últimos tiempos, una buena parte de los políticos bolivianos comenzó a considerar que la cuestión marítima ya estaba fuera de lugar. Esto dio motivo a la idea de la concesión de una costa en forma de comodato, o con soberanía compartida o trinacional, sin parar mientes de que un litoral recibido en esas condiciones jamás será boliviano.

Cabe indicar, a la postre, que no solo en el exterior, sino también en el país, se llegó a la creencia de que el problema marítimo era un asunto principalmente moral. Por este motivo, es menester difundir aquí y ahora que, por desgracia, este problema es mucho más que eso: es una cuestión vital para el país, ya que Bolivia vive una onerosa subordinación en lo relativo a su comercio exterior.

44

Los bolivianos deberían tener presente que, en un futuro no muy lejano, cuando su política interna no ahogue a la externa, se podría mantener una política constante y tenaz, que ha faltado en el pasado, respecto del problema en cuestión. Y sobre la base del apoyo internacional que nuevamente se está recibiendo, y con un real acercamiento a Chile —acercamiento que el gas podría concretar—, es posible llegar a una solución definitiva y satisfactoria del largo y triste enclaustramiento geográfico.

Sin embargo, para lograr ese objetivo es fundamental no perder la fe en Bolivia. El ciudadano boliviano debiera ser perseverante tanto en su política multilateral como en la bilateral. Además, es fundamental tomar en cuenta que la consecución de esa anhelada costa marítima solo se logrará si todos los bolivianos permanecen unidos frente al problema y mantienen una política consecuente y tesonera.

Para terminar este trabajo, cabe citar las palabras dichas hace más de cincuenta años por un hombre que nunca perdió la fe en su país: el más importante diplomático boliviano del siglo veinte, don Alberto Ostría Gutiérrez, palabras que los bolivianos deberían tener grabadas en sus mentes:

Esta generación tiene un deber: el de tratar de resolver el problema fundamental del país, en un terreno de paz y de buen entendimiento con sus vecinos. No puede limitar-

se a cruzarse de brazos y esperar confiada en el progreso de Bolivia, dificultado precisamente por la mediterraneidad, y olvidando que a igual o a mayor ritmo progresan los otros países.

Las grandes soluciones de la historia no son fruto de la inercia, sino de la voluntad de los pueblos orientada hacia un ideal. Y ese ideal, el ideal portuario, mientras no sea alcanzado, vivirá lo que viva la nación.