

# BANCO CENTRAL DE BOLIVIA



## COMPENDIO DE PONENCIAS EN SESIONES PLENARIAS

---

# 11 **encuentro de** ECONOMISTAS DE BOLIVIA

Cochabamba, 8 y 9 de noviembre de 2018

---

“EFECTOS DE LA MEDITERRANEIDAD  
DE LOS PAÍSES EN SU DESARROLLO  
ECONÓMICO Y SOCIAL”

*El BCB contribuye al desarrollo económico y social del país*



# **Banco Central de Bolivia**

**COMPENDIO DE PONENCIAS EN SESIONES PLENARIAS DEL UNDÉCIMO ENCUENTRO DE ECONOMISTAS DE BOLIVIA DEL BANCO CENTRAL DE BOLIVIA: EFECTOS DE LA MEDITERRANEIDAD DE LOS PAÍSES EN SU DESARROLLO ECONÓMICO Y SOCIAL**

## **Consejo Editorial**

*Pablo Ramos Sánchez  
Gabriel Herbas Camacho  
Raúl Mendoza Patiño  
Abel Sanjinés Álvarez  
Julio Humérez Quiroz  
David Espinoza Torrico  
Sergio Cerezo Aguirre  
Carlos Gonzales Rocabado*

## **Editor Académico**

*José Antonio Caballero Peláez*

Los autores son responsables de las ideas y opiniones expuestas, las cuales no reflejan necesariamente la opinión o posición del Banco Central de Bolivia excepto cuando esté indicado.

*Compendio de Ponencias en Sesiones Plenarias del Undécimo Encuentro de Economistas de Bolivia del Banco Central de Bolivia: Efectos de la mediterraneidad de los países en su desarrollo económico y social.*

Compaginación y diseño: Carlos Santos Gonzales  
Subgerencia de Comunicación y Relacionamiento Institucional  
Mes y año de publicación: Julio de 2019  
Número de ejemplares: 1000.-  
Correspondencia: Banco Central de Bolivia - Asesoría de Política Económica  
Ayacucho esquina Mercado  
La Paz, Bolivia  
Teléfono (591) (02) 2409090 int. 2310  
Casilla 3118  
Correo electrónico: [revistadeanalisis@bcb.gob.bo](mailto:revistadeanalisis@bcb.gob.bo)  
Página web: [www.bcb.gob.bo](http://www.bcb.gob.bo)  
Lugar de publicación: La Paz - Bolivia  
Impreso en: Editora Presencia S.R.L.

Derechos reservados: Banco Central de Bolivia  
Depósito legal: No. 4-1-180-19 P.O.  
ISBN: 978-99974-955-2-5

*“Queda prohibida la reproducción total o parcial de este texto por cualquier medio. Su uso deberá realizarse citando la fuente. La distribución y venta de esta publicación es de derecho exclusivo del Banco Central de Bolivia”*

# BANCO CENTRAL DE BOLIVIA



## COMPENDIO DE PONENCIAS EN SESIONES PLENARIAS

---

# 11 **encuentro de** ECONOMISTAS DE BOLIVIA

Cochabamba, 8 y 9 de noviembre de 2018

---

“EFECTOS DE LA MEDITERRANEIDAD  
DE LOS PAÍSES EN SU DESARROLLO  
ECONÓMICO Y SOCIAL”

*El BCB contribuye al desarrollo económico y social del país*



## Contenido

NOTAS EDITORIALES.....	5
AGRADECIMIENTO A EXPOSITORES .....	7
<b>Prólogo</b> .....	9
<b>Palabras de bienvenida</b> .....	11
Juan Ríos del Prado Rector de la Universidad Mayor de San Simón	
<b>Palabras de circunstancia</b> .....	13
María del Carmen Almendras Camargo Viceministra de Relaciones Exteriores del Estado Plurinacional de Bolivia	
<b>Palabras de inauguración</b> .....	15
Pablo Ramos Sánchez Presidente del Banco Central de Bolivia	
<b>Sesión plenaria</b> .....	19
Eduardo Rodríguez Veltzé Ex Presidente de Bolivia, Embajador de Bolivia ante el Reino de los Países Bajos, Agente de Bolivia ante la Corte Internacional de Justicia de La Haya	
<b>Comercio exterior de Bolivia, un país privado de litoral</b> .....	29
Daniel Agramont Lechín	
<b>La mediterraneidad: Impacto en el comercio, el crecimiento y la pobreza. El caso de Bolivia</b> .....	47
Raúl Mendoza Patiño Asesor Principal de Política Económica del Banco Central de Bolivia	
<b>Estrategia para enfrentar la mediterraneidad</b> .....	63
John Luke Gallup Director del Programa de Posgrado del Departamento de Economía de la Universidad Estatal de Portland, EE.UU.	
<b>Sesión plenaria</b> .....	81
Gustavo Rodríguez Ostría Embajador de Bolivia en el Perú	
<b>Sesión plenaria</b> .....	97
Antonio Remiro Brotons Miembro del equipo jurídico de Bolivia ante la Corte Internacional de La Haya	

<b>Palabras de circunstancia</b> .....	107
María Esther Pozo Vicerrectora de la Universidad Mayor de San Simón	
<b>Palabras de clausura</b> .....	109
Pablo Ramos Sánchez Presidente del Banco Central de Bolivia	
<b>RESEÑA BIOGRÁFICA DE LOS EXPOSITORES</b> .....	113

## NOTAS EDITORIALES

### **I. Acerca de la opinión del Banco Central de Bolivia.**

El contenido de las ponencias de los expositores no representa la opinión del Banco Central de Bolivia (BCB) excepto cuando esté indicado en notas de pie de página.

### **II. Revisión del texto por parte de los expositores.**

Efectuada la transcripción y edición de las ponencias, las mismas han sido revisadas y aprobadas por los expositores, con carácter previo a su publicación.

### **III. Notas de pie de página.**

Los complementos editoriales contenidos en las notas de pie de página, tienen el propósito de facilitar la lectura y comprensión de los textos de transmisión oral, así como ampliar la información necesaria para la comprensión del texto.

### **IV. Citación bibliográfica.**

Se recomienda utilizar la siguiente cita bibliográfica del presente texto:

Banco Central de Bolivia, (2019). *Compendio de ponencias en sesiones plenarias del Undécimo Encuentro de Economistas de Bolivia del Banco Central de Bolivia: Efectos de la mediterraneidad de los países en su desarrollo económico y social*, llevado a cabo los días 8 y 9 de noviembre de 2018 en la ciudad de Cochabamba, Bolivia.



## AGRADECIMIENTO A EXPOSITORES

El Consejo Editorial del Banco Central de Bolivia, desea expresar su reconocimiento a las siguientes autoridades, académicos e investigadores quienes han efectuado la apertura y clausura del Undécimo Encuentro de Economistas de Bolivia y han realizado sus ponencias en las sesiones plenarias del mencionado evento, el mismo que se llevó a cabo en la ciudad de Cochabamba, Bolivia, los días 8 y 9 de noviembre de 2018, y cuyas intervenciones conforman el contenido del presente texto:

<p><b>Eduardo Rodríguez Veltzé</b> <i>Ex Presidente de Bolivia</i> <i>Embajador de Bolivia ante el Reino de los Países Bajos</i> <i>Agente de Bolivia ante la Corte Internacional de Justicia de La Haya</i></p>	<p><b>María del Carmen Almendras Camargo</b> <i>Viceministra de Relaciones Exteriores de Bolivia</i></p>
<p><b>Gustavo Rodríguez Ostría</b> <i>Embajador de Bolivia en Perú y Asesor del equipo jurídico de Bolivia ante la Corte Internacional de Justicia de La Haya</i></p>	<p><b>Pablo Ramos Sánchez</b> <i>Presidente a.i. del Banco Central de Bolivia</i></p>
<p><b>Raúl Mendoza Patiño</b> <i>Asesor Principal de Política Económica del Banco Central de Bolivia</i></p>	<p><b>Juan Ríos del Prado</b> <i>Rector de la Universidad Mayor de San Simón, Cochabamba, Bolivia</i></p>
<p><b>María Esther Pozo Vallejo</b> <i>Vicerrectora de la Universidad Mayor de San Simón, Cochabamba, Bolivia</i></p>	<p><b>Antonio Remiro Brotóns</b> <i>Miembro del Equipo Jurídico de Bolivia ante la Corte Internacional de Justicia de La Haya</i></p>
<p><b>John Luke Gallup</b> <i>Director del Programa de Posgrado del Departamento de Economía de la Universidad Estatal de Portland, EE.UU.</i></p>	<p><b>Daniel Agramont Lechín</b> <i>Miembro del Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales (CLACSO) en el "Grupo de Trabajo sobre Geopolítica"</i></p>



## Prólogo

El año 2018, en el que se conmemoraron los 90 años de creación del Banco Central de Bolivia, se realizó la décimo primera versión del Encuentro de Economistas de Bolivia (11EEB).

Este evento, como en las versiones anteriores, fue realizado en coordinación con una de las universidades de nuestro país. En esa oportunidad, el 11EEB se organizó con la Universidad Mayor de San Simón, y tuvo como sede la ciudad de Cochabamba, Bolivia.

El 11EEB ha sido un evento realizado en concordancia con un hecho histórico para Bolivia, como fue la culminación del proceso de la demanda marítima de Bolivia a Chile ante la Corte Internacional de Justicia de La Haya, acción por la cual se expuso, no solo a nivel regional, sino con alcance internacional, el derecho y la reclamación de nuestro país, de recuperar nuestra salida al mar.

El tema central del 11EEB fue “Efectos de la mediterraneidad de los países en su desarrollo económico y social”, el cual no solo estuvo dedicado a tratar la problemática boliviana, sino que, de manera extensiva e integral, fue pensado para analizar los problemas económicos y sociales de todos aquellos países cuyas salidas soberanas a determinadas costas marítimas no son actualmente factibles por razones políticas, geográficas, o como en el caso particular de Bolivia, por una razón beligerante, como fue la invasión bélica por parte de Chile. El análisis, tanto por países como comparado, ha permitido arraigar aún más la idea de que la mediterraneidad es un obstáculo al desarrollo y un escollo por el que hay que doblegar los esfuerzos y al que se debe destinar, directa e indirectamente, los escasos recursos que nos otorga la naturaleza para superarlo, en desmedro de la atención a las necesidades de la población.

En el caso de Bolivia, la situación se torna mucho más sensible al explorar las causas de su mediterraneidad. La situación sucedida es comparable a un contexto figurado, hoy en día, como el siguiente: un grupo de empresas de un país decide realizar inversión extranjera directa en otro país; este último decide elevar los impuestos por los recursos de su propiedad, que son utilizados y explotados en su territorio por tales inversionistas, posiblemente debido a inminentes e inmediatas necesidades económicas; y el país del grupo de empresas opta por declarar la guerra por esa elevación tributaria. Actualmente –y en el pasado- es una situación completamente inadmisibles, pues se trataría, desde todo punto de vista, de un problema coyuntural, momentáneo, posible de ser aislado para evitar repercusiones a otros sectores, que bien podría ser solucionado mediante negociaciones entre los agentes económicos privados directamente involucrados; luego probablemente, si el caso lo amerita, mediante acciones diplomáticas, solo por mencionar dos vías, de la gran variedad de recursos formales y legales que se podrían utilizar para solucionar una situación como esa. Precisamente lo que en este ejemplo se considera como inaudito, fue lo que le sucedió a Bolivia. La guerra iniciada por Chile cuando nuestro país elevó

los impuestos sobre el salitre, tuvo como consecuencia la pérdida de nuestra única salida al mar.

Las investigaciones científicas, el análisis económico y social, son formas de contribuir a que se resuelva este gran óbice para nuestro desarrollo, como es la mediterraneidad. El BCB, mediante el Encuentro de Economistas en su décimo primera versión, ha procurado establecer un espacio -como otras valiosas iniciativas de otras entidades y personas- que permita a los bolivianos aplicar sus conocimientos en el estudio, formulación y formalización de nuevas y posibles soluciones.

Este compendio, contiene las intervenciones de autoridades de entidades públicas del país, dos diplomáticos, un jurisconsulto, dos analistas económicos –uno internacional y otro nacional-, todos ellos connotados panelistas, quienes expusieron diferentes criterios desde distintas perspectivas, sobre el problema de la mediterraneidad, con énfasis en el caso boliviano.

Para el BCB y sus autoridades, es grato publicar esta edición especial del Encuentro de Economistas de Bolivia, donde se refleja, entre otros aspectos, parte de la historia de la pérdida costera de nuestro país; la aplicación de técnicas estadísticas y econométricas que explican de manera cuantitativa la valiosa pérdida territorial de Bolivia y su repercusión hasta nuestros días; una síntesis de las acciones llevadas a cabo en la presentación de la demanda marítima a Chile, ante la Corte Internacional de La Haya; un análisis del contexto y dinámica del poder económico en Chile y su repercusión para Bolivia.

Amable lector, estamos seguros que este texto, será parte de las referencias bibliográficas distintivas que se utilicen hoy y en el futuro, como fundamento para nuestro retorno al mar.

**Raúl Mendoza Patiño**  
**Asesor Principal de Política Económica**

## **Palabras de bienvenida**

**Juan Ríos del Prado**

**Rector de la Universidad Mayor de San Simón**

Muy buenos días tengan todos ustedes. Permítanme dar la más cordial bienvenida a quienes nos acompañan en la testera, a doña Carmen Almendras, Viceministra de Relaciones Exteriores; a don Pablo Ramos, presidente del Banco Central de Bolivia; a don Eduardo Rodríguez Veltzé, embajador ante La Haya en los Países Bajos; a don Gustavo Rodríguez Ostría, embajador de Bolivia en el Perú; a don Antonio Remiro Brotons, miembro del equipo jurídico de Bolivia ante la Corte Internacional de Justicia de La Haya; a don John Gallup, expositor; a don Daniel Agramont, expositor.

Muy raras veces, como universidad, tenemos el privilegio de contar con tan dignas autoridades y representantes de la política nacional. Hemos tenido el privilegio de haber sido seleccionados, para poder ser sede de este Undécimo Encuentro nacional de Economistas de Bolivia con un tema que, en el momento en el que acordamos ser anfitriones de este evento, se decidió abordar: “Efectos de la mediterraneidad de los países en su desarrollo económico y social”. Hace poco, menos de un mes, hemos participado de las resoluciones de la Corte Internacional de Justicia de La Haya, y todos los bolivianos y bolivianas conocemos el veredicto de esa máxima instancia de administración de justicia a nivel mundial. Ese resultado, supuestamente desfavorable para los intereses de Bolivia, de ningún modo menoscaba el hecho de haber abordado este tema que, creo, es fundamental y necesario para que todos los bolivianos y bolivianas tengamos que discutirlo, analizarlo, y ver de qué manera podemos enfrentar una situación que injustamente nos ha sometido a la condición de país mediterráneo. En estos dos días de desarrollo de este Encuentro de Economistas de Bolivia vamos a tener la oportunidad, con la participación de Eduardo Rodríguez Veltzé, de Gustavo Rodríguez, de Antonio Brotons, de profundizar este tema desde el punto de vista académico, y todos los participantes van a tener oportunidades de debatir y de conocer la realidad de esta demanda. Pero al mismo tiempo, y esto es parte de lo que significa este Undécimo Encuentro de Economistas de Bolivia, se va a poder conocer los trabajos de todos aquellos que han participado en este tema y de quienes serán seleccionados como los ganadores.

Yo auguro que este evento alcance los objetivos y los propósitos que se han trazado y espero que pronto, nuevamente, volvamos a encontrarnos para ser anfitriones de otros eventos de esta misma naturaleza. Yo quiero darles la más cordial bienvenida a todos los presentes, y por los principios de nuestra universidad -plural, democrática y anti imperialista-, todos ustedes tienen las puertas abiertas para utilizar esta institución para propagar ideas de renovación, de cambio, y de revolución. En mi condición de rector, me siento sumamente complacido, y a nombre de toda la comunidad universitaria de docentes, estudiantes y trabajadores, quiero darles la más cordial bienvenida y los deseos de éxito en este evento. Muchas gracias.



## **Palabras de circunstancia**

### **María del Carmen Almendras Camargo Viceministra de Relaciones Exteriores del Estado Plurinacional de Bolivia**

Buenos días. En principio, saludo al ex presidente de Bolivia y Agente de nuestro país ante la Corte Internacional de Justicia de la Haya, al embajador Eduardo Rodríguez Veltzé; saludo de manera especial al presidente del Banco Central de Bolivia, ex ministro de Estado, ex rector de la Universidad Mayor de San Andrés, Lic. Pablo Ramos Sánchez, a quien deseo agradecer y felicitar por esta iniciativa tan valorable; saludo al rector de la Universidad Mayor de San Simón, a don Juan Ríos; a su vice rectora; a todo el personal de la Universidad; al embajador de Bolivia en el Perú, Gustavo Rodríguez; a los distintos oradores; al público presente; señores y señoras:

Es un verdadero placer estar en esta ciudad encantadora de Cochabamba, en este Décimo Primer Encuentro de Economistas de Bolivia, promovido y organizado por el Banco Central de Bolivia. Permítanme dirigir estas cortas palabras a nombre del Ministro de Relaciones Exteriores, Diego Pary Rodríguez, quien no ha podido acompañarnos por estar cumpliendo agenda en el exterior del país.

Uno de los problemas más importantes con los que debe lidiar un país enclaustrado en su conexión con el mar se debe, entre otros elementos, al alto grado de dependencia que esta situación le genera con respecto a los países de tránsito. Bolivia es un país privado, contra su voluntad, de una salida al mar pese a haber nacido a la vida independiente con una costa soberana en el océano Pacífico, con importantes riquezas naturales que le fueron arrebatadas como consecuencia de la contienda bélica desatada por Chile en 1879. El no tener un acceso propio al mar, repercute negativamente en nuestro crecimiento económico y en el desarrollo de nuestro país. En Bolivia, se han llevado a cabo importantes investigaciones al respecto, y estoy segura que muchas de ellas serán analizadas y debatidas en esta oportunidad.

Deseo destacar de manera significativa el aporte de la Universidad de Portland, y del profesor John Luke Gallup, en el estudio sobre esta temática, quien ha sido encargado por nuestro Agente ante la Corte Internacional de Justicia y por Diremar<sup>1</sup>, y cuyo análisis fue presentado por nuestro país ante el mencionado tribunal, en el marco de la demanda marítima.

Señor presidente, estamos seguros que esta iniciativa del Banco Central, propiciará el análisis y el debate que, sobre esta temática, debe profundizarse en nuestro país, a fin de contar con elementos de carácter técnico que permitan a Bolivia abordar los nuevos desafíos que se nos presentan también en estos nuevos tiempos.

---

1 Dirección Estratégica de Reivindicación Marítima, Silala y Recursos Hídricos Internacionales

Deseamos un fructífero trabajo y éxito en los resultados, de los cuales, el Ministerio de Relaciones Exteriores estará pendiente para analizarlos con detenimiento, por ejemplo, en la Academia Diplomática. Muchísimas gracias por su atención.

## **Palabras de inauguración**

### **Pablo Ramos Sánchez Presidente del Banco Central de Bolivia**

Doña Carmen Almendras, Viceministra de Relaciones Exteriores; señor Rector de la Universidad Mayor de San Simón [UMSS], don Juan Ríos; doctor Eduardo Rodríguez Veltzé, ex presidente de Bolivia y embajador de nuestro país en el Reino de los Países Bajos; licenciado Gustavo Rodríguez Ostría, docente universitario y Embajador de Bolivia en Perú; estimado amigo Antonio Brotons, defensor de la causa boliviana en La Haya; don John Gallup, expositor en este Encuentro; don Daniel Agramont, expositor; doña María Esther Pozo, vicerrectora de la Universidad Mayor de San Simón; y doña Carmen Quiroz, secretaria de la UMSS.

Quiero comenzar expresando el agradecimiento del Banco Central de Bolivia [BCB] a la Universidad Mayor de San Simón, a su rector, al cuerpo docente, investigadores y estudiantes por la acogida a este Undécimo Encuentro de Economistas de Bolivia. Es ya una tradición en nuestro país, que el Banco Central promueva el debate de temas importantes en encuentros nacionales, donde participan expositores de alto nivel y representantes estudiantiles y docentes de todo el país.

En esta oportunidad, es la comunidad universitaria de San Simón la que nos recibe y la que, sin duda, va a poder transmitir al resto del país, junto con las delegaciones que nos están visitando, los temas que aquí se discuten.

Quiero al mismo tiempo, como universitario, rendir homenaje a la autonomía universitaria en los 100 años de su inicio. Recordemos que en Córdoba [Argentina] los jóvenes en 1918, plantearon la democratización de la educación superior, no sólo en la Universidad de Córdoba y en Argentina, sino en toda América, a través de la libre discusión de las ideas, o sea, de la libertad de pensamiento, asimismo de la libertad de cátedra, para que puedan discutirse todas las corrientes de pensamiento en el mismo nivel científico, y para cumplir con estos requisitos, poder contar con los recursos suficientes, la capacidad administrativa, la capacidad de elegir y designar a las autoridades, y sobre todo, de designar a los docentes sobre la base de la capacidad y el principio del mérito. Rendimos pues, homenaje a la autonomía universitaria, bastión fundamental de la libertad de pensamiento.

Y quiero rendir homenaje al Banco Central de Bolivia, en los 90 años que cumple justamente ahora al servicio del país, como una de las instituciones de mayor prestigio. En estos años, en estas décadas, se ha podido construir una institución de alto prestigio, de alta responsabilidad, que sabe desempeñar bien sus funciones, y que tiene una palabra creíble, una palabra que orienta al país en temas importantes de su desenvolvimiento económico. Su historia se inició en 1911, con la creación del Banco de la Nación Boliviana; posteriormente con la Ley 632, en 1928, se convirtió en Banco Central de Bolivia, con las funciones de una banca central moderna. A

través de su historia ha tenido transformaciones, como toda institución, pero siempre hacia adelante. Ha sufrido reformas, entre ellas por ejemplo las de 1945, cuando se desdoblaron sus actividades en banca central y en banca comercial e industrial, es decir, cuando se produjo su división en un banco central y en un banco comercial: el departamento monetario y el departamento bancario. El departamento bancario tenía las funciones típicas de la banca de depósito y descuento, de la banca de crédito ordinario, y el departamento monetario, con las funciones que le corresponde a un banco central en una sociedad moderna. Más tarde, en 1970, se desprendió el Banco del Estado, así como la función de fiscalización, creándose más tarde lo que hoy en día conocemos como la Autoridad de Supervisión del Sistema Financiero [ASFI] como institución encargada de la fiscalización.

Actualmente, la Constitución Política del Estado le asigna al Banco Central, la responsabilidad fundamental de mantener el poder adquisitivo del boliviano, de nuestra unidad monetaria, es decir, mantener el poder de compra, de tal manera que la gente, que nuestros habitantes puedan confiar en su moneda. Y hemos logrado la estabilidad monetaria. Esto se expresa en el bajo índice de inflación. Este año, en este momento -ya a fines de año- tenemos un nivel acumulado de inflación de 0,90 en todo el año, o sea, menos del 1% de inflación, lo que quiere decir que el poder de compra de nuestra moneda se mantiene estable. Pero como ustedes saben, la estabilidad de la moneda no depende solamente de lo que pueda hacer la autoridad monetaria, es decir, no depende solamente de la política monetaria, sino que tiene que ver con los grandes equilibrios que tienen que cuidarse en la sociedad y en la economía. En primer lugar, el gran equilibrio entre la oferta global y la demanda global, de tal forma que ambas se correspondan y que no haya desfases que puedan provocar desajustes que se traduzcan en desequilibrios que luego afecten a la moneda. Pero así mismo, se tiene que cuidar del equilibrio entre la esfera real y la esfera financiera, porque cuando hay demasiado dinero en circulación deviene la inflación, mientras que cuando hay poco dinero, se paralizan las actividades; por eso el equilibrio entre la esfera real y la esfera financiera es fundamental. Se tiene que cuidar de los equilibrios entre la economía interna y la economía internacional para evitar que, por circunstancias de relaciones que pudieran presentarse en el campo internacional, la economía sea afectada. Todos estos equilibrios implican pues, que para lograr la estabilidad monetaria, es decir, para que el Banco Central pueda cumplir con la función constitucional, con su función institucional de lograr la estabilidad del poder adquisitivo, tiene que haber una economía real que la sustente.

Podemos decir que en este tiempo, la economía boliviana está funcionando bien, en términos de que garantiza un patrón de acumulación de capital que permite un alto nivel de desarrollo con estabilidad y con distribución del ingreso.

Estamos viviendo un momento en que la economía, la sociedad y el Estado están pasando por un momento de transición. En la sociedad, vemos que hay un enorme cambio social con la irrupción de los grupos sociales postergados, de las nacionalidades

postergadas, de esas 36 nacionalidades que antes no eran visibles pero que ahora participan en las decisiones. El cambio social significa el paso de una sociedad en la que había muy poca participación, una sociedad elitista, excluyente, a una sociedad participativa, a una sociedad plural.

El cambio en el Estado, significa el paso de un Estado que participaba muy poco en la economía, que solo se dedicaba a las funciones del área de la administración, defensa, justicia, policía, y relaciones exteriores, que no tenía un papel importante en las funciones sociales y económicas, un Estado residual, un Estado dependiente que se estableció a partir de los 80 -el Estado neoliberal-, a un nuevo poder, un nuevo Estado, un Estado de participación, una economía con alta intervención estatal, que tiene en la empresa pública al principal actor para el crecimiento. En la economía, es el paso de una economía de libre mercado, una economía donde el Estado no intervenía, hacia una nueva economía plural, con alta participación estatal.

Esa economía en tránsito, debe ser motivo de análisis en las casas de estudios superiores. Es pues, uno de los elementos que tienen que cuidarse para lograr la estabilidad. Ahora, lograda la estabilidad monetaria, la estabilidad del boliviano, tenemos que seguir trabajando por conservar esa estabilidad, logrando al mismo tiempo una alta tasa de crecimiento con buena distribución del ingreso.

Tocamos ahora, en este Encuentro de Economistas, un tema para nosotros crucial, el tema del costo que representa la mediterraneidad, problema que como ustedes saben, es de un abordaje difícil, exige metodologías muy elaboradas. Pero contamos con el aporte de intelectuales que han trabajado y trabajan sobre el tema y que en estos dos días podrán exponerlos para que sea motivo de reflexión, a fin de que todos continuemos en esta línea de evaluación de los costos para nuestro país, y para todos los países sin litoral, de lo que representa la mediterraneidad. Debe ser una preocupación permanente, pese a los avatares, pese a las situaciones difíciles que se presenten, pese a que La Haya no haya reconocido nuestro derecho, pese a todo, no debemos olvidar nunca que Bolivia nació con mar, con 400 kilómetros de costa y que fue arrebatada en una invasión cuando el país estaba atravesando por una situación difícil, y que la oligarquía chilena contaba con el apoyo del imperialismo inglés, que armó sus barcos, armó sus ejércitos con la pretensión, justamente, de penetrar en la gran riqueza de Atacama. Esos temas deben ser de permanente preocupación de los economistas de las casas de estudios superiores.

Por eso, deseamos ahora a este Undécimo Encuentro de Economistas, que continúe con la reflexión, y que al mismo tiempo genere nuevos motivos, nuevas iniciativas para que en las aulas universitarias y en los gabinetes de investigación sigamos trabajando, porque tarde o temprano vamos a recuperar el mar. El mar es un derecho irrenunciable.

Quiero reiterar mi agradecimiento al señor Rector, a su Universidad, a su Comité Universitario, a todos los expositores, y a los colegas economistas del Colegio Nacional

y del Colegio Departamental, a los profesionales del Instituto de Investigaciones de la UMSS, a todos por su presencia. Deseamos que estos dos días sean fructíferos. Damos por inaugurado el Undécimo Encuentro de Economistas de Bolivia. Muchas gracias.

# **SESIÓN PLENARIA**

**Eduardo Rodríguez Veltzé**

**Ex Presidente de Bolivia, Embajador de Bolivia ante el Reino de los Países Bajos, Agente de Bolivia ante la Corte Internacional de Justicia de La Haya**



Muy buenos días. Primero, dar las gracias a las autoridades del Banco Central de Bolivia y de la Universidad Mayor de San Simón por la invitación para concurrir a este evento. Saludo particularmente al Presidente del Banco Central, al Rector de la Universidad Mayor de San Simón; a la Viceministra de Relaciones Exteriores y a las autoridades que nos han acompañado en la mesa, a los señores docentes, y sobre todo a todos estos estudiantes que están con nosotros hoy en la mañana. Es especialmente grato estar de vuelta en Cochabamba, mi tierra, y en San Simón, mi universidad; es francamente agradable volver a sentirse en la *Llajta*.

Estoy advertido de que se trata de una temática que aborda un tema desde la perspectiva de las ciencias económicas, y no teniendo esas capacidades, me propongo más bien hablarles a ustedes de tres temas que están vinculados: el primero, referido al desenlace del proceso que siguió Bolivia contra Chile en la Corte Internacional de Justicia, algunos comentarios sobre lo que ocurrió en ese proceso y cómo terminó; segundo, qué se puede proyectar hacia adelante; tercero, una mirada del proceso en el escenario del contexto del derecho internacional, la política, el poder y la economía; y finalmente, comentar qué escenarios multidisciplinarios y en el ámbito del derecho internacional se pueden avizorar.

Creo que todos ustedes han seguido muy de cerca lo que pasó en La Haya, creo también que es tiempo de mirar hacia atrás; personalmente me encuentro comprometido con lo que se hizo desde que asumí la condición de Agente de Bolivia en La Haya, y creo que es tiempo de mostrar lo que nos tocó hacer, asumir las responsabilidades, mirar con espíritu crítico y autocrítico lo que corresponda, y sobre todo, asumir que Bolivia debe seguir mirando hacia adelante, debe superar cualquier sentido de derrota y avanzar.

Estuve hace dos días en Sucre y en Santa Cruz, conversando también con algunos universitarios sobre este tema y me pareció importante decirles que cuando uno decide luchar, sabe que puede ganar o puede perder, pero cuando uno no hace nada, ya ha perdido. Siento que nosotros tomamos una decisión, conociendo los riesgos y solo queda ahora mirar a seguir adelante.

Llegar a La Haya fue una importante decisión de política de Estado que asumió el presidente Evo Morales, cuando el año 2012 anunció que acudiría a los tribunales internacionales para tratar el tema del enclaustramiento geográfico de Bolivia, y desde entonces, se trabajó con el mayor rigor, la mayor responsabilidad, para montar, no solamente un equipo profesional e institucional que le dé la suficiente capacidad al Estado para emprender semejante tarea, sino también para lograr un consenso político en esta política de Estado, acudiendo a las opiniones, a los consejos de ex mandatarios, ex cancilleres y de reconocidas figuras del ámbito académico.

Se trataba sin duda de un 'antes' y un 'después' en lo que Bolivia había venido haciendo para tratar el tema de la reivindicación marítima, del enclaustramiento al que se encuentra sometida. Es importante destacar que hasta entonces, Bolivia había ensayado una política de aproximación con Chile, de generación de confianza mutua que nos lleve a

encontrar soluciones dialogadas. Recuerden ustedes la agenda de los trece puntos<sup>1</sup>, específicamente el punto sexto que trataba el tema marítimo. Lamentablemente, y como ocurrió en anteriores oportunidades, el gobierno de la República de Chile decidió volver a cerrar las puertas a este proceso, lo que motivó y activó la decisión de llegar a La Haya. Es en este contexto en el que se fortaleció la capacidad institucional con la creación de DIREMAR<sup>2</sup>, el Consejo de Reivindicación Marítima, con la conformación de equipos de abogados nacionales e internacionales, con la designación del Agente, y con el fortalecimiento de la misión diplomática de Bolivia en los Países Bajos, en La Haya.

No voy a hacer un recuento de todo el proceso, pero sí voy a destacar el objeto central de esa demanda: pedir a la Corte que declare que Chile tiene la obligación de negociar con Bolivia un acceso soberano al océano Pacífico de manera oportuna, eficaz y de buena fe. Este fue el petitorio de la demanda, generado a partir de un argumento jurídico, que fue construido a la luz de los desarrollos del derecho internacional, de las disposiciones legales del derecho internacional aplicable, y sobre todo, del análisis de los precedentes. Se trabajó de manera responsable, no hubo improvisación, ensayo ni tarea que se hubiese dejado al azar.

Me tocó incorporarme al equipo una vez que este trabajo de preparación de la demanda se encontraba bastante avanzado. Puedo dar fe de que las autoridades bolivianas, DIREMAR, el equipo internacional, Cancillería y determinadas personalidades del ámbito político y del gobierno, pusieron el mayor empeño y el rigor que era necesario para este emprendimiento.

Transitamos un proceso largo, prácticamente un poco más de cinco años, en el que se produjo una primera situación que hay que destacarla. Chile planteó una objeción preliminar, un incidente para desafiar la competencia de la Corte y para que el asunto concluya inmediatamente. El argumento de Chile era que el Tratado de 1904 ya había resuelto de manera definitiva la controversia y que la Corte no tenía competencia. Ustedes seguramente recuerdan las audiencias en las que se celebraron los alegatos orales en los que ambas partes plantearon sus posturas. Al poco tiempo, la Corte tomó una decisión para resolver el incidente, decidió que ella sí tenía competencia y que iba a conocer y resolver la causa. Encontró infundada la objeción, porque la disputa entre Bolivia y Chile no había sido resuelta, ni mucho menos, por el Tratado de 1904.

Luego entramos al proceso de fondo, proceso en el que Bolivia debía demostrar que Chile había contraído estas obligaciones a través de prácticas de Estado, intercambios diplomáticos, actos unilaterales y compromisos que en diversas formas reconocidas por el derecho internacional se generaban, y así se lo planteó ante la Corte para su reconocimiento.

Pero se trataba de un proceso contradictorio. En todos los procesos ante la Corte concurre esta duplicidad de argumentos, del que demanda y del que se defiende;

---

1 Acta de la segunda reunión del Grupo de Trabajo sobre Asuntos Bilaterales entre Bolivia-Chile, la "Agenda de los 13 Puntos", 17 de julio de 2006.

2 Dirección Estratégica de Reivindicación Marítima, Silala y Recursos Hídricos Internacionales del gobierno de Bolivia.

ambas partes tienen la capacidad y la posibilidad de presentar sus alegatos. Bolivia presentó sus argumentos escritos y orales a través de las memorias, y en las audiencias Chile hizo lo propio. Se celebraron más de trece horas de audiencias orales y se presentaron, por ambas partes, miles de folios con argumentación jurídica y centenares de pruebas, sobre todo de acontecimientos históricos que respaldaban cada uno de los asertos.

El primero de octubre de 2018, llegó el momento de conocer el resultado del proceso. En el fallo al que se dio lectura en esa fecha, la Corte razonó que Bolivia no había podido demostrar que Chile había contraído una obligación jurídica para negociar un acceso soberano al océano Pacífico con Bolivia; la Corte se refirió puntualmente a cada uno de los argumentos y episodios invocados y a las evidencias presentadas, y determinó que en ninguno de ellos, Chile había contraído explícitamente una obligación para negociar.

Sin embargo, la Corte sí reconoció -y lo dice también de manera explícita- que Chile expresó la voluntad política y diplomática de encontrar acuerdos para resolver la mediterraneidad de Bolivia, y que la decisión judicial no impide a las partes seguir trabajando en negociaciones significativas en el marco de la buena vecindad. Es más, la propia sentencia desarrolla razonamientos para concluir que esta larga historia de intentos fallidos de encontrar una solución, pueda seguir motivando a las partes para encontrar una solución.

¿Por qué la Corte razonó así y no dio la razón a Bolivia en su planteamiento inicial? Posiblemente hay muchos razonamientos que deben contrastar la decisión con lo argumentado por las partes, los precedentes y normativa aplicable. Esta tarea es también un acicate para la Universidad, para examinar ese fallo. En la práctica del derecho internacional, son los estudios de los precedentes, de la jurisprudencia, que es posiblemente la fuente más fértil del derecho internacional, la que orienta los exámenes de las decisiones judiciales de los tribunales internacionales, y señalan la proyección del derecho internacional, y sobre todo, las pautas de la justicia internacional.

Nosotros podemos ensayar algunos argumentos, de hecho estamos en un proceso de evaluación de la sentencia, del fallo, estamos recabando los criterios, no solo de nuestros asesores, sino de la academia y de gente que ha seguido muy de cerca este proceso.

Lo que inicialmente se revela, es que la Corte adoptó un criterio más afecto con la postura conservadora en la interpretación de los precedentes y la doctrina aplicable, más próxima a una posición de aplicación rigurosa de ciertos parámetros positivistas. La Corte no ingresó en un análisis del contexto histórico o del contexto socioeconómico y de los intereses de poder que acompañaron a cada uno de esos episodios históricos entre los que se produjeron los compromisos adoptados por Chile. Pudo hacerlo, para acompañar y fortalecer su razonamiento, pero no lo hizo. Generalmente, la Corte suele ingresar en este tipo de análisis de contexto de los argumentos para encontrar un sentido a sus decisiones. Hay que recordar que en el derecho internacional, a diferencia

del derecho doméstico, del derecho local, no se siguen parámetros codificados o fuentes regladas absolutas; existe un espectro muy amplio para razonar y justificar una decisión que incumbe la relación de dos Estados, así lo revelan los precedentes que son los que orientan y le dan una pauta al Tribunal para definir las causas.

Lo cierto es que la Corte ya se pronunció y definió la causa. Habrá que asumir que nuestra mirada sobre el valor vinculante de esos episodios invocados, de esa prueba presentada, no era suficiente para demostrar la existencia de una obligación de negociar, exigible judicialmente. Sin embargo, sí resultó suficiente para que la Corte reconozca que existió, existe y todavía permanece pendiente una solución al enclaustramiento de Bolivia. Hay que asumirlo con entereza y mirando el lado positivo de la decisión. Posiblemente seguirán muchas deliberaciones y estudios sobre lo que pasó en la Corte.

Lo que me toca decir, es que además del lado negativo del fallo, tiene otro, un lado positivo contenido en el propio razonamiento de la Corte. Este instrumento, tal vez el más importante que Bolivia ha logrado en estos casi 140 años de conflicto, comprende un reconocimiento por parte de la Corte Internacional de Justicia, de que hay una larga historia de intentos por resolver el problema, que se encuentra aún pendiente y que corresponde a los dos países, Bolivia y Chile, en el espíritu de buena vecindad, encontrar soluciones significativas, soluciones sostenidas a través de la negociación.

La que más nos afecta es, sin duda, la parte dispositiva del fallo, la que rechaza la existencia de la obligación de negociar, pero simultáneamente abre una ventana -yo diría más bien una puerta- y señala un camino a seguir: la continuidad de intentos reconocidos hacia un resultado, aquel que contribuya a lograr una solución a la mediterraneidad de Bolivia.

Por eso es importante destacar estas reflexiones en estos eventos, porque son ustedes los jóvenes a quienes les toca tomar la posta del nuevo camino a seguir. Esta decisión llega en un tiempo y a un ámbito en el que posiblemente exige pensar, estudiar y reflexionar más, y tiene que ver con los alcances del derecho internacional, con los escenarios de las decisiones políticas internacionales, con la utilidad de ciertos instrumentos.

Nosotros acudimos al instrumento judicial internacional, no nos ha sido muy útil, pero nos ha dado la pauta de que hay otros caminos que pueden abrirse. Pero tampoco hay que desencantarse tan rápidamente, porque el derecho internacional no necesariamente es la panacea que resuelve todos los problemas del mundo.

Hace algún tiempo se pensaba que con la creación de estas cortes internacionales, con la celebración de las famosas Conferencias de Paz, precisamente en La Haya, se iba a prevenir las guerras y se iba a acabar con la anarquía mundial. Pues no fue así, se sucedieron la Primera Guerra, la Segunda Guerra, y aquí estamos todavía. Se siguen produciendo acontecimientos muy parecidos a lo que nos pasó hace mucho tiempo atrás, aquí en la región, entre Bolivia y Chile.

Si ustedes miran el espectro de conflicto que estamos siguiendo a diario, nos encontraremos con que ni el derecho internacional, ni la propia Corte Internacional de Justicia, son capaces todavía de resolver varios de ellos. Esta no es una justificación, pero sin duda debe abrir reflexiones. Por ejemplo, seguimos con mucho interés cómo ciertos países construyen islas artificiales en el mar del sur de la China y se generan problemas sobre la soberanía territorial marítima, y ese tema no se resuelve por una decisión de un tribunal, más bien por otro nivel de decisiones entre las grandes potencias. U otro país asume como propia una porción de territorio de su vecino, por ejemplo: la toma de Crimea; la invasión de Irak; el prolongado conflicto entre Palestina e Israel; el pendiente problema entre el Reino Unido y las Malvinas; o Guantánamo y Cuba, y podemos seguir. Lo importante es advertir que el derecho internacional no necesariamente es, por sí solo, el instrumento que nos puede conducir a una solución definitiva, interviene el factor de la política, el factor de la economía y sobre todo el factor del poder.

Hoy el escenario de la convivencia entre los países del mundo, está en manos de las grandes potencias, de los grandes imperios que todavía controlan el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, potencias que hoy día pueden definir el nombramiento de jueces, a cinco de ellos en la Corte Internacional de Justicia, potencias que utilizan el derecho internacional o las grandes instituciones para desafiar la vigencia del orden internacional. Por eso, no es sorprendente que los grandes tratadistas del derecho internacional admitan que, si bien el derecho internacional contribuye al orden internacional, a superar grandes fenómenos como fue la esclavitud, el colonialismo, el restablecimiento de los derechos humanos, todavía subsiste un escenario opaco y poco eficiente. Si el derecho internacional definiera la legalidad o ilegalidad de las políticas exteriores de los países, viviríamos en un mundo de paz, posiblemente en un paraíso, eso no es así.

Por eso tal vez, el desafío es seguir trabajando con los pies sobre la tierra, mirando bien lo que pasa en el mundo, en estas instituciones en la región y en el mundo, y ese es un desafío que puede abordarse también desde la academia.

¿Qué escenarios se nos plantean ahora? No todo es tan dramático, ni pretendo de ninguna manera convertir esta descripción de nuestro pleito o esta mirada al escenario del derecho internacional en un lamento. También se han producido instrumentos que nos dan una pauta muy interesante para seguir adelante, sobre todo cuando tenemos la constancia de que el enclaustramiento, la mediterraneidad de muchos países, es objetivamente un obstáculo para el desarrollo de los pueblos, el desarrollo económico social, humano, etc.

Seguramente ustedes, en el curso de este evento, van a oír de los expertos, de gente que ha investigado y publicado, datos sobre los costos que representa para Bolivia no tener un acceso soberano, propio o efectivo a los mares y a los océanos. No ingresaré en esos ámbitos, lo que sí me parece interesante es recordar que el sistema de Naciones Unidas, que sigue muy de cerca estos temas, en los años ochenta generó uno de los

instrumentos más extraordinarios para regular la situación de los mares y los océanos, y particularmente, la relación entre los países sin litoral y los países de tránsito. Me refiero a la Convención de Naciones Unidas sobre Derechos del Mar que se aprobó en 1984, pero que recién entró en vigencia 10 años después; Bolivia la ratificó en 1995, y así lo hicieron también sus vecinos -Chile, Brasil, Paraguay, Uruguay- excepto Perú, que es una situación que en algún momento habrá que estudiar también: ¿por qué Perú no ratificó la Convención de Derechos del Mar, siendo un país de tránsito de particular interés para Bolivia?

Se dice que esta convención, conocida como CONVEMAR, es como la constitución de los océanos, y es un instrumento que en Bolivia despertó algunas inquietudes. En los años setenta, fungía como embajador representante de Bolivia en las Naciones Unidas, Walter Guevara Arce. El ex presidente de Bolivia, fue uno de los primeros en poner en blanco y negro y por escrito en un libro, *Radiografía de la negociación con Chile*, en los años setenta, la importancia de CONVEMAR, habiendo participado en su elaboración y negociación. Dedicó un capítulo a la importancia de “La obligación de Chile de negociar el acceso al Mar” en el marco del desarrollo de esta convención que, a su criterio, generaba mayores derechos a Bolivia frente a Chile, que aquellos que se acordaron para Bolivia en el Tratado de 1904. Guevara relata cómo él alertó con notas y se entrevistó con autoridades de Estado, para destacar la importancia de este instrumento.

CONVEMAR entró en vigencia y ciertamente es trascendental. Siguiendo esta anécdota, cabe recordar que Cancillería y los sucesivos gobiernos, desde que se ratificó en 1995, adoptaron un curioso concepto de que no había que involucrarse con CONVEMAR. En efecto, Bolivia decidió no tomar ventaja ni convertirse en un país que podía exigir a los países en tránsito sus derechos y obligaciones. Estimo que esto ocurría porque alguna gente en Cancillería consideraba que asumir CONVEMAR, representaba admitir que éramos un país sin litoral, concepto ciertamente debatible. Afortunadamente, en 2014 el presidente Evo Morales, luego de una interesante y prolongada reunión con ex cancilleres y otras autoridades, tomó la decisión: CONVEMAR debe ser plenamente adoptada por Bolivia, y concurrió ese mismo año en Viena, a la Conferencia de Países sin Litoral.

¿Qué representa este paso? A mi juicio algo muy importante. Esta convención define, no solamente qué entiende la comunidad internacional sobre las condiciones de los mares y océanos, las zonas económicas, los límites territoriales, etc., sino también comprende un acápite especial que define los derechos, desde y hacia el mar, de los países que no tienen acceso, que no tienen litoral. Estos derechos comprenden aspectos tan significativos como los referidos a que los países de tránsito no pueden generar cobros impositivos por ningún concepto y deben facilitar el establecimiento de zonas francas, zonas aduaneras e incluso el tránsito de ductos, tuberías de cualquier índole.

Por ejemplo, cabe mencionar que el próximo año 2019, Bolivia debe renegociar con Chile los instrumentos que permitieron la construcción del poliducto Sica Sica - Arica a

finés de los años 50, y que comprende una concesión territorial que atraviesa todo el curso del ducto y termina en una concesión en el océano Pacífico, en la zona de Arica para las instalaciones de la zona terminal.

CONVEMAR también prevé los derechos de los países de tránsito, para que las condiciones de libre tránsito, en materia de infraestructura, de derechos en las exportaciones e importaciones, sean equivalentes a aquellos que tienen los países con litoral, y promueve la celebración de acuerdos bilaterales, regionales o subregionales.

En otras palabras, lo que CONVEMAR plantea es que los países sin litoral puedan gozar de los mismos derechos sobre los océanos y sobre los mares, que los países con litoral. Esto es fundamental y se lo ha reiterado en diferentes ámbitos, el concepto de que los mares son patrimonio de la humanidad. No son propiedad únicamente de aquellos que tienen costas, los países sin litoral también tienen derechos en alta mar para explotar sus recursos naturales y todo aquello que ofrecen los mares.

Bolivia está en toda la capacidad de hacerlo y tiene a partir de esta posibilidad, cinco vecinos con los que puede trabajar mejoras en las condiciones de tránsito y acceso.

Justo antes de venir, miraba una información que se publicaba en Chile referida a que para mejorar las condiciones de los puertos, entre ellos Arica, y restablecer el ferrocarril a La Paz, Chile había gastado más de 265 millones de dólares. No sé si hay que dar fe o no a estas cifras, lo que es cierto es que Bolivia no puede seguir sin aprovechar cada una de las posibilidades de cinco vecinos, y no podemos seguir manteniendo el 83% del tránsito de nuestro intercambio de exportaciones o importaciones a través de un solo puerto, Arica.

Creo que las iniciativas que se han tomado recientemente son extraordinarias y hay que alentarlas, pero con un espíritu, ya no de contención, sino de cooperación, de negociación y de invocación del derecho internacional práctico y efectivo, con una mirada en la que el vecino, sea cual fuere, no es necesariamente un enemigo, sino un potencial socio con el cual se pueda seguir discutiendo algunos temas.

Esta afirmación, sin duda, no representa resignar toda aspiración al derecho de recuperar una salida propia al mar, para lo cual habrá que trabajar en escenarios mucho más certeros. Anoto y quiero concluir indicando que hay caminos, hay oportunidades para Bolivia, es indispensable asumir miradas tal vez mucho más autocríticas y reencaminar las cosas; para ello, obviamente, la academia, la universidad e instituciones como el Banco Central de Bolivia, que propician estas actividades, pueden contribuir significativamente.

Quiero concluir con un par de reflexiones, que sí las voy a leer y que son un par de párrafos que he extractado del discurso que dio el presidente Morales el 27 de septiembre de este año, a solo días de conocerse el fallo de la Corte Internacional de Justicia de La Haya. Las encuentro particularmente reveladoras porque muestran la proyección y una mirada mucho más abierta, mucho más constructiva y que debemos

reflexionarla. Decía el presidente que: *“Bolivia tiene la certeza de que la decisión que adopte la Corte Internacional de Justicia [y aquí subrayo] independientemente de sus alcances, marcará un nuevo tiempo en la relación entre Bolivia y Chile para enfrentar en el futuro, con altura de miras, para explorar soluciones mutuamente aceptables y duraderas”*.

Y un segundo párrafo, que también lo he escogido que dice *“La vocación de paz y la voluntad política de nuestros pueblos y sus líderes debe ser unívoca para identificar soluciones posibles, funcionales y con las que las partes se sientan ganadoras y no derrotadas; controversias aún más antiguas y más complejas en el mundo, han tenido soluciones prácticas y posibles, forjadas por una diplomacia creativa y eficaz”*.

Creo que estas reflexiones que planteó el Presidente de Bolivia a la Comunidad de Naciones en la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas, marca el tono con el que debemos seguir mirando este tema, de pie, de frente a nuestros problemas, a nuestro acceso a nuestros mares, a nuestros océanos.

Muchas gracias.

# **COMERCIO EXTERIOR DE BOLIVIA, UN PAÍS PRIVADO DE LITORAL**

**Daniel Agramont Lechín**



## RESUMEN

La mediterraneidad reduce los flujos comerciales y el crecimiento de las economías. El crecimiento anual de los países en vías de desarrollo sin litoral estaría entre 1,2% y 1,5%, inferior al de las naciones con costa. La restricción se explica por la dependencia de países de tránsito. La carga boliviana debe transitar hacia el mundo a través de territorio y puertos chilenos, enfrentando el aumento en los tiempos de comercialización. Un país con acceso al mar debería poder realizar operaciones en no más de 12 horas, en el tramo Tambo Quemado - Arica. Para Bolivia, las exportaciones emplean hasta 91 horas, mientras que las importaciones requieren de un máximo de 184 horas. Es importante mejorar las condiciones con Chile, diversificar las opciones portuarias, e implementar políticas que mejoren la competitividad logística del país.

## I. Introducción

El presente trabajo se constituye en un análisis breve sobre los efectos de la mediterraneidad en Bolivia, bajo un enfoque de trabajo de campo en toda la cadena logística boliviana. En este sentido, es evidente que la mediterraneidad tiene efectos negativos sobre el crecimiento de los países y, que además, los problemas económicos que esta conlleva, fueron reconocidos por la comunidad internacional. Actualmente, los efectos económicos de la mediterraneidad, no es un tema que solo Bolivia ha estudiado (o que busque posicionamiento en términos de estudio) sino que a nivel internacional el tema se trata en el nivel más alto. Un ejemplo, es el estudio que efectuó Naciones Unidas (UN-OHRLLS, 2013) que encontró que un país en desarrollo sin litoral presenta un nivel de desarrollo que es, en promedio, un 20% inferior a aquel de los países en desarrollo con litoral. Asimismo, a finales de la década de 1990, se encontró que la mediterraneidad genera un efecto negativo sobre el potencial de crecimiento de las economías, de tal magnitud, que la tasa de crecimiento de los países en vías de desarrollo sin litoral sería entre 1,2% y 1,5% inferior por año a la del resto de naciones con costa.

Por otro lado, se observó que según datos del Instituto Nacional de Estadística, procesados y depurados, el país exporta importantes materias primas, siendo el gas el producto principal, seguido de minerales y de los productos manufacturados; estos últimos, además requieren de barcos o camiones para ser exportados. Analizando exclusivamente los productos que, para ser comerciados, requieren de un país de tránsito (se excluye el gas) se encontró que Bolivia comercia el 50% con los 5 países vecinos y que el restante 50% llega al mundo, es decir, llega al mar para buscar su destino final. En términos de importaciones, el 40% se hace desde países vecinos, mientras que un 60% de las importaciones bolivianas llegan por un barco a algún puerto.

Evaluando el lugar por donde transita la carga nacional, se observó que la mayor parte de las exportaciones y de las importaciones bolivianas, salen al resto del mundo por Chile, representando un 81% de las exportaciones y 83% de las importaciones, las que atraviesan este país. A nivel sectorial, para la agricultura, los hidrocarburos y la minería, el nivel de flujo de las exportaciones por este país es casi del 100%, mientras que para la manufactura es la mitad. Respecto a las importaciones en tránsito, según clasificación CUODE<sup>1</sup>, fue posible constatar que, tanto para bienes de consumo como para bienes de capital, el tránsito por Chile es de 93% y 91% del total, respectivamente.

En base a los resultados previos, se empleó el modelo de Faye et al. (2004) quienes sostienen que la mayor adversidad de la mediterraneidad viene de la dependencia de los países sin litoral (PSL) con respecto al país o los países de tránsito. El modelo considera mecanismos por los cuales los PSL enfrentan restricciones estructurales para acceder a los mercados globales, tales como la relación política con el país de

---

1 Clasificación según Uso o Destino Económico. Codificación de las mercancías según el fin económico al cual serán destinadas: bienes de capital, intermedios y de consumo.

tránsito, la vulnerabilidad a los conflictos sociales en el país de tránsito, y el tipo de infraestructura en el país de tránsito y en el país que requiere de un tercero para comerciar. En el caso de Bolivia, se encontró que en términos de la relación política que mantiene con Chile, no se ha logrado consolidar, en buenos términos, las relaciones diplomáticas a lo largo de los años. Por su parte, los conflictos sociales se hacen evidentes, exclusivamente en puertos chilenos en los que se registran paros y huelgas constantes. Por último, a pesar que Bolivia ha fortalecido su infraestructura carretera para el transporte de carga nacional, este panorama difiere en el lado chileno, debido al deterioro de carreteras y vías que conducen a los puertos.

Otro aspecto que ha impactado en los costos y el libre tránsito de productos bolivianos en puertos chilenos, fue la ley de modernización del sector portuario de 1997 (Congreso Nacional de Chile, 1997) la cual fue promulgada en Chile por falta de presupuesto del Estado para mantener sus puertos. Esta ley redujo el papel del Estado chileno, convirtiéndolo solamente en fiscalizador de la actividad portuaria, y por tanto responsabiliza a las empresas privadas de la administración operativa. El escenario es aún peor si se considera que el Estado chileno ha entregado la operación de todos los puertos a unas pocas empresas que ahora tienen el control de todas las actividades portuarias. Asimismo, se debe señalar que esas pocas empresas, son parte de los grupos empresariales de Chile que conforman una élite económica con considerable poder económico y político.

Este trabajo se organiza de la siguiente forma: en la sección II se describe el análisis económico mundial respecto a la mediterraneidad; la sección III explica el comercio boliviano extra-regional y la dependencia de los puertos del Pacífico; la sección IV muestra los problemas que experimenta la carga nacional; y la sección V, los tiempos de demora del tránsito, y élites económicas en Chile. Finalmente la sección VI presenta las principales conclusiones.

## **II. Análisis económico mundial**

Los problemas económicos inherentes a la mediterraneidad han sido reconocidos por la comunidad internacional. Dos de los trabajos más citados con relación al impacto de la mediterraneidad en el crecimiento económico, son los realizados por Gallup et al. (1999) y MacKellar et al. (2000). Ambos trabajos fueron realizados a finales de la década de 1990 y se relacionan con el surgimiento de la Nueva Geografía Económica y el consecuente renovado interés en el análisis económico de la Geografía.

En ambos estudios se utilizan datos de panel (datos para una misma unidad de análisis a lo largo de diferentes períodos) que cubren una muestra amplia de países en todo el mundo. Con base en esta información, los autores realizaron análisis de convergencia económica y concluyeron que la mediterraneidad genera un efecto negativo sobre el potencial de crecimiento de las economías, de tal magnitud, que la tasa de crecimiento de los países en vías de desarrollo sin litoral sería entre 1,2% y 1,5%, inferior por año, a la del resto de naciones con costa.

Por otro lado, efectuando un análisis multidimensional, se encuentra el trabajo de Naciones Unidas (UN-OHRLLS, 2013) en el que se mide el efecto de la mediterraneidad sobre el desarrollo de las economías, en lugar de la tasa de crecimiento. A través de un sistema de dos ecuaciones, se determina que la mediterraneidad tiene efectos negativos sobre el desarrollo económico: uno directo y otro indirecto, que actúa a través del impacto negativo de la mediterraneidad sobre la integración comercial. Así, se sugiere que un país en desarrollo sin litoral, presenta niveles de desarrollo que son, en promedio, 20% inferiores a aquellos de los países en desarrollo con litoral.

Otro canal frecuentemente identificado, a través del cual la mediterraneidad afecta negativamente al desarrollo, es el de la inversión extranjera directa, pues estos países están alejados de la innovación y la tecnología, dado que sus costos son muy altos. Se plantea que la lejanía inherente a la mediterraneidad no alienta la inversión extranjera, particularmente en sectores con cadenas de valor, debido a la necesidad constante de importaciones de insumos y los costos extras que impone sobre ellas la mediterraneidad.

### **III. Comercio boliviano extra-regional**

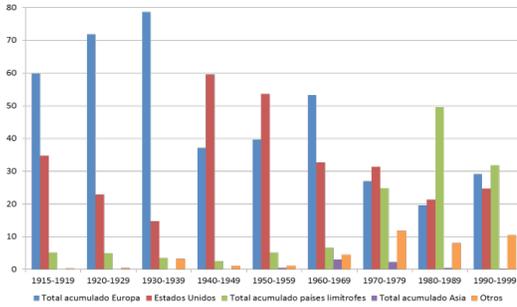
Bolivia tiene frontera con 5 países, por lo tanto la tarea inicial es determinar por dónde se conecta Bolivia con el comercio mundial, para luego profundizar en cómo es el comercio de Bolivia por estos lugares que son muy costosos. En este contexto, se entendió que Chile es el país que cercenó a Bolivia el territorio marítimo; sin embargo la pregunta para esta investigación fue, en primer lugar, ¿por dónde se conecta Bolivia actualmente?, la cual permitirá comprender cuáles son las barreras efectivas que tiene el país. Es evidente que a Bolivia le cuesta mucho llegar al mar, por lo cual es importante analizar los costos que representa el transporte por los puertos de Arica, Iquique, Antogagasta, Matarani, Ilo, Rosario, Buenos Aires, Santos y Paranaguá, de forma que se identifique el puerto más costoso para transportar mercancía y los países a los que pertenecen.

Se construyó una base de datos, que muestra la importancia relativa de aquellos destinos que representaban los nueve principales destinos de las exportaciones bolivianas, durante las primeras décadas del siglo XX (Estados Unidos, países limítrofes y países europeos). A partir de 1950, se añadió información relativa a Japón, y desde 1970, información relativa a Corea del Sur y Suiza. El Gráfico 1 resalta que estos destinos absorbieron al menos el 90% de las exportaciones bolivianas. El gráfico también muestra que hasta la década de 1970, menos del 10% de las exportaciones bolivianas eran destinadas a países limítrofes. Esto quiere decir, que el desenvolvimiento de la casi totalidad de las exportaciones bolivianas, dependía de las condiciones impuestas al tránsito de productos bolivianos por parte de los países limítrofes.

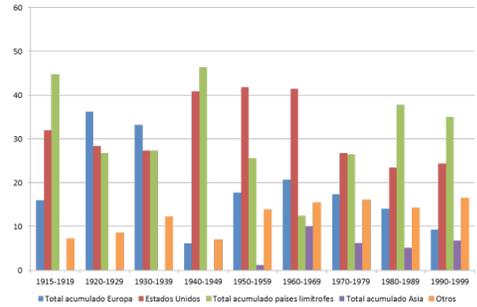
En el Gráfico 2 se consideró la misma muestra de países, para identificar el origen de las importaciones bolivianas. Se observa que éstas no estuvieron tan concentradas como en el caso de las exportaciones. Igualmente, tal como fue destacado previamente, resalta que las importaciones provenientes de países limítrofes no fueron desdeñables,

particularmente durante las guerras mundiales. De todas maneras, con la excepción de estos períodos y hasta la década de 1980, el 70% de las importaciones bolivianas provino de flujos de comercio extra regionales.

**Gráfico 1: IMPORTANCIA RELATIVA DEL DESTINO DE LAS EXPORTACIONES BOLIVIANAS, 1915 - 1999**  
(Promedios decenales, porcentaje)

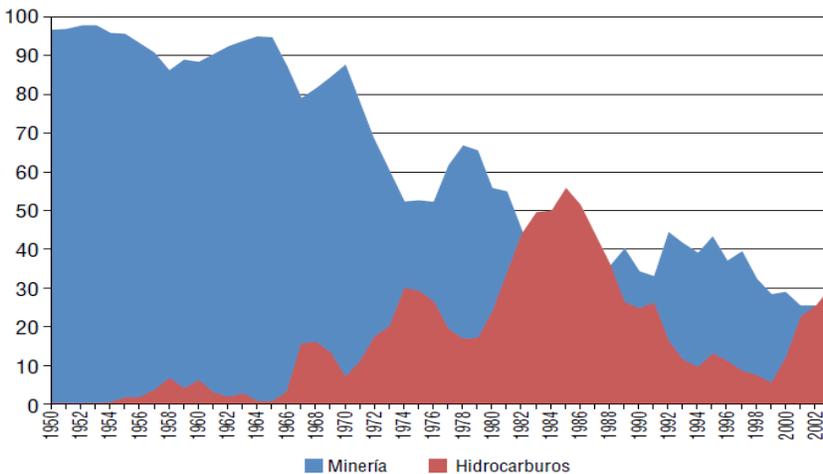


**Gráfico 2: IMPORTANCIA RELATIVA DEL ORIGEN DE LAS IMPORTACIONES BOLIVIANAS, 1915 - 1999**  
(Promedios decenales, porcentaje)



Durante la década de 1970, el país vivió un *boom* en exportaciones, tanto de petróleo como de gas. El auge incrementó la importancia relativa de los hidrocarburos dentro de la canasta exportadora boliviana (Gráfico 3). Durante la década de 1980, las exportaciones de hidrocarburos se convirtieron, por primera vez en la historia económica de Bolivia, en el principal sector de exportación. Si bien, dicho protagonismo se mermó durante la década de 1990, fue recuperado con las exportaciones de gas a Brasil (2000) y desde 2003 son nuevamente las más importantes.

**Gráfico 3: IMPORTANCIA RELATIVA DE LAS EXPORTACIONES BOLIVIANAS DE MINERÍA E HIDROCARBUROS 1950 - 2003**  
(En porcentaje)



Fuente: Información obtenida de Peres-Cajías, 2015.

Es posible observar que Bolivia exporta importantes materias primas, y dentro de estas se encuentra el gas; este *commodity* se transporta por ductos y se vende a dos países. En este contexto, se ha considerado que, en el marco del presente análisis, el gas cuenta con relevancia limitada ya que para ser exportado no necesita cruzar un tercer país y tampoco requiere de un barco para llegar a su destino. Por tanto, son los minerales y los productos manufacturados los que requieren de barcos o camiones para ser exportados. En base a información del Instituto Nacional de Estadística, se observó el comercio extra regional en Bolivia, es decir, aquella carga que llega a un barco y que no es comerciada con los países vecinos, sino la que va más allá de estos países. Cabe señalar que el comercio mediante vía aérea quedó fuera del análisis, ya que en términos de volumen representa menos del 1%.

### **a. Dependencia de los puertos del Pacífico**

Analizando únicamente la carga que va en barcos, se pretende determinar las barreras impuestas al país y por qué para Bolivia es tan caro comerciar. Según se observa en el Cuadro 1, Bolivia comercia el 50% con los 5 países vecinos y el restante 50% llega al mundo, es decir, llega al mar para buscar su destino final. En términos de importaciones, el 40% se hace desde países vecinos, mientras que un 60% de las importaciones bolivianas llegaron por un barco a algún puerto.

**Cuadro 1: BOLIVIA: RELACIÓN DE COMERCIO EXTERIOR CON PAÍSES VECINOS Y EL RESTO DEL MUNDO DE ACUERDO A VALOR, DURANTE 2015**

Socio comercial	Exportaciones	Importaciones
Con países vecinos	50%	40%
Con el mundo	50%	60%

Fuente: Elaboración propia con datos del Instituto Nacional de Estadística

Es importante comparar estos porcentajes, con lo que pasa en otros países. En el siguiente cuadro (Cuadro 2) es posible observar cómo Brasil efectúa intercambios con sus vecinos en porcentajes muy bajos, a pesar que colinda con una gran parte de países de la región. El comercio de Brasil con sus vecinos, es de solamente un 13% en términos de exportaciones, y de 11% en términos de importaciones, permitiendo concluir que este país comercia con el resto del mundo principalmente. Por su parte, llama la atención el caso de Paraguay, el cual comercia 44% con sus vecinos y es mediterráneo. Estos aspectos muestran el tipo de comercio que enfrentan los países sin acceso soberano a la costa marítima, y que está enfocado en el intercambio en gran cuantía con los vecinos, por constituirse en transacciones que no representan un costo elevado y son sencillas de realizar. Sin embargo, es evidente que este comercio tiene un límite, ya que los requerimientos de productos importados no siempre son satisfechos por la producción de los vecinos, recurriendo en este caso a la producción de países más distantes.

Para Bolivia, en el caso de las ventas, la mayoría de las exportaciones son de gas, se destinan en 96% a países miembros del MERCOSUR (vecinos cercanos); sin embargo los minerales que se producen, son demandados por Bélgica o Corea del Sur, por ejemplo, países a los cuales se llega principalmente por vía marítima.

**Cuadro 2: PAÍSES SUDAMERICANOS Y SU COMERCIO CON  
PAÍSES LÍMITROFES DE ACUERDO A VALOR, 2015**

Otros países Sudamericanos	Exportaciones	Importaciones
<b>Brasil</b>	13%	11%
<b>Argentina</b>	27%	27%
<b>Paraguay</b>	44%	41%
<b>Perú</b>	13%	15%

Fuente: Elaboración propia con datos del Instituto Nacional de Estadística

Bolivia ha hecho todo lo posible para sobrepasar la barrera de atravesar un tercer país para importar o exportar productos; en el primer caso, comprándoles la mayoría de los productos a sus vecinos, y en el segundo, para el caso de productos diferentes al gas, recurriendo a un tercer país de tránsito mediante el cual se tenga acceso al transporte marítimo.

El presente análisis ha sido presentado al presidente del Estado Plurinacional de Bolivia, Evo Morales Ayma y en Cancillería (al entonces canciller David Choquehuanca) momento en el que se resaltó que finalmente se pudo poner un número a la elevada dependencia del país con respecto a los puertos chilenos. En efecto, el país por donde transita la mayor parte de las exportaciones y las importaciones bolivianas es Chile, representando un 81% de las exportaciones y 83% de las importaciones extra-regionales de Bolivia. Este dato señala que, si un exportador quiere llevar sus productos desde Cochabamba o Santa Cruz, se estima que un 81% de estos productos transitarán por puertos chilenos. En segundo lugar está Brasil (11%), sigue Perú (7%) y Argentina (1%). Estos porcentajes llaman ampliamente la atención, debido a que Bolivia limita con cinco países por los cuales podría tener barreras al comercio; sin embargo, la situación actual es que se tiene una elevada dependencia respecto a Chile. Este panorama es preocupante y debería haber llamado la atención de las autoridades hace décadas.

El comercio con Chile ha significado un esfuerzo nacional importante: se han asfaltado carreteras hacia este país, se tiene un ferrocarril internacional con destino a Antofagasta, la primera aduana integrada del país fue en Tambo Quemado. Todas estas medidas han sido implementadas para abaratar costos, dada la condición de mediterraneidad de nuestro país. Sin embargo, esto ha ocasionado grandes problemas en términos geopolíticos y estratégicos ya que, en la actualidad, Chile ha tomado ventaja de esta

dependencia, aplicando medidas como el incremento extraordinario de tarifas sobre la carga boliviana que pasa por puertos chilenos. Aun cuando el Estado boliviano ha tomado parte importante (junto a transportistas y empresarios) para que estas medidas que infringen normas y tratados vigentes (Tratado de 1904, 1912 y 1937 y el Sistema Integrado de Tránsito de 1976, actualizado en 1993) sean modificadas mediante diversas negociaciones, la realidad es que sin estos puertos de tránsito, la economía nacional sería impactada negativamente al no lograr comprar ni vender al y del resto del mundo. Por otro lado, aun cuando Chile decidiera retroceder en la implementación de medidas adversas para el país, aún existe la constante amenaza de huelgas o paros de operarios, que impidan el normal tránsito de carga, impactando el desempeño económico del país.

A nivel sectorial, para la agricultura, los hidrocarburos y la minería, el nivel de flujo de las exportaciones por este país es casi del 100%, mientras que para la manufactura es la mitad. En el caso de hidrocarburos, las exportaciones de Bolivia son mayoritariamente gas (que se exporta por ducto a Argentina y Brasil) pero además se tiene petróleo, que se transporta por ducto hasta el puerto de Arica. Por su parte, la producción de manufactura muestra una mayor diversificación, con 48% de las exportaciones que pasan por Chile y 31% que pasan por Brasil. Este último dato difiere de los otros sectores, debido a que tiene la particularidad de utilizar la Hidrovía Paraguay-Paraná, para dirigirse hasta el océano Atlántico, el cual es usado por la cadena de soya y girasol. Todo lo demás pasa por el puerto de Arica (Cuadro 3).

Respecto a las importaciones en tránsito, según la clasificación CUODE, fue posible constatar que, tanto para bienes de consumo como para bienes de capital, el tránsito por Chile es de 93% y 91% del total, respectivamente. Para “materias primas y bienes intermedios”, si bien el valor es menor, no deja de ser elevado: 69% (Cuadro 4). Efectuando un análisis por región, se ve por ejemplo que la castaña que se produce en el departamento de Pando para exportación, utiliza el puerto de Arica en casi el 100% de las veces, para ser transportada al mundo. La mayor diversificación la tienen Santa Cruz y Tarija, sin embargo, el resto de los departamentos (La Paz, Cochabamba, Chuquisaca, Oruro, Potosí, Beni y Pando) tienen una dependencia extrema de los puertos chilenos para sus exportaciones. Respecto a las importaciones por región, el tránsito muestra ser algo más diversificado, con Chile como principal país de tránsito, y con valores por encima del 60% en los casos de Santa Cruz, Cochabamba y Oruro. La dependencia es casi total para La Paz, Chuquisaca y Potosí. En cambio, para Beni y Pando, el principal país de tránsito es Perú.

**Cuadro 3: EXPORTACIONES EN TRÁNSITO, DE ACUERDO A ACTIVIDAD ECONÓMICA, 2015**

País	Agric	Hidro	Minería	Manufac
Chile	98%	100%	99%	48%
Perú	0%	0%	1%	18%
Argentina	1%	0%	0%	3%
Brasil	1%	0%	0%	31%

**Cuadro 4: IMPORTACIONES EN TRÁNSITO CUODE, 2015**

País	Consumo	Intermed	Capital
Chile	93%	69%	91%
Perú	2%	2%	1%
Argentina	4%	9%	7%
Brasil	0%	19%	1%

Fuente: Elaboración propia con datos del Instituto Nacional de Estadística

Por otro lado, con información de la Aduana Nacional se analizó el tránsito por los puertos más importantes, siendo posible observar que la principal ruta de exportaciones en 2015, fue el circuito Tambo Quemado-Arica, con 46% del total de exportaciones del país; Ollagüe-Antofagasta, con 34%; y Puerto Suárez-Corumbá, con 11%. En el primer caso, se tiene una conexión con 99 países; el segundo puerto conecta con 29 países; y finalmente, 15 países en el último caso. En términos de importaciones, se puede afirmar que Bolivia realiza sus compras del mundo (extra-regionales) a través de cinco pasos fronterizos, con una concentración de 65% del valor total de las importaciones, por el circuito Arica-Tambo Quemado. En términos generales, los bolivianos se conectan al mundo a través de Arica y Antofagasta para las exportaciones; una cantidad reducida utiliza Matarani o la Hidrovia Paraguay – Paraná que en el puerto de Rosario hace transbordo. En el caso de las importaciones, estas se efectúan por Arica principalmente y un poco mediante el puerto de Iquique.

Dado el panorama anterior, y dejando de lado el análisis histórico, se detallará los obstáculos o barreras que impone Chile al comercio nacional (dada su dependencia promedio de 82%) en términos de nuevos decretos, carreteras cerradas o paros de la aduana chilena, que impactan de manera importante al país. De acuerdo al Tratado de 1904 (y complementarios) se cuenta con un régimen de libre tránsito, que otorga a Bolivia diversas capacidades, pero que en la práctica no se cumplen.

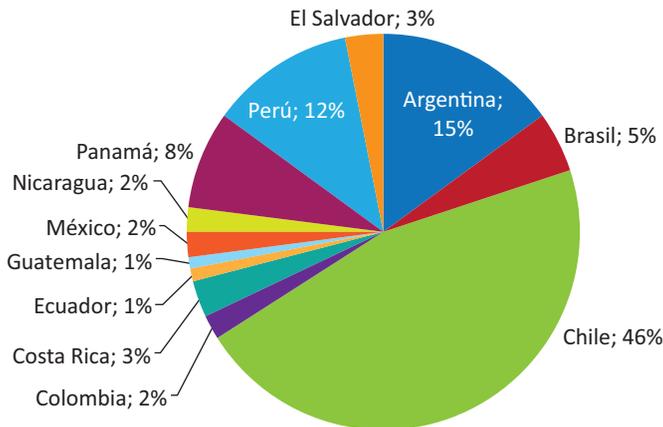
#### **IV. Problemas que experimenta la carga boliviana**

Empleando el modelo de Faye et al. (2004) que sostiene que la mayor adversidad de la mediterraneidad viene de la dependencia con el país o los países de tránsito, los PSL pueden tener más o menos costos, dependiendo de qué restricciones se presenten al atravesar el país de tránsito (PT). El modelo específico, considera cuatro mecanismos por los cuales los PSL enfrentan restricciones estructurales para acceder a los mercados globales, teniendo en primer lugar, a la relación política con el país de tránsito. Al respecto, es evidente que la relación política entre Bolivia y Chile se encuentra severamente deteriorada. A lo largo de los años, los dos países han atravesado por guerras, han cesado las relaciones diplomáticas, se tienen conflictos por el desvío de ríos, controversia en el desminado de fronteras, problemas aduaneros, problemas de contrabando; estos aspectos claramente son fuerte evidencia de que la relación con el país de tránsito es de las peores.

En segundo lugar, el modelo incluye la vulnerabilidad a los conflictos sociales en el país de tránsito, situación que puede influir en los costos. Países con convulsión social permanente, afectan negativamente al tránsito de los productos de aquellos países que necesitan atravesar su territorio para exportar o importar productos. Un ejemplo de esta situación se encuentra en los países africanos, los cuales, en ocasiones, se encuentran al borde de la guerra civil, ocasionando que las exportaciones no lleguen rápidamente al puerto. En el caso de Chile, claramente este país no se caracteriza por tener episodios de convulsión social; sin embargo, respecto al comercio boliviano fue evidente que Chile tiene un elevado número de conflictos anuales en puertos y en aduanas (huelgas y paros en aduana).

Según un informe de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) (Sánchez et al., 2015) las terminales chilenas concentraron el 46% de los días de huelga del sector portuario a nivel regional, registrando un total de 143 jornadas y cuyos motivos principales fueron, entre otros, demandas salariales o mejoras en las condiciones laborales de los trabajadores portuarios. Como muestra el Gráfico 4, si bien son varios países los que tuvieron huelgas y paros que afectaron las operaciones normales en los puertos, resalta el caso chileno que significa casi la mitad del total, es decir, más de 3 veces la cantidad de paros en Argentina o Perú. Este resultado muestra que este país opera en un esquema completamente desfavorable, obligando a sus trabajadores, en puertos y aduanas, a recurrir a la huelga en múltiples ocasiones. Cabe señalar, que desde la privatización de los puertos en Chile hasta la actualidad, los paros y huelgas de los trabajadores son constantes. Asimismo, en comparación a Perú y Colombia (países con un modelo liberal) Chile parece tener un modelo bastante predatorio explicado por los continuos problemas entre las empresas y los trabajadores o sindicatos, aspecto que no se observa en otros países con similares características económicas. En 2015, los pasos portuarios estuvieron cerrados alrededor de 31 días, debido a huelgas y paros, implicando que al año solamente se tuvo libre tránsito por 11 meses.

**Gráfico 4: DÍAS DE HUELGAS PORTUARIAS EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE: 2010 -2014**



Fuente: Sánchez et al. (2015)

En tercer lugar, se encuentra el tipo de infraestructura en el país de tránsito y en el país que requiere de un tercero para comerciar. En Bolivia, el avance en la construcción de carreteras en los últimos 12 años, ha implicado un cambio muy grande e importante para el desarrollo económico; sin embargo, este avance debe profundizarse aún más. Por otro lado, se debe resaltar enfáticamente la importancia del transporte férreo, el cual requiere de mayor evolución para complementar la logística en el comercio nacional. Respecto a las condiciones de infraestructura chilenas, estas están en pésimas condiciones. En 1905, se firmó la Convención para la Construcción y Explotación del Ferrocarril Arica-La Paz (Gobierno de Chile y Gobierno de Bolivia, 1905) que dispone la obligatoriedad para Chile de asegurar la perpetuidad del libre tráfico del ferrocarril. Hace más de 10 años, este ferrocarril ha dejado de operar ya que, en 2001, una fuerte tormenta destruyó las rieles que sobrepasaban al río Lluta, y el servicio nunca más pudo ser restituido con normalidad por la empresa chilena Administradora del Ferrocarril de Arica a La Paz S.A., la que finalmente en 2005 se declaró en quiebra.

Respecto a las carreteras, la principal vía que tiene Bolivia para conectarse al mundo, es la que une su eje troncal (Santa Cruz, Cochabamba, La Paz) con Arica. La parte boliviana de este tramo, se encuentra totalmente asfaltada hasta Tambo Quemado, pero la parte chilena se encuentra en mal estado con secciones de difícil acceso, dada la falta de pavimento, presencia de huecos, fisuras y deterioro de la capa asfáltica. Esto implica un retraso significativo del transporte, ya que circulan camiones con carga de considerable peso cuya mercancía sufre daño, por lo cual los transportistas señalaron que incluso una carretera de tierra causaría menos daños. Asimismo, es importante resaltar que, según la normativa, la carga boliviana debe ser transportada solamente por transportistas bolivianos, no siendo posible que un camión chileno lleve carga boliviana. En este sentido, no existen los incentivos adecuados para mejorar las condiciones de este tramo carretero.

Respecto a los puertos, en 1997, se promulgó en Chile la ley de modernización del sector portuario ante la falta de presupuesto del Estado para mantener sus puertos. Esta ley redujo el papel del Estado, siendo solamente un fiscalizador de la actividad portuaria y, por tanto, responsabiliza a las empresas privadas de la administración operativa y la provisión de infraestructura. Bolivia envió múltiples reclamos por esta medida, debido a que estos puertos estaban incluidos en el Tratado de 1904. Sin embargo, después de 7 años de reclamos a Chile, este país en 2004, anunció finalmente la adjudicación de la concesión de las operaciones a las empresas privadas, no obstante la realización de tres reuniones previas entre vicescancilleres de ambos países que pretendían tratar este tema. La respuesta del Estado chileno ante estos reclamos fue que los acuerdos previos serían respetados, pero a través de las empresas privadas, quienes a su vez, según contrato, deben respetar los acuerdos previos y futuros. Actualmente, las empresas privadas chilenas que reciben los reclamos de autoridades nacionales, señalan que las mismas solamente ejecutan negociaciones con el Estado chileno.

## V. Tiempos de demora del tránsito y élites económicas en Chile

A diferencia de lo que sucedía en el pasado con la privatización, el Estado chileno ya no es el responsable de invertir en los puertos, sino que esa responsabilidad la transfirió a empresas privadas. A pesar que el control, operación y administración de las terminales portuarias son potestad soberana de cada Estado, los puertos de Arica y Antofagasta no debieron haberse incluido en el proceso de privatización, mucho menos sin el consentimiento de Bolivia. El Estado chileno debe garantizar el libre tránsito de las personas y cargas bolivianas a perpetuidad, adoptando la reglamentación correspondiente de común acuerdo con Bolivia. En este marco, el crecimiento demográfico y económico de Bolivia en el último tiempo, aumentó la necesidad de intercambiar con el mundo, de tal manera que los volúmenes de la carga boliviana por vía marítima, han rebasado con creces la capacidad instalada que tiene Chile en sus puertos.

Bajo este esquema, se analizaron las restricciones específicas al tránsito de mercancía boliviana, desde y hacia el mundo, a través de territorio y puertos chilenos. El principal efecto que se tiene es un aumento en los tiempos. Si bien los costos monetarios también son mayores, los tiempos aumentan de manera más pronunciada. Por ejemplo, para la distancia Tambo Quemado-Arica, si se tratara de una operación para un país con acceso al mar, ésta no debiera sobrepasar las 12 horas. Sin embargo, debido a que se debe cruzar un país de tránsito, las exportaciones demoran hasta 53 horas en temporada baja y 91 en temporada alta. Para las importaciones, estos datos alcanzan 94 y 184 horas respectivamente. Las exportaciones por Antofagasta son un caso similar: tiempos de demora de hasta 97 horas en temporada baja y 122 horas en temporada alta.

El escenario es aún peor si se considera que el Estado chileno ha entregado la operación de todos los puertos a unas pocas empresas que ahora tienen el control de todas las actividades portuarias. Asimismo se debe señalar que esas pocas empresas, son parte de los grupos empresariales de Chile que conforman una élite económica con considerable poder económico y político. Tres de los grupos empresariales chilenos que mayor poder han acumulado en las últimas décadas (Luksic, Urenda y Von Appen) se hallan presentes en la administración de los tres puertos más importantes para el comercio exterior boliviano (Cuadro 5). La identificación de estas élites en Chile fue objeto de análisis en muchas ocasiones. El ex presidente socialista Ricardo Lagos publicó el libro *La concentración del poder económico: su teoría, realidad chilena* (Lagos, 1962) en el que identificó once grupos económicos que controlaban las finanzas, la agricultura y el comercio. Más de medio siglo después, existe evidencia de que el poder de las élites sobre el mercado, el Estado y la sociedad, sigue siendo considerable. En efecto, de acuerdo a la revista *Forbes*, Iris Fontbona (heredera de la familia Luksic) cuenta con una fortuna de USD10.000 millones, Paulmann USD3.700 millones, Sebastián Piñera, USD2.500 millones (Cuadro 6).

**Cuadro 5: PRINCIPALES GRUPOS EMPRESARIALES EN CHILE**

N°	1880	1950	1960	1970	2015
1	Edwards - Ross	Alessandri-Matte	Edwards	Cruzat	Luksic
2	Lambert	Salinas y Fabres	Matte	Larraín	Angelini
3	Goyenechea de Cousiño	Edwards	Vial-Larraín - Claro	Claro	Matte
4	Brown	Brown	Menéndez Préndez	Vial	Paulmann
5	Matte	García Vela	Angelini	Matte	Piñera
6	Irrarrázaval	Pollack	Said Kattan	Angelini	Solari y Cuneo
7	Subercaseaux	Cosatán	Yarur	Edwards	Del Río
8		Yarur	Hirmas	Luksic	Cueto
9		Said	Sumar	Yarur	Yarur
10		Hirmas	Furman Levy	Hochschild	Said
11			Briones	Said	Von Appen
12			Pollack	Briones	Saieh
13			Marín	Puig	Fernández León
14			Vial-Larraín - Claro	Sumar	Hurtado Vicuña
15			Luksic	Ábalos y Gonzáles	Vial
16			Ibáñez	Mustakis	Bofill
17			Soza	Schiess	Délano y Lavín
18				Sáenz	Calderón
19					Marín
20					Guillisati

Fuente: Elaboración propia en base a Martínez (2015)

**Cuadro 6: LAS MAYORES FORTUNAS DE CHILE**

Puesto en el Ranking 2016	Nombre	Fortuna en US\$
101	Iris Fontbona	10.100 millones
421	Horst Paulmann	3.700 millones
688	Sebastián Piñera	2.500 millones
771	Familia Matte	2.300 millones
810	Álvaro Saieh	2.200 millones
1275	Julio Ponce	1.400 millones
1476	Roberto Angelini	1.200 millones
1694	Luis Enrique Yarur	1.000 millones

Fuente: Revista Forbes 2016

Asimismo, analizando la composición accionaria de las empresas que operan los puertos por donde más circula la carga boliviana, encontramos lo siguiente:

- Arica: En 2004, se adjudicó el único frente de atraque del puerto, al consorcio Terminal Puerto de Arica S.A. (TPA). Los dueños de dicho consorcio son: Inversiones Neltum (Grupo Von Appen) con 35% de las acciones; Empresas Navieras S.A. (Grupo Urenda) con 25%; SAAM Puertos (Grupo Luksic) con 15%; Inversiones Belfi Ltda. con 5% y por último el Grupo Romero peruano con 20%.
- Puerto de Iquique: Iquique Terminal Internacional S.A. (ITI) es la empresa concesionaria del frente de atraque No. 2. Opera desde el 1 de julio de 2000 bajo la modalidad de mono-operador. El consorcio está conformado por el Grupo Luksic, propietario del 85%, a través de SAAM Puertos S.A., y el Grupo de Empresas Navieras S.A. (GEN) de José Manuel Urenda, con el 15% de las acciones restantes.
- Antofagasta Terminal Internacional S.A. (ATI): el Grupo Urenda es propietario del 35% de las acciones, el Grupo Luksic tiene 35% a través de SAAM Puertos S.A. y Ferrocarril Antofagasta a Bolivia el 30%.

Este panorama se constituye en una explicación adicional por la cual Chile decidió hacer caso omiso a los reclamos constantes de Bolivia, siendo evidente que a los grandes grupos de poder chilenos no les conviene resolver el asunto marítimo boliviano, ya que la continuidad del conflicto les genera ganancias. Cabe señalar adicionalmente, que el Estado se fue privatizando en la medida que avanzó el modelo neoliberal y el gobierno

se vio muy influido por los sectores económicos que incluso empezaron a financiar a los políticos en todas sus actividades.

## **VI. Conclusiones**

Con el paso de los años, el tránsito de productos bolivianos, desde y hacia el mundo, fue concentrándose más a través de territorio y puertos chilenos. En 2015, este valor alcanzó a 81% de las exportaciones y 83% de las importaciones en tránsito. Desagregando estos datos de acuerdo a actividad económica, la situación es aún más crítica. Respecto a las exportaciones, casi el 100% del tránsito de hidrocarburos líquidos, agricultura y minería con destino al resto del mundo, se realiza por Chile. Únicamente las manufacturas escapan de esta dinámica, ya que 48% transita por este país y el resto por Brasil y Perú. Respecto a las importaciones, más del 90% de bienes de consumo y de capital y 69% de los bienes intermedios llegan del mundo a Bolivia a través de territorio chileno.

Utilizando una metodología específica de análisis político y económico, se determinaron los principales problemas que experimenta la carga en tránsito por estos circuitos y que hacen que los costos de transporte para que Bolivia se conecte al mundo sean elevados. Por un lado, se resaltó la existencia de restricciones políticas: 1) el constante conflicto entre el Estado boliviano y el chileno, y 2) el constante conflicto interno en Chile, en sectores que afectan directamente al comercio boliviano, como son los puertos y las aduanas. Por otro lado, en temas de la competitividad logística, se identificaron dos elementos: 1) la falta de infraestructura adecuada en Chile, y 2) la excesiva burocracia requerida.

Asimismo, se ha reconocido que los grupos económicos chilenos tienen inversiones en los puertos de los que depende el comercio boliviano para conectarse con el mundo: Arica, Iquique y Antofagasta. Las entrevistas realizadas en Santiago, sugieren que estas élites no tienen un interés explícito en direccionar las relaciones con Bolivia, asegurando que cualquier resultado relacionado con la demanda boliviana en La Haya, no tendría un particular impacto en los intereses económicos de estos grupos, o al menos no directamente.

## Referencias bibliográficas

AGRAMONT, D. y J. PÉRES-CAJÍAS (Coord.) (2016). *Bolivia: un país privado de Litoral: Apuntes para un debate pendiente*, OXFAM y Plural editores, La Paz, Bolivia

CONGRESO NACIONAL DE CHILE (1997). *Ley 19542, Moderniza el sector portuario estatal*, de 9 de diciembre

FAYE, M. L., J. W. MCARTHUR, J. D. SACHS, T. SNOW (2004). “The Challenges Facing Landlocked Developing Countries”, *Journal of Human Development*, 5 (1), pp. 31 - 68

GALLUP, J. L., J. D. SACHS, A. D. MELLINGER (1999). “Geography and Economic Development”, *International Regional Science Review*, 22 (2), pp. 179 – 232

GOBIERNO DE CHILE Y GOBIERNO DE BOLIVIA (1905). *Convención sobre construcción i explotación del ferrocarril de Arica al Alto de la Paz*, de 27 de junio

LAGOS, R. (1962). *La concentración del poder económico: su teoría, realidad chilena*, Editorial del Pacífico, Santiago de Chile

MACKELLAR, L. A. WÖRGÖTTER, J. WÖRZ (2000). “Economic Development Problems of Landlocked Countries”, Institute for Advanced Economies, Vienna, Transition Economics, Series No. 14, January

MARTÍNEZ, J. “Grandes familias empresarias en Chile. Sus características y aportes al país (1830 – 2012)” en FERNÁNDEZ, P. y A. LLUCH (Eds.) (2015) *Familias empresarias y grandes empresas familiares en América Latina y España*, Fundación BBVA, España, pp. 409 - 436

SÁNCHEZ, R. J., A. JAIMURZINA, G. WILMSMEIER, G. PEREZ-SALAS, O. DOERR, F. PINTO (2015). “Transporte marítimo y puertos: Desafíos y oportunidades en busca de un desarrollo sostenible en América Latina y el Caribe”, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), Serie Recursos naturales e infraestructura No. 176, diciembre

UNITED NATIONS OFFICE OF THE HIGH REPRESENTATIVE FOR THE LEAST DEVELOPED, LANDLOCKED DEVELOPING COUNTRIES AND SMALL ISLAND DEVELOPING STATES (UN-OHRLLS) (2013). “The Development Economics of Landlockedness: Understanding the development costs of being landlocked”, United Nations



**LA MEDITERRANEIDAD:  
IMPACTO EN EL COMERCIO  
EL CRECIMIENTO  
Y LA POBREZA.  
EL CASO DE BOLIVIA**

Raúl Mendoza Patiño  
Asesor Principal de Política Económica del Banco Central de Bolivia



Muy buenos días, un saludo muy especial a todos los invitados, al Presidente del Banco Central de Bolivia, al embajador Rodríguez Veltzé, a los expositores, al Rector de la Universidad Mayor de San Simón, a todos los anfitriones, y especialmente a todos los asistentes que nos están acompañando en esta mañana.

La presentación que tengo, es el resultado de un trabajo que realiza un equipo de profesionales del Banco Central y en el que tratamos de mostrar algunos efectos económicos importantes que tiene la mediterraneidad.

La presentación está estructurada en estos seis puntos [Diapositiva 2]: luego de la introducción, estaré hablando de hechos estilizados, es decir, de las características de los países con mediterraneidad; del enclaustramiento marítimo de Bolivia; una revisión de la literatura y evidencia empírica; para luego entrar a los cálculos directos sobre la mediterraneidad en Bolivia; finalmente las conclusiones e implicaciones del estudio.

En temas de investigación económica, hay la corriente de la Geografía Económica y de la Nueva Geografía Económica, que analizan aspectos estructurales sobre los determinantes del crecimiento, entre los cuales tiene un papel preponderante, la mediterraneidad de los países [Diapositiva 3]. Los países sin costa tienen efectos directos y efectos indirectos, tanto en la elevación de los costos de las importaciones, la menor competitividad de sus exportaciones –Daniel Agramont también nos ha explicado acerca de los aumentos de los costos logísticos relacionados al comercio internacional- lo que finalmente se traduce en menor crecimiento, menor desarrollo

**DIAPPOSITIVA 1**



**LA MEDITERRANEIDAD**

**IMPACTO EN EL COMERCIO, EL CRECIMIENTO Y LA POBREZA**

**EL CASO DE BOLIVIA**

Cochabamba - UMSS, 8 y 9 noviembre de 2018

**DIAPPOSITIVA 2**

**Contenido**



- 1. Introducción**
- 2. Hechos estilizados de la mediterraneidad**
- 3. El enclaustramiento marítimo de Bolivia**
- 4. Revisión de la literatura y evidencia empírica anterior**
- 5. Impacto de la mediterraneidad en Bolivia**
- 6. Conclusiones e implicaciones**

**DIAPPOSITIVA 3**

**Introducción**



- Corrientes económicas como la Geografía Económica y la Nueva Geografía Económica, buscan explicar el crecimiento y desarrollo económico de un país en base a factores más estructurales como las variables geográficas, donde la condición de mediterraneidad juega un rol determinante.
- En efecto, los Países en desarrollo sin Litoral (LLDC, por sus siglas en inglés) sufren el encarecimiento de sus importaciones, la pérdida de competitividad de sus exportaciones, rezagos en la Inversión Extranjera y en la transferencia de tecnología, lo que repercute en el ingreso disponible de las familias y empresas, en las condiciones de la educación, salud y, en general, en la pobreza.
- Utilizando diferentes metodologías, el trabajo tiene por objetivo estimar y evaluar el costo que implica la mediterraneidad para Bolivia en términos de comercio, crecimiento y pobreza.

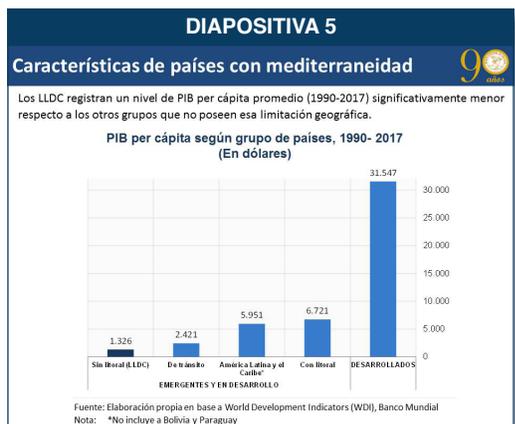
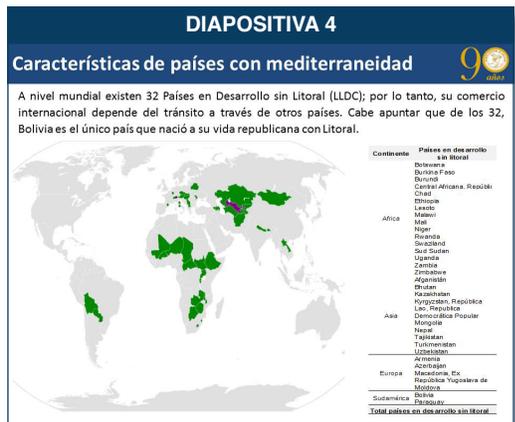
humano, mayor pobreza. Entonces utilizaremos diferentes metodologías para buscar estos resultados.

Un aspecto muy importante es que en el mundo existen 32 países de desarrollo bajo que tienen condición de enclaustramiento marítimo. De estos 32 países, la mayor parte está en África, y le siguen en importancia los que se encuentran en Asia. En América del Sur solo hay dos países, Bolivia y Paraguay, que tienen esta condición, con la característica importante de que Bolivia es el único país de la muestra que nació a la vida independiente con costas marítimas -400 kilómetros de costa marítima- y que le fueron arrebatadas mediante una invasión [Diapositiva 4].

Pasemos a ver algunas de las características importantes de los países mediterráneos. En el gráfico [Diapositiva 5] el Producto Interno Bruto (PIB) per cápita de los países sin litoral está marcado en color azul. Como se puede observar, se trata del menor PIB per cápita, aproximadamente un cuarto del PIB per cápita de América Latina.

La inestabilidad se mide mediante la volatilidad del crecimiento, esto quiere decir que una mayor volatilidad indica mayor inestabilidad macroeconómica. En el extremo del gráfico [Diapositiva 6] se puede observar que los países sin litoral tienen la mayor volatilidad económica.

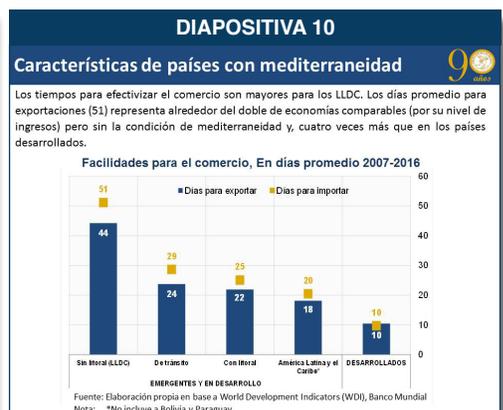
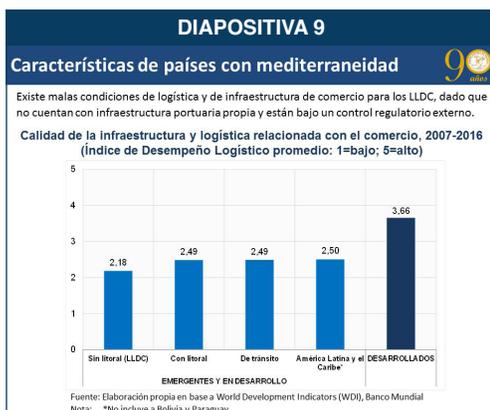
Otra característica central que se observa en la primera columna del siguiente gráfico [Diapositiva 7] es que los países sin litoral son preponderantemente exportadores de materias primas, más que cualquier otro conjunto de países con los que realizamos la comparación.



La apertura comercial es importante. La condición de país productor de materias primas hace que Bolivia también sea un país que necesita conectarse con el mundo; entonces al observar en la gráfica [Diapositiva 8] se constata que la apertura comercial de los países sin litoral es bastante significativa. Nótese que esa condición de apertura es importante, porque somos países que necesitamos vincularnos al mundo a través del comercio internacional.



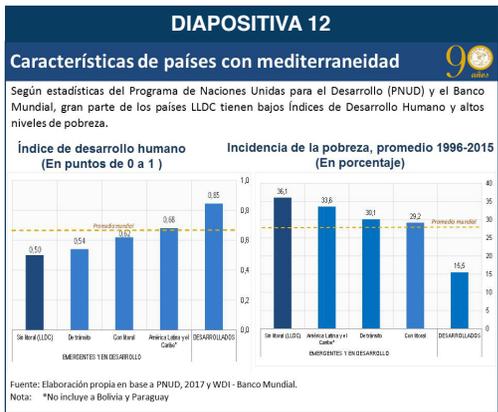
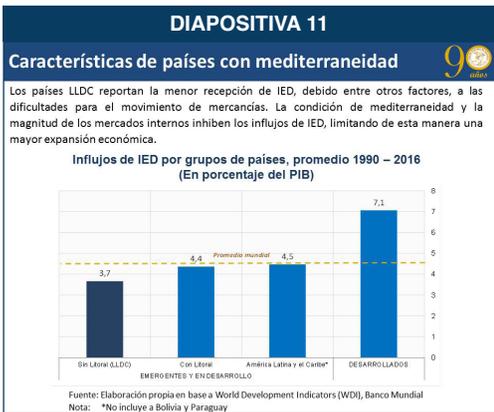
Un hecho destacable, es la calidad de la infraestructura y de la logística relacionada al comercio. Un índice de 1 indica una baja calidad y un índice de 5 indica la calidad más alta. En la gráfica [Diapositiva 9] los países sin litoral se encuentran en el extremo izquierdo y son aquellos que tienen la peor calidad en infraestructura y logística para el comercio internacional. Este resultado, está vinculado al hecho de que tenemos que usar territorios que no son propios y tenemos que estar bajo regulación extranjera para realizar el comercio internacional.



Algo muy destacable, y la gráfica lo muestra [Diapositiva 10] es ¿cuántos días demoran en consolidarse las exportaciones y las importaciones? Las importaciones, en el punto

amarillo, y las exportaciones, en la barra azul, indican que tardamos aproximadamente 51 días en consolidar las importaciones, lo cual representa más del doble de lo que otros países de la región tardan; y demoramos 44 días, en promedio, en consolidar nuestras exportaciones, lo cual es igualmente el doble o algo más de lo que países sin esa condición de mediterraneidad demoran.

Un hecho importante que también nos llama la atención en el estudio, es que los influjos de inversión extranjera directa son, para estos países sin litoral, menores. En la gráfica [Diapositiva 11] pueden observar ustedes que los países sin litoral reciben menos inversión extranjera que aquellos con litoral en el resto de los países de América Latina. Un hecho importante de esto, es que normalmente estas son economías pequeñas, y al ser economías pequeñas tienen un mercado interno reducido. Si además se suma el factor de enclaustramiento, las características que pueden ser atractivas para la inversión extranjera se reducen, y al bajar la inversión extranjera disminuye también la transferencia tecnológica. Noten ustedes que este condicionamiento de mediterraneidad, determina efectos adversos para todas las economías sin litoral.



Y aquí un resultado también muy destacable como es el Índice de Desarrollo Humano. Este indicador es el más bajo para los países sin litoral, como se ve en la gráfica izquierda, mientras que la incidencia de la pobreza, en el gráfico de la derecha, es la más alta para los países sin litoral [Diapositiva 12]. Observen ustedes que este conjunto de elementos, no solo se halla en el ámbito económico, en los términos que se han señalado, sino que llegan al ámbito social, porque también inciden en el desarrollo humano y en la pobreza.

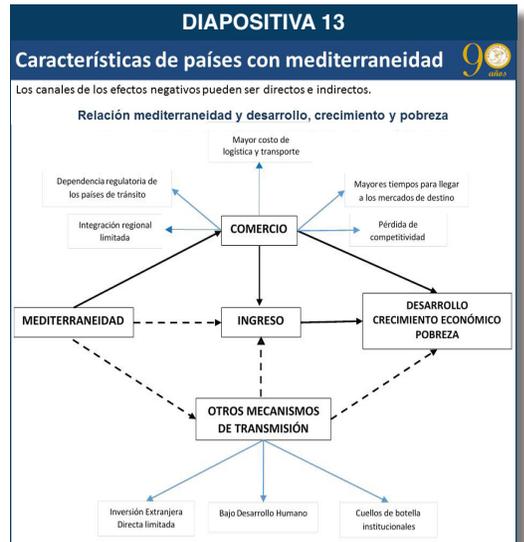
En síntesis, en el diagrama [Diapositiva 13] pueden observar un resumen de lo que acabo de decir. Hay una línea directa entre la mediterraneidad y el comercio que se muestra como una línea continua. El impacto en el desarrollo económico, en la pobreza, en el desarrollo humano, viene determinado por la pérdida de competitividad de las exportaciones, esto es, los mayores tiempos que se demoran en llegar a los mercados de destino, el mayor costo logístico y de transporte que esa condición implica, la dependencia de regulaciones de otros países, y una baja integración regional. La baja

integración regional es una característica de Latinoamérica, lo cual se añade a los elementos de la mediterraneidad que determinan costos directos importantes a través del comercio. Se observa también que hay un costo indirecto en la línea central a través de los ingresos. Los ingresos son afectados porque nuestras importaciones son más caras, debido a los aspectos que se han señalado. Cada producto importado que llega a Bolivia es más caro en comparación con los productos que llegan a países con accesos a las costas. Nuestras exportaciones son menos competitivas, y esto implica en conjunto, menores ingresos para el país, menores ingresos para las familias, menores ingresos para las empresas, y así un desarrollo económico más bajo y un efecto mayor en los índices de pobreza. Hay otros canales -la línea inferior- donde podemos observar que la inversión extranjera se inhibe; al bajar la inversión extranjera se produce el efecto de que la transferencia tecnológica que ello implica es más reducida, efecto que se conoce como *catching-up*. El desarrollo humano también es más bajo así como otros cuellos de botella. En conjunto, estos canales directos y estos canales indirectos determinan, para los países en condición de enclaustramiento, un menor desarrollo económico y un menor desarrollo social.

Lo que acabo de señalar es una síntesis de las observaciones que, mediante estadísticas, construimos para ver las características de los países sin litoral a nivel mundial. En esta parte entraré a aspectos más específicos de Bolivia.

Algunas citas que tengo resumidas en esta lámina [Diapositiva 14] extraídas del *Libro del Mar*,<sup>1</sup> señalan que las exportaciones bolivianas por contenedor son 56% más caras que en el caso de Chile, y 60% más caras que en el caso del Perú. Los costos de transporte –y este es un estudio de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) que se ha mencionado<sup>2</sup> - son 33% mayores que en el resto de países con acceso soberano al mar.

1 Ministerio de Relaciones Exteriores de Bolivia (2014)  
2 Asociación Latinoamericana de Integración (2016).



**DIAPPOSITIVA 14**  
**El enclaustramiento marítimo de Bolivia**

- Las exportaciones bolivianas por contenedor son **55,7%** más caras que las exportaciones de Chile y **60%** más que las de Perú (El Libro del Mar, 2014).
- Los costos de transporte asociados al comercio de Bolivia son **33,2%** superiores al costo promedio de todos los países de América del Sur que poseen puertos marítimos (ALADI, 2016).
- Los altos costos logísticos y de transporte para las exportaciones e importaciones, imponen ciertas restricciones para fomentar el desarrollo en base al comercio exterior, además de ser una condicionante para atraer mayores niveles de IED y por ende en el nivel ingreso de la población (Banco Central de Bolivia, 2018).
- La condición de mediterraneidad impone la necesidad de transporte multimodal que es más costoso y complejo; es decir, se usa de manera combinada tanto los medios carreteros, ferroviario y fluvial, pasando por regulaciones externas.

DIAPOSITIVA 15

El enclaustramiento marítimo de Bolivia



Si bien los niveles de crecimiento, desarrollo humano, pobreza y desigualdad registraron significativos avances gracias a las políticas aplicadas desde 2006, el hecho de que el país no pueda gestionar puertos propios y los altos costos logísticos y de transporte para las exportaciones e importaciones, imponen ciertas restricciones para fomentar el desarrollo en base al comercio exterior, además de ser una condicionante para atraer mayores niveles de IED.

Datos de la economía Boliviana, 1990-2017  
(En dólares, porcentajes y puntos)

Periodo	Crecimiento del PIB (%)	PIB per cápita (\$us)	IDH (En puntos)	Pobreza <sup>1,2</sup> (%)	Desigualdad (En puntos)	Grado de apertura (% del PIB)	IED (% del PIB)
1990-1995	4,2	808	0,553	ND.	ND.	48	2,2
1996-2000	3,5	1009	0,591	40,3	0,602	48	9,6
2001-2005	3,1	953	0,619	36,8	0,600	54	3,6
2006-2010	4,6	1616	0,637	32,9	0,546	76	2,8
2011-2016	5,3	2874	0,665	18,9	0,475	76	3,0
2017	4,2	3390	ND.	17,1	0,475	57	1,9

Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE), Unidad de Análisis de Política Económica y Social (UDAPE), Programa de Naciones Unidas (PNUD).  
Nota: <sup>1,2</sup> Corresponde a indicadores obtenidos por el método del ingreso, calculados a partir de la línea de pobreza.  
<sup>3</sup> No se calcularon estos indicadores para la Encuesta Continua de Hogares 2003 - 2004, por tanto no existe información para ese periodo.

Hay altos costos logísticos en transporte y en todos los aspectos que tiene que realizar el comercio boliviano a través de puertos que no son propios. Las normativas imponen también otro tipo de restricciones. Ese conjunto de elementos está publicado en una investigación que realizó el Banco Central.<sup>3</sup>

El siguiente cuadro nos muestra un conjunto de variables de Bolivia con las que quiero comparar esos elementos que acabo de señalar y que deberían haber implicado fuertes impactos para el país,

para Bolivia, en diferentes aspectos [Diapositiva 15]. La primera columna de crecimiento del Producto Interno Bruto, muestra que dicho crecimiento, ha sido históricamente bajo en Bolivia, aunque en los últimos años hemos reportado algunas de las tasas históricas promedio más altas para un periodo largo. El crecimiento se ha estado dinamizando. Y ahí viene la pregunta ¿cuánto más habría sido nuestro crecimiento si no habríamos tenido esa condición de enclaustramiento? En la segunda columna, podemos ver que el PIB per cápita del año pasado es aproximadamente, entre 3 veces y media a 4 veces el PIB per cápita del año 2005, es decir, hemos avanzado, aumentando el PIB per cápita de Bolivia. Y de nuevo la pregunta ¿cuánto más se habría avanzado de no tener esa condición de enclaustramiento? Y esas preguntas estaremos respondiendo en la siguiente sección. Pueden observar, que el Índice de Desarrollo Humano ha ido aumentando en los últimos años, lo que quiere decir que las condiciones de desarrollo humano también han estado mejorando. Asimismo, la incidencia de la pobreza se ha reducido de manera significativa. La pobreza actualmente, tanto la pobreza extrema como los niveles generales de pobreza, se han reducido a menos de la mitad. Bolivia ha sido caracterizada por organismos internacionales, como uno de los países que más ha avanzado en relación a la pobreza. Y aquí viene de nuevo la pregunta ¿cuánto habría mejorado este desempeño si no habríamos tenido esa condición de enclaustramiento? La desigualdad medida con el índice de Gini ha disminuido sustancialmente en Bolivia, y eso quiere decir que ahora este es un país con una distribución más igualitaria, en comparación a lo que era años atrás. Todos estos son elementos sobre los cuáles tenemos que pensar, particularmente acerca de cómo podrían haber sido afectados o mejorados en otras condiciones.

En lo que se refiere al grado de apertura, Bolivia es un país muy abierto, con unos índices muy altos en términos de exportaciones e importaciones como porcentaje del PIB. Ello indica que cuando uno es muy abierto, tiene que transitar mucho haciendo comercio internacional. Los costos implícitos que la mediterraneidad tiene, y los costos explícitos que se han señalado el día de hoy, son más relevantes para nuestro país.

3 Mendoza et al. (2018)

En cuanto a la inversión extranjera, como les decía, hemos tenido periodos buenos de inversión extranjera, y en los últimos años, los niveles de inversión se han destacado por ser sostenibles, aun cuando en conjunto, la región se haya visto afectada.

Hecha esta reseña de Bolivia, sobre las mejoras importantes en el crecimiento, reducción de la pobreza, aumento del PIB per cápita, elevado grado de apertura, nos preguntamos ¿qué habría pasado si Bolivia no habría tenido esa condición de enclaustramiento?

Resumiendo algunos hechos característicos, podemos indicar que según el tipo de transporte, nuestro comercio internacional es multimodal, es decir, que tenemos que emplear diferentes medios de transporte en una sola exportación, lo que encarece los costos. Gran parte de nuestro comercio, se realiza por vía carretera, lo cual es una característica central: aproximadamente el 28% de nuestras exportaciones van por vía carretera, y el 84% de nuestras importaciones son también por vía carretera [Diapositiva 16].

**DIAPPOSITIVA 16**

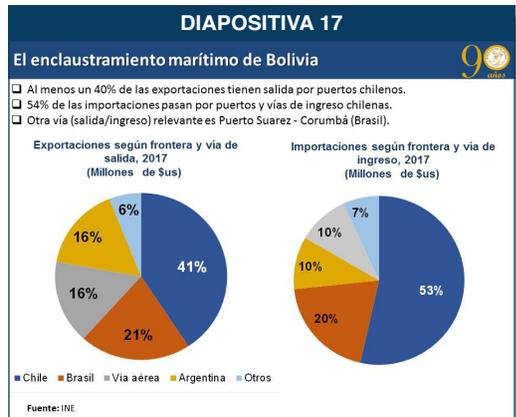
**El enclaustramiento marítimo de Bolivia**

Transporte multimodal mas costoso y complejo: Sin considerar ductos, el transporte carretero es el más usado, principalmente en la ruta Tambo Quemado-Charaña-Arica.

Dependencia de las exportaciones bolivianas por medio de transporte, vía de salida y productos			Dependencia de las importaciones bolivianas por medio de transporte, vía de ingreso y productos		
EXPORTACIONES	2017		IMPORTACIONES	2017	
	Valores (Miles \$us)	% del total		Valores (Miles \$us)	% del total
Según medio de transporte, vía y producto principal	8.194	100	Según medio de transporte, vía y producto principal	9.308	100
Ductos	2.433	32,1	Carretero	7.896	84,2
Puerto Suarez - Corumbá	1.364	16,6	Arica Charaña-Tambo Quemado	3.670	39,4
Gas natural	1.364	16,6	Materias primas y prod. Intermedios	1.956	21,7
Carretero	2.309	28,2	Aéreo	899	9,2
Tambo Quemado-Arica	1.454	17,7	Bienes de capital	455	4,9
Estafío	335	4,1	Fluvial	416	4,5
Ferrovial	1.599	19,5	Corumbá Puerto Suarez	408	4,4
Uyuni-Antofagasta	1.599	19,5	Materias primas y prod. Intermedios	408	4,4
Zinc	1.063	12,0	Ferrovial	179	1,9
Fluvial	309	3,8	Corumbá Puerto Suarez	149	1,6
Puerto Suarez - Corumbá	309	3,8	Materias Primas y Productos Intermedi	142	1,5
Soja	298	3,6	Ductos	61	0,6
Aéreo	1.345	16,4	Arica Charaña-Tambo Quemado	61	0,6
Otro	1.059	12,9	Bienes de consumo	22	0,2
			Corrier y postal	22	0,2
			Bienes de capital y diversos	9,7	0,1

Fuente: INE

Hay una participación muy importante de Chile en las exportaciones, cerca del 41%; le sigue Brasil con el 21%; y Argentina con el 16%. En el caso de las importaciones, el 53% de nuestras importaciones pasan por puertos y vías de ingreso chilenas, el 20% de nuestras importaciones vienen a través de Brasil, y le sigue en importancia también Argentina. Esa es la configuración que es importante tomar en cuenta para los resultados que luego estaremos encontrando [Diapositiva 17].



En esta parte hacemos una breve revisión de los estudios que se han realizado, y podrán ver ahí que citamos a un invitado importante en estas jornadas de economistas de Bolivia: John Gallup, quien encuentra que el impacto, en términos de crecimiento, es de aproximadamente 1 punto porcentual. MacKellar y un conjunto de investigadores<sup>4</sup> encuentran que el costo en el crecimiento, es de aproximadamente 1,5 puntos porcentuales. Después estaremos analizando lo que representan estas magnitudes,

4 Mackellar et al. (2000).

porque aparentemente pueden parecer poco significativas. Ya se ha citado el estudio de la ALADI, en la que se señala que, aproximadamente, los costos de transporte asociados al comercio de Bolivia son 33% más caros que los correspondientes a otros países. Finalmente, el estudio de las Naciones Unidas<sup>5</sup>, que también se ha señalado, es el que indica que el nivel de desarrollo de estos países sin litoral es aproximadamente 22% menor, comparado con una situación en la que no tuvieran esta condición.

Con estos datos, con la información que hemos repasado, voy a entrar a los cálculos que realiza el equipo del Banco Central. En primer lugar, tenemos en la gráfica [Diapositiva 18] los fletes y seguros con respecto a las importaciones, es decir, ¿cuánto más se encarecen las importaciones para Bolivia y Paraguay –Bolivia, la línea roja y Paraguay, la línea verde- con respecto a otros países que no tienen esta condición de mediterraneidad? En síntesis, ese costo es aproximadamente 72% más alto que el promedio de los países con litoral, lo cual es un primer elemento, resultado de los ejercicios que hemos realizado.

### DIAPOSITIVA 18

Revisión de la literatura y evidencia empírica anterior

- Gallup et al. (1998), *Geografía y Desarrollo Económico*, determinan que la mediterraneidad tiene un costo en términos de crecimiento de aproximadamente **1pp**.
- Mackellar et al. (2000), *Problemas de Desarrollo Económico en Países sin Litoral de Ingresos Medios y Bajos*, calculan un costo en el crecimiento de **1,5pp**.
- El estudio de *Costo del Comercio Regional* de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI, 2016), señala que los costos de transporte asociados al comercio de Bolivia son **33,2%** superiores al costo promedio de países de América del Sur que poseen puertos marítimos.
- Según un estudio de la ONU (2013) se estima que el nivel de desarrollo en los países LLDC es en promedio inferior en **22%** a un escenario simulado en el cual estos tendrían acceso soberano al mar.

### DIAPOSITIVA 19

Impacto de la mediterraneidad en Bolivia

Para Bolivia, los costos de transporte y seguros representan el **12,1%** del valor de las importaciones (CIF), mientras que para países no mediterráneos comparables de la región representan solo **7%** (promedio); por lo cual, el costo incremental asociado a la mediterraneidad del país alcanzaría hasta el **72,8%**.

**Fletes y seguros respecto al valor CIF de Importaciones (En porcentaje)**

Bolivia	Países no mediterráneos	Costo adicional para Bolivia
(%) s/valor CIF	(%) s/valor CIF	pp
12.1	7.0	5.1
		Miliones de \$
		191.8
		(%) de costo incremental
		72.8

Fuente: INE / Bancos centrales e institutos de estadística de países seleccionados  
 Nota: - Chile, Colombia, Argentina y Uruguay

### DIAPOSITIVA 20

Impacto de la mediterraneidad en Bolivia

Además, los ingresos no percibidos en puertos cuya operación esté a cargo de una empresa nacional, alcanzan a \$us72 millones por año que se quedan en el extranjero en lugar de dinamizar la economía nacional.

Participación de la carga boliviana en puertos chilenos e impacto estimado en el nivel de ingresos 2017 (En millones de \$us y porcentaje)

Empresa	Carga boliviana/Carga total (%)	Ingresos ordinarios (Millones de \$us)	Ingresos ordinarios estimados por carga boliviana (Millones de \$us)
Iquique Terminal Internacional	22,8	50,9	11,6
Terminal Puerto Arica	79,0	51,3	40,5
Empresa Portuaria Antofagasta	13,0	20,3	2,6
Antofagasta Terminal Internacional	41,5	41,8	17,4
<b>TOTAL</b>		<b>164,3</b>	<b>72,1</b>

Fuente: Elaboración propia en base Instituto Nacional de Estadística / Empresas portuarias

Este cuadro [Diapositiva 19] muestra cuánto han recibido los diferentes puertos -Iquique, Arica, Antofagasta- en pagos que han realizado los diferentes clientes que han usado esos puertos, y los porcentajes que eso representa en la carga boliviana. Haciendo un ejercicio entre el total que han recibido, y el porcentaje de carga boliviana que ha transitado por estos puertos, encontramos que hemos pagado aproximadamente 72 millones de dólares en un año por solo usar esos puertos [Diapositiva 20]. Si recordamos la

5 UN-OHRLS (2013).

información que nos daba el embajador Rodríguez Veltzé, Chile invierte en sus puertos 265 millones de dólares. Esos 265 millones de dólares los ha pagado Bolivia en tres años y medio. Hay dos elementos que se pueden distinguir: costos de importaciones y el costo de oportunidad de no tener puertos propios.

Un tercer elemento que tratamos de encontrar, es el impacto de la condición de mediterraneidad en el Producto Interno Bruto a través de un modelo estructural, en el cual, la primera ecuación es una construcción para explicar el crecimiento. Entre sus determinantes, están la mediterraneidad y la interacción que existe con otros países de América Latina. En la segunda ecuación, ese producto que calculamos, en el cual uno de sus determinantes es la mediterraneidad, lo incorporamos como variable explicativa para medir el impacto en la pobreza [Diapositiva 21]. Los resultados que encontramos con este modelo es que la mediterraneidad implica, para todos los países, un costo de 1 punto porcentual en el crecimiento del Producto Interno Bruto, y para el caso de países como los de Sudamérica, para los que hay que restar el efecto de interacción, el impacto es de 0,9 puntos porcentuales. Construyendo la ecuación de la pobreza, encontramos que los indicadores de pobreza se deterioran aproximadamente 1,9% por la condición de enclaustramiento [Diapositiva 22].

Les decía al empezar, al citar los resultados, que estos números pueden parecer insignificantes, pero acumulados durante años, representan un efecto muy importante. Si un país está creciendo en su PIB per cápita al 1%, ese país va a tardar 70 años en duplicar su PIB per cápita. Ahora, si el crecimiento del PIB per cápita pasa de 1% a 2%, este país tardará 35 años en duplicar su PIB per cápita. Esa es la regla del 70 que muchos de ustedes deben conocer y que consiste en dividir 70 entre la tasa de crecimiento de una variable, con lo cual podemos encontrar cuánto tiempo va a demorar en

**DIAPPOSITIVA 21**

**Impacto de la mediterraneidad en Bolivia**



**Modelo Estructural de Panel**

Modelo Estructural de Panel: Sistema estructural de dos ecuaciones estimado en dos etapas (EC2SLS).

- La primera contiene el crecimiento del PIB (*growth\_gdp*) en función a la participación de la inversión (*lfbkf*), una medida de institucionalidad (*linst\_r*), el grado de integración (*lintegr\_c*, aproximado por la apertura comercial), latitud geográfica (*lat*), una *dummy* de mediterraneidad (*landlock*) y una variable de interacción para evaluar el efecto diferencial de los países de América Latina respecto a los demás LLDC (*alc\_lldc=landlock\*alc*).
- La segunda explica la pobreza (*poverty*) en función del crecimiento estimado del PIB (*growth\_gdp*), el Índice de Desarrollo Humano (*lidh*), el grado de integración, población (*ipop*), la *dummy* de mediterraneidad y una variable de interacción para América Latina.

**Sistema de ecuaciones planteado:**

$$growth\_gdp_{it} = a_0 + a_1 lfbkf_{it} + a_2 linst\_r_{it} + a_3 integr\_c_{it} + a_4 lat - \beta_1 landlock_{it} + \delta_1 alc\_lldc_{it} + \epsilon_{it}$$

$$poverty_{it} = b_0 + b_1 growth\_gdp_{it} + b_2 lidh_{it} + b_3 integr\_c_{it} + \delta lpop_{it} + \beta_2 landlock_{it} + \delta_2 alc\_lldc_{it} + \epsilon_{it}$$

**DIAPPOSITIVA 22**

**Impacto de la mediterraneidad en Bolivia**



**Modelo Estructural de Panel**

	<i>EC2SLS</i> <i>growth_gdp</i>	<i>EC2SLS</i> <i>poverty</i>
<i>lfbkf</i>	-0.46727*** (4.67)	
<i>linst_r</i>	0.18654* (2.10)	
<i>lintegr_c</i>	0.12754* (2.52)	-0.28368* (-2.45)
<i>lat</i>	0.35694* (2.21)	
<b><i>landlock</i></b>	<b>-1.0***</b> (-4.99)	<b>1.90***</b> (3.54)
<i>alc_lldc</i>	<b>0.1***</b> (3.82)	<b>0.15*</b> (1.17)
<i>growth_gdp</i>		-2.57369*** (-9.45)
<i>ipop</i>		2.39320*** (7.49)
<i>lidh</i>		
<i>_cons</i>	0.21777*** (36.66)	2.6501*** (9.70)
<i>N (obs)</i>	476	297
<i>N (groups)</i>	92	86

Nota: z statistics en paréntesis  
\*  $p < 0.05$ ; \*\*  $p < 0.01$ ; \*\*\*  $p < 0.001$ ; †  $p \geq 0.05$

- El costo diferencial en el crecimiento asociado a la condición de mediterraneidad, es en promedio 1,0pp para los países LLDC, siendo este muy similar (0,9pp) para el caso de los mediterráneos sudamericanos.
- La incidencia en la pobreza de aproximadamente 1,9% para los países LLDC, no existiendo una diferencia estadística significativa para el caso de los países mediterráneos de América Latina.

### DIAPOSITIVA 23

**Impacto de la mediterraneidad en el crecimiento económico: Modelo estructural de panel**

9 años

- Dado un costo estimado promedio anual de la mediterraneidad sobre el crecimiento de Bolivia de 0,9pp y, haciendo una retropolación del crecimiento desde 1979 hasta 2017 (sin tomar valores específicos del tamaño de la economía en ningún periodo), **se estima que sin el impacto de la pérdida por mediterraneidad, el tamaño de la economía sería 244,3% más grande.**
- El impacto acumulado en el PIB nominal alcanza a \$us130.097 millones; es decir, un costo promedio anual en los 138 años de alrededor de \$us1000 millones anuales (a precios actuales o de 2017).

PIB de Bolivia:  
\$us37.782 millones  
PIB per cápita \$us3.390



PIB de Bolivia sin efecto de la mediterraneidad:  
\$us167.878,7 millones  
PIB per cápita \$us 11.660



duplicarse esa variable. Noten ustedes que al pasar el crecimiento del PIB per cápita de 1% a 2%, los 70 años se reducen a 35 años. Eso nos da una expresión de cómo habría sido el comportamiento en el caso de Bolivia, si estos años de enclaustramiento no habrían sido tales. En los cálculos que hacemos aplicando la retropolación, encontramos ese resultado hallado econométricamente, para todo el periodo de enclaustramiento. Los datos observados muestran que el PIB del año 2017 fue de 37.782 millones de dólares, y el PIB per cápita, a fines del año 2017, fue de 3.390 dólares. Si vemos en la gráfica derecha, ese PIB habría pasado de 37 mil millones de dólares a 167 mil millones de dólares, y el PIB per cápita habría pasado de 3.390 a 11.660 dólares, habiendo podido encontrarnos con uno de los PIB per cápita más altos de la región [Diapositiva 23]. Noten ustedes que el cálculo que hallamos como costo promedio anual de la mediterraneidad de 0,9, está entre los más bajos de los cálculos encontrados por diferentes autores. Aun así, el impacto en el PIB per cápita y en el PIB es muy significativo, como pueden observar.

### DIAPOSITIVA 24

**Impacto de la mediterraneidad en el crecimiento económico: Modelo de Equilibrio General**

9 años

- En base a un modelo neoclásico de crecimiento y resolviendo el problema de maximización, se obtiene la curva de Phillips Nekeynesiana en precios externos, su forma lineal será:

$$\pi_t^{EX} = \beta \pi_{t+1}^{EX} + \lambda \pi_t^{EX} \widehat{cmg}_t^{EX} - \phi_t^{\pi, EX}$$

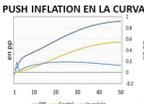
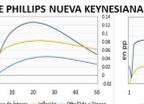
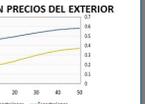
- Donde  $\pi_t^{EX}$  es la inflación de productos de exportación,  $\widehat{cmg}_t^{EX}$  es el costo marginal o la brecha del producto de la demanda externa. El término  $\phi_t^{\pi, EX}$ , es el que modelará un efecto positivo si Bolivia no fuese mediterránea, por el canal de costos, así existiría un efecto positivo sobre variables macro y en particular la actividad económica.
- Los efectos son positivos y persistentes en el tiempo sobre la mayoría de las variables macro del sector real.

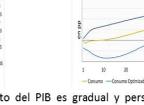
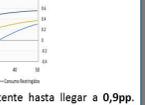
### DIAPOSITIVA 25

**Impacto de la mediterraneidad en el crecimiento económico: Modelo de Equilibrio General**

9 años

COST PUSH INFLATION EN LA CURVA DE PHILLIPS NUEVA KEYNESIANA EN PRECIOS DEL EXTERIOR

- El efecto sobre la tasa de crecimiento del PIB es gradual y persistente hasta llegar a 0,9pp. Asimismo, los efectos sobre el capital y la inversión son positivos por el mayor flujo comercial que existiría (0,5pp y 0,13pp respectivamente).
- El comportamiento del consumo de hogares optimizadores, si bien es decreciente esto se debe a la subida de la tasa de interés, este comportamiento es esperado por una mayor dinámica de productos transables. Por otro lado, el consumo de hogares restringidos es creciente y persistente aumentando en 0,55pp; y el consumo total se refleja en un incremento de 0,37pp.

Para contrastar el resultado obtenido con el modelo anterior, se ha construido un modelo de equilibrio general, en el cual incorporamos una variable que modela el efecto en Bolivia, en el caso que no habría tenido la condición de mediterraneidad [Diapositiva 24]. Los resultados que encontramos, es que los efectos en las diferentes variables económicas son positivos y muy persistentes.

De estas gráficas [Diapositiva 25] la primera nos muestra el efecto en el PIB. Como pueden observar, este efecto llega hasta el 1%. Es bastante estable y va acumulándose año tras año, lo que también nos permite verificar que el estudio

## DIAPPOSITIVA 26

### Impacto de la mediterraneidad en el comercio de Bolivia: Modelo de Gravedad



- ❑ El modelo de gravedad es una herramienta aplicada en economía internacional que, en su forma tradicional, predice los flujos comerciales bilaterales basados en los tamaños económicos y la distancia entre dos unidades. Debe su nombre a su similitud con la Ecuación de Gravedad Universal de Newton.
- ❑ El Modelo de Gravedad básico propone la siguiente relación
 
$$F_{ij} = G \frac{M_i M_j}{D_{ij}}$$
- ❑ Donde F es el flujo de comercio entre el país  $i$  y  $j$ , G es la constante, D es la distancia entre los países  $i$  y  $j$  y M es la dimensión económica de los países medida por el PIB.
- ❑ El modelo propuesto en este trabajo está basado en Raballand (2003), quien estima el impacto de la mediterraneidad en el comercio para un panel de países. La metodología propone dos pasos:
- ❑ **Paso 1:** Estimar un modelo de gravedad típico, por Efectos Fijos
- ❑ **Paso 2:** Utilizar los efectos fijos del modelo anterior como variable dependiente para un segundo modelo, en el cual se incluyen como regresores a las características geográficas.
- ❑ Se encuentra que el efecto negativo de la mediterraneidad en el volumen de comercio de un país sudamericano como Bolivia, es de al menos 27%, respecto a un país representativo de la región con costas.



anterior, hecho con otro tipo de modelos, está respaldado por un modelo de equilibrio general: aumentan de manera sistemática y persistente el producto, la inversión, la formación bruta de capitales, la apertura comercial – importaciones y exportaciones – y aumenta el consumo, que es una forma de ver también la reducción de la pobreza. Estos resultados son muy parecidos a los anteriores, construidos con otra herramienta econométrica.

Un elemento más que hemos desarrollado, es un modelo de gravedad que utilizamos para ver el impacto en el volumen de comercio [Diapositiva 26]. Los modelos de gravedad, miden los impactos en los volúmenes basados en la distancia entre dos unidades, la unidad  $i$  y la unidad  $j$ . El término  $D$ , que está en el denominador de esa fórmula, mide la distancia entre dos países. En el numerador se expresa el tamaño de esas economías. En este modelo, siguiendo la línea de otros autores, introdujimos el efecto de la mediterraneidad. El resultado que encontramos, es que el volumen de comercio del país, habría sido 27% mayor de no haber tenido esa condición de enclaustramiento. Observen ustedes que el volumen de comercio es muy importante, porque ensancha el mercado interno, el mercado con el cual Bolivia tiene que enfrentarse, y le da una demanda agregada mucho más alta al país, y las posibilidades de mayor crecimiento, al tiempo que le permite un mayor acceso a la inversión extranjera y a la transferencia tecnológica. Entonces el resultado que encontramos es un impacto en el volumen de comercio de casi un 30%, utilizando este tercer modelo de gravedad.

## DIAPPOSITIVA 27

### Conclusiones e implicancias



- ❑ Los Países en desarrollo sin Litoral sufren el encarecimiento de sus importaciones, la pérdida de competitividad de sus exportaciones, rezagos en la inversión Extranjera y en la transferencia de tecnología y crecimiento más volátil lo que repercute en el ingreso disponible de las familias y empresas, factores que condicionan sus niveles de desarrollo humano y pobreza.
- ❑ El costo incremental de transporte y seguros asociado al enclaustramiento marítimo del país podría ascender hasta un 73% por encima de los costos de los países no mediterráneos de la región.
- ❑ El impacto asociado a la no administración directa de los puertos se calcula en alrededor de \$us72 millones anuales.
- ❑ Los costos directos e indirectos en la pobreza asociados a esta condición de enclaustramiento son de 1,9% para una economía LLDC.
- ❑ En base a modelos de gravedad se estimó que el efecto negativo del enclaustramiento marítimo en el volumen de comercio de un país sudamericano como Bolivia, es de al menos 27%, respecto a un país representativo de la región con acceso soberano al mar.

## DIAPPOSITIVA 28

### Conclusiones e implicancias



- ❑ Mediante un modelo estructural de datos de panel un modelo de equilibrio general se estimó que el costo diferencial en el crecimiento de Bolivia asociado a la condición de mediterraneidad es de aproximadamente 0,9pp, con repercusiones en la expansión del consumo de los hogares y en la inversión.
- ❑ Ajustando el impacto estimado de 0,9pp sobre el crecimiento anual, el PIB nominal en 2017 alcanzaría a \$us130.097 millones (en lugar de \$us37.782 millones) y el PIB per cápita a \$us11.662 (en lugar de \$us3.390).
- ❑ Por tanto, el costo promedio estimado en los 138 años de enclaustramiento marítimo alcanza a aproximadamente \$us1.000 millones anuales (asumiendo precios actuales).

Finalmente, expongo algunas conclusiones que quiero destacar del trabajo, que ya ustedes podrán inferir con los resultados que hemos encontrado [Diapositiva 27 y

Diapositiva 28]:

- La primera de ellas, es que los países en desarrollo sin litoral, sufren el encarecimiento de sus importaciones, la pérdida de competitividad de sus exportaciones, rezagos en la inversión extranjera y en la transferencia tecnológica que ello implica, crecimiento más volátil, es decir, inestabilidad macroeconómica más alta, medida por la volatilidad del producto. Y todo esto, repercute en los ingresos de una economía. Al tener ingresos adversos, ello afecta a las familias, las empresas, el desarrollo humano y la pobreza. Esa es una característica general de los países sin litoral.

El costo incremental del transporte, que nosotros encontramos en la investigación, es de un 70% a un 73% más alto, con respecto al que tiene cualquier otro país de la región que no tiene esa condición de enclaustramiento.

- El impacto asociado a la no administración de los puertos, representa más o menos 72 millones de dólares al año. En las cifras que nos daba el embajador Rodríguez Veltzé, esto significa que en tres años y medio habríamos pagado toda esa inversión que señala Chile que realizó en sus puertos y que los medios de prensa citan el día de hoy.
- Los costos directos e indirectos en la pobreza, representan 1,9% para una economía sin litoral, es decir, la incidencia de la pobreza es mucho más alta en estos países.
- Con el modelo de gravedad, encontramos que el volumen de comercio es afectado aproximadamente en 27%, de acuerdo a la investigación que realizamos.
- Con el modelo estructural y el modelo de equilibrio general, encontramos datos muy parecidos: 0,9pp es el impacto en el PIB. Eso representa, en los cálculos que les mostraba, que habríamos pasado de un PIB de 37 mil millones de dólares a un PIB de 130 mil millones de dólares, y representa que habríamos pasado de un PIB per cápita de 3.390 dólares a un PIB per cápita de 11.662 dólares. Vean ustedes la magnitud del impacto que esa condición tiene para Bolivia. Por tanto, ese costo promedio, en estos 138 años de enclaustramiento, representa aproximadamente mil millones de dólares en el PIB, en promedio, para todos estos años.

Para terminar, quiero referirme a algunas palabras que señalaba el embajador Rodríguez Veltzé. No hay que desencantarse. Y realmente es impresionante ver a centenares de estudiantes, de profesionales ávidos de conocer estos impactos, de investigar, de presentar los resultados de sus estudios. Podemos ver que es gente no desencantada con el resultado de La Haya. Es gente que tiene viva esa aspiración marítima, y podemos encontrar que, si bien el resultado de ese fallo no ha sido el que esperábamos, en lugar de desencantarnos, ha reavivado esa llama de la reivindicación marítima que vive en

todos los bolivianos. Yo los felicito por su presencia y les auguro éxitos en los debates que estarán teniendo en las próximas horas y en el día de mañana. Muchísimas gracias.

### **Referencias bibliográficas**

ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA DE INTEGRACIÓN (2016). “El costo de la mediterraneidad: Los casos de Bolivia y Paraguay. Una medición de la incidencia de los costos del transporte internacional de mercancías en los PMDER. Estudio en el marco del Programa de Apoyo a los PMDER”, ALADI/SEC/Estudio 216, agosto

MACKELLAR, L., A. WÖRGÖTTER, J. WÖRZ (2000). “Economic Development Problems of Landlocked Countries”, Institute for Advanced Studies, Transition Economics Series No. 14, January

MENDOZA, R., A. CÉSPEDES, U. TICONA, P. BUSTOS, M. A. AGUILAR, S. VÁSQUEZ, R. E. PAZ, J. VALDIVIA, J. A. PANTOJA (2018). “Restricciones al comercio y al desarrollo económico en países mediterráneos: Impacto en el crecimiento, la pobreza y el comercio, el caso de Bolivia”, Banco Central de Bolivia, *Revista de Análisis*, 28, pp. 231 – 301

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES DE BOLIVIA (2014). *El Libro del Mar*, Dirección Estratégica de Reinvidicación Marítima – DIREMAR, La Paz, Bolivia

UNITED NATIONS OFFICE OF THE HIGH REPRESENTATIVE FOR THE LEAST DEVELOPED, LANDLOCKED DEVELOPING COUNTRIES AND SMALL ISLAND DEVELOPING STATES (UN-OHRLS) (2013). “The Development Economics of Landlockedness: Understanding the development costs of being landlocked”, United Nations, New York, United States of America



# **ESTRATEGIA PARA ENFRENTAR LA MEDITERRANEIDAD**

John Luke Gallup

Director del Programa de Posgrado del Departamento de Economía de la  
Universidad Estatal de Portland, EE.UU.

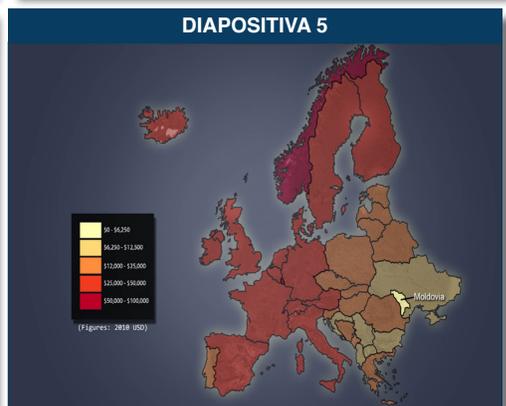
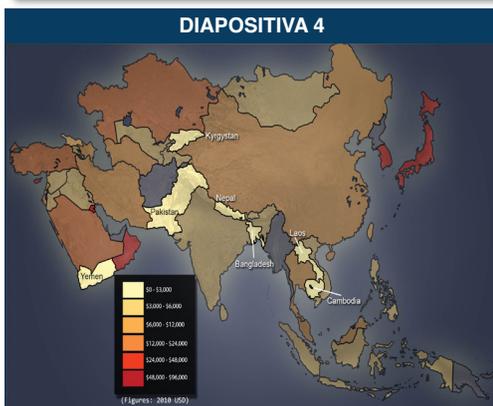
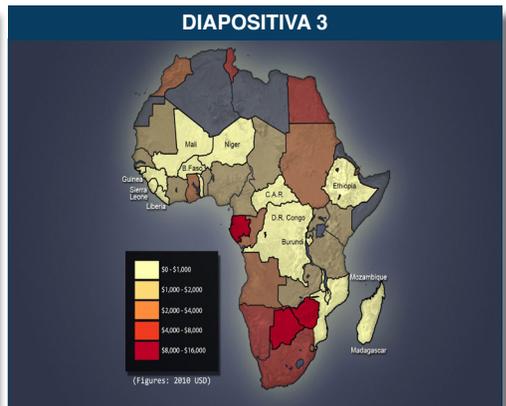
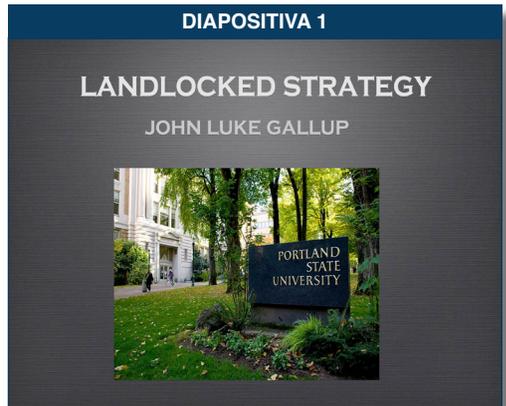
---

\* El presente texto es la transcripción de la interpretación simultánea de la exposición realizada por el Sr. John Gallup en el Décimo Primer Encuentro de Economistas de Bolivia, realizado el 8 y 9 de noviembre de 2018 en la ciudad de Cochabamba, Bolivia. Las diapositivas han sido extraídas de la presentación original del expositor y se mantienen en idioma Inglés.



Buenas tardes a todos:

Me complace mucho de nuevo estar aquí en Bolivia. Quiero agradecer al Banco Central de Bolivia por haberme invitado, y a la Universidad Mayor de San Simón por permitirme participar en esta conferencia. Hace cinco años, tuve el honor de analizar el impacto económico de ser un país mediterráneo, para DIREMAR<sup>1</sup>, para el caso de Bolivia en La Haya. Me alegra retornar y poder dar mis ideas acerca de cómo ello afectaría la estrategia económica de Bolivia.



Como se vio con anterioridad, los países mediterráneos tienden a tener menores ingresos, así que en Latinoamérica los dos países con menores ingresos son mediterráneos

1 Dirección Estratégica de Reivindicación Marítima, Silala y Recursos Hídricos internacionales del gobierno de Bolivia.

**DIAPOSITIVA 6**

**LANDLOCKED ARE POORER THAN COASTAL**  
(GDP PER CAPITA, 2010)

	all countries	excluding Europe
landlocked	8,755	3,789
coastal	14,525	11,765
ratio	60%	32%

mediterráneos tienen aproximadamente el 60% de los ingresos de los países que tienen costa, pero si excluimos a Europa

**DIAPOSITIVA 7**

**WHY ARE LANDLOCKED POORER?**

- economic problem: transport costs
- export manufacturing trade crucial for escaping poverty
- only exceptions:
  - natural resource discoveries
  - tourism in small paradises

que los países puedan aumentar sus niveles de ingreso. Hay dos grandes excepciones a esto, y son los países que han aumentado sus ingresos sin manufactura: una, es

**DIAPOSITIVA 8**

**LIVING STANDARD IMPROVEMENT IN POOR COUNTRIES**  
(IN 2011 FOR COUNTRIES WITH GDP PER CAPITA BELOW \$2500 IN 1960)

IN 2011	GOODS EXPORTER	NATURAL RESOURCES	TOURISM & REMITTANCES	TOTAL
≥ \$3000	17	11	8	37
< \$3000				41
TOTAL				78

[Diapositiva 2] y este patrón se repite en otros continentes. Cinco de los países más pobres en África son mediterráneos [Diapositiva 3], los países más pobres en Asia son mediterráneos [Diapositiva 4] y de hecho, el país más pobre en Europa también es mediterráneo, Moldova [Diapositiva 5] aunque en Europa hay algunos países mediterráneos con altos ingresos, y es en eso precisamente en lo que estamos pensando.

Si nos fijamos en algunas de las cifras, se puede observar que los países que tienen un patrón un poco particular, los países mediterráneos solamente tienen un 32%, así que el desempeño económico es diferente para los países mediterráneos [Diapositiva 6].

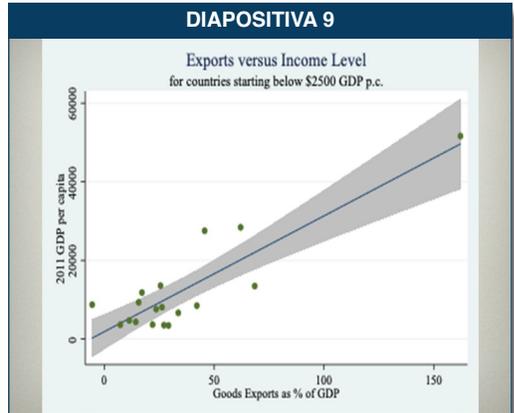
Entonces ¿qué hace que los países mediterráneos tengan niveles de ingreso más bajos? La razón más obvia es el costo de transporte. Desde el punto de vista económico, la razón por la cual el costo de transporte tiene tanto impacto en la economía, es debido al hecho de que la exportación de las manufacturas ha sido crucialmente importante para que los países puedan aumentar sus niveles de ingreso. Hay dos grandes excepciones a esto, y son los países que han aumentado sus ingresos sin manufactura: una, es si es que han tenido la suerte de poder descubrir recursos naturales; y la otra es, si se trata de un país muy bello, puede sostener su economía, mayormente a través del turismo [Diapositiva 7].

Si nos fijamos en todos los países para los que tenemos datos, en 1960, podemos ver que hay 78 países y que más de la mitad de esos países, 50 años más tarde, todavía eran países muy pobres que no habían tenido mucha mejora económica, pero algunos sí, y la mayor proporción de

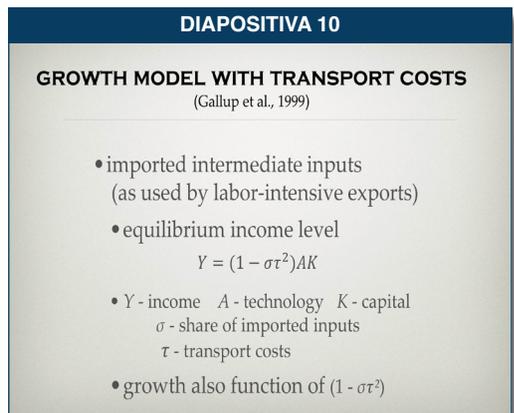
ellos son los que exportan sus productos, y también los que tienen recursos naturales. Pero eso es algo que uno no puede escoger; no se puede escoger tener recursos naturales o ser un paraíso para el turismo [Diapositiva 8].

Otra indicación de la importancia de las exportaciones para el crecimiento de los ingresos, es que si nos fijamos en los mismos países que han empezado con un nivel de ingresos bajo, hay una relación bastante directa entre cuánto de su economía viene de las exportaciones y cuánto crece su economía en ese periodo. Así que no es una exageración decir que para la mayor parte de los países con bajos ingresos, hay un camino histórico y único para el desarrollo económico sostenido, y este ha sido la exportación de manufacturas.

Eso pone a los países mediterráneos en una situación difícil [Diapositiva 9].



En un trabajo anterior, se elaboró un modelo de crecimiento en el que tratamos de ver de qué manera esos costos de transporte afectan el crecimiento económico. Así que si tenemos una economía en la que los exportadores de manufacturas casi siempre están importando la mayor parte de los insumos que están utilizando para producir y que van a volver a exportar, y están pagando por el transporte para que esos insumos entren al país, y también por el transporte de los productos acabados que salen del país, y debido a esto, en un modelo simple, encontraremos que el nivel de ingreso ( $Y$ ) es una función de la tecnología y el capital, como usualmente se estima en estos modelos ( $AK$ ), pero también de los costos de transporte elevados al cuadrado, y  $\sigma$  (sigma) es el porcentaje de sus insumos importados. También es verdad que la tasa de crecimiento varía negativamente con el cuadrado del costo de transporte ( $\tau$ ) así que en un modelo simple con el costo de transporte incluido, se observa que este tiene una influencia muy grande en el desarrollo económico [Diapositiva 10].



Si se ponen a pensar en los países mediterráneos, puede ser más difícil crear instituciones fuertes y eficaces. Si piensan en un país con grupos de intereses que están compitiendo por los beneficios económicos, habrá menos restricciones para ellos si

**DIAPOSITIVA 11**

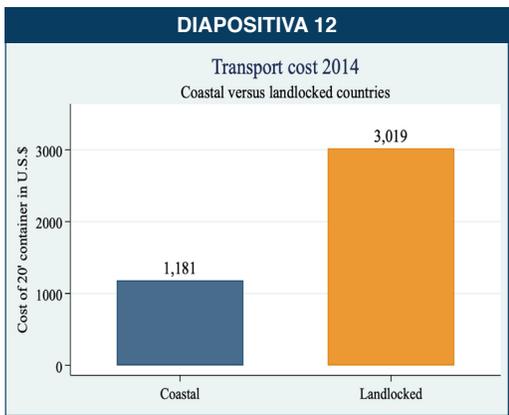
**MODEL OF WEAK INSTITUTIONS**  
(Gallup et al., 1999)

- interest groups/government more likely to be confiscatory
- if export options are limited
- not worried about killing golden goose
- broad gains from trade
  - tends to make politics pragmatic

no se tiene un centro de exportaciones. Si hay pocas opciones de exportar, grupos de intereses menos productivos fuera o dentro del gobierno, pueden capturar más beneficios, aunque esto limita la productividad de la economía. Los costos de oportunidad son bajos. Hay menos preocupación en matar a la gallina de los huevos de oro. Por el contrario, si se tienen muchos ingresos por el comercio y mucha participación de las industrias que realizan exportaciones, es más probable que haya una política pragmática que refleje

los intereses de más personas, que sólo de aquellas que tienen el poder. La falta de opciones de exportar hace más difícil tener un gobierno eficaz en este tipo de modelo [Diapositiva 11].

Si uno se detiene a analizar los costos empíricos de transporte, se puede observar que existe una gran diferencia, pues en un país mediterráneo, en promedio, estos costos son casi 3 veces más altos de lo que significan para un país con costa. Si se fijan en los países con mayores costos de transporte en el mundo, los 11 más altos son países mediterráneos. Diecinueve de los 24 países con mayores costos, son



también mediterráneos y los otros, o son Estados con fallas, es decir que están en guerra, o tienen otros problemas fundamentales.<sup>2</sup> Este costo monetario no es el único costo que los países mediterráneos deben asumir, sino que existen otros elementos como el tiempo, pues si los productos se retrasan y no llegan a tiempo, esto hace que sea muy difícil que se compita en el contexto de las logísticas modernas y se consiga que las manufacturas se las entregue a los clientes bajo el concepto de 'justo a tiempo' [Diapositiva 12].

Mucha gente que no tiene mucha experiencia en los desafíos que enfrentan los países mediterráneos se pregunta acerca de por qué no se mandan las exportaciones por avión. Y la razón es porque ello resulta ser muy caro. En el caso de los envíos internacionales, el costo aéreo es aproximadamente unas 10 veces más de lo que costaría mandar por tierra, ya sea por transporte pesado o por ferrocarril, lo cual

<sup>2</sup> Costo promedio de exportación de un contenedor de 20 pies en 2014, de los Indicadores del Desarrollo Mundial (WDI por sus siglas en inglés).

depende de la situación. El transporte pesado es más flexible que el transporte por ferrocarril, con un costo típicamente dos veces más alto en largas distancias. En cuanto al ferrocarril, este es mejor cuando se trata de ítems grandes y de bajo valor, pero es todavía unas 10 veces más costoso que los despachos por agua, los cuales tienen los costos más bajos. Todos estos costos dependen del punto de donde están siendo despachados los productos, lo que perjudica a los países mediterráneos. Los países mediterráneos también

tienen más dificultades de encontrar múltiples compañías que puedan darles servicios, y también son afectados por la falta de eficiencia de los sistemas de reglamentación y otros sistemas que, en general, trabajan más lentamente [Diapositiva 13].

Así que si los países mediterráneos están pensando en cómo superar estas limitaciones de los costos de transporte, cómo pueden superar este problema de los costos de transporte, significa que tienen que invertir masivamente en infraestructura, incluso antes de saber si existen mercados disponibles, así que es de muy alto riesgo [Diapositiva 14]. Se debe considerar la construcción de una red de caminos para llegar a un puerto, aun no siendo propietarios de ese puerto, por lo que deben depender del país vecino para que realice el mantenimiento a ese puerto. Así también hay el riesgo que, más adelante, ese país deje de cooperar, interfiera en el transporte. Además puede darse la posibilidad de que la propia economía y los propios empresarios no empiecen a producir ni vender cosas, hasta que la infraestructura esté instalada. Se tiene un gran riesgo de no saber si la infraestructura va a ser bien utilizada.

Como los bolivianos saben muy bien, existe una gran fuente de riesgo en la relación con los países vecinos. Es típico que exista una dinámica política entre los países mediterráneos y sus vecinos. Y ello proviene de los asuntos de los políticos de los países. A menudo es beneficioso para un político, ser visto como una persona poderosa, y un país que es fácil golpear es un país mediterráneo, porque no tiene una gran significancia por su propia economía.

### DIAPPOSITIVA 13

#### TRANSPORT COST COMPARISON

- cross-country (long distance)
  - air freight ~10x cost of rail or road
  - trucking ~2x cost of rail (if long distance)
  - rail ~10x cost of shipping
- highly dependent on route volume
  - scale economies, competition, administrative efficiency

### DIAPPOSITIVA 14

#### LANDLOCKED INFRASTRUCTURE RISK

- must build transport to distant port
  - you don't own
  - neighbor must build and maintain the other half
- big initial investment
- big risk of holdup
- if you build it, will they come?

**DIAPOSITIVA 15**

**COOPERATION WITH NEIGHBORS**

- big source of risk
- political dynamics in neighbors
  - politicians benefit from bullying
    - without much cost
  - politicians benefit from offering help
    - without following through

altos ingresos, como Suiza por ejemplo, verán que estos están rodeados por países que tienen ingresos altos que van a comprar sus productos. Entonces, no van a tener problemas de transporte: pueden enviar sus productos a un país, tan fácilmente como a cualquier otro país.

**DIAPOSITIVA 16**

**POSSIBLE EXITS**

- good neighborhood
  - high demand next door
- natural resource discovery
  - could pay for transport infrastructure
  - clout with coastal neighbors
  - risk of "resource curse"

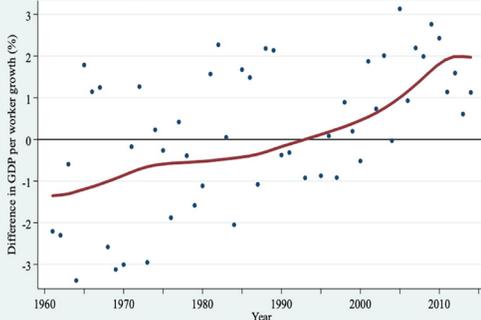
Otra dinámica que también es problemática para los países costeros que son aliados y tratan de aliviar a sus vecinos, es que no tienen mucha presión para cumplir con sus promesas, y ello hace que las relaciones sean más difíciles para los países mediterráneos que para otros países [Diapositiva 15].

Entonces, ¿cuáles serían algunas de las posibles maneras con las que se pueden superar estos obstáculos? Hay dos áreas posibles. Si ustedes se fijan en los países mediterráneos que tienen

Otro potencial es que si se descubre un recurso natural de alto valor y se lo exporta, la exportación de esos recursos naturales posibilitará tener ingresos lo suficientemente altos como para poder pagar por infraestructura, y esa infraestructura después podrán utilizarla otros agentes económicos, como el sector de manufactura, posibilitándoles además tener un fuerte poder para negociar con sus vecinos. Por supuesto que se ha encontrado que los recursos naturales están correlacionados con el mal desempeño económico. Hay muchos países con muchos recursos naturales y que tienen un crecimiento económico bajo, y a eso la literatura se refiere como la 'maldición de los recursos naturales'. La economía de estos países es perjudicada, a pesar de tener estos recursos naturales [Diapositiva 16].

**DIAPOSITIVA 17**

Average Landlocked Minus Coastal Economic Growth



Esta gráfica [Diapositiva 17] fue una revelación para mí, porque empecé a investigar sobre los problemas de los países mediterráneos hace unos 20

años, y sobre los factores que están relacionados con el crecimiento económico. En esta gráfica, se observa un periodo de tiempo, entre 1960 y 1990 en el que, como otros disertantes han dicho, los países mediterráneos tuvieron un menor crecimiento económico que los países costeros. Sin embargo, desde 1990 los países sin costa, en promedio, han tenido un crecimiento económico mayor que los países costeros, es decir, están alcanzando a los otros países y esta es una posibilidad muy optimista de que los países mediterráneos que tienen ingresos más bajos también tengan el potencial de poder cambiar. En efecto, en el eje vertical del gráfico, existe una relación entre la tasa de crecimiento de los países mediterráneos y de los costeros. Hasta más o menos 1990, los países mediterráneos crecieron más lentamente y de ahí más rápido que los países costeros. Y Bolivia tiene el mejor crecimiento económico desde 1990 y en años posteriores. El asunto más importante de esto es que ser mediterráneo no tiene que ser una trampa de pobreza, no necesariamente es algo de lo que uno no pueda escapar.

Este es un intento de identificar qué factores están correlacionados con el crecimiento económico, y cuando se analiza cómo estos factores afectan de manera diferente a los países mediterráneos y a los países costeros, se observa que uno de los factores más relevantes es el nivel inicial de ingresos de un país, medido en PIB por persona. Se trata de medir la política de exportación de ese país, medir la calidad institucional, medir el capital humano, medir la salud de la población, que aquí está representada por la expectativa de vida, y dos o tres factores que he incluido aquí para ver si hay apoyo o respaldo empírico para estas hipótesis<sup>3</sup>: uno, acerca de que si un país es mediterráneo, le va mejor si tiene países vecinos de altos ingresos; y dos, si las exportaciones de recursos naturales benefician más a los países mediterráneos que a los países con costa. Fijémonos en este cuadro [Diapositiva 18]. Nos muestra la diferencia entre el crecimiento de los países mediterráneos y los países costeros, considerando todos los factores. Si se considera esto desde 1985 hasta los años recientes, los países mediterráneos crecieron más rápidamente. La segunda cosa que quería mostrarles, es que la correlación entre

**DIAPPOSITIVA 18**

**PANEL GROWTH REGRESSION**  
(5 YEAR SPANS 1985-2015)

	Landlocked	Coastal	Difference
<i>ln</i> (GDP/pers)	-4.580 (3.78)**	-1.425 (4.59)**	-3.154 (2.64)**
Trade openness	0.006 (0.42)	-0.004 (1.30)	0.009 (0.70)
Institutional Quality	-0.005 (0.12)	0.004 (0.27)	-0.008 (0.20)
Schooling (years)	1.046 (3.66)**	0.311 (4.10)**	0.735 (2.60)**
Life Expectancy (years)	0.247 (2.18)**	0.047 (1.21)	0.200 (1.73)
<i>ln</i> (GDP/pers) neighbors	-1.356 (1.68)	0.023 (0.64)	-1.379 (1.79)
Natural resource exports	1.423 (1.48)	-1.047 (1.85)	2.470 (2.30)*
Constant	19.643 (3.57)**	6.450 (3.72)**	13.193 (2.34)**
R <sup>2</sup>	0.30	0.15	
N	98	546	

3 Fuentes de datos: PIB por persona de Penn World Tables 9.0 (crecimiento de tendencia lineal a través de cinco años (utilizando RGDPNA/EMP) y nivel en año inicial *ln*(RGDP0/EMP)) (<https://www.rug.nl/ggdc/productivity/pwt/>); la política de exportación (importaciones + exportaciones)/PIB de Indicadores de Desarrollo Mundial (ne.imp.gnfs.cd + ne.exp.gnfs.cd)/ ny.gdp.mkt.pd (<https://datacatalog.worldbank.org/dataset/world-development-indicators>); calidad institucional (Índice de riesgo político de International Country Risk Guide, 2012) (<https://www.prsgroup.com/>); capital humano (años promedio de educación, de Barro y Lee, 2013), version 2.1 (<http://www.barrolee.com>); salud de la población (expectativa de vida al nacer de UN World Population Prospects: The 2015 Revision - WPP2015\_MORT\_F07\_1\_LIFE\_EXPECTANCY\_0\_BOTH\_SEXES.xls); exportaciones de recursos naturales (exportaciones de materias primas + combustibles y productos mineros + metales no ferrosos - reexportaciones)/PIB por persona de base de datos COMTRADE de las Naciones Unidas) (<https://comtrade.un.org/>).

el nivel de ingresos inicial y el crecimiento, es significativamente mayor en los países mediterráneos, vinculada con la capacidad que tienen los países pobres de converger a los otros países, si todo lo demás en la economía se mantiene similar. En los países mediterráneos, el factor institucional no tiene una fuerte correlación en los tiempos más recientes.

Otro resultado interesante, es la tasa de retorno de la educación en el crecimiento. Se ve que es mucho más alta en los países mediterráneos que en los países costeros y se observa que tener buenos niveles educativos, tiene mayor impacto en los países mediterráneos que en los países costeros. Y tener mayor salud, medida a través de la expectativa de vida, es más importante en los países mediterráneos que en los países con costa.

No se encontró ningún respaldo a la hipótesis acerca de que tener vecinos ricos es beneficioso para los países mediterráneos; de hecho hemos encontrado que lo contrario es probable, es lo que los datos muestran. Sin embargo, se encontró algo más de respaldo para la hipótesis de que si se descubren recursos naturales, estos sí ayudan a los países mediterráneos a superar las barreras que tienen. Aunque el coeficiente no es muy grande, el coeficiente para países mediterráneos es positivo y significativamente mayor que el mismo coeficiente para países con costa, y esto puede ser explicado por la combinación que se tiene con la exportación de los recursos naturales en los países mediterráneos, lo cual es beneficioso. No obstante, por lo que hablamos anteriormente, esto puede llegar a ser una maldición.

Se puede observar que son más simples las características de los países costeros, versus las de los países mediterráneos. La primera línea muestra que el nivel de inversión de capital en los países mediterráneos es más bajo, alrededor del 60%

menos de lo que es en los países con costa, y eso posiblemente se debe a que es menos probable que los países mediterráneos tengan industria manufacturera, lo que puede explicarse por sus menores ingresos. De igual manera, los niveles de educación son más bajos. De manera interesante, la medida de calidad institucional, de efectividad de los gobiernos, no muestra ninguna diferencia entre los países mediterráneos y los países costeros [Diapositiva 19].

**DIAPPOSITIVA 19**

ECONOMIC CHARACTERISTICS, 2010

	Landlocked	Coastal	Ratio
Capital stock per capita (US\$)	27,961	45,065	63%
Life expectancy (years)	64.1	71.5	90%
Schooling (years)	7.3	8.0	91%
Political risk index (0-100)	65.4	66.8	98%

$$Y_i = AK_i^\beta H_i^\alpha \varepsilon_i$$

$$y_i = a_i + \beta_1 k_i + \beta_2 h_i + u_i$$

También se puede hacer otro ejercicio para identificar qué factores afectan a los países mediterráneos de manera diferente a la que afectan a los países con costa, y esto se ve al descomponer el crecimiento del ingreso per cápita, en componentes que contribuyen a esto, por ejemplo, en el capital por trabajador

y en el capital humano por trabajador, este último en términos de educación. Los resultados que tenemos de esto, muestran un patrón bastante claro de que las inversiones de capital hacen una menor contribución en los países mediterráneos, mientras que las inversiones en educación tienen un mayor impacto en los países mediterráneos que en los países con costa [Diapositiva 20].

Si pensamos en términos de la teoría del comercio, se tiene la noción de la ventaja competitiva. ¿Qué están haciendo los otros países en materia de inversión? Podemos analizar a los países mediterráneos altamente exitosos y ver en qué son buenos, qué han estado haciendo exitosamente. Ser mediterráneo, hace que la producción sea más difícil especialmente para productos de bajo costo. Entonces no se tiene esa ventaja competitiva como con los productos de alto valor.

¿Qué hacen los suizos? Los suizos hacen relojes que son de alto valor y de bajo peso. ¿Qué otra cosa hacen bien los suizos? Son muy buenos en ciertos servicios, y los servicios normalmente no requieren de transporte. Los suizos son famosos por ser banqueros y también son famosos por su turismo, y esto no requiere que exporten productos con altos costos de transporte. Entonces esta ventaja competitiva puede explicar por qué los países mediterráneos tienen un efecto de educación más grande que los países costeros, y es porque en esas áreas, los niveles de educación son cruciales para el éxito de la producción de alto valor y de servicios [Diapositiva 21].

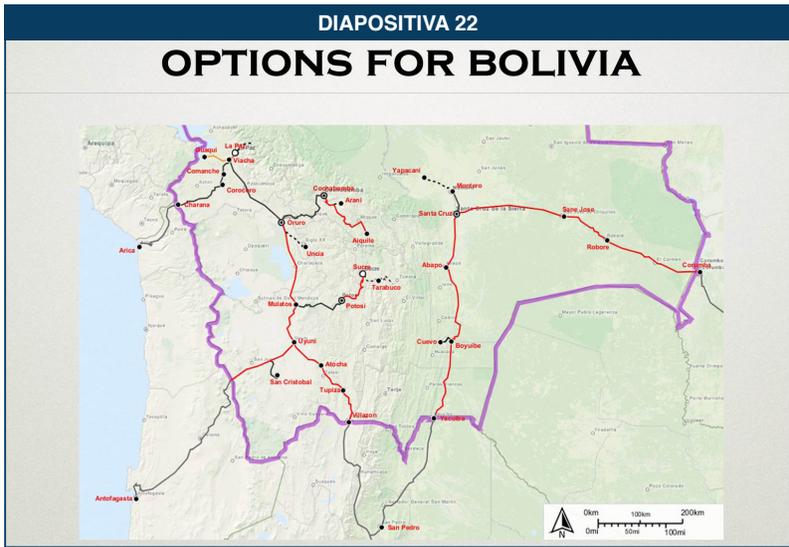
Pensando en cómo estas diferentes influencias pueden afectar a Bolivia, se pueden plantear algunas posibles soluciones. Por ejemplo, lo que se puede apreciar en el mapa [Diapositiva 22] es la red ferroviaria de Bolivia, y lo que llama la atención, además de ser un país mediterráneo, es que se tiene una geografía difícil, las montañas pasan por el medio del país, y la red ferroviaria entre este y oeste nunca estuvo conectada. No quiere decir que debería estarlo, pero esto sirve para mostrar algunos de los desafíos que Bolivia tiene.

**DIAPOSITIVA 20**

**GROWTH ACCOUNTING**  
(WITH FIXED EFFECTS)

	Landlocked	Coastal	Difference
Capital per person (% growth)	0.59**	0.76**	-0.17**
Average schooling (change in years)	6.36**	2.43**	3.94**
R <sup>2</sup>	0.77	0.85	
N	1,245	3,487	
Countries	29	105	

- DIAPOSITIVA 21**
- LANDLOCKED COMPARATIVE ADVANTAGE**
- cf. Switzerland and Luxembourg
  - goods production harder
    - especially heavy goods
    - advantage in high value, low weight goods
      - Swiss watches
  - advantage in service exports
    - finance, tourism
  - may explain higher education coefficient



Si Bolivia quisiera reducir sus costos de transporte, existen tres ciudades principales que se discuten como opciones para lograrlo. Una es Arica, de la que ya escuchamos hablar bastante; otra es Ilo en Perú; y otra es Rosario en Argentina, siendo este último, el puerto de contenedores más grande en Argentina. En el caso de que Bolivia

quisiera mandar productos pesados de alto volumen, probablemente lo debería hacer mediante ferrocarril; si están enviando otro tipo de productos más flexibles, tal vez sería mejor hacerlo por camiones [Diapositiva 23].

**DIAPOSITIVA 23**

**EXTRACONTINENTAL TRANSPORT**

- Arica, Ilo, Rosario
  - connect by rail
    - good for high volume, heavy goods
  - road
    - more flexible
- coordination with neighbors?
  - routes used by others are ideal
  - higher traffic; share cost of infrastructure

Y como ustedes saben, el gran desafío es cómo lograr la cooperación de sus vecinos. Lo ideal sería consolidar una ruta que pueda ser utilizada por otros países y no solamente por Bolivia. Y esta es la razón de por qué el ferrocarril bioceánico es tan importante para

Bolivia. Por supuesto, es necesario que este sistema pase por Bolivia. Se ha sugerido que este sistema podría pasar por el norte de Bolivia o por el sur de Bolivia, pero en este último caso, Bolivia no recibiría ni de cerca el mismo beneficio. Pero si se piensa sobre la discusión del posible ferrocarril que vaya del sur de Brasil, a través de Bolivia hasta el Perú, ese ferrocarril será mayormente financiado por las cargas de los minerales, la soya de Brasil, sin requerir que Bolivia haga mucha inversión para mantenerlo y antes de saber si los bolivianos van a utilizar el ferrocarril intensivamente. Y los brasileños y los peruanos van a estar felices de contribuir con su parte del ferrocarril.

Ahora como todos saben, la ruta a Arica tiene muchos problemas por razones políticas con Chile, pero como explicó Daniel Agramont en esta conferencia, este puerto es responsable del 80% de las exportaciones e importaciones bolivianas, así que es fundamentalmente importante para el comercio boliviano, y eso probablemente no va a cambiar en el futuro cercano. Esta no es una perspectiva profunda, pero parece que está claro que la prioridad más alta para encontrar algún tipo de cooperación con Chile, es aumentar la velocidad del transporte entre La Paz y Arica, tanto en términos de construir mejores caminos o un ferrocarril, dependiendo del tipo de productos que se están enviando, y especialmente en términos de tener un tránsito más rápido por el puerto. Esta es un área compleja que no ha tenido mucho éxito.

Por otra parte, Ilo se discute a menudo como una alternativa, pero tiene serias limitaciones. En efecto, Ilo no es un puerto internacional principal y no tiene barcos para contenedores, y si Bolivia se conecta a Ilo, esa situación no va a cambiar, porque Bolivia no va a tener un gran volumen de productos para vender, así que eso hace que ese lugar sea menos atractivo como un destino.

Respecto a Rosario, en el este de Argentina, es algo potencialmente interesante, pero es algo que sirve para comerciar a Europa pero no al Asia [Diapositiva 24].

**DIAPOSITIVA 24**

**ROUTE IMPROVEMENT**

- Arica
  - >80% imports & exports
    - laser focus on faster transit
    - better road and/or railroad
- Ilo
  - not a major port - no container ships
- Rosario
  - serves Europe, not Asia

Esto nos lleva a la Hidrovía internacional que sale al Atlántico. Ello tiene también una historia complicada, como todos los intentos de Bolivia de tratar de resolver su aislamiento en el comercio marítimo.

El plan original terminó porque tenía que pasar por el Pantanal -lo que hubiera causado daños medioambientales significativos- y hubiera llegado a Cáceres en el Brasil. Así que ello ya no es parte del plan de la Hidrovía. Sin embargo, algo

**DIAPOSITIVA 25**

**HIDROVÍA ON RÍO PARAGUAY**

- international waterway to Atlantic
  - original plan
    - extend to Cáceres
    - Pantanal environmental damage
  - just to Puerto Busch
  - 91% of Argentine containers
  - not sure if cost effective & environmentally sustainable

**La Hidrovía Paraguay-Paraná**

más interesante para Bolivia es acceder al río Paraná a través de Puerto Busch, lo que significaría que se tendría acceso soberano a una vía que saldría al resto del mundo, no existiendo otro lugar en Bolivia donde eso sea posible. Esto requeriría una gran inversión en construir un puerto, además de un ferrocarril de Santa Cruz a Puerto Busch [Diapositiva 25].

Este puerto también se conectaría con Rosario, donde llega el 90% de todos los contenedores de Argentina y es un importante puerto internacional. Sin embargo, no sé si esto sería rentable para Bolivia, o si existen más obstáculos medioambientales, pero yo creo que es una oportunidad que vale la pena explorar con mucho cuidado. Si esto tuviera éxito, hasta cierto punto podría significar que Bolivia ya no sea un país mediterráneo, y tiene la ventaja adicional de proporcionar una alternativa a Arica. Tener esa alternativa, hace que Bolivia sea más capaz en términos de su poder de negociación con Chile.

La exportación de manufacturas ha sido la vía principal, por la cual los países mediterráneos han logrado un crecimiento económico. Este no ha sido el caso con productos primarios como gas, hidrocarburos, agricultura y minería. Si bien en estos casos, al principio sí aumentan los ingresos, posteriormente se da un crecimiento muy bajo. No existe el proceso de mejorar la productividad y la eficiencia, que es típico de la manufactura. Así que ¿sería posible que Bolivia siguiera este camino de la producción manufacturera? Esto sería difícil y requeriría una cooperación cercana con empresarios y el gobierno, debido a que aquellos exportadores que quisieran exportar, no tendrían la infraestructura para hacerlo, así que exigiría una coordinación entre la voluntad de los exportadores de construir infraestructura y del gobierno de construir infraestructura complementaria, lo cual es difícil.

La gran pregunta es ¿qué puede exportar Bolivia para tener ingresos? Aunque yo no soy la persona a la que se debe preguntar esto, me surgen algunas ideas: tal vez hacer muebles de madera, o tal vez sería posible establecer un proceso por el cual los empresarios podrían proponer en qué son buenos produciendo y exportando, y así brindarles apoyo mediante subsidios temporarios. Estos proyectos siempre

deberían ser evaluados en términos de la creación de empleos, dado que la exportación de manufacturas tiene un impacto en la reducción de la pobreza, a diferencia del desarrollo de la minería que limita los recursos para la economía porque emplea a pocas personas y no tiene beneficios amplios, a menos que el gobierno pueda redistribuir los ingresos de los impuestos de ese rubro. Así que esto es algo que vale la pena explorar. Sería interesante ver cuál es el potencial desde el punto de vista de las personas

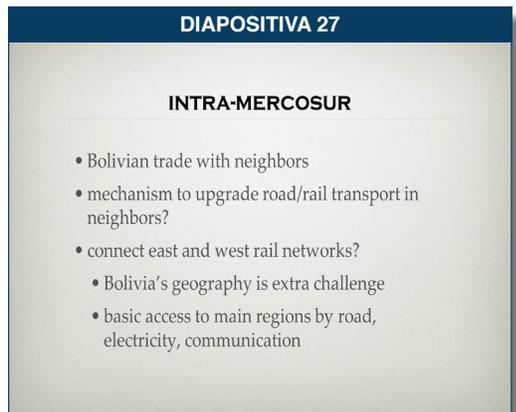
#### DIAPOSITIVA 26

##### CAN BOLIVIA EXPORT MANUFACTURES?

- sustained growth, unlike primary products
- requires coordination between entrepreneurs and government
  - suitable infrastructure required
- what to export?
  - let entrepreneurs propose
    - evaluate for employment generation
  - troubleshoot all the obstacles

que lo van hacer, dado que los gobiernos no tienen buen historial para distinguir a qué negocios les va a ir bien, generalmente escogen la cosa equivocada, y no tienen incentivos, ya que ellos no son los que toman el riesgo. Así que esto tendría más éxito si los empresarios están involucrados y a la vez tienen cooperación del gobierno [Diapositiva 26].

Ahora, una alternativa para exportar internacionalmente, es tratar de exportar a los vecinos, y eso es algo que también va a requerir tanto inversión en infraestructura de parte de Bolivia, como también inversión en infraestructura complementaria de los vecinos. Bolivia sabe que al construir una red de caminos muy buena, a veces los vecinos no responden, aunque esta es un área en la que creo que hay un gran potencial en Bolivia, debido a la creciente integración del mercado latinoamericano, y porque Bolivia no tendría una desventaja pues el comercio no tendría que salir por el mar. La dificultad que sucede en todas estas posibilidades, es que se requiere de una coordinación compleja con los vecinos y una negociación diplomática compleja, ambas difíciles de hacer. Esto podría dar una justificación para unificar la red ferroviaria boliviana, si hay suficiente volumen de productos. El aspecto crucial para cualquier tipo de inversión en infraestructura es que tenga alto uso. Si esta fuera una posibilidad de desarrollo, también daría el beneficio de extender la infraestructura de Bolivia dentro del país; esto quiere decir, caminos rurales que conecten a las diferentes poblaciones con las ciudades, dando beneficios a todos [Diapositiva 27].



Parece probable que para que Bolivia sea exitosa en exportar, sería mejor que produjese productos de bajo peso pero de alto valor. Y la pregunta es si Bolivia puede ser competitiva en producirlos, dado que para producir productos que requieren de un alto nivel de experiencia en educación, es muy difícil empezar de cero. Bolivia podría hacerlo, aunque la mayor parte de los países en desarrollo lo encuentran bastante difícil.

En términos de servicios, el turismo es algo en lo que Bolivia no tiene una desventaja por el hecho de ser mediterránea y es un sector que está creciendo sustancialmente. Bolivia tiene muchas áreas turísticas y parece que eso tiene un potencial muy grande en el comercio internacional.

Simplemente para regresar una vez más acerca de por qué el comercio internacional es tan importante para los países mediterráneos, la respuesta es porque el mercado mundial es inmenso y es más difícil crecer produciendo y vendiendo para un mercado enorme, que producir y vender para su propio mercado interno. Podría haber potencial

para desarrollar alta tecnología en Bolivia, pero eso es algo que típicamente no proporciona beneficios amplios para la población, ayuda solo para quienes tienen niveles de educación más altos. La educación es altamente importante en ambas áreas, así que encuentro que los resultados indican que la educación en países mediterráneos está correlacionada con el crecimiento más que en otros países.

Otra área en la que actualmente estoy investigando es en la de encontrar el impacto económico al asegurarse que los niños sean saludables antes de la edad de dos años,

ya que en el caso de tener limitaciones, como la falta de hierro o cuando están malnutridos durante ese periodo, su capacidad cognitiva es limitada durante toda su vida, y todas las inversiones en educación tendrían un retorno más bajo. El desarrollo cognitivo deficiente en un niño, no se puede revertir después de 24 meses. De hecho, eliminar deficiencias nutricionales y de salud en niños pequeños menores es relativamente barato, así que esta podría ser una buena inversión complementaria, junto con la educación. Entiendo que en

Bolivia, particularmente en las áreas rurales, los niveles educativos son a menudo bajos [Diapositiva 28].

En conclusión, se encuentra que es muy alentador que recientemente, en los últimos 30 años, los países mediterráneos hayan crecido en promedio con mayor rapidez que los países con costa. Esto sugiere que tienen el potencial de alcanzar a los otros países, que la mediterraneidad no es una sentencia o condena final y que se puede superar. Bolivia tuvo la bendición de descubrir gas natural recientemente y puede ser una estrategia inteligente asignar los beneficios de este gas natural, a tratar de superar las limitaciones de ser mediterráneo, y dependiendo de las estimaciones de cuánto va a durar ese gas,

5 o 10 años más, esta es una ventana de oportunidades donde tienen el potencial de hacer grandes inversiones para ser más productivos en el futuro.

Así que el gran desafío para Bolivia de superar la dificultad de ser mediterránea es encontrar una alternativa a Chile, a Arica como puerto de embarque. Desarrollar una conexión por la Hidrovía hasta Rosario es una opción que debería merecer un estudio más cuidadoso. Bolivia ya está mandando

**DIAPOSITIVA 28**

**TRADE STRATEGY**

- light weight/high value goods
  - can Bolivia be competitive?
- services
  - tourism
  - high-tech?
- requires investments in education
  - rural education levels low

**DIAPOSITIVA 29**

**CONCLUSION**

- recent growth of landlocked countries encouraging
  - Bolivia has temporary gift of natural gas
    - dedicate to landlocked problems for next 10 years?
- a big challenge
  - alternative to Chile
  - seek Bolivia's comparative advantage

torta de soya y minerales, hierro, por el río Paraná, pero a través de puerto Aguirre, lo cual significa que toma 20 días mandar a Rosario [Diapositiva 29]. Para que esto tenga un impacto en una base manufacturera, se necesita tener un despacho más rápido de los contenedores, porque casi todas las exportaciones internacionales se hacen a través de contenedores.

Esas son mis ideas y muchas gracias a ustedes por haberme escuchado.

## **Referencias bibliográficas**

BARRO, R. and J.-W. LEE (2013). “A New Data Set of Educational Attainment in the World, 1950 – 2010”, *Journal of Development Economics*, 104, pp. 184 – 198. Updated version 2.1, 2018, 6 June

UNITED NATIONS (2015). “World Population Prospects: The 2015 Revision, Key Findings and Advance Tables”, Department of Economic and Social Affairs, Population Division, Working paper No. ESA/P/WP.241

# SESIÓN PLENARIA

Gustavo Rodríguez Ostría  
Embajador de Bolivia en el Perú

---

\* Este texto mantiene el estilo coloquial de la presentación del autor.





Buenas tardes amigos y amigas, en primer lugar deseo agradecer al Banco Central de Bolivia y a su presidente Pablo Ramos por invitarme, por tenerme aquí en la Universidad San Simón, en la cual me he formado y a la cual espero volver. Satisfecho de ver viejos amigos, amigas, compañeros de lucha, compañeros de estudio, a quienes llevo siempre en el corazón, en la mente y con todo afecto y toda sencillez, en una relación de antigua amistad.

Lo que voy a tratar de hacer aquí, en una exposición personal, pues mis opiniones no comprometen al Estado Plurinacional de Bolivia ni a su Cancillería, es repensar estos temas desde el ángulo de la historia. Es casi un axioma, una verdad de Perogrullo, aquella expresión que dice: *“los Estados no tienen amigos, tienen intereses”*. Para mí, una de las preguntas básicas y centrales es: ¿cuál es la estrategia de Chile?, ¿qué es lo que quiere con relación a Bolivia? Creo que para pensar acerca de ello, hay que mirar no solo el presente, sino también el pasado, no como un ayer muerto, sino un pretérito que vive entre nosotros y nosotras.

### Las relaciones internacionales y la memoria

En rigor de verdad, las políticas del presente no son sino acumulaciones de rituales, políticas, de memorias, de representaciones, de imágenes, que desde el pasado afectan el presente. En las políticas internacionales, no hay rupturas bruscas que inauguran casi de cero nuevas posibilidades; en verdad todas las oportunidades y decisiones están ancladas, de algún modo, en una lectura del pasado y el peso que tiene sobre los actores en el presente.

El historiador francés Fernand Braudel (1902 – 1985) miembro de la escuela de los Annales, decía que al mirar el pasado y también el presente, es como observar el mar: por un lado están las aguas agitadas de las olas, y por otro, está la profundidad del mar, donde el mar es calmo y constante -y así parecieran ser a momentos las políticas internacionales, hay circunstancias en las que nada se modifica- pero en el fondo es esa estrategia histórica de acumulación, la que termina definiendo la relación entre los países.

Chile tiene una larga mirada acumulada respecto de Bolivia y lo que está pasando ahora es, a momentos, lo mismo que ha sucedido en el pasado.

Si ustedes leyeran la literatura de los años 60 del siglo XX y se detuvieran en el debate entre el entonces canciller José Fellman Velarde<sup>1</sup> y Conrado Ríos Gallardo, un emisario

<sup>1</sup> José Fellman Velarde (1922 – 1982) fue canciller de Bolivia en el periodo 1962 – 1964. El intercambio de opiniones se produjo en 1963, luego del llamado “Memorándum Trucco” por el cual Chile reiteró la oferta de 1950, de negociar con Bolivia una salida soberana al mar.

de la cancillería chilena, encontrarían — salvando las diferencias conceptuales y teóricas de ese debate — lo mismo que está ocurriendo ahora, lo que quiere decir que las cosas y argumentos de parte de Chile, se acumulan en su memoria diplomática y en su retórica, pues no asume y, más aún, niega las ofertas, hasta entonces principalmente las de 1950 y de 1963, que hizo de negociar con Bolivia una salida soberana al mar.

La primera pregunta que uno debería hacerse es acerca de la guerra o la invasión del Pacífico. La guerra es una suerte de 'paz de armas' entre ambos países y una suerte de acumulación de distintas miradas y distintas visiones. La guerra llamada "del Pacífico" hay que colocarla en el marco de la dinámica del capitalismo internacional. El capitalismo en expansión, requiere de distintos productos, de goma, de guano y salitre para elevar la productividad en la agricultura. El guano no es sino el simple excremento de miles de pájaros, acumulado a lo largo de miles de años, y el salitre es un producto de la naturaleza. Bolivia y Perú eran poseedores de grandes riquezas que Chile no tenía.

Chile en verdad, hasta los años de 1860, no era sino una pequeña capitanía española, con una fuerte cohesión interna, en un largo proceso de militarización de un Estado gestado por el influyente ministro Diego Portales y quien fuera un artífice de la guerra contra la Confederación Perú-Boliviana, en la tercera década del siglo XIX. En los años posteriores, Chile libró otras dos guerras que no han acabado: aquella de carácter neocolonial, que ellos llaman la "Conquista de la Araucanía" con los indígenas mapuches en el sur de su territorio, y la guerra en el norte, esta vez con Bolivia y Perú. Es decir, a partir de los años 1860 la burguesía chilena desarrolló un proceso de expansión territorial en su frontera, la interior y la exterior, como forma de consolidación de su Estado y de apropiación de territorios y de sus riquezas naturales. Y esa expansión estuvo motivada por distintas cosas: por un lado, lo ya señalado, por cuestiones económicas, y por otro lado, por la afirmación de la presencia y del dominio del Estado chileno. No era la primera vez que en 1879 el Estado chileno incursionó en Bolivia y en Perú, ya había ocurrido durante la Confederación Perú – Boliviana, de 1836 a 1839. Por tanto, hay una repetición, una acumulación en la memoria institucional de Chile, que dice que Bolivia no debe asociarse con Perú y no puede ni debe permitirse el desarrollo autónomo de Bolivia. Eso está en su *chip* de memoria histórica.

Ahora bien, la confrontación que se inició con la invasión de Chile al puerto boliviano de Antofagasta, el 14 de febrero de 1879, es una nueva forma de hacer la guerra. Se trata, en verdad, de una combinación entre las maneras antiguas de guerra y formas nuevas de hacer la guerra, fruto de la transformación en la tecnología de la fabricación de armas, resultado a su vez de la revolución industrial. Hasta entonces, la guerra se desarrolló con gran fuerza de la infantería y la caballería. En verdad, las modernas armas ya no permiten el uso privilegiado de la infantería, pues exponen a sus miembros a un mayor peligro; los fusiles de repetición, los cañones de retrocarga alemanes *Krupp*, las ametralladoras *Gatling* americanas, no permiten ya una guerra de movimientos de infantería; y el pequeño ejército boliviano, es un ejército de infantería entrenado además para confrontaciones internas. ¿Qué quiere decir esto? Ustedes

habrán visto en las películas que cuando avanza la infantería, le disparan y le disparan, y los soldados mueren, mueren y mueren; esa es la vieja guerra, basada en el honor y la valentía como principios de acción. Hasta las armas de repetición y en las que se usan cartuchos para cargar un fusil por delante, se necesitaba medio minuto al menos, es decir, se podían realizar dos tiros por minuto. Cuando apareció el fusil de repetición, se podía disparar 8 o 10 tiros por minuto; con la ametralladora se pueden disparar 200 tiros, y la infantería, entonces, va a ser barrida antes de que dé diez pasos. Esa es la nueva guerra, para la cual el ejército boliviano no tiene ni preparación, ni soldados, ni tropas y además no tiene flota ni barcos de guerra como sí los tienen Chile y también Perú.

### **La estrategia de Chile**

Por ello, Bolivia no resistió a la invasión durante la primera parte de la guerra, que algunos llaman “del Salitre”, que fue esencialmente marítima, y que acabó con la captura de la nave peruana “Huáscar” en octubre de 1880. Hasta entonces Bolivia, que había movilizado unos 10.000 soldados, concentró la mayor parte de los mismos en ciudades y puertos, por entonces peruanos, como Pisagua, Iquique, Arica y también Tacna. Empero, Bolivia y Perú fueron derrotados en la batalla del Alto de la Alianza, el 26 de mayo de 1880. De ahí en adelante, las tropas bolivianas se retiraron del Perú, al cual sin embargo, siguieron colaborando con dinero, vituallas y armamento, al menos hasta 1883, cuando Arequipa cayó en manos de Chile.

Lo que importa es qué viene antes de la guerra y qué viene después de ella; es decir, hay un entorno económico alrededor de la guerra. Bolivia llegó a la contienda bélica, primero, afectada por los terremotos y maremotos de 1877: Antofagasta fue asolada por el terremoto y maremoto de ese año. Segundo, Bolivia fue asolada por la sequía y la peste en 1878 – 1879, cuando las cementeras se secaron, los precios de los alimentos subieron y la gente se moría en las calles. De modo que Bolivia llegó a esa guerra con un profundo trastorno económico y social. Es probable incluso, que esos famosos 10 centavos por quintal de salitre, que Chile usó como pretexto de la invasión, hayan tenido que ver con recursos para restablecer el funcionamiento de los puertos devastados. Antes de proseguir, es bueno señalar que en su reciente resolución, la Corte Internacional de Justicia de La Haya señaló que la provincia de Antofagasta pertenecía a Bolivia y que por tanto, éramos un país con condición marítima. Una consecuencia de esta resolución es que, con ello, se desvirtúa el argumento de Chile que se usa en sus manuales y libros escolares, de que nos invadió para recuperar un territorio que era suyo.

¿Qué viene después de la derrota de la guerra? Yo creo que hay un periodo crucial para entender estas relaciones, que corre entre 1884 y 1892. Hay dos fenómenos político-económicos en los cuales Chile marcó la forma en que quiso relacionarse con nosotros, del mismo modo que aún lo sigue haciendo. Uno, es el Tratado de 1884: por ese instrumento jurídico, Chile consolidó la posesión del territorio de Antofagasta -no la propiedad, sino la posesión-; pero el Tratado tiene una cláusula muy importante, pues

dice que ambos países permitirán el libre tránsito de las mercancías. Bolivia, después de la guerra, se introdujo en el marco del liberalismo económico y del ‘darwinismo social’. El resultado fue la lucha contra el proteccionismo y fue la lucha contra los indígenas, de la mano de los gobiernos de los potentados capitalistas de la plata y de los latifundistas pre-capitalistas. En eso estaba la élite boliviana después de la guerra, en la afirmación del poder civil, pero fue la afirmación del entonces poder de los ricos de la plata. Si uno mira quiénes gobernaron Bolivia, encuentra a Gregorio Pacheco, Aniceto Arce, Mariano Baptista y Severo Fernandez Alonso, tres de ellos, grandes propietarios mineros. Para volver a un momento como ese, en el cual el poder económico se fundía con el poder político, y el Estado no es sino el apéndice del interés del capital internacional, hay que volver al periodo de Gonzalo Sánchez de Lozada: el hombre más rico gobierna el país, con lo que la autonomía relativa del Estado se reduce.

También, a fines del siglo XIX, los capitalistas mineros gobernaron Bolivia, pero fueron hombres que tuvieron una larga complicidad con el mundo de Chile; tenían inversiones en conjunto. Aniceto Arce vivió en Chile, estudió el mundo de la minería en Chile y fue socio en la explotación de la “Compañía Huanchaca” ubicada en Potosí, la segunda mina más importante en el mundo. O, a veces, estaban casados con familias chilenas o a la inversa; había pues un núcleo interno con Chile.

El Tratado de 1884 se complementó con lo que ocurrió en 1892: la llegada del ferrocarril Antofagasta-Oruro, desarrollado por las empresas mineras para exportar el mineral de plata por el Pacífico, para lo cual instalaron en Antofagasta una gran fundición. Se trata del desarrollo del capitalismo y del mayor periodo de auge de la minería del siglo XIX que tuvo como propósito insertarse en el mercado mundial de materias primas, exportando metal de plata e importando todo tipo de mercancías. Pero conviene preguntarse ¿qué produjeron ambas situaciones? es decir, el Tratado y la vía férrea. Chile en el fondo, tenía una estrategia en relación a Bolivia: una, fue la de apoderarse de los recursos salitreros y mineros de Antofagasta; y la otra, consistió en concebir el mercado interno de Bolivia, como una extensión de su propio mercado.

**DIAPOSITIVA 2**

**ESTRATEGIA CHILENA**

- RECURSOS NATURALES
- COMERCIAL
- CULTURAL

En síntesis, el Tratado de 1884 más las locomotoras de 1892, permitieron la irrupción de distintos productos que venían del mundo hacia el núcleo interno de Bolivia. No sé si alguna vez han ido a Arica o a Antofagasta; hay que cruzar un desierto, uno de los desiertos más secos del mundo, donde nunca llueve, y eso es algo muy difícil de hacer, y peor aún lo era en el siglo XIX. Incluso, a un presidente de Bolivia se le ocurrió, hacia 1840, traer camellos para ver la posibilidad de cruzar esa zona,

pero no funcionó. Pero ¿qué sucedió con el ferrocarril? Voy a poner un solo ejemplo, porque afecta a la economía de Cochabamba. Hacia 1880, antes de la guerra, la economía regional estaba basada en tres grandes productos: harina de trigo, maíz y la producción de zapatos, entre artesanal y manufacturera. Una vez que se suscribieron los tratados impuestos por la política chilena, aceptados por la política interna de la oligarquía boliviana, y una vez que llegó el ferrocarril desde Chile y el mundo, por el ferrocarril, desde el puerto de Antofagasta, los zapatos y la harina chilenos entraron a Cochabamba, sustituyéndolos y debilitando al mercado boliviano. En el campo de Cochabamba, hay una frase que dice “*Chile Hak'u*” que significa “harina chilena” que aún hoy se menciona, en recuerdo de lo que sucedió desde 1892 en adelante.

Varios intelectuales y políticos cochabambinos, como Fidel Aranibar, se pronunciaron contra esta política liberal que favorecía a la exportación minera, en contra de los productores locales que apostaban al mercado interno. Fue, en rigor, el momento de la irrupción y la captura del mercado boliviano, y la conformación de una economía de enclave. Así, la derrota en la guerra y la introducción de la política liberal a fines del siglo XIX, destruyeron el mercado interno, transformaron a Bolivia en un apéndice de la economía mundial, y consolidaron al país como mono-productor, por la vía de la simple exportación de mineral. Todo el mercado interno se destruyó, la producción de azúcar en Santa Cruz, los viñedos de Tarija, la harina de trigo de Cochabamba, los zapatos de Cochabamba. Fue el fin del periodo marcado por el mercado interno, originado en el periodo colonial, y fue el triunfo del liberalismo, asociado al liberalismo de Chile y al capitalismo internacional. La guerra tiene por tanto, la consecuencia que se prolongó más allá de la toma del rico territorio nacional de Antofagasta [Diapositiva 2].

#### **Los acontecimientos de 1904**

La otra fecha importante es 1904. Ese año, Bolivia presionada, en parte porque las élites modernizantes creían que con la paz, con un ferrocarril hacia Arica y ciertas facilidades para sus nexos al mundo por puertos, ahora chilenos, vendría el progreso, firmó el Tratado de Paz y Amistad con Chile, por el cual le cedió el territorio de Antofagasta a cambio de la libertad de comercio, la misma libertad de comercio y tránsito de la que se habla ahora, pero que no se cumple en su totalidad por parte de Chile.

Por el Tratado de ese año, Bolivia cedió a Chile los 400 kilómetros de costa, más todo el rico territorio que Chile nunca había reclamado. Las élites de la oligarquía señorial creyeron -lo que algunos políticos bolivianos están asumiendo ahora- que eran posibles una soberanía y una libertad de movimiento económico internacional, en las condiciones, en ese entonces, impuestas por Chile. Si ustedes leen la prensa, después del pronunciamiento de la Corte de La Haya, hay gente que dice “*olvidémonos, la guerra acabó, renegociemos*”. Eso pasó en 1904, y estamos donde estamos.

El régimen de tránsito establecido en el Tratado de 1904 dice “*y sus acuerdos complementarios, además de otorgarle a Bolivia el más amplio y perpetuo derecho de libre tránsito a personas y mercancías bolivianas en territorio y puertos chilenos,*

le concedió: exención impositiva, gratuidad de almacenaje de hasta un año para importaciones y hasta 60 días para exportaciones, permiso para construir agencias aduaneras en los puertos de Arica y Antofagasta, y jurisdicción absoluta sobre la carga en tránsito desde y hacia territorio boliviano”<sup>2</sup>. Pero es fácilmente comprobable que no se cumple en su totalidad hoy por hoy. Esto marca exactamente la lógica depredadora de Chile. El enviado chileno, ministro plenipotenciario de Chile, Abraham König, en 1900 dijo: **“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”**. Vean la primera frase y oigan al presidente Sebastián Piñera hace unos meses o a la alcaldesa Rojo de Antofagasta que afirman que **“nuestros derechos nacen de lo histórico”**. A eso me refería hace un momento, a esa memoria, a ese chip que acumula las relaciones bilaterales desde Chile y bloquea la negociación y solución de la larga demanda de Bolivia por acceder al océano Pacífico, la misma que fue varias veces aceptada por Chile.

**DIASPOSITIVA 3**

**PRINCIPALES CIRCUITOS DE LAS EXPORTACIONES BOLIVIANAS EN TRÁNSITO**

**Cuadro N°2**

Principales circuitos de las exportaciones bolivianas en tránsito, por departamento, en porcentaje de acuerdo a valor (año 2015)

(a)		(b)		(c)	
	%		%		%
Santa Cruz	43%	Arica-Tambo Quemado	82%	Cochabamba	88%
Arica-Tambo Quemado	35%	Desaguadero	12%	Pocitos-Yacuiba	5%
Corumbá-Puerto Suárez	19%	Pisiga-Iquique	1%	Desaguadero	4%
Desaguadero	2%	Antofagasta-Ollagüe	1%	Pisiga-Iquique	3%
Pocitos-Yacuiba	1%				
Pisiga-Iquique					
(d)		(e)		(f)	
	%		%		%
Tarija	41%	Arica-Tambo Quemado	70%	Arica-Tambo Quemado	80%
Pocitos-Yacuiba	33%	Antofagasta-Ollagüe	28%	Antofagasta-Ollagüe	19%
Orán-Bermejo	21%	Pocitos-Yacuiba	2%	Pisiga-Iquique	1%
Arica-Tambo Quemado	5%				
Pisiga-Iquique					
(g)		(h)		(i)	
	%		%		%
Potosí	77%	Arica-Tambo Quemado	97%	Arica-Tambo Quemado	100%
Antofagasta-Ollagüe	22%	Amazonas-Cotija	3%		
Puerto Quijarro	1%				
Pisiga-Iquique					

Fuente: INE. Elaboración propia.

FUENTE: Agramont Daniel & Peres José. Bolivia: un país privado de litoral Apuntes para un debate pendiente.2016

**DIASPOSITIVA 4**

**PRINCIPALES CIRCUITOS DE LAS EXPORTACIONES BOLIVIANAS EN TRÁNSITO**

**CUADRO N°3**

Principales circuitos por donde circulan las importaciones bolivianas en tránsito, por departamento, en porcentaje de acuerdo a valor (año 2015)

(a)		(b)		(c)	
	%		%		%
Santa Cruz	56%	Arica-Tambo Quemado	74%	Arica-Tambo Quemado	52%
Arica-Tambo Quemado	20%	Pisiga-Iquique	21%	Desaguadero	39%
Corumbá-Puerto Suárez	15%	Desaguadero	5%	Pisiga-Iquique	9%
Pisiga-Iquique	8%				
Pocitos-Yacuiba					
(d)		(e)		(f)	
	%		%		%
Tarija	75%	Antofagasta-Ollagüe	54%	Arica-Tambo Quemado	47%
Pocitos-Yacuiba	9%	Arica-Tambo Quemado	27%	Desaguadero	40%
Pisiga-Iquique	7%	Pisiga-Iquique	14%	Pisiga-Iquique	13%
Orán-Bermejo	6%	La Guitaca-Villazon	5%		
Arica-Tambo Quemado	2%				
Desaguadero					
(g)		(h)		(i)	
	%		%		%
Beni	79%	Pisiga-Iquique	65%	Amazonas	78%
Amazonas	21%	Arica-Tambo Quemado	35%	Arica-Tambo Quemado	22%
Arica-Tambo Quemado					

Fuente: INE. Elaboración propia.

FUENTE: Agramont Daniel & Peres José. Bolivia: un país privado de litoral Apuntes para un debate pendiente.2016

Ahora, para no olvidarnos. Si bien las cifras del comercio exterior entre Chile y Bolivia muestran que este país vecino, no es decisivo en la participación de nuestras importaciones, tal y como ocurre a fines del siglo XIX, no es menos cierto que mediante sus puertos filtran el ritmo, tiempo y volumen de las importaciones y exportaciones de Bolivia, tanto las legales como las ilegales que se infiltran desde Iquique por fronteras binacionales [Diapositiva 3 y Diapositiva 4].

**Buscando opciones**

Ahora bien, ¿qué viene después de 1904? A lo largo del tiempo, Bolivia entiende que esta es una situación desventajosa. Pero la pregunta es ¿porque Bolivia en 1904 aceptó algo que ninguno de nosotros o nosotras aceptaríamos hoy en día? Hay que entender la lógica de las élites oligárquicas bolivianas, su poco apego al terreno, al nacionalismo

2 Texto extraído de AGRAMONT, D. y J. PERES-CAJÍAS (Coord.) (2016). Bolivia: Un país privado de Litoral. Apuntes para un debate pendiente, OXFAM – Plural Editores, La Paz, p. 105.

y al orgullo nacional. Pero hubo un condicionante muy importante. En el periodo 1903 – 1904, Bolivia firmó dos tratados terribles, uno fue con Brasil, después de la llamada Guerra del Acre, y el otro fue con Chile. Hay un enorme parangón entre ellos. Son los mismos. ¿Quiénes firmaron ambos instrumentos jurídicos que nos cercenaron amplios territorios a cambio de nada?: el partido liberal, que extrañamente fue el partido que exigía desde 1880 la continuación de la guerra y aquel que se oponía a cualquier conciliación con Chile, aquél fue el que firmó en 1904, nuestro enclaustramiento. ¿Por qué lo suscribieron? Además de que seguramente corrieron sobornos y presiones, por un lado, lo suscribieron porque ellos no tenían un real interés económico en los recursos naturales del Litoral, estaban contentos explotando minas y haciendas. En segundo lugar, porque la oligarquía boliviana de fines del siglo XIX y principios del siglo XX, entendió que tenía un adversario más grande que el adversario externo, y que ese adversario estaba dentro y se llamaba ‘indígena’. Ese es el *chip* de la oligarquía que lo vemos desplegado todavía hoy en día.

Después de la guerra, la oligarquía boliviana requería afirmar su territorio interno, y para ello expoliar a las comunidades indígenas e incluso suprimirlas. Estaba desarrollando una guerra cultural contra todo lo que era plebeyo e indígena, es decir, a sus ojos, a todo lo “incivilizado”; se trataba del ‘darwinismo social’ del que hablé antes: la supremacía blanca y criolla sobre el resto mayoritario del país. No es casual pues, que el principal firmante del Tratado de 1904, haya sido el presidente Ismael Montes. La historia dice que confiscó tierras a los indígenas de Taraco, y que sobre esas tierras de las comunidades, hizo una gran hacienda que la conservó hasta la Reforma Agraria de 1953. En síntesis, colocada en ambos cursos de la historia, la oligarquía boliviana jugó a cerrar el frente sobre el adversario interno y buscó aliarse con los externos.

Otra fecha importante para entender todo esto es 1929. En ese año, Perú y Chile llegaron a un acuerdo por el cual Perú se quedó con Tacna, y Chile retuvo Arica. Los peruanos habían firmado el Tratado de Ancón de 1883, que decía que los territorios ocupados durante la guerra, Tacna y Arica, debían ser sometidos a un plebiscito, diez años después de la firma de ese documento internacional. Nunca hubo el plebiscito y al final llegaron a este acuerdo.

La pregunta es ¿por qué, más allá del orgullo nacional, más allá de los muertos en la guerra, Chile quería retener Arica y su famoso Morro? Por dos razones centrales, primero, porque era el puerto de salida de Bolivia. De ese modo, terminaba cerrándonos, cerraba el portón y controlaba la salida. Si hubiera devuelto Arica, hubiera estado en manos del Perú, tradicionalmente amigo y un país hermano, con el cual habíamos estado juntos varias veces a lo largo de la historia; y segundo porque, si devolvía Arica, el Tratado de 1904 se caía, porque ya no podía ofrecernos libertad de comercio y un nuevo ferrocarril, en un territorio que, en ese entonces, legalmente no era de Chile, solo estaba ocupándolo, pero podía perderlo si se hubiera desarrollado el plebiscito previsto en los acuerdos con Perú, suscritos en 1883, lo cual era lo más seguro.

La historiografía dice que después de la guerra, Chile hizo una política de ‘chilenización’ de Arica, de Tacna y de los territorios bolivianos. ¿Qué quiere decir ‘chilenización’? Expulsar a los peruanos, transformar a los peruanos y peruanas en chilenos, cambiar las escuelas, las banderas o el himno, todo para volver chileno al territorio peruano conquistado a la fuerza. Lo propio ocurrió en Antofagasta o Calama, y en general en el Litoral boliviano.

Pero el Tratado de 1929, tenía una cláusula adicional que decía que ninguna negociación con un tercero sobre los territorios convertidos en el Tratado, podía hacerse sin la consulta a los involucrados. Tenía una cláusula muy importante que muestra esta lógica chilena. Dice que “no podrá construirse ningún ferrocarril internacional que pase por estos territorios, sin el mismo consentimiento entre Perú y Chile”. ¿Qué quiere decir eso de cara a hoy? Ahora que se está desarrollando el corredor bioceánico, las autoridades de Tacna tuvieron que hacer muchos ejercicios para diseñar una propuesta de ferrocarril que no invada los términos del Tratado de 1929. Chile en el Tratado de 1929, nos cerró la puerta y nos cerró las posibilidades de construir un ferrocarril entre Bolivia y el Pacífico, pasando por la región peruana de Tacna.

**DIAPOSITIVA 5**

**CUADRO N°3**

**RESTRICCIONES POLÍTICAS:**

- 1) el constante conflicto entre el Estado boliviano y el chileno, y
- 2) el constante conflicto interno en Chile en sectores que afectan directamente al comercio boliviano como son los puertos y las aduanas.

**COMPETITIVIDAD LOGÍSTICA:**

- 1) la falta de infraestructura adecuada en Chile y
- 2) la excesiva burocracia requerida.

Respecto infraestructura, el mayor congestionamiento se produce en los puertos, elemento que se habría agravado a partir del proceso de privatización y las dificultades para servir al creciente comercio boliviano.

Respecto a la burocracia, a pesar de la creencia general de que se trata únicamente trámites aduaneros, se encontró que los temas regulatorios pueden constituir barreras más significativas.

FUENTE: Agramont, Daniel & Peres José. Bolivia: un país privado de litoral Apuntes para un debate pendiente.2016

Entonces, desde 1929 el dogal está cerrado [Diapositiva 5]. ¿Qué es lo que hace Bolivia? Bolivia no ha sido pasiva frente a la realidad impuesta en 1884 y 1904. Después de la Guerra del Chaco con Paraguay (1932 – 1935) que fue un ‘parte aguas’, comenzaron a apoderarse de las naciones del país, corrientes militares nacionalistas: Germán Bush y Gualberto Villarroel y luego vino la Revolución de abril de 1952. El nacionalismo posee una visión de territorio y del espacio geográfico, distinta a la de la oligarquía. Posee

además, un relacionamiento en términos de clase, también diferente. Tiene un punto de vista diferente de cómo deben ser las alianzas clasistas e incluso étnicas y de dónde separar lo interno de lo externo, de los mercados, de la producción y de la inserción de Bolivia en el mundo.

Bajo esa dinámica, Bolivia buscó otras salidas a los puertos chilenos del Pacífico. Comenzó a negociar dos ferrocarriles que aún hoy funcionan, el de Santa Cruz – Corumbá y el de Santa Cruz - Yacuiba. Comenzaron a negociarse en el año 1938. El de Santa Cruz y su construcción hasta Corumbá, terminó el año 1953, y el de Santa Cruz - Yacuiba concluyó el año 1957. Parecían válvulas de escape, frente a la posibilidad de no salir adecuadamente por las rutas del Pacífico, lo cual tenía además cierta lógica. En el siglo XIX y gran parte del siglo XX, todavía los grandes mercados estaban en Europa aunque también en Estados Unidos. No había China ni el Asia como mercados

pujantes, mientras que esta situación ahora cambia y focaliza gran parte de nuestro comercio, con excepción de los hidrocarburos, en los países del Pacífico, sobre todo en cuanto a las importaciones y a nuestras posibilidades de ampliar exportaciones de carne, soya o quinua.

Ya hacia mitades del siglo XIX, era claro para algunos sectores del país, que Bolivia no podía anclarse en una salida sólo en el mar Pacífico. Por eso se fundó Beni, asociado a construir un puente que mire hacia el Atlántico. Pero eso era imposible en ese entonces, nadie conocía las rutas, los caminos, ni por dónde se podía navegar o por dónde salir.

A fines de la Guerra del Pacífico, se presentó una nueva re-exploración de los vínculos con el mundo Atlántico, que se llamó el 'periodo geográfico'. José Manuel Pando, militar que había combatido en la contienda con Chile, y que fue presidente de Bolivia entre 1899 y 1904, por ejemplo, fue a explorar las zonas de explotación de la goma en el norte de Bolivia, apreciada en el mercado mundial para las llantas de los automóviles. Pero también se trasladó a explorar las posibilidades de salir al Atlántico por el Amazonas o por otros ríos, situación que no funcionó, porque aquel territorio selvático estaba muy lejos de los centros mineros y agrarios, y no se conocían las rutas para acceder a ellos. Además, hubieron pueblos indígenas que resistieron la ocupación de sus territorios ancestrales. Entonces Bolivia volvió a ver al océano Pacífico y sus puertos como una opción.

La conclusión que tenemos hasta aquí, es que Bolivia no fue pasiva frente a su injusto enclaustramiento. Por un lado, hizo todo en la línea de reivindicación marítima: en los años de referencia de los que hablamos, 1895, 1920 y 1950, se constituyeron las bases histórico-jurídicas de nuestra demanda contra Chile en La Haya. Sin embargo, paralelamente hizo una búsqueda de conexiones con el mundo, por otras posibilidades, por la Amazonía y por la Argentina o Brasil.

Una opción de la que se comenzó a hablar hacia 1945, fue la de los puertos en el sur de Perú, principalmente en Ilo, pero también en Matarani. Ilo es un puerto que está casi a la misma distancia que Arica, desde La Paz y Cochabamba. Nada significativo, nada importante, nada decisivo y no es lo mismo que los puertos del Atlántico, de modo que no creo que incida mucho en los costos. Esta situación se hizo más patente, más fuerte, durante el gobierno de Jaime Paz y Alberto Fujimori en el Tratado de 1992. Aquí hay que establecer una diferencia singular y notable: muchos creemos que el Tratado de 1992 y esa figura que ustedes han debido ver de Jaime Paz y Fujimori en la playa de Ilo, significan que Perú nos otorgó el derecho de construir un puerto en algún lado; no es así, no está contemplado en el Tratado de 1992.

"Bolivia Mar" es una playa solo para fines turísticos, única y exclusivamente, no tiene otra finalidad. Incluso se concesionó -a través de una licitación internacional en la época del gobierno de Gonzalo Sánchez de Lozada- la construcción del entorno turístico que consistía en hoteles, restaurantes, edificios para departamentos. Ganó la empresa

ICE, asociada con otra peruana, pero nunca construyeron nada. Es importante tener esa idea, porque a veces después del asunto de La Haya, hay políticos que dicen “para que fuimos con la demanda si teníamos el puerto en Ilo”. Les aseguro que no, a cualquiera que diga que va a construir un puerto boliviano en “Bolivia Mar” le van a decir que está mal informado.

### El Corredor Bioceánico

¿Cuándo comienza a emerger de manera más firme una nueva noción del uso de Ilo como un puerto? Con la presencia del presidente (Evo) Morales, en los últimos 5 a 6 años. Ustedes recordarán que las conclusiones anteriores, sobre todo las de la exposición de Daniel Agramont, pero también las de ALADI [Diapositiva 6] recomiendan la posibilidad de que Bolivia busque opciones alternativas. Una de esas opciones es el Corredor Bioceánico de Integración [Diapositiva 7] e Ilo sin duda.

**DIAPOSITIVA 6**

### RECOMENDACIONES

- Según ALADI los esfuerzos deberían orientarse, principalmente, a modificar la incidencia de los factores geográficos. Así, las políticas nacionales y regionales tendientes a mejorar la infraestructura vial y portuaria, la calidad de los servicios de transporte, tanto en Bolivia y Paraguay como en los países que sirven de tránsito a los bienes comerciados por los mismos, así como las acciones de cooperación regional que tiendan a mejorar las condiciones de acceso y el usufructo de los puertos de salida al mar, pueden contribuir a reducir las asimetrías regionales existentes.

FUENTE: SECRETARÍA ALADI, EL COSTO DE LA MEDITERRANEIDAD: LOS CASOS DE BOLIVIA Y PARAGUAY.2016

**DIAPOSITIVA 7**

### III. PROYECTO FERROVIARIO BIOCEÁNICO DE LA INTEGRACIÓN

2 Visión Estratégica del Corredor

13. TRANSPORTE DE CARGA ESCENARIO (2021-2055)

La ejecución del CFBC ahorra en tiempo en el transporte de carga hacia el continente Asiático en comparación con la manera actual en 25 días.

© 2017. ECLAC. ECLAC y Superación de la Brecha Mundial. Hacia una Nueva Agenda Regional

**DIAPOSITIVA 8**

### I. CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN EN FRONTERA-CEBAF DESAGUADERO

Centro de Vigilancia

Instalaciones

**DIAPOSITIVA 9**

### INAUGURACIÓN DEL CEBAF- DESAGUADERO (28/4/2018)

Foto: Presidente de Perú, Martín Vizcarra y presidente de Bolivia, Evo Morales en la inauguración del CEBAF.

Una de las premisas básicas en ese propósito, es facilitar el tránsito binacional de las personas. Cruzar la frontera por Desaguadero hace un año atrás, era complicado y difícil; hoy no, hoy Perú, como parte de los acuerdos con Bolivia, construyó un

moderno Centro Binacional Integrado de Atención de Frontera (CEBAF) [Diapositivas 8 y 9]. Construido en el lado peruano, sirve a ambos países y forma parte de los acuerdos entre Bolivia y Perú. Es un centro integral para pasajeros, carga, transporte pesado y liviano. Si ustedes van, presentan sus documentos, ahí encontrarán las dos migraciones, están juntas la migración y la aduana boliviana y la peruana. Y están las dos aduanas que revisan si alguien está de entrada o de salida. Está dotado de la última tecnología. Los escáneres pueden detectar líquidos, minerales, animales, etc. Y el tiempo de traslado de los camiones se ha reducido de días a horas; eso facilita el tránsito del comercio, la integración y el relacionamiento entre las personas, lo que es muy importante. Si al tomar una ruta y tramitar la salida o entrada de un camión, se tardaba 24 o 48 horas, ahora se tarda minutos o se ha reducido a un par de horas. Eso es menos costo, menos molestia, menos tiempo, etc.

La carretera Tacna - Collpa – La Paz forma parte igualmente de la estrategia binacional. Ya en los años 50 se hablaba de esta carretera, incluso en el año 57, se firmó un instrumento bilateral para iniciar la carretera, pero no se hizo nada. Hoy en día está en construcción, casi por terminarse. De los seis tramos, Bolivia ha terminado dos, ha licitado el tercero y Perú está construyendo esos tres sub-tramos [Diapositiva 10]. Eso va a reducir el tiempo de viaje desde La Paz a Tacna, a cinco horas, y Tacna está a una hora y media o dos de Ilo. La posibilidad de llegar a Ilo por esta vía va ser más amplia. Otro aspecto nuevo, es que allí se construirá un centro integrado de frontera, parecido al que Perú edificó en Desaguadero; quizá más chico porque el flujo comercial es menor.



El otro proyecto es el Corredor Bioceánico de Integración. Está en todos los periódicos, que el presidente Piñera le ha señalado al presidente de Brasil, Jair Bolsonaro, que deben constituir su propio corredor; las fuerzas de oposición en Bolivia baten palmas, dicen que se cae ese proyecto, como si fuera un proyecto del presidente Evo Morales y no un proyecto de la nación.

El Corredor Bioceánico de Integración, que es ferroviario y no carretero como del que habla el presidente Piñera, va a venir desde el puerto de Santos, va a cruzar Bolivia y va terminar en Ilo. ¿Quién ha definido que sea Ilo? El gobierno de Perú. Hasta ahora hay suscritos memorándums de entendimiento con Brasil, con Perú, Paraguay y Uruguay, para trabajar en el diseño del Corredor, se disponen de los estudios desarrollados por Bolivia que cubren los aspectos financieros, de administración, de diseño y de impacto medio ambiental. Existe también un estudio del Perú para el tramo peruano

y los aludidos compromisos y las adhesiones de Paraguay y Uruguay. Los equipos de estos países han trabajado, generando propuestas técnicas, aduanales, legales, administrativas, financieras para el funcionamiento del Corredor, que serán puestas a consideración de los gobiernos. Hay acuerdos, hay estudios preliminares, pero aún faltan los acuerdos entre los Estados involucrados.

Además de fortalecer la integración humana y económica de América del Sur ¿qué ventajas tendría para Bolivia? La más importante, la posibilidad de sacar sus productos, que van por puertos chilenos, por ferrocarril, y obviamente introducir mercancías desde el mundo. Una forma más barata, más segura y más rápida sería usar el puerto de Ilo. Tendrá también impactos en turismo. Hay empresas de turismo que han apreciado esto y ya hay propuestas de traslado de personas, desde el puerto de Santos, y cuatro días después, los recogerían del otro lado, porque ese turismo recorrería toda la geografía, desde la selva hasta el desierto.

¿Quién va invertir en este ferrocarril, cuyo costo estimado es de miles de millones de dólares? No está definido, está siendo estudiado por los grupos de trabajo de todos estos países y no es prudente ni posible adelantarme. El corredor, vale la pena recalcarlo, ha generado mucho interés de inversionistas y gobiernos europeos y también asiáticos.

### **Puerto de Ilo**

Existe una larga historia de relacionamiento entre el sur del Perú y Bolivia, relacionamiento humano, relacionamiento cultural. Es muy difícil distinguir la población de Puno de la de El Alto, o la de Ilo de la de Cochabamba. Somos muy parecidos, nos gustan las mismas cosas. Eso permite una relación muy fluida y a la vez muy fraterna con la gente de Ilo.

En Ilo, una bella y dinámica ciudad, no hay solo un puerto, existen varios puertos, de distinto tamaño y de distinta función. El Puerto de ENAPU, de la Empresa Nacional Portuaria del Perú, es el único puerto conservado en manos del Estado peruano; el resto de los puertos del Perú están concesionados a distintas empresas privadas peruanas y extranjeras, como por ejemplo, el puerto de Callao o el de Matarani. Ilo, al no estar concesionado, permite un relacionamiento de Estado a Estado. ¿Qué dificultades tiene este puerto? Uno, es que no tiene un rompeolas, y por tanto hay momentos en que la marejada crece y los barcos no pueden atracar. Dos, es un puerto donde no atracan las grandes rutas navieras, entonces no se puede trabajar con carga de contenedores o, si se lo hace, sería en situaciones excepcionales. Y tres, que es un puerto pequeño, insuficiente en relación al conjunto de carga que movería hipotéticamente Bolivia.

Es claro que es necesario mejorar el puerto de Ilo, así lo solicitan nuestros exportadores e importadores. ¿Qué se ha logrado al respecto? Uno, que el gobierno de Perú invierta cerca de 14 millones de dólares para fortalecerlo, para reforzar sus pilotes, construir más galpones; y se ha obtenido que la carga boliviana sea rebajada en 30% en sus costos operativos. Dos, para Bolivia y para el sur del Perú, el tema del puerto forma

## DIAPOSITIVA 11

## IV. Puerto de Ilo



Fuente: Prensa Latina

parte ahora de su agenda, lo que no pasaba en el año 1992, cuando la agenda estaba sobre la playa turística, y ahora está colocada sobre el puerto. Pero ¿será este puerto el destino final del corredor bioceánico? No, este puerto tiene una capacidad máxima de un millón de toneladas. Los estudios brasileros hablan de que el corredor bioceánico movería, solo desde Brasil, alrededor de 30 millones de toneladas. Entonces, Perú está haciendo el estudio para el desarrollo de un mega-puerto multipropósito, donde puedan llegar

y de donde puedan partir contenedores, cargas sólidas, cargas líquidas, minerales [Diapositiva 11].

¿A quién, además de Bolivia, le conviene el corredor bioceánico? Al sur del Perú. Si el corredor bioceánico se hace realidad, si se construye el mega-puerto, va a ser el puerto más importante en el Pacífico Sur y va a cambiar la realidad del sur de Perú, porque mover 30 millones de toneladas más, supone transportistas, agentes aduaneros, personas que compran, personas que venden, personas que hacen trámites, todo lo que se pueda imaginar, lo que conduciría a desarrollar una Arica duplicada o triplicada.

Por eso es que, como dije al principio, los Estados no tienen amigos, tienen intereses. No es casual que, en base a esta consideración, al entender que surge una competencia para los puertos chilenos, uno de los primeros temas que el presidente Sebastián Piñera trató con el presidente Jair Bolsonaro fue este tema: un corredor carretero y vial para competir con la opción del sur peruano. Se trata, más o menos, como una repetición del Tratado de 1929, por el que Chile busca cerrar a Bolivia toda salida al mar que no sea por sus puertos de Arica, Iquique y Antofagasta.

¿Será ese el final de todas las cosas? La política se basa en la memoria, en la forma de mirar las cosas, pero también es dinámica. Mucho dependerá también de lo que hagamos como Estado. Con el Perú tenemos una relación dinámica, tenemos una frontera de aproximadamente 1.047 kilómetros: de esos, cerca del 60% se encuentra en la Amazonía. Cuando nosotros hablamos de la frontera con el Perú, pensamos en el Lago Titicaca, en Copacabana, en Puno, pero no es solo eso. No hay un solo paso de frontera, no hay una sola carretera que vincule Bolivia y Perú por la zona amazónica. Si ustedes viven en Cobija y quieren ir a Perú que está al frente, está a 100 kilómetros, tienen que ir por Brasil; la carga boliviana que va a Cobija tiene que ir por Brasil.

Afortunadamente, se abre el primer paso de frontera en la región amazónica entre Bolivia y Perú. Por primera vez en la historia, podrán pasar ciudadanos y ciudadanas

de ambos países por un paso legal fronterizo. Luego de haber mirado el sur, de habernos concentrado en las relaciones del sur, las consolidamos y pasamos a esta otra frontera.

¿Qué tenemos en las relaciones con Perú? Pasamos por un buen momento. Se ha establecido el Gabinete Binacional y el Encuentro Presidencial, la máxima entidad política de relacionamiento entre los gobiernos de Bolivia y Perú. Desde el 2015, cuando

se inauguró, se han desarrollado cuatro: el primero, en Puno; luego en Sucre; en Lima; y el último en Cobija. ¿Qué hablamos en ellos? De temas como carreteras, cultura, inversiones, medio ambiente, y de temas más complicados como seguridad, narcotráfico, trata de personas, etc. Se toman acuerdos que se traducen en compromisos de acción; en Cobija fueron 180 ¿Por qué el último gabinete se hizo en esa ciudad? Para destacar que hay otro espacio de relacionamiento entre ambos países, que no solo es el espacio andino,

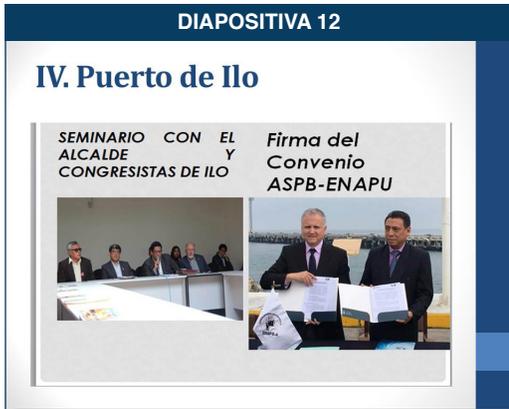
sino que también existe la geografía económica y humana del mundo amazónico [Diapositiva 12].

Quiero concluir señalando que la política del Estado boliviano en relación a su injusto enclaustramiento, ha tenido y tiene dos ejes: uno, de reivindicación marítima, en distintas fases y en distintos momentos, que nos condujo a nuestra demanda en La Haya; y el otro, relativo a procesos de integración. Buscamos pues, caminos, trenes, puertas y ventanas para salir hacia el mundo, para enfrentar un injusto enclaustramiento que sufrimos desde 1904, el que estamos seguros, que por voluntad de los pueblos, no será eterno.

Les agradezco por su atención.

### Referencias bibliográficas

AGRAMONT, D. y J. PERES-CAJÍAS (Coord.) (2016). *Bolivia: Un país privado de Litoral. Apuntes para un debate pendiente*, OXFAM – Plural Editores, La Paz, Bolivia



# **SESIÓN PLENARIA**

Antonio Remiro Brotons

Miembro del equipo jurídico de Bolivia ante la Corte Internacional de La Haya



Buenas tardes. Me sentí muy honrado cuando el presidente del Banco Central de Bolivia, Dr. Pablo Ramos, me remitió una invitación para participar en este Encuentro de Economistas, y ya aquí en Cochabamba he podido comprobar el acierto que tuve al aceptar su invitación, dadas las pruebas de hospitalidad y de aprecio que he venido recibiendo desde mi llegada. Hemos asistido a brillantes intervenciones en las sesiones plenarias, por tanto los aspectos históricos, económicos, los debo dar por supuestos al afrontar mi intervención.

Quiero señalar que para un internacionalista, la mediterraneidad de un Estado presenta un doble obstáculo, el primero, del que no se ha hablado todavía aquí, es que la mediterraneidad impide al Estado sin litoral acceder a los recursos naturales de los espacios marinos, sea el mar territorial, la plataforma continental o la zona económica exclusiva; el segundo obstáculo es más conocido, y consiste no tanto en la distancia respecto del mar, sino en la interposición de otro Estado soberano entre Estados sin litoral y el mar, porque eso le crea una vulnerabilidad manifiesta, una dependencia notable, lo que hace que la presión que pueda recibir en otros ámbitos de la acción política por parte de ese Estado, se multiplique y que, además, el Estado sin litoral esté a expensas de la virtud que el Estado ribereño pueda tener en sus políticas de infraestructuras, laborales, administrativas y de otro tipo. Pero si acercamos el objetivo, hacemos *zoom* con la cámara a Bolivia, nos encontramos con un elemento adicional que la singulariza y es, justamente, que es el único Estado sin litoral en el mundo que lo tuvo, y lo tuvo en qué manera: 400 km lineales de costa y 120 mil kilómetros cuadrados de territorio terrestre. Y lo perdió, no por causa de la naturaleza, sino por una guerra de conquista, blanqueada después por un tratado de paz desigual. Ese tratado surgió en 1904, y condujo a un régimen particular de tránsito del que aquí se ha hablado para señalar sus dificultades y obstáculos, que han sido objeto de minucioso estudio. El mismo Daniel Agramont presentaba un estudio formidable coordinado con otro profesor, el Dr. [José Alejandro] Peres-Cajías, y evidentemente en esta circunstancia, los obstáculos que plantea el derecho de tránsito, unido a esa marca a fuego en el corazón que para todo boliviano tiene la pérdida del litoral, la sensación de injusticia histórica, dio lugar a una serie de movimientos que, bajo distintos tratamientos políticos, hicieron del acceso soberano al océano Pacífico, el “Mar para Bolivia”, una señal de identidad, un tatuaje en cada cuerpo que anima un corazón boliviano, por encima de las diferencias étnicas, culturales, económicas o sociales que pueda haber entre sus ciudadanos.

Yo voy a referirme a un episodio específico de esta lucha pacífica por la realización del acceso soberano, el procedimiento judicial habido entre el 2013 y 2018 ante la Corte Internacional de Justicia, para tratar de dar un paso en dirección a la realización de este acceso al mar. La sentencia del 1 de octubre de 2018, fue sin duda una decepción, el fallo no fue el que Bolivia y sus abogados esperábamos, y la percepción pública de derrota alimentó la frustración de la ciudadanía, tanto como la percepción de victoria se derramó sobre los ciudadanos chilenos, en una explicable inversión de las sensaciones que unos y otros experimentaron 3 años atrás, cuando en septiembre de 2015 la Corte rechazó la excepción preliminar planteada por Chile para atajar, en un plano procesal, la reclamación boliviana.

A partir de ahí y con base en esa frustración, políticos y abogados hemos sido objeto de críticas y descalificaciones. Las críticas son siempre aceptadas porque una crítica implica una argumentación que lo sustenta; las descalificaciones no tienen por qué ser soportadas, por los abogados al menos, porque descalificar es ofender sin fundamento, y es por eso por lo que yo pretendo hoy establecer los fundamentos reales de la sentencia de 2018 de manera que quede bien a las claras que quien ofende es porque habla por boca de necio; como dijo Platón: *“los sabios hablan porque tienen algo que decir y los necios hablan porque tienen que decir algo”*.

Debemos tener en cuenta que Bolivia tiene una Constitución en vigor, del año 2009, cuyo artículo 267 y Disposición Transitoria 9, marcan algún tipo de acción política al gobierno para realizar el acceso soberano al mar. Por tanto, los abogados no hemos “vendido humo”, no hemos sido “charamileros” que han acudido a la Cancillería con una valija repleta de carpetas alternativas de demandas, ofreciéndolas a un precio económico; los abogados hemos sido llamados por Bolivia, porque el gobierno boliviano, en determinado momento, ha considerado que era necesario plantear demandas judiciales contra Chile. Y ¿por qué ha considerado eso el gobierno boliviano? Por la negativa del presidente de la República de Chile, el señor Piñera en su primer mandato, a mantener y continuar las negociaciones y el diálogo sobre el acceso soberano al mar de Bolivia. Y ante ese callejón sin salida, evidentemente se podía plantear la demanda judicial. La idea fue expuesta a la opinión pública como un proyecto en el discurso que el presidente Evo Morales dio el 23 de marzo del 2011, en el que señaló que habría demandas judiciales.

Dos semanas después, se tomó la muy inteligente decisión de establecer una dirección de reivindicación marítima, dotada de recursos humanos y materiales suficientes para llevar a cabo esa tarea, y solo a continuación Bolivia, su Cancillería, buscó a sus abogados internacionalistas. Por lo tanto, los abogados internacionalistas aparecemos aquí como consecuencia de una decisión política impulsada por la Constitución de Bolivia para tratar, mediante vía judicial, de dar un paso en la dirección correcta hacia la recuperación de una salida marítima para el Estado Plurinacional.

La demanda de Bolivia fue elaborada con sumo cuidado, no fue un papel volátil que se toma al vuelo por un viandante y se presenta en la Corte. El primer borrador se fechó el 31 de enero de 2012 y la demanda, como ustedes saben, se presentó el 24 de abril de 2013. Por lo tanto, entre el primer borrador y el texto de la demanda depositada en la Secretaría de la Corte, transcurrieron quince meses. Para poner un botón de muestra del cuidado, de la precisión, de la atención y de la responsabilidad con que política y jurídicamente se llevó este caso, quiero señalar que en determinado momento DIREMAR, la Dirección de Reivindicación Marítima de Bolivia, planteó un cuestionario, a sus abogados, de 140 preguntas.

Bien, el equipo jurídico tenía muy claro que tenía que respetar el Tratado de 1904, esa era una vía por la que no se podía circular ante la Corte Internacional de Justicia, primero porque el Tratado de 1904 prevé un recurso arbitral para las diferencias que

pueden surgir de su interpretación y aplicación. Hay, por otro lado, construcciones muy brillantes diciendo, “*reclamemos la nulidad del Tratado por norma imperativa sobrevenida, porque hoy el derecho de conquista ya no es un título de adquisición de dominio, aunque lo fuera cien años atrás*” o “*pidamos la terminación del Tratado por cambio fundamental de circunstancias o por incumplimiento grave por Chile de ese Tratado*”; pero no se puede ignorar que las cláusulas territoriales en los tratados están escritas a sangre y fuego, que son ignífugas a cualquier tipo de circunstancia.

La idea de seguridad jurídica impera sobre la idea de justicia permanentemente, por lo tanto, ese era un camino que no conducía a ninguna parte. Sin embargo, nos encontrábamos, al mismo tiempo que verificábamos la documentación, con un bagaje impresionante de acuerdos y declaraciones a lo largo de cien años, hechas por dirigentes de la máxima autoridad de Chile, prometiendo y comprometiendo voluntad política para atender la aspiración boliviana del acceso soberano. Fue pues la estrategia correcta la que se adoptó. Contando con ese bagaje monumental de documentación, donde hay acuerdos y promesas, tratamos de que la Corte declarase que, en virtud de esos acuerdos y esas promesas, Chile estaba obligado, en derecho, a negociar con Bolivia el acceso soberano al mar.

La alternativa era no hacer nada, pero como se dice popularmente “*cuando no hay puentes, quien no se moja no cruza el río*”, hay que asumir riesgos. Así que era la única opción correcta porque era la única posible para seguir adelante. Hubo abogados que desaconsejaron esta acción y propusieron ir al arbitraje en las diferencias con Chile, con base en el Tratado de 1904, pero esa solución no era buena para el propósito de acceder soberanamente al mar, porque nada tenía que ver resolver las dificultades en la aplicación del Tratado de 1904, con el acceso al mar que seguía una vía separada.

Por lo tanto, seguir la vía del Tratado de 1904, que algunos abogados recomendaron, era renunciar al propósito político y constitucional de retorno al mar de Bolivia, y la acción que se intentó fue la única que, conforme al derecho internacional, podía dar cauce a los preceptos de la Constitución boliviana y al cumplimiento de los compromisos políticos asumidos por el gobierno de Bolivia con el pueblo boliviano. Entendimos además que no ganar no implicaba inevitablemente perder, que la demanda y la evacuación de un largo procedimiento, favorecían por sí mismos la causa boliviana. Y en eso nos encontramos, además, con el regalo de la excepción preliminar a la jurisdicción planteada por Chile. Ganar este punto en 2015, fue muy beneficioso para nosotros, y Chile se equivocó ciertamente al plantear esta excepción, se equivocó estratégicamente.

Bolivia había ratificado ya el pacto de Bogotá y, oportunamente además, había retirado una reserva cuyo mantenimiento hubiera sido de difícil manejo por nosotros ante una excepción chilena. Por lo tanto, el consentimiento de Bolivia a la jurisdicción de la Corte estaba claro. A Chile, para tratar de impedirlo, solo le pudo caber el alegato de que no existía diferencia alguna pendiente entre Bolivia y Chile, porque el Tratado de 1904 lo había resuelto todo para siempre, y esta fue su argumentación y perdió.

Perdió porque tenía que perder, porque estaba utilizando procesalmente una defensa que hubiera sido mucho más eficaz para ellos en el plano sustantivo, pero quiso atajar algo que iba a ser inevitable, y es que la narrativa histórica que iba a producir el procedimiento, iba a convertir un acervo documental doméstico boliviano en un acervo internacional judicial, en francés, en inglés, después de que todo el mundo pudiera seguir de ahora en adelante y a través de los alegatos escritos y orales de las partes, la razón y sin razón de las posiciones de ambos, con independencia a la sentencia de la Corte sobre el fondo del asunto. Hoy la causa boliviana está en las actas de la Corte y ese es otro elemento positivo del procedimiento, junto con el hecho de que a partir de 2015, Chile ya no puede invocar el Tratado de 1904 para oponerse a la petición boliviana de reclamar el acceso soberano al mar. Y la sentencia de 2018, anticipo, lo único que hace, en detrimento de nuestro petitorio, es que a partir de esa sentencia, cuando Bolivia solicite a Chile que se siente a negociar, no podrá decirle “*usted está obligada a sentarse*”; tendrá que decirle “*a usted le conviene sentarse*”. Esa es la única diferencia. Nosotros queríamos que la Corte nos diera un empujoncito al caso, permitiéndonos decirle a Chile “*tiene usted la obligación de sentarse*”. La Corte no ha querido entrar ahí pero, como veremos, sí ha dicho “*continúen ustedes el diálogo*”. Por tanto, en definitiva, la sentencia no es un “no”; Chile no puede invocar la sentencia de 2018 para decir: “*usted a partir de ahora olvídense de la pretensión de acceso al mar*”. Bolivia mantiene en su integridad y con toda legitimidad esa pretensión y la lucha va a continuar en esa línea.

Básicamente, la sentencia de 2018 se ha alineado con la tesis chilena: Nunca tuvimos la intención de obligarnos a negociar, lo hacíamos por política, por diplomacia, por ganar tiempo, frente a otros objetivos que perseguíamos, pero nunca quisimos obligarnos. Es la tesis de Chile.

Después de estudiar serenamente el fallo, yo he llegado a la siguiente conclusión, tras preguntarme por la razón subyacente a la actitud de los jueces que compusieron la mayoría. Yo he sido profesor y abogado, y sé que cuando investigo como profesor debo evitar toda clase de prejuicios, puedo tener mis ideas, pero llegaré a una conclusión después de haber analizado todos los elementos en presencia, y esa conclusión a lo mejor no me gusta, pero científicamente tendré que asumirla por rigor profesional. El abogado no actúa así, el abogado parte de una conclusión, el abogado tiene un objetivo predeterminado, y lo que hace es investigar, desechando lo que no le conviene y sobredimensionando lo que le beneficia. Pues bien, si analizo el comportamiento de los jueces diría, y que no se me malinterprete, que han actuado más como abogados que como profesores, y diría que como jueces, porque los jueces deben asumir una actitud ante un caso, similar a la del profesor, solo que en el ámbito de los hechos deben atenerse a las pruebas presentadas por las partes, y en el ámbito del *petitum*, deben ajustarse a los límites de lo que las partes solicitan; en este sentido su libertad es más limitada que la del profesor.

Pero aquí, en esta instancia ¿qué encontramos? Encontramos que la Corte parte de un prejuicio y por lo tanto el razonamiento, si es que existe, está al servicio de

ese prejuicio. El prejuicio de la Corte ¿cuál es?: tenemos que conservar, en términos absolutos, la libertad de los Estados para negociar o dejar de hacerlo con quien y como les dé la gana. La Corte asumió, pues, la tesis de Chile y rechazó la tesis de Bolivia; solo que como la tesis de Bolivia estaba muy bien fundada y muy bien definida, tuvo dificultades. Por eso, al revisar la sentencia, uno se encuentra con una falta notabilísima de argumentación. El dogmatismo, la negativa a aceptar una tesis a la que no se contesta con argumentos, es notoria. La Corte, en su mayoría, saca de contexto los documentos a los que se tiene que referir, ignora el papel de la buena fe en la interpretación, establece un muro insalvable entre la moral y el derecho, hace del derecho positivo -ritualista y extremo- su ancla para desarrollar su discurso. Y eso ¿a qué conduce? Conduce a que se niegue la calidad de acuerdo vinculante a algo que lo es de manera tan notoria como los canjes de notas del 20 de junio de 1950, el memorándum Trucco de 1961 y la respuesta del canciller boliviano de 1962, y las declaraciones de Charaña y las notas canjeadas en el proceso que se llevó a cabo con este mismo nombre entre 1975 y 1978. No tendría tiempo ahora, tratándose de consideraciones muy técnicas, para desarrollar el por qué sostengo esto; pero sí que me voy a detener en el otro argumento que utilizamos: la acumulación de promesas.

Es evidente, que a lo largo de cien años se hicieron muchas declaraciones por distintos presidentes, cancilleres, embajadores de Chile, en distintos periodos históricos, bajo gobiernos autoritarios, tiranos o democracias, y todas van en la misma dirección: la voluntad política de atender la aspiración boliviana de acceso soberano al mar que Chile sabe que es un interés vital para Bolivia. ¿Cómo se puede sostener a partir de ahí que esta acumulación de promesas y declaraciones carecen de efecto jurídico?, ¿es que el honor nacional, el respeto a uno mismo, la palabra dada, son perfectamente banales, podemos tirarlas por la poceta porque a la hora de la verdad no valen nada? ¿Es que no hay una ósmosis entre la moral y el derecho que debemos conservar, porque sin moral el derecho pierde su legitimidad?

La Corte dedica una línea a excluir el efecto jurídico de la acumulación de promesas y declaraciones. Dice, asumiendo la tesis chilena, que la acumulación no puede producir efecto jurídico, porque ninguno de los actos que la componen tiene efecto jurídico. Aplicando una regla de aritmética, cero + cero + cero es igual a cero; pero no estamos jugando con aritmética. Y les voy a poner un ejemplo: si la Corte tuviera que valorar ahora mi afirmación de que, en esta sala en la que hablo, hay un murmullo de fondo, la Corte lo negaría, ¿por qué? porque descompondría cada una de las conversaciones, de los susurros, que en sí mismos, uno a uno, no son murmullo; el murmullo viene de la multiplicación y la unión de todas esas conversaciones, de esos susurros; por lo tanto, la Corte no quiso oír el murmullo que existía en las relaciones entre Chile y Bolivia, no contextualizó esas declaraciones.

Y es significativo, y me confirma en mi criterio, que la Corte parte de un prejuicio, de una conclusión preconcebida y por lo tanto descarta cualquier tipo de argumentación que le sea agresiva para esa función, que siendo tan complejos y variados los puntos a dilucidar planteados por Bolivia, ni uno solo de los jueces de la mayoría emitió una

opinión separada para justificar su propia posición. Salvo una enternecedora y breve declaración del presidente [Abdulqawi Ahmed] Yusuf, no hay nada, y hay silencios que realmente extrañan, muy en particular el del juez [Antônio Augusto] Cançado Trindade. El juez Cançado Trindade ha titulado uno de sus excelentes libros: *La humanización del derecho internacional*. Aquí tenía un buen caso, no ajeno a derechos humanos o a la humanización del derecho. En segundo lugar, el juez Cançado Trindade ha emitido opiniones separadas y disidentes, a gogó, a lo largo de su ejecutoria como juez de la Corte, se ha pronunciado sobre casi todo y en extensiones infinitas, opiniones más largas que las sentencias. Y en tercer lugar, cuando presidió la Corte Interamericana de Derechos Humanos, se caracterizó y fue criticado porque, según algunos, convirtió a los jueces en legisladores. Tal avanzada era la interpretación de las normas, que prácticamente hacía que las sentencias fueran como leyes. Ahora me hubiera gustado conocer sus razones para votar a favor del fallo, porque el voto de Cançado Trindade no hubiera sido sólo un voto a añadir a los tres votos disidentes, un cuarto voto. No, el juez Cançado Trindade es brasileño, es un juez elegido en el ámbito del área latinoamericana y caribeña, y el juez jamaiquino que completa el dúo que representa a esta región, votó contra el fallo, lo que significa que si el juez Cançado Trindade hubiera votado contra el fallo, los dos jueces representantes del área latinoamericana y caribeña, hubieran estado contra el fallo y a favor de la petición de Bolivia.

Chile ha expresado que la sentencia (de 2018) ha sido un triunfo del derecho internacional e incluso de la justicia. El fallo con la justicia no tiene absolutamente nada que ver; puede que tenga que ver con otro objetivo del derecho, que es la seguridad jurídica. La Corte ha podido dar más importancia a esa libertad de los Estados a la hora de elaborar sus políticas de negociación, que a otra idea, que es el crédito y la confianza que cuando se negocia, merecen las partes adversas, pero con la justicia no tiene nada que ver. En cuanto a la mirada del derecho internacional..., pues es la mirada de Chile que compra la mayoría de los jueces.

Yo prefiero otras miradas. El derecho es una ciencia social, la interpretación juega un papel primordial y la interpretación, se ha dicho que es un arte, el arte de la interpretación. A mí personalmente, no me gusta cómo han interpretado el arte los artistas-jueces de la mayoría, me gusta más la mirada del derecho internacional progresista, una mirada que asume el papel que la Corte debe cumplir para solucionar las diferencias entre los Estados que se someten, son las miradas de los jueces disidentes [Patrick] Robinson, [Nawaf] Salam y [Yves] Daudet. La Corte al fallar, ha fallado en primer lugar al sentido de la equidad y la justicia en su perspectiva histórica; la Corte ha fallado, en segundo lugar, a una concepción progresista en la formación de las obligaciones internacionales; la Corte ha fallado, en tercer lugar, a su obligación de razonar sus posiciones, ha estado sobrada de dogmatismo y falta de sutileza; y la Corte, en último término, ha fallado al aplicar el papel que le corresponde en la solución de las diferencias entre los Estados.

Un fallo favorable a Bolivia hubiera sido un pequeño paso en la buena dirección para solucionar esta disputa secular. ¿Por qué? Porque le habría dado al gobernante

chileno, que en su día estuviera dispuesto a negociar, la cobertura para frenar a los nacionalistas radicales que existen en todas partes, y que evidentemente, sin esa cobertura, lo ponen en aprietos. Ese gobernante habría dicho *“el interés del país es negociar con Bolivia, y además la Corte ha dicho que tenemos que negociar”*. La Corte no ha sabido ver ese papel positivo y modesto, y por eso la acuso de haber fallado a su función fundamental de apoyar la solución pacífica de las diferencias internacionales.

No obstante, el fallo presenta un aspecto positivo, no sé si por la mala conciencia que se puede tener, alimentada por la idea de que al adscribirse a una visión formalista, rigorista, extrema en la interpretación del derecho, se está fallando precisamente a la justicia. Se trata de los últimos párrafos previos al dispositivo de la sentencia, los párrafos 175 y 176. En ellos, fundamentalmente, *“la Corte advierte, que su conclusión, su fallo no implica impedimento para que las partes continúen su diálogo e intervención en un espíritu de buena vecindad a fin de tratar las cuestiones referidas al enclaustramiento de Bolivia, cuya solución ambas partes han reconocido ser de interés mutuo”*, y añade *“con la voluntad de las partes caben emprender negociaciones serias”*. Es por esto, por estos párrafos y por lo que antes dije de las ventajas y beneficios que obtiene Bolivia del procedimiento como tal y de la sentencia del 2015, por lo que yo he señalado, que hoy estamos mejor que el día de abril de 2013 en que presentamos la demanda. El procedimiento judicial no nos ha permitido satisfacer el 100% de nuestro *petitum*, pero creo que sí, por lo menos, el 80%.

Hay que abandonar la frustración, el pesimismo y decir que esta es una lucha que sigue abierta, una lucha pacífica por supuesto; pero, en definitiva, no hay mejor forma de levantarse que haber caído alguna vez, y nosotros no hemos caído realmente, definitivamente, hemos tenido un pequeño tropiezo derivado de la insuficiente satisfacción del objetivo que nos habíamos planteado.

Si Chile reclama de Bolivia respeto por la sentencia de 2018, nosotros también reclamamos de Chile ese mismo respeto para la propia sentencia de 2018, para sus párrafos 175 y 176, y para la sentencia de 2015, que impide que en adelante Chile pueda volver a la cantinela permanente de que el Tratado de 1904 lo resolvió absolutamente todo. Eso ya no lo puede sostener, porque se lo prohíbe la sentencia del 2015. Y es muy significativo que el presidente de la Corte, Yusuf, al rendir su discurso anual a la Asamblea General de las Naciones Unidas, el pasado 25 de octubre, tras señalar que la Corte había estimado que Chile no había asumido obligación jurídica de negociar el acceso soberano de Bolivia al mar, puntualice: *“la Corte añadió, sin embargo, que esta constatación no debería ser interpretada como impidiendo a las partes continuar su diálogo e intercambios, en un espíritu de buena vecindad, para hacer frente a las cuestiones relativas al enclaustramiento de Bolivia cuya solución, han reconocido ambas, ser un asunto de interés mutuo”*. La Corte anima a continuar el diálogo en un espíritu de buena vecindad, para acabar con el enclaustramiento de Bolivia; con la voluntad de las partes es posible abordar negociaciones serias y significativas.

¿Qué hacer a partir de ahora?, ¿plantear el diálogo? Sí, pero no de inmediato. Ahora los ánimos están aún muy caldeados y a Chile hay que dejarle que disfrute sus 15 minutos de gloria. Cuando la atmósfera política sea mejor, en esta gobernación o en la próxima, Bolivia puede plantear una iniciativa de negociación con una propuesta bien estudiada; hay tiempo para hacerlo, no se puede ir a un diálogo sin una propuesta en la cartera. Ocupemos nuestro tiempo preparando una buena propuesta y creando la situación propicia a una atmósfera que permita el diálogo y después la negociación. Y si a pesar de todo, Chile da la callada por respuesta o responde desdeñosamente, pues volvamos a una práctica que tuvo su éxito en los años 70, multilateralicemos otra vez el contencioso, volvamos a los organismos internacionales, regionales, universales, sectoriales, a todo tipo de organismo para plantear la reclamación. Es algo que a Chile siempre le ha producido vértigo; muchas de sus propuestas han estado unidas a momentos en los que Bolivia iba a plantear en la Organización de Estados Americanos o en otros organismos, en el movimiento de los no alineados, su reclamación.

Por otro lado, o al mismo tiempo, debemos buscar alternativas a los puertos chilenos. Ya se ha visto aquí que existen, pero que implican grandes inversiones, que no son alternativas viables para mañana, pero sí para pasado mañana. Bueno, hagamos eso, porque no se puede aceptar que el 80% del comercio de importación y exportación de Bolivia pase por puertos chilenos bajo una espada de Damocles. Evidentemente, cuando Chile es consciente de eso y de que tú no tienes alternativa, te exprime como un limón y por eso las condiciones de almacenamiento, las condiciones de carga y descarga, la privatización en los puertos, han ido en una dirección en la que Bolivia ha sido totalmente perjudicada, aunque son sus mercancías y bienes los que alimentan fundamentalmente el Puerto de Arica, pero también los puertos de Antofagasta e Iquique.

Y por último, volvamos al Tratado de 1904: en la demanda que presentamos en abril de 2013 hay una reserva expresa de acciones en relación con el cumplimiento de este tratado. Cuando Bolivia acude a la Corte a demandar a Chile por la obligación de acceso soberano al mar, añade al final, “*nos reservamos las acciones pertinentes para exigir el debido cumplimiento por Chile del Tratado de 1904*”. Bien, quizá haya llegado el momento, vista la enorme insatisfacción que produce la aplicación de ese tratado, de hacer algún gesto, algún guiño, alguna señal de que Bolivia en su caso estaría dispuesta a ir a un arbitraje en relación con la aplicación de este tratado, pues la privatización, las condiciones de almacenamiento y otros etcéteras, son incompatibles con el cumplimiento de buena fe de un instrumento que Chile contempla como una pieza sagrada que debe durar hasta el día del juicio final. Muchas gracias.

## **Palabras de circunstancia**

**María Esther Pozo**

**Vicerrectora de la Universidad Mayor de San Simón**

Señores Pablo Ramos Sánchez, presidente del Banco Central de Bolivia; Gustavo Rodríguez Ostría, embajador de Bolivia en el Perú; Antonio Remiro Brotons, miembro del equipo jurídico de Bolivia ante la Corte Internacional de La Haya; Raúl Mendoza Patiño, Asesor Principal de Política Económica en el Banco Central de Bolivia; Directores del Banco Central de Bolivia, docentes y alumnos:

Es muy grato para mí estar en este acto de clausura del Onceavo Encuentro de Economistas de Bolivia. Creo que este es el momento histórico para fortalecer los estudios económicos en las universidades. La Economía Política se ha dejado de tratar hace varias décadas. El siglo XXI necesita una universidad y un país, acorde a las necesidades. Estas necesidades nos están abordando y nosotros estamos tardando en responder a las mismas. Nuestra Constitución Política del Estado habla de la economía solidaria, y todavía no la hemos podido incluir en el currículo de nuestras facultades de Economía. Creo que este es un hito, en la medida en que tenemos que ver nuevamente cómo las sociedades se organizan en los procesos productivos.

Es un grato placer ver a tanta gente joven, hombres y mujeres, con la esperanza de construir una sociedad mejor. Para ustedes un abrazo solidario y fraterno y los mejores augurios para el próximo Encuentro de Economistas. Muchas gracias.



## **Palabras de clausura**

### **Pablo Ramos Sánchez Presidente del Banco Central de Bolivia**

Señora vicerrectora de la Universidad Mayor de San Simón, doña María Esther Pozo; señor embajador de Bolivia en el Perú, don Gustavo Rodríguez Ostría; don Antonio Remiro Brotons, miembro del equipo jurídico de Bolivia ante la Corte Internacional de La Haya; don Raúl Mendoza Patiño, Asesor Principal de Política Económica del Banco Central de Bolivia; señores Directores del Banco Central; distinguidos maestros, jóvenes estudiantes, colegas economistas, distinguido público:

El Undécimo Encuentro de Economistas de Bolivia está llegando a su fin y es el momento de evaluar, de ver los resultados qué hemos conseguido luego de arduos meses de trabajo y de dos jornadas enteras de discusión en distintas aulas. Pero quiero, en primer lugar, expresar mi profundo agradecimiento a la comunidad universitaria de San Simón, a la ciudad de Cochabamba, a sus autoridades, por habernos acogido en este evento de trascendencia, en la discusión de las problemáticas económicas. Le ruego señora vicerrectora, hacer llegar al señor rector y a los docentes y estudiantes, trabajadores y administrativos de la Universidad nuestro profundo agradecimiento.

En esta clausura, quiero destacar la participación en este evento. Hace un tiempo, cuando se iniciaron los Encuentros de Economistas auspiciados por el Banco Central, se tenía una escasa participación. Así, en un principio, los participantes llegaban a 150, pero hoy cerramos este Undécimo Encuentro de Economistas, con 3.295 participantes, una cifra importante, que muestra el interés de nuestra colectividad de economistas por problemas de nuestra ciencia y de nuestra realidad. Y han participado de todo el país, y esta es la característica notable, porque han venido estudiantes de distintos lugares. Obviamente, la mayor participación es de estudiantes de Cochabamba. Han participado 1678 estudiantes de Cochabamba; de La Paz vinieron 742 estudiantes y docentes; de Santa Cruz, que fue anfitrión del Décimo Encuentro, vinieron 445 estudiantes y docentes de diferentes universidades; de Potosí vinieron 251, entre estudiantes, docentes e investigadores; desde Tarija llegaron 64 estudiantes y docentes; Chuquisaca participó en este Encuentro con 61 estudiantes y docentes; de Oruro vinieron 46 representantes estudiantiles; y también estudiantes y docentes de la tierra de la Amazonía: de Beni vinieron 5 y de Pando vinieron 3. Un cordial saludo a todos ellos.

Hemos seguido las presentaciones con mucho cuidado, con mucho interés. Ustedes han podido aquilatar el elevado contenido técnico y científico de las presentaciones, hemos aprendido todos, y creo que este Undécimo Encuentro rindió sus frutos en las distintas salas donde se han presentado trabajos. Hemos podido ver que hubo, no solamente una elevada calidad técnica en los trabajos que se presentaron y en las exposiciones que se hicieron, sino también un elevado número de estudiantes y docentes que mostraron su interés por discutir los problemas de la Economía. Felicidades por eso, a todos los que participaron.

Ahora tenemos el compromiso de continuar, porque el debate de los problemas económicos no puede quedarse frustrado, detenido en ningún momento, tiene que persistir en el análisis de las grandes problemáticas de la realidad y del pensamiento. Ayer anotábamos que una de las particularidades de la vida universitaria es que, al desenvolverse dentro de la autonomía, existe libertad de pensamiento. Por eso, aquí debatimos todos los problemas sin restricción. Y tenemos que señalar que esos problemas se vinculan con el desarrollo de nuestro país principalmente. Hoy cerramos el debate sobre uno de los factores limitantes del desarrollo, el debate sobre la mediterraneidad. Hemos podido ver cómo, desde distintas formas de cuantificación, con distintas metodologías, se ha llegado a la conclusión de que este factor sí afecta, no solamente a Bolivia, sino a todos los países mediterráneos. La falta de una salida soberana al mar, disminuye las posibilidades del crecimiento económico. Hoy cerramos, pero sin que concluya el debate. Tiene que persistirse, porque bien lo decía el doctor Brotons, estamos en la línea para ir hacia adelante. La reconquista de nuestra salida al mar, la reconquista de nuestro derecho, del derecho de los bolivianos, debe llevarnos a una preocupación permanente de todas las generaciones, y a una lucha sostenida en argumentos sólidos, para que finalmente la comunidad internacional, y sobre todo el pueblo chileno, tome conciencia de que hay una injusticia histórica que debe repararse, y esa injusticia la cometieron los miembros de la oligarquía chilena, apoyados por el imperialismo inglés que apoyó a esos ejércitos invasores.

Pero tenemos que debatir los otros problemas, y debatirlos desde el plano teórico. Por eso queremos apelar a que en nuestras casas de estudios superiores, en nuestras facultades de ciencias económicas y financieras, en nuestras carreras de Economía, se vuelvan a discutir los grandes problemas de la Economía Política, porque son esas discusiones las que nos muestran cuáles son los factores principales que impulsan el crecimiento, que impulsan el desarrollo de las economías. Tenemos que analizar bien los problemas que surgieron ya hace siglos, incluso desde perspectivas ingenuas, como por ejemplo, la discusión de los fisiócratas, cuando ellos presentaron el debate sobre la forma en cómo se crea, cómo circula y cómo se distribuye el producto neto entre las clases sociales. Ese debate, presentado de manera inicialmente ingenua todavía, porque no existían las herramientas de pensamiento que ahora tenemos, nos llevó, sin embargo, al problema del producto neto, es decir, lo que hoy conocemos como la temática de la renta nacional, y al mismo tiempo, nos llevó a la temática de la distribución de la renta nacional entre las clases sociales que participan. Pero tenemos que reivindicar el pensamiento clásico, porque debemos discutir siempre cómo es que las sociedades, cómo es que los procesos económicos tienen que garantizar la reproducción y la acumulación, reproducción y acumulación que son elementos sustantivos para llevar adelante el desarrollo. Así los viejos economistas, los que crearon nuestra ciencia, partiendo desde Adam Smith, con las propuestas de acumulación de capital, David Ricardo, John Stuart Mill y, sobre todo, del portentoso trabajo de Carlos Marx, *El Capital*, así como de John Maynard Keynes, de Alvin Hansen y de esos grandes economistas que se preocuparon por las leyes generales del desarrollo económico, deben ser reivindicados en nuestras clases de estudio, porque la problemática del desarrollo es nuestra, es actual y lo seguirá siendo permanentemente.

Hay problemas, hay temas, como el de la acumulación, como el de los excedentes del producto neto y de la renta nacional. ¿Cómo se forma el excedente? Aquí en Bolivia tenemos el debate permanente acerca de la renta petrolera, de la renta minera, y dentro de poco tendremos el debate sobre la renta que va a generar ese emporio de riqueza como es el Salar de Uyuni, el gran depósito de litio y de potasio. Esa es la preocupación que debe crearse ya en nuestras universidades, la economía del litio, que vendrá a reemplazar las discusiones de la economía del petróleo y del gas, y la antigua discusión de la economía mundial.

Pero así mismo, junto con el debate del excedente económico, está un tema central que lamentablemente se olvida: el patrón de desarrollo. Para que haya un curso adecuado de la canalización de los factores de desarrollo, tiene que haber un patrón de acumulación, un patrón de desarrollo; ese patrón de desarrollo es el que determina cómo se genera el excedente, cómo se utiliza el excedente, y más propiamente, cómo se transforma el excedente en inversión. Porque sólo cuando el excedente se vuelve inversión, hay posibilidades de crecimiento.

Del mismo modo, tenemos que relacionar estos grandes problemas teóricos del excedente, del proceso de acumulación, con las características específicas de la matriz productiva y de la matriz distributiva que deben ir como parte sustantiva del patrón de acumulación. En lo que concierne a la problemática de Bolivia, de nuestro patrón de acumulación, debemos estudiarlo desde el plano científico; estudiar cómo es que este patrón de acumulación que estamos ejecutando ahora, ha permitido que el país alcance tasas de crecimiento que antes no habíamos logrado, cómo es que desde el año 2015 tengamos la más alta tasa de crecimiento del Producto Interno Bruto de América del Sur. Justamente, cuando se da la caída de los precios de los productos de exportación, cuando el petróleo cae, cuando el gas cae, cuando las materias primas caen, Bolivia mantiene su tasa de crecimiento en el más alto nivel. ¿Por qué? ¿Qué virtudes y qué defectos tiene este patrón de acumulación, esta matriz productiva que se está llevando adelante? Y al mismo tiempo ¿cómo es que este patrón de acumulación ha permitido crecer con estabilidad, lograr una estabilidad de precios? Como decíamos el otro día, la estabilidad de precios se manifiesta en que ahora, hasta el 1 de noviembre, la tasa de inflación acumulada en este año, sea de 0,90%, menos del 1% de inflación en el año 2018 ¿Cómo se logró ese rendimiento en cuanto a estabilidad, que es al mismo tiempo estabilidad del poder de compra de nuestra moneda? Y junto con ello, ¿cómo es posible que este patrón de acumulación, además de la estabilidad, permita una redistribución del ingreso a través de bonos como el bono Juancito Pinto, el bono Juana Azurduy, la Renta Dignidad, que llegan a 6 millones de personas aproximadamente? ¿Cómo asegurar una redistribución del ingreso con alto crecimiento y con estabilidad? Esos son temas que tenemos que discutirlos desde el plano científico, desde el plano de la libertad de pensamiento, con el rigor metodológico que debe caracterizar a la academia.

Para el próximo Encuentro tenemos que seleccionar un tema y tenemos que seleccionar una sede, y ojalá que la sede universitaria que elijamos sea tan eficiente

como la que tuvimos en Santa Cruz, en el Décimo Encuentro, como la que tuvimos ahora en este Encuentro. Agradecemos a los jóvenes que trabajaron, a los jóvenes que se preocuparon por una organización eficiente, a las autoridades que nos dieron la cobertura. Agradecemos a todos, y esperamos que la próxima sede universitaria nos ofrezca también este ambiente y esta posibilidad de discutir las temáticas. Y por otro lado, deseamos que la próxima temática sea motivadora, para que no sean solo 80 trabajos de investigación los que entren a concurso, sino un número mucho mayor, y que vengan docentes, investigadores, economistas profesionales, y lleguen a la Universidad para discutir los problemas de Economía. Ese es para nosotros, el desafío para la próxima sede, y la vamos a elegir bien, porque hemos comprobado que cuando la juventud participa, salen bien las cosas, cuando las autoridades le ponen el empeño necesario, salen bien las cosas, cuando los investigadores entran al estudio de la temática, salen bien las cosas, y estamos seguros que el próximo Encuentro de Economistas será tan exitoso como este, y como los que tuvimos, y aportaremos de esa manera a la discusión que espera el país de sus economistas. Muchas gracias por haber asistido. Declaramos cerrado este Encuentro de Economistas, reiterando los agradecimientos a la Universidad Mayor de San Simón.

# **RESEÑA BIOGRÁFICA DE LOS EXPOSITORES**

(En orden alfabético por apellido)

## **DANIEL AGRAMONT LECHÍN**

Realizó sus estudios de licenciatura en Economía en la Universidad Católica Boliviana. Tiene dos maestrías: en Relaciones Internacionales en la Academia Diplomática Boliviana, y en Globalización, en la Universidad de Amberes (Bélgica).

Fue funcionario en el Ministerio de Relaciones Exteriores y Director en la Administración de Servicios Portuarios de Bolivia.

Es miembro del Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales (CLACSO) del “Grupo de trabajo sobre Geopolítica”.

Actualmente es coordinador de proyectos en la Fundación Friedrich-Ebert-Stiftung (FES) en Bolivia.

Tiene varias publicaciones relacionadas a comercio, integración y relaciones internacionales; es coautor del libro *Bolivia: un país privado de Litoral. Apuntes para un debate pendiente*.

## **MARÍA DEL CARMEN ALMENDRAS CAMARGO** **Viceministra de Relaciones Exteriores de Bolivia**

Abogada, especialista en Derecho Agrario y legislación de recursos naturales.

De septiembre de 2007 a enero de 2015, fue Embajadora Extraordinaria y Plenipotenciaria ante el Reino de España. A la finalización de sus funciones diplomáticas en ese país fue condecorada con la Gran Cruz de la Orden Isabel la Católica.

Fue Embajadora concurrente ante el Reino de Marruecos.

Desde mayo de 2015 a junio de 2016 desempeñó las funciones de Directora General de Relaciones Bilaterales en el Ministerio de Relaciones Exteriores del Estado Plurinacional de Bolivia.

En febrero de 2017 fue posesionada como Viceministra de Gestión Institucional y Consular del Ministerio de Relaciones Exteriores del Estado Plurinacional de Bolivia.

El 11 de diciembre de 2017, fue posesionada como Viceministra de Relaciones Exteriores del Ministerio de Relaciones Exteriores del Estado Plurinacional de Bolivia.

## **JOHN LUKE GALLUP**

**Director del Programa de Posgrado del Departamento de Economía de la Universidad Estatal de Portland. Profesor asociado de la Universidad Estatal de Portland.**

Obtuvo su licenciatura en Economía y Ciencias Políticas, con altos honores, en Swarthmore College. Tiene una maestría en Demografía y un doctorado en Economía, en la Universidad de California.

Habla inglés, francés, español, vietnamita.

Las áreas de investigación en las que se especializa son: Geografía en el desarrollo económico (especialmente problemas de las regiones tropicales y mediterráneas); determinantes de la distribución del ingreso; análisis de mercados de trabajo y la pobreza rural.

Ha realizado trabajos de consultoría en el Banco Mundial, Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, Oficina Internacional de Trabajo, Banco Asiático de Desarrollo, Gobierno de Vietnam, Gobierno de Bolivia, entre otros.

Su investigación se refleja en varios documentos destacados en los que ha participado como autor o como coautor, entre los que se mencionan: el artículo “The Economic Cost of Distance: Far-flung Europe” (2013); el libro *Is Geography Destiny? Lessons from Latin America* (2003); el capítulo de libro “Geography and Socioeconomic Development in Latin America and the Caribbean” (2000); el artículo “Geography and Economic Development” (1999).

### **RAÚL MENDOZA PATIÑO**

#### **Asesor Principal de Política Económica del Banco Central de Bolivia**

Es Asesor Principal de Política Económica del Banco Central de Bolivia desde el año 2006. Entre sus estudios de postgrado destacan: Maestría en Macroeconomía Aplicada en la Universidad Católica de Chile, Maestría en Finanzas y Dirección de Empresas en la Universidad de Santiago de Chile – Universidad Privada Boliviana, Diplomado en Macroeconomía en la Universidad de Sao Paulo. Sus áreas de especialización están relacionadas con banca central y macroeconomía: política monetaria, política cambiaria, políticas del sector externo, análisis de sostenibilidad de deuda pública, programación y políticas financieras, gestión de políticas macroeconómicas, planificación estratégica y compilación de estadísticas macroeconómicas. Es autor de documentos de investigación desarrollados y publicados por el Banco Central de Bolivia y el Centro de Estudios Monetarios Latinoamericanos (CEMLA) en relación a metas de inflación, comportamiento del nivel de precios, mecanismos de transmisión de la política monetaria, instrumentación de políticas monetaria y cambiaria y otros.

Es expositor y panelista en diversas conferencias internacionales sobre banca central.

### **MARÍA ESTHER POZO**

#### **Vicerrectora de la Universidad Mayor San Simón (UMSS)**

Socióloga y doctora en Historia de América Latina y del África de la Universidad de Barcelona y actual Vicerrectora de la Universidad Mayor San Simón (UMSS), Cochabamba, Bolivia.

La profesora Pozo fue responsable del Área de Género y Humanidades del Centro

de Estudios Superiores (CESU) de la UMSS y cuenta con experiencia en temáticas de género, interculturalidad, niñez y violencia, género e indigenismo, entre otros.

### **PABLO RAMOS SÁNCHEZ**

#### **Presidente del Banco Central de Bolivia**

Es Presidente a.i. del Banco Central de Bolivia desde el 3 de enero de 2017. Licenciado en Ciencias Económicas y Financieras y Especializado en Programación General. Realizó estudios en la Universidad Mayor de San Andrés (UMSA) y en el Instituto Latinoamericano de Planificación Económica y Social (ILPES)

Dedicó la mayor parte de su vida a la docencia universitaria. Fue docente en pregrado y postgrado en la Universidad Mayor de San Andrés y otras universidades de Bolivia, Perú, Chile, Ecuador, México y República Dominicana. Trabajó como experto de Naciones Unidas en México, Centroamérica y el Caribe.

Con anterioridad en la Universidad Mayor de San Andrés, se desempeñó como Director de la Mención Economía, fue Decano de la Facultad de Ciencias Económicas y Financieras, Rector en cuatro gestiones e Investigador en el Instituto de Investigaciones Económicas. Asimismo fue Presidente del Colegio de Economistas de La Paz, en dos gestiones 1968-1969 y 1982-1983. Fue consejero Departamental por la Provincia Murillo y Vicepresidente del Concejo Municipal de La Paz.

Apoyando al desarrollo del país trabajó como Asesor del Comité Nacional de Inversiones del Ministerio de Economía y también fue Director General de Coordinación del Ministerio de Hacienda; asimismo el Sr. Ramos trabajó en entidades públicas y privadas en México y El Caribe.

Publicó varios libros y folletos sobre temas de su especialidad, entre los cuales destacan *Siete años de economía boliviana*, *Radiografía de un golpe de Estado*, *Temas de economía boliviana* (4 tomos), *El papel del Estado en la política económica*, y otros.

Escribió folletos y artículos sobre coyuntura económica, social y política de Bolivia. Dictó conferencias sobre economía boliviana en todas las universidades públicas del país y en diferentes instituciones.

### **ANTONIO REMIRO BROTONS**

#### **Miembro del Equipo Jurídico de Bolivia ante la Corte Internacional de La Haya**

Abogado y académico internacional español. Doctor en Derecho por la Universidad de Bolonia (Italia).

Profesor emérito de Derecho Internacional Público en la Universidad Autónoma de Madrid.

Miembro del Instituto de Derecho Internacional y de la Corte Permanente de Arbitraje.

Director del Programa de Doctorado en Derecho Internacional y Relaciones Internacionales del Instituto Universitario de Investigación Ortega y Gasset de Madrid.

Miembro de l'Institut de Droit International y miembro de la delegación española de la Academia Europea de Ciencias y Artes.

Abogado de muchos gobiernos, incluido el gobierno español, en el área de derecho internacional público: El Salvador, Nicaragua, Bolivia, Argentina y su España natal en casos contenciosos ante la Corte Internacional de Justicia.

### **JUAN RÍOS DEL PRADO**

**Rector de la Universidad Mayor de San Simón, Cochabamba, Bolivia**

Fue secretario ejecutivo de la Federación Universitaria Docente (FUD) en la Universidad Mayor de San Simón (UMSS) en los años 1986, 2002, 2004, 2006 y 2014 al 2016.

Fue rector de la Universidad Mayor de San Simón en el periodo 2007-2011.

Fue uno de los gestores de la desconcentración académica, por la cual se propuso llevar la oferta del plan de estudios, investigación e interacción social a las provincias del departamento de Cochabamba. A partir de ello, se planteó diseñar un plan de estudios que estuviera acorde a las necesidades de cada provincia.

Conformó la delegación de 15 bolivianos que asistieron a la fase de alegatos orales en la demanda marítima interpuesta por Bolivia ante Chile en la Corte Internacional de Justicia de La Haya como representante del sistema universitario nacional de Bolivia.

Actualmente es rector de la UMSS, cargo que ejerce desde el año 2016.

### **GUSTAVO RODRÍGUEZ OSTRIA**

**Embajador de Bolivia en Perú y Asesor del equipo jurídico de Bolivia ante la Corte Internacional de Justicia de La Haya**

Economista de la Universidad Mayor de San Simón (UMSS) en Cochabamba, Bolivia.

Tiene una maestría en Ciencias Sociales y otra en Historia Andina, de la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (FLACSO).

Fue director del Instituto de Estudios Sociales y Económicos (IESE) y decano de la Facultad de Ciencias Económicas y Sociología de la UMSS.

Asimismo, fue viceministro de Educación Superior, Ciencia y Tecnología de 2003 a 2005.

Publicó libros como “El socavón y el sindicato. Ensayos históricos sobre los trabajadores mineros” (1992); “La educación superior universitaria en Bolivia” (2006); “Sin tiempo para las palabras. Teoponte, la otra guerrilla guevarista en Bolivia” (2006); “Laura, Tamara, Tania. Un misterio en la guerrilla del Che” (2011).

Actualmente es embajador de Bolivia en la República del Perú.

**EDUARDO RODRÍGUEZ VELTZÉ**

**Ex Presidente de Bolivia, Embajador de Bolivia ante el Reino de los Países Bajos, Agente de Bolivia ante la Corte Internacional de Justicia de La Haya**

Estudió la carrera de Derecho en la Universidad Mayor de San Simón (UMSS) en Cochabamba, Bolivia.

Es abogado y político boliviano, con una maestría en Administración Pública en la Escuela de Gobierno John F. Kennedy de la Universidad de Harvard (EE.UU).

Fue presidente de la Corte Suprema de Justicia entre marzo de 2004 y junio de 2005.

Fue presidente de Bolivia entre junio de 2005 y enero de 2006.

Decano de la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas de la Universidad Católica Boliviana “San Pablo”.

En abril de 2013, fue nombrado Agente de Bolivia ante la Corte Internacional de Justicia de La Haya, por el presidente Evo Morales Ayma para representar a Bolivia en la demanda contra Chile, respecto a la obligación de Chile de negociar con Bolivia un acceso soberano al mar.

Actualmente es embajador de Bolivia ante el Reino de los Países Bajos.



Calle Ayacucho esquina Mercado  
Teléfono: (591-2) 2409090  
Fax: (591-2) 2661590  
Línea Gratuita: 800-10-2023  
bancocentraldebolivia@bcb.gob.bo  
www.bcb.gob.bo  
La Paz - Bolivia

