



Universum. Revista de Humanidades y
Ciencias Sociales
ISSN: 0716-498X
universu@utalca.cl
Universidad de Talca
Chile

Prudencio Lizón, Ramiro
La cuestión marítima boliviana en la actualidad
Universum. Revista de Humanidades y Ciencias Sociales, vol. 1, núm. 21, 2006, pp. 1-11
Universidad de Talca
Talca, Chile

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=65027761007>

- ▶ Cómo citar el artículo
- ▶ Número completo
- ▶ Más información del artículo
- ▶ Página de la revista en redalyc.org

La cuestión marítima boliviana en la actualidad

Ramiro Prudencio Lizón (*)

El 20 de octubre de 2004, se cumplió el centenario de la suscripción del Tratado de 1904 que determinó el encierro geográfico de Bolivia.

Cabe señalar que durante el curso del siglo veinte hubo muy importantes negociaciones para solucionar el problema marítimo boliviano en forma definitiva y satisfactoria para ambas partes. Se hará referencia, someramente, sólo a las principales.

La primera se dio en 1920, cuando se suscribió en La Paz, el Acta de 10 de enero de dicho año, entre el Canciller don Carlos Gutiérrez y el Ministro Plenipotenciario chileno, don Emilio Bello Codesido. Este diplomático, había firmado como canciller de Chile, el Tratado de Paz de 1904, que había establecido el enclaustramiento geográfico boliviano. Esto demuestra que hasta el propio autor del Tratado de Paz había comprendido lo injusto que fue ese acuerdo y que era menester modificarlo dando a Bolivia una salida propia y soberana al mar.

En la mencionada Acta, se expresa textualmente: "con el propósito de cimentar sobre sólidas bases la unión futura de los dos países, Chile está dispuesto a procurar que Bolivia adquiera una salida propia al mar, cediéndole una parte importante de esa zona

* Licenciado en Historia, Universidad Mayor de San Andrés de La Paz. Magíster en Derecho Internacional, Universidad de Chile. Catedrático de la Academia Diplomática de Bolivia. Asesor del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto de Bolivia.

Correo electrónico: ramprude@hotmail.com

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".

El Acta señala asimismo, que "independientemente de lo establecido en el Tratado de 1904, Chile acepta iniciar nuevas gestiones encaminadas a satisfacer la aspiración del país amigo, subordinada al triunfo de Chile en el plebiscito".

Se considera que la entrega de una zona costera por Chile debe entrañar una compensación equivalente. Y así se determinó también en el Acta: "que la cesión de Arica a Bolivia no importaría una ventaja unilateral a favor de ese país, sino una concesión que debería ser compensada, consultando los mutuos intereses y asegurando una situación de cordialidad aún más estable".

Con la Revolución del 12 de julio de ese mismo año de 1920, y con la asunción al poder del Partido Republicano, se cambió el curso de la cuestión. El nuevo gobierno presidido por Bautista Saavedra se esmeró en la revisión del Tratado de Paz, y dejó de lado lo estipulado en el Acta de referencia.

La segunda trascendental negociación se llevó a cabo en 1950, cuando se cursaron entre los dos gobiernos, las célebres notas de 1 y 20 de junio de ese año. La primera, firmada por el embajador, don Alberto Ostriá Gutiérrez y dirigida al canciller chileno, don Horacio Walker Larraín, proponía 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".

La respuesta chilena, del día 20 de junio, enviada por el Canciller don Horacio Walker, abuelo del actual canciller, don Ignacio Walker y del cónsul general de Chile en Bolivia, don Francisco Pérez Walker, expresaba que su gobierno: "animado de un espíritu de fraternal amistad hacia Bolivia, está llano a entrar formalmente a una negociación directa destinada a buscar una 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".

Aunque no se lo indicaba en las mencionadas notas, en la negociación se determinó la cesión de un Corredor al norte de Arica, con continuidad territorial desde Bolivia hasta el mar.

Como señala la nota del canciller Walker, Chile en ese momento aceptó no exigir una compensación territorial a cambio de la zona costera que cedería a Bolivia. Y quedó como alternativa, una compensación con aguas de la Cuenca del Altiplano. Pero desde esa época se comprobó que hay pocas aguas en esa altiplanicie y que además, las principales

de ellas, las del lago Titicaca, Bolivia no puede utilizarlas unilateralmente porque conforman un condominio bilateral, boliviano - peruano.

Veinticinco años después, en 1975, se llevó a cabo la negociación más importante que sobre el tema marítimo se realizó en todo el siglo pasado. Fue la iniciada en el encuentro presidencial de Charaña, entre los generales Hugo Banzer y Augusto Pinochet.

En esa negociación, Bolivia había planteado que se le cediera un corredor al norte de Arica semejante al negociado en 1950, y además, un enclave o sea un territorio soberano de unos 50 km de extensión a lo largo de la costa y 15 km de profundidad, que estaría situado cerca de Iquique, Antofagasta o Pisagua.

La respuesta de Chile se dio mediante nota de 19 de diciembre de 1975, cursada por el canciller, almirante Patricio Carvajal, al embajador boliviano Guillermo Gutiérrez Vea Murguía. En ella, Chile ofrecía ceder un Corredor al norte de Arica, de unos 3000 km² de extensión, desde Bolivia hasta la costa. Esa zona incluía al aeropuerto de Chacalluta y al ferrocarril de Arica a La Paz. Naturalmente Bolivia pagaría por el aeropuerto y por el ferrocarril y además por todas las instalaciones y construcciones estatales existentes en el Corredor. Asimismo, respetaría los bienes de los particulares radicados en él.

Lo que Chile no aceptó fue la cesión del enclave al sur del territorio arijeño. Considero muy difícil que el pueblo chileno se aviniese a ceder dos territorios con soberanía.

En compensación por el Corredor ofrecido, el gobierno del general Pinochet exigió una compensación territorial.

La verdad es que en Bolivia no agrado la idea de pagar con territorio por el Corredor. Desde un principio comenzaron las críticas a este tipo de resarcimientos, recordando que en 1950, Chile había aceptado no recibir territorio boliviano como compensación. Pero es menester preguntarnos: ¿si Bolivia no acepta un canje territorial, cómo podría pagar por el territorio que recibiría?

A la cuestión de la compensación territorial se sumó posteriormente otro grave problema: la respuesta peruana a la consulta que le hizo Chile de acuerdo al Protocolo Complementario al Tratado de 1929. Se suponía que la respuesta debería ser afirmativa o negativa. Pero el gobierno peruano, astutamente, presentó en cambio una nueva propuesta de solución, creando una zona trilateral al norte de Arica. Chile consideró que el Perú se había sobrepasado en sus derechos, ya que pretendía tener participación en el territorio costero del Corredor, sin haber ofrecido por su lado, otro territorio semejante en el lado peruano. Por lo tanto, el problema de la compensación territorial y la contrapropuesta peruana llegaron a congelar la negociación. Y el gobierno del general Banzer, en su desesperación y angustia, prefirió romper relaciones diplomáticas y dar fin

con ello a tan importante entendimiento, que pudo haber roto el enclaustramiento geográfico boliviano hace más de un cuarto de siglo.

Hubo posteriormente, otra negociación digna de ser mencionada. Ésta se realizó en 1987, entre los cancilleres, Guillermo Bedregal y Jaime del Valle. Al igual que la anterior, Bolivia presentó una base de solución sustentada en el Corredor al norte de Arica y en el Enclave al sur del territorio ariqueño. Pero esta vez Chile no dio una respuesta positiva. El gobierno de Pinochet aclaró que su país no estaba llano a ceder ningún territorio y que sólo trataría cuestiones de libre tránsito.

¿Cuál fue el motivo de tan violento cambio? Evidentemente el problema de la compensación. Esta vez Bolivia reiteró su deseo de compensar con aguas del Altiplano. Pero en su ofrecimiento señaló algo que, según se informó, molestó mucho al Consejo de Seguridad presidido por el Almirante José Toribio Merino. Decía que Bolivia entregaría aguas del Altiplano que no afectaran la ecología de la zona. Parece que don Toribio habría manifestado que los bolivianos deseaban recibir dos zonas territoriales soberanas y solamente estaban dispuestos a entregar por ellas, dos gotas de agua.

Desde ese año 1987 en adelante, hubo varias conversaciones reservadas. Hasta se propuso la convocatoria de una comisión mixta reservada, conformada por cuatro miembros por lado. Asimismo, se llegó a mantener por un tiempo, enviados confidenciales, uno por lado. Pero nada de esto llegó a concretarse en una negociación positiva.

Hay que tener presente que, aparte de la cuestión marítima, surgieron otros problemas que dividieron aún más a los dos países. Los principales fueron los relativos a las aguas del Silala y al sembradío de minas antipersonales a lo largo de la frontera.

Pero al comenzar este siglo veintiuno, se suscribió un comunicado conjunto, en febrero de 2002, entre los cancilleres, Javier Murillo y Juan Gabriel Valdés, en Algarve, Portugal, que podía haber dado lugar a un nuevo entendimiento bilateral. El comunicado decía que los dos países estaban dispuestos a tratar todos los temas de la agenda bilateral, "sin exclusión alguna".

Luego surgió la posibilidad de vender gas a Chile y también a ultramar a través del territorio chileno. Las negociaciones se iniciaron con grandes expectativas entre el Canciller don Gustavo Fernández y el Cónsul General de Chile, don Edmundo Pérez Yoma.

Ese proyecto suponía una inversión superior a los cinco mil millones de dólares. Comprendía un complejo proceso de licuefacción de gas en el puerto de Patillos, destinado a la exportación a Estados Unidos y México de un volumen inicial de gas entre 30 y 40 millones de metros cúbicos diarios.

Para concretar tan importante objetivo, el Estado chileno daría en concesión al Estado boliviano, por un período de 50 años prorrogables por iguales períodos, una superficie aproximada de 600 hectáreas, ampliables de común acuerdo en función de las necesidades del proyecto, para el establecimiento de una zona franca, denominada Zona Económica Especial, destinada a la recepción, procesamiento, industrialización y comercialización del petróleo, gas natural, sus derivados y subproductos, y otras actividades industriales y de servicios asociados.

El complejo industrial en Patillos no estaría afecto a gravámenes arancelarios aduaneros o a impuestos del Estado chileno. Y Bolivia tendría el derecho de fiscalizar y auditar a las empresas operatorias en la zona franca para el fiel cumplimiento de las franquicias tributarias y aduaneras. En materia laboral, la legislación boliviana sería la aplicable, menos para los trabajadores de nacionalidad chilena. Para estos fines, el gobierno chileno otorgaría las facilidades necesarias, incluidas las migratorias y las de residencia que fueran del caso.

Después de haber sido aprobada por Chile la concesión de la zona franca en Patillos, con todos los requisitos señalados, el gobierno boliviano de entonces, decidió intempestivamente pedir también al gobierno peruano que presente un proyecto semejante, para la posible construcción de un gasoducto hacia un puerto peruano, si es que el pueblo boliviano rechazaba la solución por Chile.

Como era de esperar, el Perú también decidió conceder facilidades para que se pudiese instalar ese complejo industrial gasífero en un puerto de su territorio. Pero lo que no se informó fue que la concesión ofrecida no se otorgaba al Estado boliviano, como se había concertado con Chile, sino sólo a las empresas privadas. Además, nunca se determinó cuál sería el puerto donde se llevaría a cabo el complejo industrial. Se pensó primeramente en Ilo, pero luego se observó que ese puerto estaba muy poblado, y el complejo, por contener elementos inflamables, requiere de una zona deshabitada. Por lo tanto, hasta ahora no se cuenta con un puerto peruano para la exportación de gas boliviano a ultramar.

La política interna boliviana se fue deteriorando cada vez más. Los últimos gobernantes demostraron carecer del carácter necesario para sujetar firmemente las riendas del gobierno. Se dejaron sobrelevar por las asonadas, bloqueos, paros y demás desmanes, dejando al país, en varias oportunidades, sumido en el caos. La extrema debilidad gubernativa llegó al clímax con el gobierno del presidente Carlos Mesa. Las masas levantiscas y alborotadoras, a las cuales aduló en un principio, no lo dejaron en paz durante todo su gobierno, el cual tuvo que acortarse para salvar al país de la permanente anarquía reinante.

Respecto a la política exterior, hay que tener presente que se inició el gobierno de Mesa con los mejores auspicios en lo referente a la relación boliviano - chilena. Primeramente, éste tuvo una conversación muy constructiva con su colega chileno, don Ricardo Lagos, efectuada en Santa Cruz, con ocasión de la Decimotercera Cumbre Iberoamericana de Jefes de Estado y de Gobierno, llevada a cabo en noviembre de 2003. En esa oportunidad, Lagos manifestó su intención de ceder a Bolivia un Corredor al norte de Arica, tal como se había estipulado en anteriores negociaciones. Pero solicitó que sea el gobierno boliviano quien se encargase de levantar el denominado "veto peruano". Además, fue designado Canciller de la República, don Juan Ignacio Siles, nacido en Viña del Mar y de madre chilena, la ilustre historiadora, doña María Eugenia del Valle de Siles. Era seguro que el nuevo canciller se preocuparía grandemente en buscar entendimientos entre las dos naciones.

Pero la primavera cordial entre los dos gobiernos duró muy corto tiempo, porque pocos meses después, los dos presidentes se enfrascaron en una fiera disputa en la Cumbre de las Américas, realizada en Monterrey, en enero de 2004. ¿Qué había sucedido? Pues que Mesa exigió que el ofrecimiento chileno en Santa Cruz sea oficializado en esa asamblea continental. Mientras que Lagos deseaba que las conversaciones sobre la cuestión marítima quedaran todavía en el plano confidencial, hasta que se llegase a un entendimiento concreto sobre el tema.

La debilidad interna del gobierno de Mesa repercutió indudablemente en su política exterior. El propio Mesa además, se ató las manos convocando un referéndum sobre el gas, donde incluía preguntas confusas que podían ser interpretadas a gusto del votante. Fruto de ese referéndum fue la ley de hidrocarburos promulgada por el Congreso Nacional, la cual está muy mal redactada y pone trabas al futuro desarrollo energético de Bolivia.

El referéndum ha impedido asimismo, un claro acercamiento a Chile. El punto cuarto del mismo preguntaba si la gente estaba de acuerdo en que el gas sea negociable con el mar. La gran mayoría de los que votó afirmativamente, lo hicieron en el entendido que el gas sería un elemento negociador para alcanzar la anhelada salida al mar propia y soberana. Pero el gobierno, en su extrema debilidad, enunció una política demagógica denominada "la molécula de gas". Ella consistía en que Bolivia no sólo no vendería gas a Chile, sino que no permitiría que países que se abastecieran de su gas, como la Argentina, pudieran hacerlo a Chile. En otras palabras, decidió imponer un dictat a Chile: o entregaba una costa marítima o no recibiría ninguna "molécula" del gas boliviano.

Esta política desembocó en lo que ahora está aconteciendo. Primeramente, que el Perú, país con el que se había llegado a suscribir una carta de intenciones para una comercialización conjunta o para la exportación de gas boliviano por ese país, ahora se entendiera con Chile para venderle el hidrocarburo de Camisea y librarse de los

inconvenientes producidos por "la molécula de gas". Y en segundo lugar, ha determinado que los demás países vecinos se estén poniendo de acuerdo para crear un "anillo energético" con el fin de someter a Bolivia a sus designios, basados en su interés de que este país no exporte gas a ultramar, sino que sólo cuente con los mercados del continente, los cuales definirían los montos y los precios del mismo.

En otras palabras, la política de la "molécula de gas" ha obstaculizado la instalación de un gran complejo gasífero en el puerto de Patillos para su ulterior exportación a ultramar; ha impedido además, la venta a Chile que es el mejor mercado de todos los vecinos, ya que no posee recursos gasíferos como los tiene Argentina y Brasil; y, por último, ha cerrado la posibilidad de tratar la cuestión marítima con el gobierno de Lagos.

La "molécula de gas" ha endurecido además, la posición del gobierno chileno frente a Bolivia hasta llegar a situaciones alarmantes. Basta señalar que la ex canciller Soledad Alvear retiró a un distinguido diplomático, don Emilio Ruiz Tagle, de su cargo de Cónsul General de Chile en La Paz, sólo porque éste se avino a manifestar su deseo de que algún día se solucione el problema marítimo boliviano. Además, la cancillería a su cargo, llegó a declarar que Chile nunca aceptará conceder a Bolivia una costa con soberanía. Más todavía, determinó entregar la concesión del Puerto de Arica a la misma empresa que detenta el de Matarani, único puerto que podría hacerle competencia. Ahora los exportadores e importadores bolivianos están sujetos a las altas y arbitrarias imposiciones decretadas en los dos puertos, imposiciones que han creado un verdadero monopolio contra el comercio exterior que efectúan por el Pacífico. Por este grave motivo, y con el fin de dar un respiro a dicho comercio, la cancillería boliviana se ha preocupado en los últimos meses, en negociar con Chile la habilitación del puerto de Iquique para Bolivia.

El canciller Juan Ignacio Siles trató de suavizar la posición chilena, pero con la "molécula de gas" tenía muy poco espacio para maniobrar. De todos modos, se esmeró para que el nuevo canciller, don Ignacio Walker, mantuviera una postura menos rígida.

Con el cambio de gobierno en Bolivia evidentemente la situación con Chile se ha modificado. Desde que asumió don Eduardo Rodríguez, ha comenzado un nuevo entendimiento entre los dos países. Y es necesario destacar sus primeros logros.

Cabe señalar primeramente, que el año 2004, el gobierno de Chile había manifestado oficialmente que no deseaba conversar con Bolivia sobre la cuestión de la comercialización del gas. Pero últimamente, dando un vuelco radical, dio a conocer su interés por volver a tratar ese tema, y además, no ha desechado la posibilidad de conversar más adelante sobre el asunto marítimo.

Por otra parte, se debe reconocer que desde que fue nombrado canciller de Chile, don Ignacio Walker, hubo mayor preocupación en el gobierno chileno de buscar mejores

relaciones con Bolivia. Seguramente el hecho de ser nieto de don Horacio Walker Larraín, quien cursó las célebres notas de 1 y 20 de junio de 1950, a las cuales se hizo referencia anteriormente, ha influido grandemente en su intento de acercar a los dos países. Pero con el gobierno de Mesa no había posibilidades de llegar a un acuerdo concreto. Ahora sí existen condiciones para iniciar un acercamiento fructífero. Es importante mencionar que las conversaciones que ha mantenido con el canciller Loaiza, han sido francas y muy cordiales. Y ésta es la mejor manera de que dos estadistas lleguen a entendimientos permanentes y definitivos, lo que determinará que en el futuro los dos países puedan integrarse plenamente.

Sabemos que los actuales gobiernos de Bolivia y Chile están terminando su gestión. Pero el camino que vayan trazando seguramente será continuado por los gobiernos futuros. Ese camino que ya está dando algunos frutos. En primer lugar, el desminado de la frontera común, lo cual ha sido calificado por el canciller Loaiza como "un acto que aumenta la confianza recíproca y que crea un clima de distensión". Luego, la supresión de los pasaportes para facilitar el tránsito de las personas de un país al otro. Asimismo, la iniciación de conversaciones para profundizar el Acuerdo de Complementación Económica (ACE), suscrito en 1993; conversaciones que estuvieron paralizadas en tiempos del gobierno de Mesa. Y, por último, la reciente declaración del canciller boliviano de que Chile no retiraba la demanda marítima boliviana de la agenda bilateral.

Ahora bien, para comenzar una negociación sobre la cuestión marítima, ésta inicialmente debiera ser confidencial, ya sea entre los dos cancilleres o por medio de negociadores ad hoc o de comisiones mixtas reservadas.

Existe la creencia en los dos países que una negociación sobre el problema marítimo será difícil y compleja, y que a la larga acarreará más divisiones entre ellos como sucedió en el pasado. Pero esa es una concepción equivocada; porque la solución ya está dada: un corredor al norte de Arica, con continuidad territorial desde Bolivia hasta la costa. Dicha solución fue tratada en 1950, luego en la negociación de Charaña de 1975 y, posteriormente en la de 1987. Por último, es la propuesta dada por el presidente Ricardo Lagos al presidente Mesa, en Santa Cruz, en noviembre de 2003.

Es menester destacar que esta solución da satisfacción al anhelo boliviano de alcanzar al mar con plena soberanía. Pero además, se recibiría una costa no sólo soberana sino también útil, porque ella estará comunicada con el país por medio de un aeropuerto, el de Chacalluta; un ferrocarril, el de Arica a La Paz; y una carretera, la de Arica a Charaña, que con el tiempo sería pavimentada 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. Y eso 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.

Pero es importante considerar que Chile jamás otorgará dos zonas costeras con plena soberanía. Por tanto, se podría obtener el enclave sin soberanía, ya sea como comodato o como una zona franca. Y eso es lo que se consiguió con el actual gobierno de Ricardo Lagos, una zona franca en Patillos, sin soberanía territorial, pero con soberanía funcional.

Si hubo entendimiento en la solución del problema, ¿por qué en el pasado no se llegó a concretar ninguna negociación? Porque hubo dos problemas que hasta ahora no se han estudiado debidamente. El primero, el relativo a la compensación que Bolivia debería otorgar a Chile por el Corredor. En la negociación de 1950 se habló de aguas del Altiplano. Y ése fue un error, porque no se cuenta con las debidas aguas en esa zona, ya que las principales, las del lago Titicaca, conforman un condominio boliviano - peruano. Y sabiendo esto, absurdamente Bolivia volvió a plantear esta compensación en 1987, lo cual determinó el fracaso de la misma.

La única compensación posible es la considerada en la Negociación de Charaña: un canje de territorios. De este modo ninguno de los dos países pierde territorio. La superficie de los mismos quedaría igual.

A muchos bolivianos no les gusta la idea de compensar con territorio. Pero si se rechaza esta contingencia, ¿con qué se podría compensar a Chile? 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 al país a vender este producto no renovable a un precio inferior a sus pretensiones, lo dejaría dependiente de Chile por muchos años.

Pero además, existe el rechazo chileno a esta posibilidad. En la negociación de Charaña, el gobierno de La Moneda 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. Además, hay que tomar en cuenta la convicción chilena de no permitir una reducción de su territorio. Así lo manifestó terminantemente el gobierno de Pinochet en esa época.

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 de 1 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 del cerro Patelán y el Alto de Panantalla. Esta operación se llevó a cabo con el fin de mejorar la ruta del ferrocarril de Antofagasta a Bolivia. Y si se aceptó canjear territorios con objeto de regularizar mejor el tránsito de un ferrocarril, ¿por qué

no se lo haría por algo verdaderamente fundamental como es el libre acceso al mar?

El segundo gran problema se refiere al llamado "veto peruano", o sea al derecho que tiene el Perú de ser consultado para cualquier modificación territorial que comprenda el territorio de Arica, de acuerdo al Protocolo Complementario del Tratado de Lima de 1929, entre Chile y Perú.

Ciertamente, uno de los factores que contribuyó al fracaso de la Negociación de Charaña fue la denominada contrapropuesta peruana que complicó grandemente la situación. Pero esos eran otros tiempos, cuando el Perú, gobernado por el general Velasco Alvarado, tenía intenciones de reconquistar Arica. El resultado de ese atrevimiento es de todos conocido: el golpe 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 chilenizar la ciudad de Tacna que sólo 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 sólo está a dos horas de distancia? Al único país que le interesa el territorio de 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 cual 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 de un mega puerto que controle los tres puertos existentes en la zona, el chileno, el concedido al Perú, y el que construiría Bolivia; mega puerto que bien podría estar administrado por un consorcio privado con capitales mayoritarios de los tres países.

En consecuencia, es absurdo continuar pensando en que el Perú tratará de interferir en una futura negociación sobre la cuestión marítima nacional. Mucho más ahora que hay un apoyo internacional creciente para que se encuentre una feliz solución al problema. 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 los tres países.

Queda la última pregunta: ¿cuándo se debiera comenzar una nueva negociación sobre la cuestión marítima? Varios de nuestros anteriores cancilleres consideraron que primeramente había que crear un clima propicio para ello. En otras palabras, trataron de eludir tan gran responsabilidad y se limitaron a asumir posiciones patrioteras dejando el gran problema para su sucesor. Pues bien, la respuesta es única: ahora y siempre se debe

buscar la solución, tratando de llegar a una negociación leal, franca y amistosa con Chile.

Cabe mencionar al respecto lo dicho por el más preclaro diplomático boliviano del siglo veinte, don Alberto Ostria Gutiérrez durante la negociación de 1950 con Chile:

"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 limitarse a cruzarse de brazos y esperar confiada en el progreso de Bolivia, dificultado precisamente por su 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".