

**Asamblea General**

Distr. general
20 de octubre de 2004

Original: español

Quincuagésimo noveno período de sesiones

Tema 49 del programa

Los océanos y el derecho del mar

Carta de fecha 20 de octubre de 2004 dirigida al Secretario General por el Representante Permanente de Bolivia ante las Naciones Unidas

Tengo el honor de dirigirme a usted y adjuntar a la presente carta la Declaración sobre el Centenario del Tratado de 1904 del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto de Bolivia (véase el anexo).

El 20 de octubre de 2004 se cumplen 100 años de la firma del Tratado impuesto a Bolivia por Chile después de la guerra del Pacífico de 1879.

En tal sentido, le agradecería que dispusiera la distribución de la presente carta y su anexo como documento del quincuagésimo noveno período de sesiones de la Asamblea General, en relación con el tema 49 del programa, titulado “Los océanos y el derecho del mar”, que será tratado en el plenario el día 16 de noviembre próximo.

(Firmado) Ernesto Aranibar **Quiroga**
Embajador
Representante Permanente



Anexo de la carta de fecha 20 de octubre de 2004 dirigida al Secretario General por el Representante Permanente de Bolivia ante las Naciones Unidas

Declaración sobre el Centenario del Tratado de 1904

Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto de Bolivia

La guerra del Pacífico acabó cuando el Gobierno de Chile impuso a Bolivia un Pacto de Tregua, en abril de 1884, por el que se suspendieron formalmente las hostilidades y que —en los hechos— sirvió de base para que Chile se anexara unilateralmente el litoral boliviano. La nota ultimátum del Ministro chileno Abraham Köning sentó las bases del Tratado de 20 de octubre de 1904, que significó la pérdida de 120.000 kilómetros cuadrados de su territorio, donde estaban comprendidos 400 kilómetros de costa, cuatro puertos y siete caletas. Las riquezas fundamentales del territorio boliviano ocupado durante el conflicto, que eran el guano, el salitre y el cobre, sirvieron de sustento —desde entonces— para el desarrollo chileno.

A pesar de que Chile reconoció a Bolivia un régimen de libre tránsito y la construcción del ferrocarril de Arica a La Paz, la firma del Tratado de 1904 tuvo para Bolivia una significación política y económica adversa. El Tratado conllevó su mediterraneidad, limitó su desarrollo, obstaculizó su comercio y representó una amenaza para su seguridad nacional en la medida que sus vías de contacto con el mar quedaron bajo control de su vecino.

Desde que Chile sometió a Bolivia a un enclaustramiento geográfico han transcurrido 125 años. Sin embargo, a pesar de este tiempo, el retorno a las costas del Pacífico se ha convertido en un objetivo permanente e irrenunciable para Bolivia. Desde la conclusión del conflicto, la cuestión marítima ha estado presente en la agenda diplomática con Chile, pero también se ha inscrito en las relaciones con el Perú y, paulatinamente, se ha ido incorporando a la agenda que norma las relaciones con los otros países de la comunidad internacional.

Es así que la búsqueda de la solución del enclaustramiento geográfico boliviano ha sido reconocido como un asunto de interés permanente de la Organización de Estados Americanos, como se expresa en la declaración de su Consejo Permanente de 1975, y en varias resoluciones de la Asamblea General desde 1979.

Los daños que el Tratado de Paz de 1904 causó y continúa causando a Bolivia son enormes. La suscripción de dicho instrumento jurídico significó además un daño económico aún mayor. El impacto macroeconómico de la mediterraneidad en el crecimiento de Bolivia se estima en una pérdida de 0,7% del PIB anual. Del mismo modo, entre los costos económicos también se debe considerar los gastos que efectúan los importadores y exportadores de bienes por el tránsito comercial a través de puertos y territorio chileno. El daño también ha sido significativo en lo que se refiere a los recursos marinos, pues al privársele a Bolivia de su costa se la privó de la riqueza ictiológica y de los recursos naturales marítimos.

En consecuencia, un conflicto bélico del siglo XIX tuvo y todavía tiene implicaciones significativas al frenar el desarrollo económico y social boliviano.

El recuerdo de los 100 años de la firma del Tratado de 1904 es un motivo de enorme frustración en Bolivia. Dicho instrumento jurídico no fue el corolario de una negociación equitativa en la que resaltara el sentido de justicia, sino la fuerza.

Para Bolivia, la búsqueda de una salida útil y soberana al mar no constituye una iniciativa circunstancial o episódica, sino un esfuerzo paciente y constante. La comunidad internacional tiene que saber que Bolivia y Chile han desarrollado negociaciones sobre el tema marítimo en 1895, 1920, 1926, 1950, 1975 y 1987. Lamentablemente, estos intentos diplomáticos han culminado de manera repetida en gestiones incompletas y procesos fracasados.

El Gobierno de Chile —en diversos encuentros bilaterales y foros multilaterales— se pronuncia permanentemente acerca de la intangibilidad de los tratados y, en particular, del Tratado de 1904. Dicha afirmación es recurrente cuando se habla del problema marítimo, pero no necesariamente es cierta cuando se habla del régimen de libre tránsito y las supuestas facilidades otorgadas al comercio exterior boliviano. El tránsito de mercaderías desde y hacia Bolivia a través de territorio y puertos chilenos establecido en el Tratado de 1904 nunca ha sido amplio e irrestricto como afirma el Gobierno de Chile. El mismo tiene una serie de limitaciones y está sometido a los vaivenes políticos del vecino país, lo que obstaculiza el comercio boliviano y lo somete a constantes incrementos de tarifas e, incluso, a paros y bloqueos de diferentes sectores laborales. En este contexto, la política de concesionamiento a privados de los puertos de Antofagasta y Arica desarrollada por el Gobierno chileno ha tenido un efecto negativo en los acuerdos bilaterales que reconocen la presencia de las agencias del Estado boliviano en los puertos chilenos, en el carácter *intuitio personae* de las responsabilidades del Estado chileno, así como en los derechos bolivianos de libre tránsito.

A un siglo del Tratado de 1904, el concesionamiento del Puerto de Arica vulnera el régimen de libre tránsito, porque la administración de dicho régimen no es delegable a terceros bajo ningún concepto ni previsión jurídica. Además, el sistema monoposador y monopólico impuesto en Arica, sin consultar a Bolivia, que es dueña de la carga, ya ha comenzado a incidir negativamente sobre el comercio exterior boliviano porque ha implicado un exorbitante incremento del costo de los servicios portuarios, generando un nuevo elemento de fricción bilateral.

Pese a los constantes llamados de Bolivia para mantener un diálogo abierto y sin exclusiones con el Gobierno de Chile, su convocatoria no ha encontrado una respuesta positiva y acorde a los tiempos modernos. No obstante, más allá de los efímeros sucesos políticos, hay una realidad histórica y geopolítica común y económicamente complementaria entre el sur del Perú, el norte de Chile y el oeste de Bolivia. Sin embargo, ni los procesos de integración ni la concreción de los corredores viales y energéticos se harán realidad mientras Bolivia y Chile no resuelvan definitivamente el problema marítimo.

La demanda boliviana está respaldada por la justicia, la ética y la historia. En este sentido, la diplomacia y la comprensión hemisférica expresadas en resoluciones de la OEA son los factores que permitirán resolver este problema continental.

La ausencia de relaciones diplomáticas entre ambos países es una forma en la que Bolivia demuestra a la comunidad internacional la injusticia de su encierro.

Pese a todo ello y en el marco del espíritu de integración que debe primar en el nuevo milenio, el Gobierno de Bolivia invita nuevamente al Gobierno de Chile a reabrir conversaciones en el marco aprobado por ambos países en la reunión de Algarve del año 2000.

La Paz, 20 de octubre de 2004
