

Efectos de la mediterraneidad sobre el desarrollo económico y social de Bolivia

Federico Ernesto Viscarra Riveros*

Fabianne Añez Vazquez*

Elena Mercedes Camacho Quintela*

Jean Paul Guzmán Castro*

María Renee Montenegro Muñoz*

* El contenido del presente documento es de responsabilidad de los autores y no compromete la opinión del Banco Central de Bolivia.

Correo electrónico: federico.ernesto.viscarra@gmail.com

RESUMEN

El desarrollo social y económico de un país está afectado, entre otros aspectos, por las condiciones geopolíticas que limitan su inserción en el contexto internacional.

Para un país en desarrollo y de condición mediterránea, como es el caso de Bolivia, es de vital importancia la relación comercial entre países, en el marco jurídico de los tratados comerciales establecidos, considerando la competitividad como variable en tiempo y costo, la cual es determinada por la ubicación geográfica y el acceso eficiente a la distribución física internacional.

La presente investigación referencia los efectos de la mediterraneidad, analizados a través de información histórica y estadística, como herramientas para medir variables que afectan el desarrollo económico y social de Bolivia.

Clasificación JEL: *F1, F15, F55, F62, F63*

Palabras Clave: *Mediterraneidad, comercio internacional, desarrollo económico, Bolivia*

Economic and social effects of landlockedness in Bolivia

ABSTRACT

Social and economic development of a country is affected, among other aspects, by geopolitical conditions that limit its insertion to the international context.

For a landlocked developing country, as the case of Bolivia, trade relationship with other countries within the legal framework of the established commercial treaties is crucial, considering competitiveness as a variable of time and cost, which is determined by geographical location and an efficient access to international physical distribution.

This research refers to the effects of landlockedness, analyzed through historical and statistical information, as tools to measure variables that affect the economic and social development of Bolivia.

JEL Classification: F1, F15, F55, F62, F63

Keywords: Landlockedness, international trade, economic development, Bolivia

I. Introducción

Antecedentes y hechos históricos

Bolivia nace a la vida independiente el 6 de agosto de 1825 con el establecimiento de cinco departamentos: La Paz, Santa Cruz, Cochabamba, Potosí y Chuquisaca. A Potosí, se le concedería la administración del territorio de Atacama, reconocido como una provincia más del departamento de Potosí, con capital en San Pedro de Atacama. El 1 de julio de 1829, el presidente de Bolivia en ese entonces, Andrés de Santa Cruz, mediante decreto convirtió al territorio de Atacama -límitrofe con el Perú- en una provincia independiente, con un gobernador que respondía directamente al Presidente y con la nueva denominación de provincia del Litoral, obteniendo una jerarquía intermedia, superior a una provincia común, pero inferior a un departamento. Es importante señalar que las autoridades chilenas en ese momento, se encontraban preocupadas en consolidar los territorios de Chiloé y en la consolidación de su República.

Al constituirse el Estado denominado Confederación Perú-Boliviana en 1836, le fueron entregados buques de guerra para terminar de integrar la Armada de la unión. En 1839, el entonces presidente José Miguel de Velasco, elevó el rango de la provincia del Litoral, al de distrito con un prefecto. Posterior a la desintegración de la Confederación, el 14 de febrero de 1878, Bolivia estableció un nuevo impuesto a la empresa chilena Compañía de Salitres y Ferrocarril de Antofagasta (CSFA); Chile protestó y solicitó someter el pleito a un arbitraje, sin embargo, el gobierno de Hilarión Daza consideraba el asunto como interno y sujeto a la jurisdicción de las cortes bolivianas. Chile insistió y advirtió al gobierno boliviano que Chile no se consideraría ligado al tratado limítrofe de 1874 si Bolivia no suspendía el impuesto. El gobierno boliviano rescindió la licencia a la compañía chilena, embargó sus bienes y los puso a remate. El día del remate, el 14 de febrero de 1879, las fuerzas militares chilenas ocuparon la población boliviana de Antofagasta sin resistencia, una ciudad mayoritariamente habitada por chilenos, y avanzaron en pocos días hasta el paralelo 23° S. La zona entre el río Loa y el paralelo 23° S permaneció bajo soberanía boliviana. Por su parte Perú, que había firmado con Bolivia un tratado de alianza defensiva con carácter secreto, ordenó preparar sus fuerzas militares y simultáneamente envió un diplomático a Chile para mediar. Ante el avance chileno en territorio

disputado, el 1 de marzo Bolivia se declaró en estado de guerra contra Chile. Cuando Perú se negó a permanecer neutral, Chile declaró la guerra a ambos aliados el 5 de abril de 1879.¹

Durante el conflicto de la guerra del Pacífico, siempre existió una supremacía chilena en todos los sentidos. En 1879, acabó ocupando la provincia peruana de Tarapacá y posteriormente la zona de Tacna y Arica. Esto conllevó a que Bolivia abandonara el conflicto. En 1883, se firmó el Tratado de Ancón, por el cual Perú cedió a Chile el departamento de Tarapacá. En 1884, se firmó el pacto de tregua entre Bolivia y Chile, poniendo fin a la guerra entre ambos países. Frente a todo lo anteriormente mencionado, nuestro país se vio obligado a aceptar la anexión chilena de la franja 23°S - 24°S, y la ocupación militar de Chile de la zona entre el río Loa y el paralelo 23°S; la soberanía boliviana en esos momentos quedó en disputa, para posteriormente quedar a favor de Chile, bajo el amparo jurídico del Tratado de 1904 entre Chile y Bolivia. Con este tratado, el departamento del Litoral pasó a ser la actual región de Antofagasta con soberanía chilena y finalmente se definió el enclaustramiento territorial definitivo de Bolivia.²

La importancia del Litoral para Bolivia

El Litoral nació como departamento el 12 de enero de 1867, con una extensión de 154.393 km². La población era alrededor de 3.700 habitantes, al año 1855 contaba con 5.500 habitantes. Su población hacia 1879 era de alrededor de 15.000 habitantes, siendo la gran mayoría chilenos.

Para ese entonces, la situación de Bolivia era diferente, la concentración del poder en el eje central del país era muy fuerte y acaparaba toda la atención; además la extensión territorial boliviana era muy amplia, lo que dificultaba el dominio de las fronteras por parte de los militares. Bolivia tenía territorio, pero no sentaba soberanía ni en el norte, ni en el Litoral. Fue entonces que, valiéndose de ese factor, muchas empresas asociadas a capitales ingleses asentaron sus empresas en el territorio de Antofagasta para la explotación de guano y salitre, ejerciendo un dominio cada vez mayor del territorio boliviano.

1 Smink (2011).

2 El contexto histórico para la presente investigación ha sido trabajado en base a Mesa (2017).

Antes de la Guerra del Pacífico en 1879, la población en Atacama estaba mayoritariamente compuesta por familias chilenas que trabajaban para las grandes empresas chileno-inglesas para la exportación de guano y salitre. Bolivia por su parte, poco o ningún interés demostraba por el departamento de Litoral y por sus puertos; se encontraba fuera del eje central y además con una economía basada en la minería, lo que restó importancia para las autoridades bolivianas; había poca presencia militar; el número de navíos, buques y fragatas era superado por la naval chilena, que para 1879 sobrepasaba a Bolivia, dominando desde un principio las costas del Pacífico.

No fue hasta la Guerra del Pacífico y luego de la derrota boliviana en campos de batalla y de la firma del Tratado de 1904, que Bolivia realmente comprendió la pérdida de la que había sido sujeta: la única salida soberana al mar, que años después se convertiría en el principal factor de crecimiento de exportaciones para el mundo.

Durante años después, fueron muchos los intentos de Bolivia para recuperar las costas al Pacífico, siendo el Acuerdo de Charaña en 1975 el acercamiento más importante que hubo entre los países luego de la guerra. Sin embargo, este acuerdo fue entorpecido por los intereses peruanos en relación a la soberanía de territorios que un día fueron peruanos. En la actualidad, Bolivia y Chile acaban de enfrentarse en un proceso en la Corte Internacional de La Haya, con la finalidad de resolver la problemática boliviana de un acceso soberano al mar.

II. Fundamentación y metodología

La mediterraneidad tiene efectos desfavorables para el desarrollo económico de un país, mucho más si el mismo se encuentra en vías de desarrollo. Los efectos negativos en el desarrollo, se pueden medir a través de diversos indicadores, como el PIB, que se dan a causa de la mediterraneidad y también por el grado de integración comercial de los países mediterráneos con el mundo.

Los países que son mediterráneos, tienen una desventaja en comparación con los países que cuentan con un acceso soberano al mar, debido a que un asunto fundamental del desarrollo económico, radica en la actitud de un país hacia el comercio internacional. Uno de los

autores que establece este sustento teórico es Samuelson (2010)³ quien en su libro “Macroeconomía con aplicaciones a Latinoamérica” explica las estrategias de desarrollo económico, y explica sobre el crecimiento y orientación de un país hacia el exterior. Por lo tanto, para los países sin litoral, la dependencia de su comercio está directamente relacionada con los tratados, convenios u otros acuerdos comerciales que pueda tener con los países de tránsito. Las relaciones comerciales internacionales en su integridad se encuentran regidas por normativas, condicionadas a la firma de acuerdos comerciales, en los que se consideran el cobro o descuento de los aranceles, cuotas y salvaguardias de los que se beneficiarán los países, con la firma de tales acuerdos comerciales. Dichos convenios permitirán el intercambio de bienes y servicios entre países. En este sentido, los países pueden enriquecerse, aprovechando de esta forma sus ventajas comparativas, adquiriendo bienes y servicios que necesitan y poseen o no pueden producirse en otro lado.

Es por esto que la mediterraneidad conlleva a una serie de factores que inciden en el desarrollo económico del país.

Siendo el comercio internacional una variable económica mundial que incide en el grado de productividad de los países a través de la balanza comercial, Lerma y Vásquez (2010) p. 7 definen que: *“el comercio internacional, comprende tanto a la exportación, que corresponde a la venta de los productos (bienes y servicios) originarios de un país a clientes situados en otro país, como la importación, que es la compra de bienes o servicios a un proveedor originario de un país distinto al del comprador”*.

Por otra parte, desde el punto de vista de la gestión empresarial, Castellanos (2009) p. 12 indica que el comercio internacional se centra en la Distribución Física Internacional, que la define como: *“el conjunto de operaciones necesarias para el desplazamiento de los productos preparados como carga, desde el lugar de producción o manufactura en el país de exportación hasta el local del importador en el país destino, bajo el concepto de óptima calidad, costo razonable y entrega justo a tiempo”*.

Dentro de la Distribución Física Internacional, un factor importante es el costo de transporte definido como todos los pagos monetarios

3 Paul A. Samuelson, Institute Professor of Economics, Emeritus, Massachusetts Institute of Technology.

efectuados con el fin de trasladar una mercancía de un país a otro, pero también como el costo en términos de tiempo e incertidumbre asociados a la salida, el tránsito y llegada de la mercancía.

Estos costos e incertidumbre de tiempo en el tránsito de las mercancías bolivianas de exportación e importación, son importantes para determinar los precios de los productos que se comercializan tanto dentro como fuera de Bolivia, lo que aminora la competitividad en términos de producción e incrementa la dependencia respecto de países vecinos.

Las fuentes principales para la extracción de datos y elaboración del presente documento son el Instituto Nacional de Estadísticas, Banco Mundial, entre otros.

III. Análisis de la situación

III.1. Perjuicios económicos originados por el Tratado de 1904

Según el estudio de caso de Velázquez (2007) pp. 416 - 417, en el marco del Tratado de 1904, *“Bolivia se vio obligada a ceder su Litoral a perpetuidad a Chile a cambio de compensaciones que Chile debía cumplir. Estas compensaciones hasta hoy, no han sido cumplidas por el gobierno chileno”*, principalmente en el reconocimiento chileno a favor de Bolivia *“y a perpetuidad, del más amplio y libre derecho de tránsito comercial por su territorio y puertos del Pacífico”*.

“El gobierno de Chile [ha mencionado] los beneficios del régimen de libre tránsito otorgado en favor de Bolivia. Sin embargo, [...] a pesar de que el Perú tiene una larga faja costera, Chile le ha concedido una serie de facilidades de tránsito en Arica, que Bolivia, [...] no posee. En efecto, en virtud del Acta de Ejecución de 1999, Chile le otorgó al Perú tres facilidades con las que Bolivia no cuenta: una agencia aduanera, un muelle de atraque y una estación terminal para el ferrocarril. Por otra parte, cabe destacar que las exportaciones bolivianas asumen un costo por pasar la frontera, la circulación de dichas mercaderías por puertos chilenos no es gratuita, y las disposiciones del Tratado de 1904 y los otros acuerdos complementarios no son [permanentes] por razones administrativas,

sanitarias, de seguridad y otras, motivando constantes quejas por parte de los usuarios bolivianos en los puertos.”

“[De la misma manera], Chile [ha implementado] un proceso de privatización de sus puertos, que también [afecta al] libre tránsito de las mercancías bolivianas. El proceso de privatización vulnera el Tratado de 1904 y las Convenciones de 1912 y 1936. Los derechos bolivianos de libre tránsito son a la vez, obligaciones internacionales del Estado de Chile, [...] por lo que no pueden ser transferidas a un agente privado. Desde la perspectiva del derecho internacional, las empresas privadas concesionarias no pueden ser sucesoras de las obligaciones que la República de Chile tiene con el Estado boliviano. Además, en el caso de la privatización del puerto de Antofagasta, [Arica e Iquique], se han incrementado sensiblemente los costos de las exportaciones [e importaciones], aspecto que ha incidido notoriamente en la competitividad del sector productivo.”

De acuerdo a Agramont y Peres-Cajías (2016) pp. 77 - 78 *«En vista del marco normativo bilateral [...] se evidencia que los paros y huelgas, tanto de trabajadores portuarios como aduaneros, constituye una transgresión a los compromisos que asumió Chile, ya que reconoció en favor de Bolivia, “y a perpetuidad, el más amplio y libre derecho de tránsito comercial por su territorio y puertos del Pacífico”.*⁸³ *También representa un incumplimiento a la Convención sobre Tránsito de 1937, mediante la cual, [...] el gobierno chileno se comprometió a garantizar el más amplio y libre tránsito de personas y cargas que crucen por su territorio de o para Bolivia, “en todo tiempo sin excepción alguna”.*⁸⁴»

Según Barriga (2014) p. 5 *“La condición geográfica de los países sin litoral marítimo (SLM) es un factor que impacta fuertemente en el desarrollo económico y social, puesto que genera una dependencia de los tránsitos en las infraestructuras de los países vecinos para acceder al transporte marítimo, aumentando con ello la complejidad y los costos logísticos asociados, elementos que pueden reducir dramáticamente la competitividad y complementariedad de las exportaciones de un país mediterráneo y aumentar el precio de los productos importados para su población.*

⁸³ *Tratado de Paz y Amistad de 1904, Artículo VI.*

⁸⁴ *Convención sobre Tránsito de 1937, Artículo I.*

Existen estudios vinculados en determinar los costos asociados a la mediterraneidad del Estado Plurinacional de Bolivia, los mismos que señalan una pérdida anual que oscila entre 0,5 y 2 por ciento del PIB. Sin embargo, existen otros estudios y evidencia internacional de los beneficios del desarrollo de la logística, su incidencia en el producto y el incremento de la eficiencia y el desempeño en otras actividades económicas. En algunos países el aporte del sector logístico al Producto Interno Bruto (PIB), puede llegar a representar hasta el 25 por ciento de su producto”.

Este análisis es la base de la presente investigación, con el propósito de desarrollar una metodología para determinar y aproximar el efecto de la mediterraneidad en el desarrollo económico de Bolivia en términos monetarios.

III.2. Vías de acceso al comercio exterior de Bolivia

Los países sin salida soberana al mar, dependen de sus países vecinos para poder tener un acceso para transitar mercancías a países de ultramar; en el caso de Bolivia, los países fronterizos de tránsito con puertos oceánicos a los que puede acceder por el Atlántico son: Argentina, que en 1969 concedió una zona franca en Puerto Rosario a Bolivia; Brasil, desde el 2014 habilitó a Bolivia el acceso a un “depósito franco” en el puerto de Paranaguá gracias a que en ese año el Congreso brasileño aprobó un tratado de 1990; Paraguay, por medio del Tratado de Paz de 1938, cedió el libre tránsito a Bolivia por el puerto de Villeta, a orillas del río Paraguay y distante a 1.000 km del Atlántico, mediante la concesión en 1994, de 6.430 m² de terreno para instalar una zona franca; Uruguay en 2010, ofreció facilidades en el puerto de Nueva Palmira; en febrero del 2016, Uruguay y Bolivia firmaron un acuerdo para “hallar facilidades y condiciones” a favor de Bolivia en el puerto de Aguas Profundas de Montevideo. En el caso de las vías de Paraguay y Uruguay se puede acceder por la Hidrovía Paraná-Paraguay⁴. Y en los accesos por el Pacífico está Chile con el puerto de Arica, Iquique y Antofagasta; y en el caso de Perú, por el puerto de Ilo, que según el convenio Boliviamar, Perú cede en favor de Bolivia por 99 años, así como el uso del puerto de Matarani y de sus facilidades de operaciones portuarias de exportación e importación. Entre las variables a considerar al definir una vía de acceso, está la

4 Extraído de <https://www.latercera.com/mundo/noticia/las-salidas-al-mar-bolivia-no-ocupa-2/107332/>

distancia que tienen que recorrer hasta llegar a un puerto marítimo. En algunos casos, los tramos terrestres que deben recorrer son bastante largos, y por consiguiente se debe considerar estos costos adicionales de transporte.

En el caso de los accesos por los puertos al Atlántico, estos no se consideran muy atractivos por la distancia y el tiempo que demoran en llegar las mercancías tanto para la exportación como la importación de las mismas. A continuación, se presenta las distancias de los diferentes departamentos de Bolivia a los diferentes puertos sudamericanos.

Tabla 1: DISTANCIA ENTRE LAS 9 CAPITALES DE DEPARTAMENTO Y DETERMINADOS PUERTOS SUDAMERICANOS
(Expresado en km)

Departamento	Arica	Iquique	Antofagasta	Matarani	Ilo	Rosario	B. Aires	Santos	Paranagua
La Paz	448	726	1.173	813	473	2.569	2.949	3.414	3.762
Cochabamba	747	715	1.142	1.216	876	1.489	2.721	2.976	3.359
Santa Cruz	1.132	1.215	1.643	1.716	1.376	2.064	2.397	2.475	2.867
Oruro	616	487	929	1.063	712	2.335	2.509	3.181	3.585
Potosí	873	822	895	1.387	1.047	1.995	2.474	3.209	3.633
Sucre	996	988	1.071	1.533	1.213	2.123	2.649	3.051	3.567
Tarja	1.174	1.206	1.279	1.771	1.431	1.721	2.101	3.555	3.979
Trinidad	1.056	1.334	1.781	1.421	1.081	2.756	3.136	3.105	3.529
Cobija	765 km al puerto fluvial de Porto Velho sobre el Río Madeira en Brasil								

Fuente: Extraído de Agramont y Peres-Cajías (2016) p. 58

Figura 1: RUTAS ENTRE DETERMINADOS PUERTOS SUDAMERICANOS



Fuente: Extraído de www.innovaes.com/repensando-los-corredores-bioceanicos/

El tránsito más utilizado para las mercancías de importación y exportación de Bolivia, son las vías por puertos en el océano Pacífico, donde la mayor cantidad se da por los puertos chilenos, encontrándose en primer lugar el Puerto de Arica, seguido por el Puerto de Iquique, y por último el de Antofagasta (Figura 1). Cabe resaltar que cada país tiene su propia geografía, superficie, infraestructura, normas legales, que inciden en el costo de tránsito de dichas mercancías; sin embargo, estas no son las variables que tienen el principal efecto en el comercio, sino más bien la falta de autonomía y soberanía que tiene un país por el libre tránsito (Tabla 2; Gráfico 1; Tabla 3; Gráfico 2).

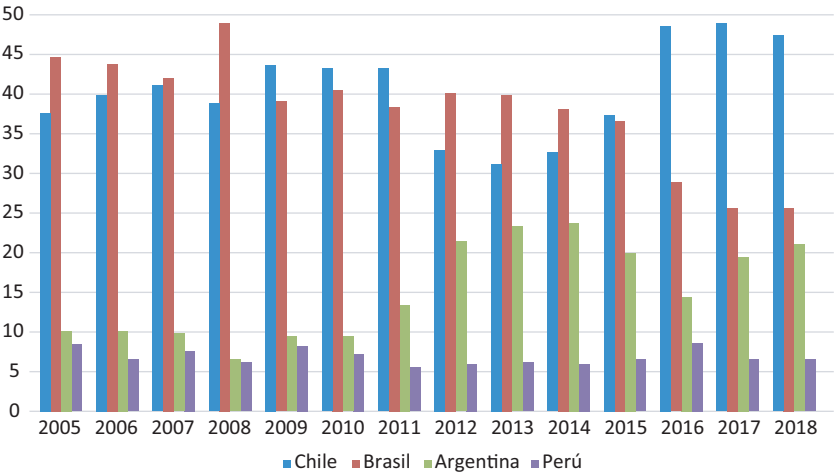
**Tabla 2: EXPORTACIONES SEGÚN PAÍS FRONTERIZO Y VÍA DE SALIDA,
2005 - 2018**
(Valor FOB en miles de dólares americanos)

Año	Chile	Brasil	Argentina	Perú
2005	264.719	1.173.096	985.354	221.170
2006	387.064	1.662.955	1.516.487	249.637
2007	443.031	1.903.883	1.862.497	343.111
2008	425.469	3.218.403	2.548.056	407.916
2009	470.760	1.952.079	2.184.401	412.890
2010	612.999	2.635.593	2.809.751	471.667
2011	1.125.346	3.219.803	3.617.214	464.504
2012	2.169.535	4.064.843	3.337.015	608.902
2013	2.617.538	4.489.135	3.515.625	686.138
2014	2.650.479	4.244.576	3.638.909	663.912
2015	1.526.909	2.804.721	2.862.761	506.364
2016	866.108	1.740.596	2.926.965	516.642
2017	1.321.372	1.749.639	3.333.826	444.339
2018 ^{1/}	797.454	974.007	1.795.260	245.720

Fuente: Elaboración propia con base en datos del INE

Nota: ^{1/} Datos parciales al 2do trimestre de 2018.

**Gráfico 1: EXPORTACIONES, SEGÚN PAÍS FRONTERIZO Y VÍA DE
SALIDA, 2005 - 2018**
(En porcentaje de acuerdo al valor de las exportaciones)



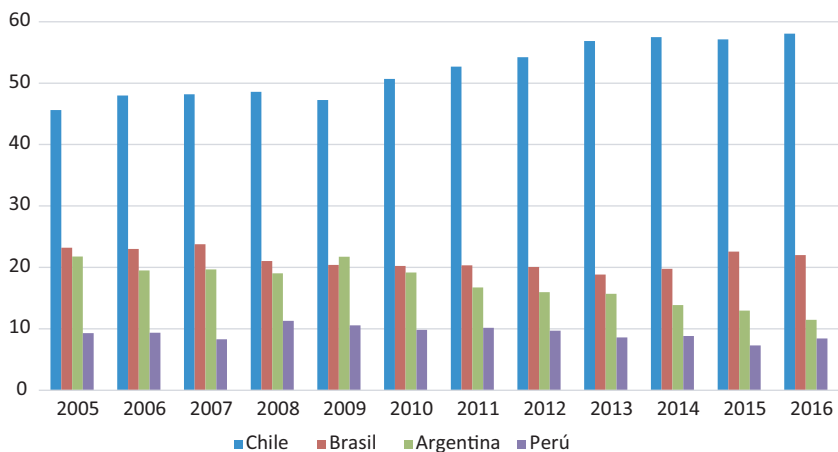
Fuente: Elaboración propia con base en datos del INE

Tabla 3: IMPORTACIONES, SEGÚN PAÍS FRONTERIZO Y VÍA DE INGRESO, 2005 - 2016
(Valor CIF Frontera en miles de dólares americanos)

Año	Chile	Brasil	Argentina	Perú
2005	914.776	465.369	436.505	186.728
2006	1.138.023	545.738	462.703	222.372
2007	1.412.877	697.450	577.476	243.220
2008	2.047.636	886.033	802.154	475.847
2009	1.778.527	767.889	818.192	397.954
2010	2.393.115	955.449	905.849	464.942
2011	3.591.846	1.387.495	1.142.324	693.273
2012	4.143.128	1.535.445	1.220.288	742.574
2013	4.878.401	1.616.884	1.347.732	737.170
2014	5.352.353	1.842.812	1.290.987	823.330
2015	4.937.279	1.949.554	1.120.297	632.376
2016	4.334.196	1.642.147	856.135	629.144

Fuente: Elaboración propia con base en datos del INE

Gráfico 2: IMPORTACIONES, SEGÚN PAÍS FRONTERIZO Y VÍA DE INGRESO, 2005 - 2016
(En porcentaje de acuerdo al valor)



Fuente: Elaboración propia con base en datos del INE

III.3. Infraestructura

Para que un país alcance mayores niveles de desarrollo y progreso, es fundamental mejorar su infraestructura, que es uno de los pilares básicos de mejora en una economía, el cual también permite reducir los costos de los agentes económicos, generando mayor productividad e incremento en la riqueza de su economía.

Un país sin litoral que requiere trasladar sus mercancías a los puertos marítimos de los países limítrofes, se ve en la necesidad de realizar constantes inversiones en infraestructura caminera, para así mejorar los tiempos y el costo de transporte de dichas mercancías, siendo este un pilar fundamental para la competitividad de las exportaciones de dichos países.

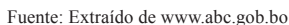
En el caso de Bolivia, se ha reformulado un Plan Nacional de Desarrollo (PND), que plantea una nueva visión de desarrollo y delimita el accionar del Estado indicando que *“La concepción de desarrollo y los pilares del PND, requieren de un equilibrio entre el cambio deseado y la sostenibilidad macroeconómica del país como instrumento que coadyuvará a implementar estrategias, de manera que, las políticas adoptadas profundicen la recuperación de la economía y promueven mayor justicia social”*.⁵ En el marco del PND, la Administradora Boliviana de Carreteras ha presentado un Plan Estratégico para la gestión 2016 – 2020, donde *«La construcción, conservación y rehabilitación de carreteras es considerada como un elemento transversal y se la visibiliza como un sector de infraestructura y de apoyo a la producción, “La Bolivia Productiva está orientada hacia la transformación, el cambio integrado y diversificación de la matriz productiva, logrando el desarrollo de los complejos productivos integrales, y generando excedentes, ingreso y empleo con la finalidad de cambiar el patrón primario exportador excluyente. Está conformada por los sectores: estratégicos generadores de excedentes y los sectores generadores de empleo e ingreso. De manera transversal se encuentran los sectores de infraestructura para el desarrollo productivo y de apoyo a la producción”»*.⁶

Actualmente la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC), es la *«encargada de hacer una gestión técnica de proyectos garantizando*

5 Gaceta Oficial de Bolivia (2007), Artículo 6°.

6 Administradora Boliviana de Carreteras (2016) p. 5.

Figura 2: ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA - RED VIAL FUNDAMENTAL

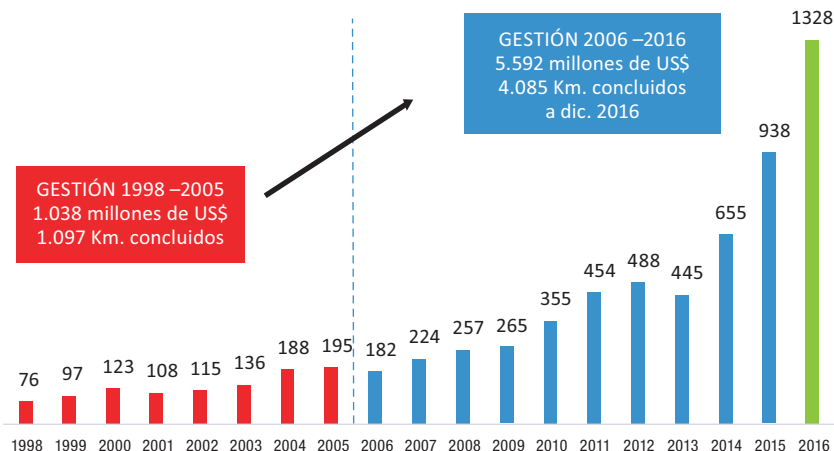


“El sistema de carreteras de Bolivia se divide en tres redes: i) Red vial fundamental (RVF), ii) Redes departamentales, y iii) Redes municipales. El Estado Plurinacional de Bolivia tiene dos redes ferroviarias importantes: La Red Oriental (FCO) con 1.222 km de longitud, que se conecta con Brasil y Argentina. [Sin embargo], actualmente solo se encuentra operable la red que conecta al Brasil [por donde] principalmente se exportan productos oleaginosos y se importa productos manufacturados y acero de ese país. La Red Occidental (FCA) con 2.318 km de longitud que se conecta con Chile y Argentina: al primer país se exportan sobre todo minerales que tienen como destino puertos de Antofagasta y mercados del Asia, la conexión a Argentina sobre todo es utilizada para la importación de alimentos.” [Barriga, 2014, pp. 10 – 11].

Según Barriga, 2014, pp. 11-12: *“El sistema de puertos de exportación e importación en los ríos navegables del Estado Plurinacional de Bolivia es bastante limitado. Por ejemplo, los dos principales puertos en el Estado Plurinacional de Bolivia son: Central Aguirre y el puerto privado de la empresa GRAVETAL S.A., por los cuales se exporta las oleaginosas y sus derivados. Ambas infraestructuras tienen serios problemas cuando las barcazas tratan de cruzar el canal Tamengo ya que la navegabilidad de esta zona está limitada a unos cuantos meses del año (entre 6 y 7 meses) debido al escaso mantenimiento y dragado de éstos ríos”.*

Considerando la importancia que tiene la inversión en carreteras para la integración de un país, tanto de manera interna entre sus departamentos, como para la conexión con el mundo, se presenta a continuación la inversión realizada en carreteras en los últimos años (Gráfico 3):

Gráfico 3: INVERSIÓN EN CARRETERAS 1998 – 2016
(Expresado en millones de dólares)



Fuente: Extraído de Administradora Boliviana de Carreteras (2016) p. 5

Nota.- *La inversión consignada corresponde a la ejecución de inversión por año de todos los proyectos viales, tanto de construcción como de conservación y rehabilitación, tanto en las fases de pre inversión como de inversión.

Según los datos expuestos anteriormente, se observa que en los últimos años se aumentó la inversión en carreteras. Cabe recalcar que esta inversión debe ser constante, ya que se requiere invertir en la construcción de nuevos accesos, y en el mantenimiento de los actuales. También se debe reforzar las carreteras que son las vías más utilizadas por donde transitan las mercancías a los países limítrofes.

III.4. Metodología para el análisis de los impactos económicos de la mediterraneidad en Bolivia

La metodología para el cálculo de los impactos económicos de la mediterraneidad en Bolivia, tuvo las siguientes fases:

III.4.1. Recopilación y análisis de datos históricos de exportaciones e importaciones de Bolivia

En esta etapa, se tomaron en cuenta las series de datos históricos de exportaciones e importaciones de Bolivia al mundo. En este sentido, se utilizaron los datos provenientes del Observatorio de

Complejidad Económica del MIT de Estados Unidos (Masachussetts Institute of Technology)⁷. De esta manera, se encontró una base de datos disponible desde 1995 hasta 2016, donde se tienen las exportaciones e importaciones de Bolivia por país de destino y por producto. De la base de datos mencionada, además de los totales, también se agruparon a 5 países con los cuales las actividades comerciales son llevadas a cabo vía terrestre, incluyendo el gas que se hace por tuberías. Estos 5 países son: Argentina, Brasil, Chile, Perú y Paraguay, los cuales de aquí en adelante llamaremos “Exportaciones e Importaciones Terrestres”. Con el resto de los países de Sudamérica y del mundo, las actividades de comercio se llevan a cabo por mar y por aire (vía aérea, en una proporción mínima) dado que están muy alejados unos de los otros, y los costos y tiempo de transporte terrestre son muy elevados. Seguidamente, se calculó la diferencia entre las exportaciones e importaciones totales, menos las exportaciones e importaciones terrestres. El resultado, en el presente estudio, es considerado como *proxy* de las exportaciones que utilizan algún puerto de salida para llegar a su país de destino final y son llamadas “Exportaciones e Importaciones Marítimas”. A continuación, se presentan los mencionados cálculos (Tabla 4):

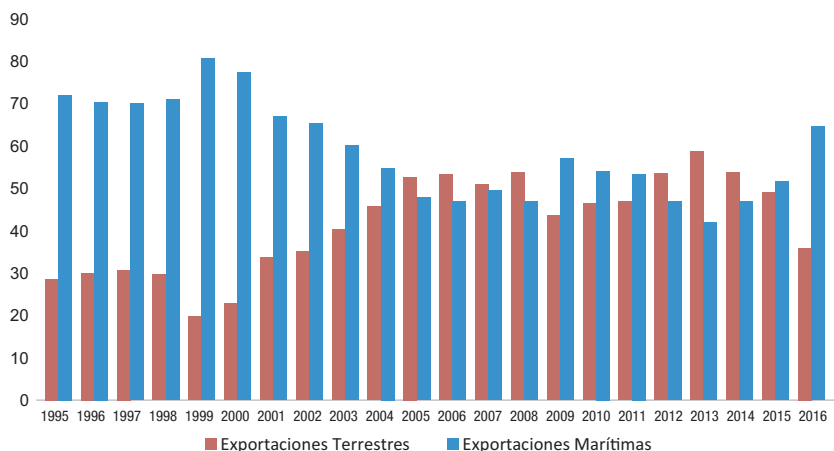
7 <https://atlas.media.mit.edu/>

Tabla 4: EXPORTACIONES DE BOLIVIA POR VÍA DE SALIDA, 1995 - 2016
(Expresado en dólares americanos)

Año	Exportaciones totales	Exportaciones terrestres	Exportaciones marítimas
1995	1.203.913.328	341.716.674	862.196.654
1996	1.170.286.626	349.584.894	820.701.732
1997	1.195.085.555	363.409.935	831.675.620
1998	1.277.969.551	376.238.969	901.730.582
1999	1.383.706.639	270.798.082	1.112.908.557
2000	1.482.768.754	337.253.127	1.145.515.627
2001	1.364.557.551	454.802.235	909.755.316
2002	1.369.785.546	477.990.485	891.795.061
2003	1.673.730.742	670.351.881	1.003.378.861
2004	2.217.459.122	1.006.916.756	1.210.542.366
2005	2.793.160.870	1.463.276.796	1.329.884.074
2006	4.228.168.132	2.258.460.404	1.969.707.728
2007	4.812.554.730	2.438.805.878	2.373.748.852
2008	6.905.527.758	3.687.930.908	3.217.596.850
2009	5.372.996.901	2.327.919.564	3.045.077.337
2010	7.021.741.342	3.242.321.104	3.779.420.238
2011	9.009.237.711	4.216.092.422	4.793.145.289
2012	11.459.491.736	6.104.003.367	5.355.488.369
2013	11.843.889.769	6.903.843.672	4.940.046.097
2014	13.388.304.833	7.158.823.358	6.229.481.475
2015	9.113.348.551	4.433.109.150	4.680.239.401
2016	7.379.727.013	2.637.488.211	4.742.238.802
Promedio	4.893.973.307	2.341.869.903	2.552.103.404

Fuente: Elaboración propia con base en datos del Observatorio de Complejidad Económica del MIT (<https://atlas.media.mit.edu/>)

Gráfico 4: EXPORTACIONES DE BOLIVIA POR VÍA DE SALIDA, 1995 - 2016
(Expresado en porcentaje)



Fuente: Elaboración propia con base en datos del Observatorio de Complejidad Económica del MIT (<https://atlas.media.mit.edu/>)

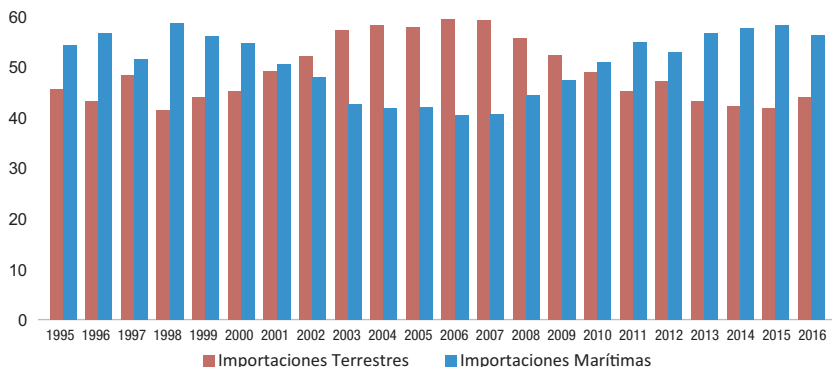
Como se puede observar en el Gráfico 4, desde el año 1995 hasta el año 2001, las exportaciones vía marítima representaban el 70%, mientras que desde el año 2004 se observa que las exportaciones por vía marítima y por vía terrestre se equiparan con casi un 50% para cada vía de salida. Esto se puede explicar por la exportación de gas, especialmente hacia Brasil y Argentina que, en los últimos años, es el producto más exportado de Bolivia, así como los altos precios de los metales y materias primas para algunos años.

Tabla 5: IMPORTACIONES DE BOLIVIA POR VÍA DE SALIDA, 1995 - 2016
(Expresado en dólares americanos)

Año	Importaciones totales	Importaciones terrestres	Importaciones marítimas
1995	1.874.820.549	856.479.582	1.018.340.967
1996	2.067.781.248	893.108.445	1.174.672.804
1997	2.577.655.952	1.247.252.764	1.330.403.188
1998	2.780.599.172	1.151.688.655	1.628.910.517
1999	2.017.275.168	888.621.024	1.128.654.144
2000	1.926.966.082	872.138.209	1.054.827.873
2001	1.682.050.920	829.489.774	852.561.146
2002	1.743.625.991	908.515.827	835.110.164
2003	1.889.907.138	1.082.618.891	807.288.247
2004	2.113.408.103	1.229.584.852	883.823.251
2005	2.686.405.600	1.555.342.702	1.131.062.898
2006	3.431.143.123	2.043.053.327	1.388.089.795
2007	4.185.141.114	2.478.855.580	1.706.285.534
2008	6.134.428.412	3.414.495.324	2.719.933.088
2009	5.235.185.605	2.748.346.468	2.486.839.137
2010	6.146.710.214	3.017.380.920	3.129.329.294
2011	8.749.013.760	3.948.866.354	4.800.147.406
2012	8.995.088.539	4.239.376.304	4.755.712.235
2013	10.847.788.297	4.689.230.450	6.158.557.848
2014	11.028.603.343	4.666.645.800	6.361.957.543
2015	9.677.569.133	4.046.441.130	5.631.128.003
2016	8.732.453.138	3.832.475.652	4.899.977.486
Promedio	4.841.982.755	2.301.818.547	2.540.164.208

Fuente: Elaboración propia con base en datos del Observatorio de Complejidad Económica del MIT (<https://atlas.media.mit.edu/>)

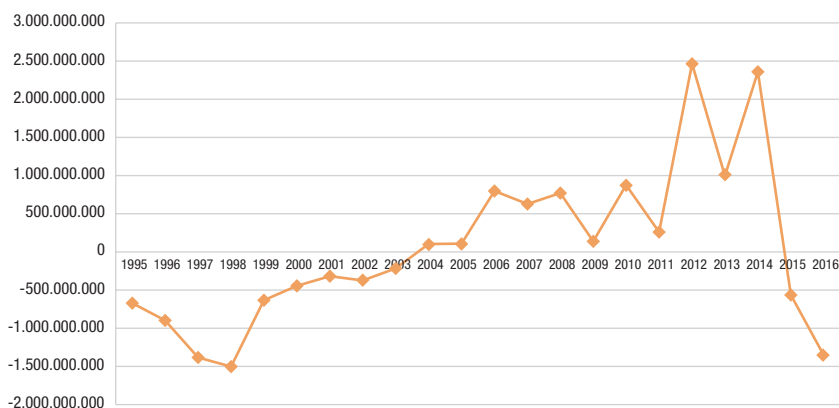
Gráfico 5: IMPORTACIONES DE BOLIVIA POR VÍA DE SALIDA, 1995 - 2016
(Expresado en porcentaje)



Fuente: Elaboración propia con base en datos del Observatorio de Complejidad Económica del MIT (<https://atlas.media.mit.edu/>)

Como se puede observar en la Tabla 5, las importaciones por vía terrestre y marítima tienen un comportamiento más estable en el tiempo, representando alrededor del 48% para el terrestre y 52% para el marítimo (Gráfico 5). Por otro lado, al contrastar las exportaciones con las importaciones, se tiene la balanza comercial del país, como se muestra en el siguiente gráfico:

Gráfico 6: BALANZA COMERCIAL DE BOLIVIA, 1995 - 2016
(Expresado en dólares americanos)



Fuente: Elaboración propia con base en datos del Observatorio de Complejidad Económica del MIT (<https://atlas.media.mit.edu/>)

Como se puede observar en el Gráfico 6, desde 1995 hasta 2003, se observa un déficit en la balanza comercial, es decir que las exportaciones son menores a las importaciones, mientras que desde el año 2004 hasta el 2014, se observa un superávit en la balanza comercial, donde las exportaciones son mayores a las importaciones. En los últimos años, desde 2015, nuevamente se observa un déficit en la balanza comercial, ya que se ha estado importando más de lo que se exporta debido a la reducción en las exportaciones de gas y a la baja en los precios internacionales de *commodities* y materias primas, lo que se traduce en una disminución de las Reservas Internacionales Netas del país.

III.4.2. Recopilación y análisis de volúmenes de exportaciones e importaciones de Bolivia

Una vez se tuvieron los datos de las exportaciones e importaciones de Bolivia, expresadas en dólares americanos, se pasó a recopilar los datos de las mismas variables, expresadas en volúmenes (ya sea en kilogramos, toneladas u otra medida de volumen). Después de una cuidadosa revisión bibliográfica, se evidenció que no existen series temporales de estos datos. Sin embargo, se encontraron los datos del Instituto Boliviano de Comercio Exterior, IBCE (2017)⁸, para los principales productos exportados al mundo en la gestión 2016, donde los valores de cada producto son expresados en dólares americanos y también en kilogramos brutos de peso. En este sentido, el total exportado/importado en 2016 expresado en dólares americanos (USD), fue dividido entre su peso bruto en kilogramos (kg) y luego entre mil, para de esta manera tener un *proxy* del valor monetario de cada tonelada (t) exportada e importada por Bolivia. A continuación, se presentan los resultados (Tabla 6):

Tabla 6: VALOR MONETARIO DE CADA TONELADA EXPORTADA/ IMPORTADA DE BOLIVIA
(Expresado en dólares americanos y kilogramos)

Variable	Valor	kg peso bruto	Valor USD/kg	Valor USD/t
Exportaciones	7.081.932.558	26.232.626.094	0,27	269,97
Importaciones	8.426.932.948	5.722.097.197	1,47	1.472,70

Fuente: Elaboración propia con base en datos del IBCE, 2017 (<http://ibce.org.bo/informacion-estadisticas-bolivia.php>)

8 <http://ibce.org.bo/informacion-estadisticas-bolivia.php>

III.4.3. Recopilación y análisis de costos de exportación e importación de Bolivia y de países limítrofes

Como siguiente paso, se pasó a recabar algunos costos de exportación e importación de Bolivia y de los distintos países limítrofes, los cuales prestan servicios portuarios a Bolivia para la actividad comercial con el Resto del Mundo. En este sentido, se evidenció la falta de datos por dólar exportado/importado o por tonelada exportada/importada. Sin embargo, se utilizaron los datos del Banco Mundial⁹, sobre costos de exportación e importación expresados en USD por contenedor de 20 pies, los cuales se encuentran disponibles desde 2005 hasta 2014. En este sentido, el costo mencionado calcula:

“Las tarifas aplicadas a un contenedor de 20 pies en dólares estadounidenses. Todos los cargos vinculados con la realización de los procedimientos para exportar o importar los productos están incluidos. Estos incluyen costos de documentación, tarifas administrativas para despacho de aduana y control técnico, honorarios del despachante, gastos de manipulación en la terminal y transporte terrestre. El cálculo del costo no incluye tarifas o impuestos comerciales. Solo se registran los costos oficiales”.

Por lo tanto, estos costos pueden ser comparables entre países, reflejando de alguna manera la ventaja comparativa que tienen algunos países frente a otros. Para el propósito de este estudio, se utilizaron los costos de exportación e importación de Bolivia y Paraguay que son mediterráneos, comparándolos con los de Chile y Perú, los cuales tienen salida al mar y representan más del 60% de la mercancía comercializada al resto del mundo desde y hacia Bolivia (según los datos del INE). Los costos son mostrados en las siguientes tablas:

9 <https://datos.bancomundial.org/indicador/IC.EXP.COST.CD>

**Tabla 7: COSTOS DE EXPORTACIÓN DE DOS PAÍSES MEDITERRÁNEOS
Y DOS NO MEDITERRÁNEOS, 2005 - 2014**
(Expresados en dólares americanos por contenedor de 20 pies)

Año	Mediterráneos		No mediterráneos	
	Bolivia	Paraguay	Chile	Perú
2005	1.425	1.220	645	575
2006	1.425	1.220	645	575
2007	1.425	1.220	645	575
2008	1.425	1.415	745	860
2009	1.425	1.440	745	860
2010	1.425	1.440	745	860
2011	1.425	1.440	795	860
2012	1.425	1.440	980	890
2013	1.440	1.850	980	890
2014	1.440	1.850	910	890

Fuente: Elaboración propia con base en datos del Banco Mundial (<https://datos.bancomundial.org/indicador/IC.EXP.COST.CD>)

**Tabla 8: COSTOS DE IMPORTACIÓN DE DOS PAÍSES MEDITERRÁNEOS
Y DOS NO MEDITERRÁNEOS, 2005 - 2014**
(Expresados en dólares americanos por contenedor de 20 Pies)

Año	Mediterráneos		No mediterráneos	
	Bolivia	Paraguay	Chile	Perú
2005	1.452	1.400	600	670
2006	1.452	1.400	600	670
2007	1.452	1.400	600	670
2008	1.747	1.700	710	895
2009	1.747	1.750	710	895
2010	1.747	1.750	710	880
2011	1.747	1.750	760	880
2012	1.747	1.750	930	880
2013	1.745	2.275	930	1.010
2014	1.745	2.275	860	1.010

Fuente: Elaboración propia con base en datos del Banco Mundial (<https://datos.bancomundial.org/indicador/IC.IMP.COST.CD>)

Como se puede observar en las Tablas 7 y 8, los costos de exportación e importación de Bolivia y Paraguay, que son países mediterráneos y vecinos, son muy similares y duplican a los costos de exportación e importación de los países vecinos como Chile y Perú que cuentan con una salida soberana al mar. Esta diferencia de costos, hace que unos países tengan ventajas comparativas frente a otros y también que existan pérdidas económicas cuantiosas en los países mediterráneos. Para calcular las pérdidas económicas de Bolivia, se consideraron los costos de exportación/importación del país, se sacó un promedio de los costos de Chile y Perú (para ser conservadores), y luego de esto se obtuvo la diferencia entre los costos de Bolivia y el promedio costero calculado, obteniendo de esta manera, el costo extra que pagan los bolivianos por exportar o importar, al no tener los mismos costos que de los países vecinos que sí cuentan con acceso soberano al mar. A continuación, se presentan los resultados:

**Tabla 9: COSTO ADICIONAL DE LA MEDITERRANEIDAD BOLIVIANA
PARA LA EXPORTACIÓN DE BIENES, 2005 - 2014**
(Expresado en dólares americanos por contenedor de 20 Pies)

Año	Bolivia	Promedio Chile y Perú	Costo adicional para Bolivia
2005	1.425	610	815
2006	1.425	610	815
2007	1.425	610	815
2008	1.425	803	623
2009	1.425	803	623
2010	1.425	803	623
2011	1.425	828	598
2012	1.425	935	490
2013	1.440	935	505
2014	1.440	900	540
Promedio	1.428	784	645

Fuente: Elaboración propia con base en datos del Banco Mundial (<https://datos.bancomundial.org/indicador/IC.EXP.COST.CD>)

**Tabla 10: COSTO ADICIONAL DE LA MEDITERRANEIDAD BOLIVIANA
PARA LA IMPORTACIÓN DE BIENES, 2005 - 2014**
(Expresado en dólares americanos por contenedor de 20 Pies)

Año	Bolivia	Promedio Chile y Perú	Costo extra para Bolivia
2005	1.452	635	817
2006	1.452	635	817
2007	1.452	635	817
2008	1.747	803	945
2009	1.747	803	945
2010	1.747	795	952
2011	1.747	820	927
2012	1.747	905	842
2013	1.745	970	775
2014	1.745	935	810
Promedio	1.658	794	865

Fuente: Elaboración propia con base en datos del Banco Mundial (<https://datos.bancomundial.org/indicador/IC.IMP.COST.CD>)

Como se puede observar en las Tablas 9 y 10, Bolivia al ser mediterráneo paga un costo más elevado por contenedor exportado e importado. En este sentido, desde 2005 hasta 2014, Bolivia paga en promedio USD645 adicionales por cada contenedor de 20 pies exportado por los puertos costeros vecinos, y de la misma manera, paga en promedio USD865 adicionales por cada contenedor de 20 pies importado por vía marítima.

II.4.4. Aproximación para el cálculo del impacto de la mediterraneidad en la economía boliviana

Seguidamente, con los datos del valor de las exportaciones/importaciones en dólares americanos (Tablas 4 y 5) se transformaron los mismos en volúmenes de exportación anual en toneladas, mediante la división de los valores entre el valor monetario aproximado de cada tonelada exportada/importada de Bolivia (Tabla 6). De la misma manera, al tener los volúmenes promedio de toneladas exportadas/

importadas, estos resultados fueron divididos entre 28, para que los datos de volúmenes coincidan con las unidades de medida de los costos de exportación/importación expresados en USD por contenedor de 20 Pies¹⁰. Con estos datos se obtuvieron los siguientes resultados:

**Tabla 11: VOLUMEN PROMEDIO DE EXPORTACIONES
MARÍTIMAS EN TONELADAS Y NÚMERO DE CONTENEDORES
DE 20 PIES EN BOLIVIA, 2005 - 2016**

(Expresado en dólares americanos, toneladas y contenedores de 20 pies)

Año	Exportación marítima (USD)	Valor promedio de toneladas exportadas (USD/t)	Promedio de toneladas exportadas (t)	Promedio de toneladas por contenedor 20 pies (t/Cont)	Número promedio de contenedores de 20 pies exportados
2005	1.329.884.073,51	269,96	4.926.171,64	28,00	175.934,70
2006	1.969.707.727,67	269,96	7.296.213,66	28,00	260.579,06
2007	2.373.748.851,95	269,96	8.792.867,36	28,00	314.030,98
2008	3.217.596.850,09	269,96	11.918.658,67	28,00	425.666,38
2009	3.045.077.337,20	269,96	11.279.609,94	28,00	402.843,21
2010	3.779.420.237,54	269,96	13.999.771,22	28,00	499.991,83
2011	4.793.145.289,27	269,96	17.754.823,03	28,00	634.100,82
2012	5.355.488.369,49	269,96	19.837.860,63	28,00	708.495,02
2013	4.940.046.096,69	269,96	18.298.974,66	28,00	653.534,81
2014	6.229.481.474,84	269,96	23.075.315,78	28,00	824.118,42
2015	4.680.239.401,03	269,96	17.336.595,76	28,00	619.164,13
2016	4.742.238.802,43	269,96	17.566.254,64	28,00	627.366,24
Promedio	3.871.339.542,64	269,96	14.340.259,75	28,00	512.152,13

Fuente: Elaboración Propia con base en datos del MIT, Banco Mundial, IBCE e iContainers

10 Según varias fuentes, como iContainers, 2018 de los Estados Unidos de América (<https://www.icontainers.com/es/2012/02/01/contenedor-20-pies/>), cada contenedor de 20 pies admite una carga de alrededor de 28 toneladas (28.000 kg), aunque dependerá en gran parte de factores como las especificaciones o restricciones de la compañía naviera, la naturaleza de la carga o los detalles específicos del envío.

**Tabla 12: VOLUMEN PROMEDIO DE IMPORTACIONES
MARÍTIMAS EN TONELADAS Y NUMERO DE CONTENEDORES
DE 20 PIES EN BOLIVIA, 2005 - 2016**
(Expresado en dólares americanos, toneladas y contenedores de 20 pies)

Año	Importación marítima (USD)	Valor promedio de toneladas importadas (USD/t)	Promedio de toneladas importadas (t)	Promedio de toneladas por contenedor 20 pies (t/Cont)	Número promedio de contenedores de 20 pies importados
2005	1.131.062.898,00	1.472,70	768.019,89	28,00	27.429,28
2006	1.388.089.795,37	1.472,70	942.547,56	28,00	33.662,41
2007	1.706.285.533,55	1.472,70	1.158.610,40	28,00	41.378,94
2008	2.719.933.087,95	1.472,70	1.846.902,35	28,00	65.960,80
2009	2.486.839.137,37	1.472,70	1.688.625,75	28,00	60.308,06
2010	3.129.329.293,64	1.472,70	2.124.892,57	28,00	75.889,02
2011	4.800.147.405,50	1.472,70	3.259.419,71	28,00	116.407,85
2012	4.755.712.235,17	1.472,70	3.229.247,12	28,00	115.330,25
2013	6.158.557.847,75	1.472,70	4.181.814,25	28,00	149.350,51
2014	6.361.957.543,21	1.472,70	4.319.927,71	28,00	154.283,13
2015	5.631.128.003,17	1.472,70	3.823.676,24	28,00	136.559,87
2016	4.899.977.486,13	1.472,70	3.327.206,82	28,00	118.828,82
Promedio	3.764.085.022,23	1.472,70	2.555.907,53	28,00	91.282,41

Fuente: Elaboración propia con base en datos del MIT, Banco Mundial, IBCE e iContainers

Como se puede observar en las Tablas 11 y 12, en promedio se exportan desde Bolivia 512.152 contenedores de 20 pies por vía marítima anuales, y de la misma manera, en promedio se importan hacia Bolivia 91.282 contenedores de 20 pies por vía marítima anuales.

Con los volúmenes de exportación en contenedores de 20 pies, más los costos adicionales de la mediterraneidad boliviana para la exportación/importación, calculados con datos del Banco Mundial, se obtiene una aproximación del impacto de la mediterraneidad en la economía boliviana. A continuación, se presentan los resultados:

**Tabla 13: COSTO ECONÓMICO APROXIMADO DE LA
MEDITERRANEIDAD EN LA ECONOMÍA BOLIVIANA
PROVENIENTE DE LAS EXPORTACIONES, 2005 - 2016**
(Expresado en contenedores de 20 pies, dólares americanos y porcentaje)

Año	Número promedio de contenedores de 20 pies exportados	Diferencia de costo por contenedor entre Bolivia y promedio (USD)	Costo económico aproximado de mediterraneidad de las exportaciones (USD)	PIB (USD)	Costo promedio de las exportaciones como porcentaje del PIB (%)
2005	175.934,70	815	143.386.782	9.549.196.256	1,5
2006	260.579,06	815	212.371.933	10.007.272.035	2,1
2007	314.030,98	815	255.935.246	10.464.042.407	2,4
2008	425.666,38	622,5	264.977.322	11.107.423.825	2,4
2009	402.843,21	622,5	250.769.899	11.480.299.979	2,2
2010	499.991,83	622,5	311.244.914	11.954.060.130	2,6
2011	634.100,82	597,5	378.875.241	12.572.554.884	3,0
2012	708.495,02	490	347.162.561	13.223.364.505	2,6
2013	653.534,81	505	330.035.079	30.601.157.742	1,1
2014	824.118,42	540	445.023.947	32.996.187.988	1,3
2015	619.164,13	540	334.348.633	32.997.684.515	1,0
2016	627.366,24	540	338.777.768	33.806.395.514	1,0
Promedio	512.152,13	627,08	301.075.777	18.396.636.648	1,6

Fuente: Elaboración Propia con base en datos del MIT, Banco Mundial, IBCE e iContainers

Como se puede observar en la Tabla 13, el costo económico aproximado de la mediterraneidad en la economía boliviana proveniente de las exportaciones, asciende a aproximadamente 300 millones de USD anuales en promedio. De la misma manera, este costo adicional que Bolivia paga por sus exportaciones representa el 1,6% del PIB anual en promedio.

Tabla 14: COSTO ECONÓMICO APROXIMADO DE LA MEDITERRANEIDAD EN LA ECONOMÍA BOLIVIANA PROVENIENTE DE LAS IMPORTACIONES, 2005 - 2016
(Expresado en contenedores de 20 pies, dólares americanos y porcentaje)

Año	Número promedio de contenedores de 20 pies importados	Diferencia de costo por contenedor entre Bolivia y promedio (USD)	Costo económico aproximado de mediterraneidad de las importaciones (USD)	PIB (USD)	Costo promedio de las importaciones como porcentaje del PIB (%)
2005	27.429,28	817	22.409.723	9.549.196.256	0,2
2006	33.662,41	817	27.502.191	10.007.272.035	0,3
2007	41.378,94	817	33.806.596	10.464.042.407	0,3
2008	65.960,80	944,5	62.299.974	11.107.423.825	0,6
2009	60.308,06	944,5	56.960.965	11.480.299.979	0,5
2010	75.889,02	952	72.246.348	11.954.060.130	0,6
2011	116.407,85	927	107.910.074	12.572.554.884	0,9
2012	115.330,25	842	97.108.074	13.223.364.505	0,7
2013	149.350,51	775	115.746.644	30.601.157.742	0,4
2014	154.283,13	810	124.969.337	32.996.187.988	0,4
2015	136.559,87	810	110.613.491	32.997.684.515	0,3
2016	118.828,82	810	96.251.340	33.806.395.514	0,3
Promedio	91.282,41	855,50	77.318.730	18.396.636.648	0,4

Fuente: Elaboración Propia con base en datos del MIT, Banco Mundial, IBCE e iContainers

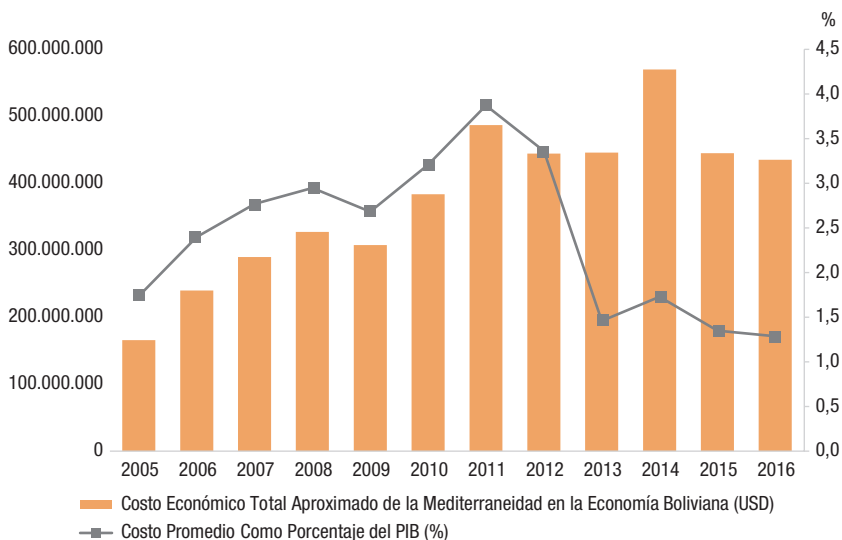
Como se observa en la Tabla 14, el costo económico aproximado de la mediterraneidad en la economía boliviana proveniente de las importaciones, asciende a aproximadamente 77 millones de USD anuales en promedio. De la misma manera, este costo adicional que Bolivia paga por sus importaciones, representa el 0,4% del PIB anual en promedio.

**Tabla 15: EFECTO TOTAL DE LA MEDITERRANEIDAD EN LA
ECONOMÍA BOLIVIANA**
(Expresado en dólares americanos y porcentaje)

Año	PIB (USD)	Costo económico aproximado de mediterraneidad de las exportaciones (USD)	Costo económico aproximado de mediterraneidad de las importaciones (USD)	Impacto total en la economía	
				Costo económico total aproximado de la mediterraneidad en la economía boliviana (USD)	Costo promedio como porcentaje del PIB (%)
2005	9.549.196.256	143.386.782	22.409.723	165.796.505	1,7
2006	10.007.272.035	212.371.933	27.502.191	239.874.125	2,4
2007	10.464.042.407	255.935.246	33.806.596	289.741.843	2,8
2008	11.107.423.825	264.977.322	62.299.974	327.277.296	2,9
2009	11.480.299.979	250.769.899	56.960.965	307.730.864	2,7
2010	11.954.060.130	311.244.914	72.246.348	383.491.261	3,2
2011	12.572.554.884	378.875.241	107.910.074	486.785.315	3,9
2012	13.223.364.505	347.162.561	97.108.074	444.270.635	3,4
2013	30.601.157.742	330.035.079	115.746.644	445.781.723	1,5
2014	32.996.187.988	445.023.947	124.969.337	569.993.285	1,7
2015	32.997.684.515	334.348.633	110.613.491	444.962.124	1,3
2016	33.806.395.514	338.777.768	96.251.340	435.029.108	1,3
Promedio	18.396.636.648	301.075.777	77.318.730	378.394.507	2

Fuente: Elaboración Propia con base en datos del MIT, Banco Mundial, IBCE e iContainers

Gráfico 7: EFECTO TOTAL DE LA MEDITERRANEIDAD EN LA ECONOMÍA BOLIVIANA, 2005 - 2016
(Expresado en dólares americanos y como porcentaje del PIB)



Fuente: Elaboración propia con base en datos del MIT, Banco Mundial, IBCE e iContainers.

En la Tabla 15 y en el Gráfico 7, se puede observar el efecto total estimado de la mediterraneidad en la economía boliviana, tanto en dólares americanos así como en porcentajes del PIB anual, desde 2005 hasta 2016. En este sentido, se observa que este costo aproximado oscila entre un mínimo de 165 millones de dólares en 2005 y un máximo de 569 millones de dólares en 2014, siendo el promedio de los 12 años observados, de 378 millones de dólares anuales que el Estado boliviano tiene como costo adicional de comercio internacional al no tener soberanía en puertos marítimos. En otras palabras, la mediterraneidad tiene un costo promedio de alrededor del 2% del PIB anual.

IV. Conclusiones

Desde una perspectiva social, el enclaustramiento marítimo de nuestro país, afecta a todo aquel grupo de pequeños empresarios con ánimo de prosperar, que tiene como objetivo ser parte de la dinámica del comercio internacional. Esto se ve reflejado cuando se inicia un proceso

Referencias bibliográficas

ADMINISTRADORA BOLIVIANA DE CARRETERAS (2016). “Plan Estratégico Institucional 2016 – 2020”, versión para aprobación, junio

ADMINISTRACIÓN DE SERVICIOS PORTUARIOS – BOLIVIA (2016). “Plan Estratégico Empresarial”, Unidad de Planificación Estratégica y Programación de Operaciones

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

BANCO MUNDIAL [en línea]. Washington D.C. Datos de libre acceso del Banco Mundial. Consulta realizada el 10 de junio de 2018. Disponible en <https://datos.bancomundial.org>

BARRIGA, O. (2014). “Institucionalidad, logística y cooperación internacional para el desarrollo económico y social. El caso del Estado Plurinacional de Bolivia”, Comisión Económica para América Latina y el Caribe, Documento de proyecto, agosto

CASTELLANOS, A. (2009). *Manual de gestión logística del transporte y distribución de mercancías*, Ediciones Uninorte, Barranquilla, Colombia

CHOWDHURY A. K. and S. ERDENEBILEG (2006). *Geography against Development: A Case for Landlocked Developing Countries*, United Nations Office of the High Representative for the Least Developed Countries, Landlocked Developing Countries and Small Island Developing States (UN-OHRLS)

COMISIÓN ECONÓMICA PARA AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE (2003). “El costo económico de la mediterraneidad”, Boletín FAL, 203, julio

GACETA OFICIAL DE BOLIVIA (2007). *Decreto Supremo No. 29272*, de 12 de septiembre

INSTITUTO BOLIVIANO DE COMERCIO EXTERIOR [en línea]. Santa Cruz de la Sierra, Bolivia. Datos de libre acceso del IBCE. Consulta realizada el 25 de junio de 2018. Disponible en <http://www.ibce.org.bo>

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA DE BOLIVIA [en línea]. La Paz, Bolivia. Datos de libre acceso del INE. Consulta realizada el 20 de julio de 2018. Disponible en <https://www.ine.gob.bo/>

LERMA, A. E. y E. MÁRQUEZ (2010). *Comercio y marketing internacional*, cuarta edición, Cengage Learning Editores, S.A. de C.V., México

MESA, C. D., J. DE MESA, T. GISBERT (2017). *Historia de Bolivia*, décima edición, Editorial Gisbert, La Paz, Bolivia

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

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES DE BOLIVIA (2015). *¡...Yo quiero un mar, una mar azul para Bolivia! El apoyo internacional a la demanda marítima boliviana*, cuarta edición, Dirección Estratégica de Rein vindicación Marítima - DIREMAR, La Paz, Bolivia

SAMUELSON, P. A. y W. D. NORDHAUS (2010). *Macroeconomía con aplicaciones a Latinoamérica*, decimonovena edición, McGraw-Hill Interamericana Editores, S.A. de C.V., México

SMINK, V. (2011). “Lo que pierde Bolivia por no tener salida al mar” publicado en BBC Mundo el 23 de marzo de 2011. Disponible en https://www.bbc.com/mundo/noticias/2011/03/110323_bolivia_mar_aniversario_vh.shtml

THE OBSERVATORY OF ECONOMIC COMPLEXITY [en línea]. United States of America. Datos de libre acceso del OEC – Massachusetts Institute of Technology. Consulta realizada el 10 de junio de 2018. Disponible en <https://atlas.media.mit.edu/es/>

THOMSON, I., R. SÁNCHEZ, A. BULL (2003). “Estudio preliminar de transporte de los productos de comercio exterior de los países sin litoral de Sudamérica”, documento presentado en la Reunión regional de países sin litoral marítimo y de tránsito, preparatoria de la Reunión ministerial internacional de países en desarrollo sin litoral y de tránsito y de países donantes y de instituciones financieras sobre cooperación en materia de transporte de tránsito realizada en Asunción, Paraguay los días 12 y 13 de marzo de 2003, documento DDR/2, marzo

VELÁZQUEZ, J. C. (2007). “El problema de los Estados mediterráneos o sin litoral en el derecho internacional marítimo. Un estudio de caso: el diferendo Bolivia-Perú-Chile”, *Anuario Mexicano de Derecho internacional*, VII, pp. 379 – 430.

APÉNDICE

INSTRUMENTOS LEGALES BILATERALES DE BOLIVIA CON LOS PAÍSES DE TRÁNSITO

DISPOSITIVO LEGAL (año de firma)	ASPECTO LEGISLADO
ATLÁNTICO	
Argentina	
Tratado de Amistad, Comercio y Navegación (1868)	Artículos 11 y 12: Libre tránsito del comercio nacional y extranjero por puertos marítimos y fluviales, vías terrestres, férreas y libre navegación mutua (Río de la Plata y afluentes).
Convenio de Unión Económica (1954)	Artículo 5: Establece libre tránsito de productos y mercaderías para que uno de los países importe o exporte a /de terceros países a través del territorio del otro, e igualmente entre distintas zonas del mismo país a través del territorio del otro. Asimismo, ambas partes se otorgan recíprocamente facilidades para <u>establecer zonas y depósitos francos en puertos marítimos y fluviales.</u>
Tratado y Nota Reversal (1964 y 1966)	Derecho de Bolivia a uso de puertos argentinos en el río de la Plata: Se concede <u>zonas libres en los puertos de Barranqueras y San Nicolás</u> , donde Bolivia puede tener funcionarios aduaneros para control y vigilancia de la mercadería.
Convenio para Zona Franca en Rosario y Protocolo Modificadorio del Anexo 1 (1969 y 1976)	Artículo 3: Otorga todas la facilidades de una <u>zona franca</u> para todo tipo de mercadería destinada o procedente de Bolivia (cargue / descargue, división, mezcla, envasado, reenvasado, transformación). Artículo 5: Realizar dentro del perímetro de la zona franca, exposiciones y muestras de mercaderías producidas en Bolivia. 1969: Suscripción del acuerdo; 1972: Formalización de la entrega de la zona franca; marzo 1976: Protocolo modificadorio que realocaliza la zona franca con un área de 54.667 m ² y 998 m de muelle, con los 8 almacenes y 6 grúas pórtico; julio 1976: Toma de posesión real del sector norte de la zona franca asignada con un área de 17.300 m ² , 342 m de muelle y 3 galpones; 1978: Otorgamiento de área adicional con 6.500 m ² , 211 m de muelle y (Galpón 26); 1982: Prohibición de maniobras de bodegas dentro de la zona franca (Administración Ferroviaria); 1987: Hundimiento del muelle y prohibición de amarre de buques y tránsito de personas (Prefectura Naval); 1989: Reacondicionamiento de 400 m de muelle (AADAA de Bolivia); 1991: Inoperabilidad del muelle de la zona franca (Prefectura Naval).

Protocolo de Concesión de Uso del puerto de Ibicuy (1999)	<i>Autoriza a Bolivia a construir un puerto y uso de exclusivo de los muelles existentes y toda la infraestructura, por un plazo de 99 años renovables (9.700 m2)</i>
Brasil	
Tratado de Amistad, Navegación y Comercio (1867)	<i>Artículo7:</i> Libre comercio y navegación mercante para Bolivia por los ríos navegables que atravesando el territorio del Brasil desemboquen en el océano.
Tratado de Petrópolis (1903)	<i>Artículo 5:</i> Establece la más amplia libertad de tránsito terrestre y navegación fluvial entre ambos países, derecho que se reconoce a perpetuidad.
Tratado de Comercio y Navegación Fluvial (1910)	<i>Reglamenta el Tratado de Petrópolis (Artículo 5):</i> Reconoce a Bolivia el derecho a perpetuidad de libre acceso a los puertos de su país o la salida de ellos para el océano por aguas fluviales que son de dominio exclusivo del Brasil. Así se extiende este derecho al río Paraguay y sus afluentes brasileños en la Cuenca del Plata.
Convenio de Libre Tránsito Terrestre, Fluvial y Aéreo para Carga-Acuerdo de Roboré y Notas Reversales (1958)	<i>Artículo 1:</i> El libre tránsito a través de los territorios de Bolivia y Brasil, será utilizado en forma permanente e irrestricta, en todo tiempo y circunstancia, para toda clase de cargas, sin excepción alguna (inclusive material bélico), originarias o provenientes de las partes o de terceros países y la carga boliviana estará sujeta a la jurisdicción y responsabilidad de los agentes aduaneros de Bolivia en los puntos de tránsito. Brasil otorga para el uso del comercio exterior de Bolivia, zonas francas en los puertos de Belém do Pará, Porto Velho, Corumbá, Santos. Notas Reversales: Brasil otorga a Bolivia una zona franca en el puerto de Manaus.

Perú

DISPOSITIVO LEGAL
(año de firma)

ASPECTO LEGISLADO

**Convenio Gran Mariscal
Andrés de Santa
Cruz: Proyecto de
Amistad, Integración,
Complementación y
Desarrollo
(1992)**

Procedimiento para el Tránsito Internacional de Mercaderías de Bolivia por el Perú-TIM (1997)

**Tratado de Cooperación
para un Mercado Común
(2003)**

Libre uso de las instalaciones portuarias y desarrollo de una **Zona Franca Industrial** y una Zona Turística en Playas, en el puerto de Ilo. Recíprocamente, un área para Perú en Puerto Suárez.

Artículo 2: Promover formación de empresas binacionales de transporte, en los diversos modos y formas de prestación, dentro del ámbito de la JUNAC (Decisión 292) que aprueba el Régimen Uniforme para Empresas Multinacionales Andinas.

Artículo 3: Las empresas y vehículos de transporte internacional terrestre peruanos y bolivianos, no estarán sometidos en ambos territorios, a ninguna restricción o limitación para el **acceso al transporte de la carga internacional bilateral y la que se movilice desde y hacia terceros países.**

Artículo 4: Los acuerdos y Convenios Bilaterales suscritos por Perú y Bolivia que contengan limitaciones a lo estipulado en el Artículo 3 anterior, se adecuarán en adelante a lo dispuesto por el presente Convenio.

Aprobado por la JUNAC (Decisión 185/224) a cargo de la AADAA y ahora ASP-B. El Procedimiento de Control Aduanero de Mercaderías en tránsito a Bolivia entra en vigencia, amparado por el Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT) (1990) del Cono Sur (documentación de Manifiesto Internacional de Carga/Documento de Tránsito Aduanero (MIC /DTA).

Ampliar la cobertura del TIM a toda mercadería estatal y privada y habilitación, además de los puertos de Matarani e Ilo y el puerto del Callao.

Fuente: