

Centenario del Tratado de Paz y Amistad de 1904

El 20 de octubre recién pasado se conmemoró un siglo de la suscripción del Tratado de Paz y Amistad de 1904 entre Chile y Bolivia, en el cual, ambos estados acordaron libre y legítimamente los términos que permitían dejar atrás en forma definitiva la contraposición de intereses que veinticinco años antes había originado la Guerra del Pacífico. Se iniciaba así un nuevo siglo con la esperanza de una mayor cooperación entre ambas naciones, la que se fundamentaba en los acuerdos y concesiones mutuas pactadas en una negociación cronológicamente muy distante del fragor de la guerra y enmarcada en un contexto de absoluta distensión que hacía presumir una estabilidad duradera y la generación de condiciones propicias para el desarrollo y bienestar de los dos países.

El mencionado tratado consideró en su artículo I el restablecimiento definitivo de la paz entre ambos países y el artículo II consagró como territorios nacionales los ocupados por Chile en virtud del artículo segundo del Pacto de Tregua de 4 de abril de 1884, esto es, entre la desembocadura del río Loa y el paralelo 23°. En el artículo III, las partes convienen en unir el puerto de Arica con el Alto de La Paz por un ferrocarril cuya construcción contrataría a su costa el Gobierno de Chile, dentro del plazo de un año, a partir de la ratificación del tratado. Al respecto se estipuló que "La propiedad de la sección boliviana de este ferrocarril se traspasará a Bolivia a la expiración del plazo de quince años, contado desde el día en que esté totalmente terminado". En el artículo VI, Chile reconoce a favor de Bolivia, y a perpetuidad, el más amplio y libre derecho de tránsito comercial por su territorio y puertos del Pacífico. Y el artículo VII da a Bolivia el derecho de constituir agencias aduaneras en los puertos de Arica y Antofagasta

En otros términos, el tratado fijó en forma irrevocable las condiciones que ambos países aceptaron para alcanzar un mutuo beneficio, y entre ellas estaba el dominio absoluto y perpetuo de Chile en todos los territorios ocupados en virtud del pacto de tregua de un conflicto que jamás buscó nuestro país y cuyo origen se sitúa en el incumplimiento boliviano de los acuerdos que le habían permitido acceder al Pacífico en un sector del litoral cuya naturaleza geográfica e histórica fundamentaban una irrefutable soberanía chilena. A cambio de ello Bolivia recibió considerables indemnizaciones económicas. Chile construyó el ferrocarril de Arica a La Paz. Se comprometió a pagar el 5% de las obligaciones bolivianas en la construcción de líneas férreas internas de su país. Se comprometió también al pago de 300.000 libras esterlinas en dinero efectivo y reconoció en favor de Bolivia y a perpetuidad el más amplio y libre derecho de tránsito comercial por su territorio y puertos del Pacífico.

La revisión histórica de los 100 años transcurridos desde la suscripción del tratado, evidencia que ha sido posible desarrollar una relación bilateral de intensidad variable, la cual por largos períodos se ha caracterizado por la ausencia de relaciones diplomáticas formales, siendo éstas reemplazadas por la presencia de cónsules generales, que tienen la categoría jerárquica y actúan de hecho como embajadores. En ese contexto, Chile se ha constituido como el país de tránsito para los productos bolivianos que circulan libremente a través de los puertos de Arica y Antofagasta y, al amparo de un Acuerdo de Complementación Económica, ambos países mantienen un comercio de relativa importancia. Lo anterior permite sostener que, excluyendo las aspiraciones bolivianas de obtener acceso soberano al Pacífico a través de territorio chileno y la existencia de problemas puntuales de cierta magnitud como el caso del río Lauca y del río Silala, existe en general un aceptable grado de cooperación en casi todos los planos de una relación normal, incluidos los proyectos de integración y las inversiones chilenas.

Sin embargo, el factor excluido, es decir, la aspiración boliviana de acceder soberanamente al Pacífico a través de nuestro territorio, constituye una constante que se hace sentir y que evidencia la intención de ese país en el sentido de soslayar la condición de intangible que ostentan los tratados

internacionales para poder asegurar la estabilidad en las distintas regiones del mundo. En efecto, a partir de su primer planteamiento ante la Liga de las Naciones el 1 de Noviembre de 1920, Bolivia ha mantenido una sostenida campaña en la cual utiliza todas las tribunas internacionales disponibles e incluso las cumbres regionales convocadas con fines distintos, para presentar sus insistentes reclamos tendientes a revertir su situación de mediterraneidad, esgrimiendo que su enclaustramiento y retraso económico y social se deben a esa condición. Asimismo, es posible comprobar que ante cualquier campaña electoral o frente a la gestación de cualquiera de las crisis socio-económicas que frecuentemente acercan a la vecina nación a una situación de ingobernabilidad, surgen liderazgos populistas que esgrimen como medida de cohesión nacional la salida soberana al Pacífico, lo cual genera un irracional sentimiento anti-chileno, un riesgo permanente en las relaciones entre ambos países y un importante desencuentro entre los estados del subcontinente, ya que al no aceptar Bolivia su condición territorial y mantener latente esta situación de enfrentamiento, se dificulta la generación de la confianza mutua necesaria para avanzar hacia una integración benéfica que permita capitalizar las potencialidades de ambos países.

Lamentablemente, la celebración del Primer Centenario del Tratado se ha caracterizado por un recrudecimiento de la hostilidad y beligerancia hacia Chile, donde junto con reiterarse la demanda marítima, se llegó a plantear la negociación de un nuevo pacto, además de anunciarse una serie de medidas comerciales para perjudicar a los puertos nacionales a través del alza de tarifas para gravar a todos los productos de terceros países en tránsito hacia y desde nuestros terminales marítimos y de esa forma desviar el tráfico al puerto peruano de Ilo.

Por desgracia, el hermano país olvida con frecuencia que Chile siempre ha intentado buscar una solución al problema de la mediterraneidad boliviana, no sólo a través de los aspectos considerados en el tratado para facilitar el normal desarrollo de su comercio exterior sino también a través de instancias especiales como fue la entrevista Presidencial de Charaña, en 1975, que dio origen a una propuesta de negociación para la cesión de una franja de territorio al norte de Arica hasta la Línea de la Concordia, condicionada al canje simultáneo de territorios junto a otras exigencias. Dicha iniciativa no logró prosperar ya que, en cumplimiento al tratado de 1929, Chile consultó el tema a Perú con el objeto de obtener su conformidad, ante lo cual este último país presentó una contrapropuesta que resultó inaceptable para los intereses nacionales. Asimismo, en 1987 el Canciller de Bolivia entregó en Montevideo a su homólogo chileno un planteamiento que consideraba dos posibilidades de solución: la cesión de un corredor muy similar al de la proposición de Charaña, esta vez sin compensaciones territoriales para Chile y agregando el requerimiento de uso compartido de las instalaciones portuarias de Arica; y, como segunda alternativa, la cesión por parte de Chile de un enclave ubicado en algún sector de costa, vecino a los puertos de Pisagua, Tocopilla o Mejillones del Sur, lo cual tampoco consideraba el canje simultáneo de territorios equivalentes. Lógicamente estas proposiciones estaban destinadas al fracaso ya que involucraban pérdida de territorio nacional sin compensaciones equivalentes, lo cual es inaceptable para nuestro país.

Tampoco parece entenderse en la Nación Boliviana, que la inestabilidad que generan las crisis político-económicas y el lento grado de avance en el desarrollo nacional no se originan en la situación de mediterraneidad como se alude, sino más bien en las fallas políticas que evidencian que no se ha encontrado la forma de ejercer un gobierno eficiente y esto hace que el país avance y retroceda en forma intermitente, en busca de acuerdos sociales y coyunturas que no logran concretarse, lo que se traduce en una falta de capacidad para dar satisfacción a las necesidades de sus habitantes. Lo anterior parece explicar la falta de disposición para comprender y aceptar el cambio político y cultural requerido para integrarse a la modernidad y capitalizar los múltiples recursos y posibilidades que le otorga su rico territorio y una posición geopolítica privilegiada en el centro del subcontinente.

Sin lugar a dudas y como lo ha anunciado el Supremo Gobierno, a pesar de las agraviantes hostilidades de que ha sido objeto, Chile continuará con su política de paz, cooperación y respeto al Derecho Internacional, profundizando el perfeccionamiento del libre tránsito que garantiza el Tratado suscrito con Bolivia e implementando propuestas modernas que faciliten una integración mutuamente conveniente y ajustada a las características que imponen los actuales escenarios. Las anacrónicas concepciones del pasado deben quedar definitivamente atrás por el bien de dos pueblos hermanos que merecen un destino mejor.

Director Revista de Marina