

LAS FACILIDADES CON QUE CUENTA BOLIVIA PARA ACCEDER AL MAR

Carlos González Mansilla*

En el mundo existen 47 países mediterráneos; en el caso de Bolivia, los beneficios otorgados por Chile, comparados con las facilidades con que cuentan otros países sin acceso directo al mar, son lejos las más ventajosas. Chile se ha preocupado de mantener las rutas viales que lo unen con Bolivia en buen estado, a diferencia de otros países de tránsito, que no han tenido la misma consideración con los mediterráneos.



Después de su independencia Bolivia buscó una salida al mar al no conseguir que Perú le cediera Arica, optando por la ensenada de Cobija en el inhóspito desierto perteneciente a Chile. Después de la Guerra del Pacífico y con la firma del tratado de 1904, pierde toda posibilidad de acceso soberano al Océano Pacífico; sin embargo, desde ese mismo momento, Chile ha dado diferentes facilidades a Bolivia para acceder al mar.

El presente artículo se inicia con lo establecido en el Derecho Internacional para los países sin litoral, lo que nos permitirá verificar posteriormente en qué nivel nuestro país lo cumple con Bolivia. Posteriormente se da a conocer el estado actual de las facilidades dadas por Chile a Bolivia para acceder al mar y un resumen del estudio de las facilidades otorgadas por diferentes Estados a países sin litoral en Sudamérica,

* Capitán de Fragata IM. Oficial de Estado Mayor. Magíster en Ciencias Navales y Marítimas. Magíster de Dirección Estratégica de la UAI y ACANAV.

incluyendo además dos casos interesantes, fuera del continente, como son Suiza y Bhutan.¹

La última parte del trabajo concentra los resultados de la comparación de facilidades que se otorgan a Bolivia y se identifican los aspectos en los que se podrían perfeccionar estas franquicias.

Dado que Chile ha sido demandado ante la Corte Internacional de Justicia de La Haya por Bolivia, para obligarlo a negociar de buena fe la restitución de su acceso soberano al Océano Pacífico, se hace relevante manejar y tener presente los datos anteriormente señalados.

El derecho internacional y los países mediterráneos

En el marco internacional, en la Liga de las Naciones y luego en las Naciones Unidas, a través de la Conferencia de la ONU sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), creada en 1964, se han gestado diversos acuerdos con el objeto de incentivar el comercio, la inversión y el progreso de naciones en vías de desarrollo, incluidos los países mediterráneos, destacándose a continuación algunos de ellos:

- La Declaración de Barcelona de 1921.
- La Conferencia Preliminar de Estados sin Litoral.
- Convención de Ginebra sobre Alta Mar de 1958.
- Primera Conferencia sobre Comercio y Desarrollo de 1964. Establece derechos de los países sin litoral y como se puede comprobar, con una visión pionera el Tratado de 1904 entre Chile y Bolivia a esa fecha incluía algunos de estos beneficios.
- Resolución Asamblea General de la ONU 1965.
- Resolución 32/1292 ONU 1977.

Lo último publicado al respecto es la Convención del Mar, aprobada el 30 de abril de 1982, la que confirma el Derecho del Mar, vigente por los documentos citados anteriormente e incluye nuevas consideraciones. Para el tema en estudio, entre otros indica:

- Art. 69: Derechos de Estados sin litoral
Establece el derecho a participar de la explotación de una parte de los excedentes de

recursos vivos en la Zona Exclusiva Económica (ZEE) del Estado ribereño.

- Art. 125: Derecho de acceso al mar y desde el mar

Los Estados sin litoral gozarán con la libertad de tránsito a través del territorio del Estado de tránsito, por todos los medios de transporte.

- Art. 127: Derechos de aduana, impuestos y otros gravámenes

El tráfico en tránsito no estará sujeto a derechos de aduana, impuestos u otros gravámenes, con excepción de las tasas impuestas por servicios específicos prestados en relación con dicho tráfico.

- Art. 128: Facilidades aduaneras y zonas francas

Para facilitar el tráfico en tránsito, podrán establecerse zonas francas u otras facilidades aduaneras en los puertos de entrada y de salida de los Estados de tránsito.

- Art. 129: Cooperación en la construcción y mejoramiento de los medios de transporte

Cuando en los Estados de tránsito no existan medios de transporte para dar efecto a la libertad de tránsito o cuando los medios existentes, incluidas las instalaciones y equipos portuarios, sean deficientes en cualquier aspecto, los Estados de tránsito y los Estados sin litoral interesados podrán cooperar en su construcción o mejoramiento.

- Art. 132: Concesión de facilidades de tránsito

Esta Convención no implica de ninguna manera la suspensión de las facilidades de tránsito que sean mayores que las previstas en la Convención o las que a futuro se puedan conceder.

Además establece que las medidas prácticas que se adopten en el cumplimiento de los artículos anteriores serán implementadas mediante acuerdos entre Estados.

Facilidades otorgadas por Chile

■ Vías de acceso al litoral chileno

- El ferrocarril Arica – La Paz, con tarifas bajo las normales, fijadas de mutuo acuerdo

1. Datos de facilidades que se le dan a Bolivia fueron obtenidos el 2010 y actualizados parcialmente para este trabajo.

entre ambos países, que incluyen canchas para depósito de minerales en los recintos ferroviarios sin costo alguno, transporte sin costo desde los depósitos a las naves, rebajas de hasta 50% en diversas tarifas y una oficina para el representante del ferrocarril boliviano. Actualmente el ferrocarril se encuentra operativo desde enero de 2013, debiendo el fisco chileno subvencionar dichas actividades por no ser comercialmente rentables.

- El ferrocarril de Antofagasta a Oruro, pese a ser una empresa privada, en reiteradas oportunidades ha autorizado tarifas reducidas a la carga boliviana.²
- La ruta CH-11 Arica – Tambo Quemado, que significó un gran esfuerzo económico para Chile, se encuentra pavimentada hasta la frontera y la carretera Iquique – Oruro, casi totalmente pavimentada. En ninguna de éstas se cobra peaje o exige seguros contra terceros.

■ Pasos fronterizos

Existen cinco pasos fronterizos permanentes con Bolivia. El tiempo de cruce es de aproximadamente dos horas en cualquiera de sus sentidos y tiene un costo de 80 dólares.

Las negociaciones en la Agenda de 13 puntos consideran la unificación de los pasos, logrando así disminuir el tiempo de cruce entre ambos países, habiéndose inaugurado el 13 de julio de 2010 el de Chungará – Tambo Quemado.

■ Oleoducto Sica-Sica a Arica

Actualmente el oleoducto opera en forma normal, exportando el 80% de los hidrocarburos que produce Bolivia.³

■ Uso de puertos chilenos

Actualmente dispone del libre tránsito en Arica y Antofagasta y se encuentra en estudio el implementar esta modalidad en el puerto

de Iquique,⁴ quedando liberado del pago de impuesto portuario o arancel, como por ejemplo el de almacenaje de la carga, cuyos costos son asumidos por el fisco chileno.

En ambos puertos la carga boliviana cuenta con un régimen tarifario reducido para el uso de muelle y el almacenamiento de carga por importación está libre de costo hasta por un año y el de exportación hasta por 60 días. El gobierno de Chile concede un subsidio del 70% para las tarifas de carga de exportación de Bolivia.

En Arica cuenta con oficinas especiales para la aduana boliviana, un servicio de control de acceso al puerto, almacén y depósito para carga, todos sin costo.

El puerto de Antofagasta provee gratuitamente un área de 4 ha para el acopio de minerales bolivianos en tránsito, la que cuenta con acceso directo de ferrocarril desde Bolivia y un almacén.

■ Libre tránsito

No existen gravámenes por el hecho de transitar por Chile (derechos de aduana, impuestos, derechos de tránsito) ni por servicios estatales prestados.

Permite la facultad de construir agencias aduaneras en los puertos que utiliza, lo que ha hecho en Arica y Antofagasta.

■ El intercambio comercial

Después del fracaso de las negociaciones en pro de una salida al mar soberana para



■ Tren Antofagasta - Bolivia cruzando el salar de Ascotán.

2. "El libro Blanco de Chile. El problema marítimo boliviano". Pág 411.

3. Información obtenida del Gobernador Marítimo de Arica.

4. De acuerdo a la entrevista realizada a Francisco Tellería Ramírez.

Bolivia, Chile se ha enfocado a dar énfasis a una agenda económica comercial, con el propósito de incrementar la integración entre ambas naciones, logrando aumentar el monto de las importaciones bolivianas a Chile.

Las permanentes quejas y recriminaciones hacia nuestro país por su demanda marítima, han afectado los avances efectuados, impidiendo concretar un Tratado de Libre Comercio entre ambos países, el que si bien no tiene que ver con el acceso al mar de Bolivia, permite mejorar las condiciones de comercio con Chile y disminuir la desventaja del costo del transporte de los países mediterráneos, al exportar sus productos con aranceles favorables a nuestro país.

Facilidades de otros Estados a países sin litoral

En el mundo existen 47 países mediterráneos. En el presente título se indica cómo otros países sin litoral solucionan el problema de acceso al mar, haciendo centro de gravedad en los países sudamericanos y considerando un ejemplo europeo y otro asiático.

■ Concesiones entregadas a Bolivia por parte de otros países

➤ Por Perú

- Otorga preferencias de libre tránsito recíproco y zonas francas en sus puertos del sur, adicionalmente favorece a Bolivia mediante una serie de acuerdos comerciales.
- En Matarani, la Empresa Nacional de Puertos aumenta de 90 a 360 días los períodos libres para almacenamiento de importaciones, brinda franquicias portuarias y cuenta con una agencia de la aduana boliviana. Para acceder al puerto desde Bolivia es necesario emplear una ruta mixta auto-ferroviaria, lo que encarece los costos de transporte.
- En Ilo, cuenta con los mismos períodos libres de almacenamiento, el puerto tampoco tiene acceso ferroviario, debiendo efectuarse todo el transporte en camiones. Existe una carretera no concesionada entre La Paz e Ilo de 550 km en buen estado.
- En las cercanías a Ilo hay una zona franca de 160 ha, conocida como Boliviamar,

cedida en 1992 para la administración de ese país por 99 años renovables, donde podrá construir un terminal portuario y las instalaciones que sean necesarias.

➤ Por Argentina

- Otorga libre tránsito comercial por puertos, vías fluviales, terrestres y férreas; mediante esta última se puede conectar con el Puerto de Buenos Aires, aunque requiere el transbordo de la carga por existir dos tramos con diferencias de trocha.
 - Tiene un acuerdo de libre navegación mutua por el Río de la Plata y sus afluentes.
 - Otorga Zonas Francas en los puertos fluviales de Barranqueras y San Nicolás, ambas en el Río de la Plata, donde autoriza a Bolivia a mantener personal de aduanas.
 - En el puerto de Rosario le entregó almacenes, muelle y grúas; pero actualmente se encuentra inoperativo por encontrarse en malas condiciones de seguridad.
 - Se ha autorizado a Bolivia a construir un puerto en Ibicuy y el uso de esa infraestructura por 99 años.
 - La conexión terrestre entre Santa Cruz (BL) y Buenos Aires, de más de 2000 km se encuentra en buen estado en el lado Argentino, pero la distancia a recorrer encarece el costo final del producto.
 - Actualmente Bolivia no hace uso de ninguno de los puertos anteriormente descritos, y para hacer uso de la vía fluvial se requiere de una inversión de recursos en balización y dragado.
- ##### ➤ Por Brasil
- Otorga libre tránsito comercial terrestre y fluvial por ríos brasileños, otorga franquicias en cinco puertos, no cobrándose impuestos por la carga en tránsito.
 - Ha autorizado el establecimiento de Zona Franca en tres puertos fluviales de los cuales solamente usa Curumbá, al cual se accede por vía fluvial.
 - Adicionalmente brinda depósitos francos en dos puertos marítimos, de los cuales usa sólo el de Santos en forma limitada, al cual se accede por combinación de la vía fluvial y terrestre o vía ferrocarril. No

- tiene presencia de personal de aduanas de Bolivia.
- La vía fluvial requiere de inversiones para mejorarlas y así permitir el uso de embarcaciones de mayor tamaño y operar durante la noche, lo que actualmente no se puede efectuar por la falta de señalización adecuada.
- Existe una carretera entre Santa Cruz (BL) y Santos (BR), la cual se encuentra en mal estado en el sector brasileño.
- **Por Paraguay**
 - Brinda el derecho al libre tránsito por su territorio, autoriza la instalación de agencias aduaneras y la construcción de depósitos y almacenes en sus puertos fluviales.
 - En el puerto de Villeta, en la hidrovía Paraguay – Paraná, destina un depósito franco y un área de almacenamiento para carga en tránsito desde o hacia Bolivia, favoreciéndola con un régimen aduanero-portuario libre y sin cargo alguno por plazos de 90 días, el que es usado en forma muy esporádica y no cuenta con presencia de la aduana boliviana.
 - Los caminos presentan tramos sin pavimentar y mal mantenidos lo que hace poco rentable el desplazamiento de carga y por consiguiente el uso del puerto de Villeta.
- **Por Uruguay**
 - Autoriza el libre tránsito terrestre y en el puerto de Palmira y Montevideo asigna el uso sin costo de depósitos y el empleo preferente de otras facilidades. Ambos puertos cuentan con personal de aduana boliviana. Su importancia radica en que constituye uno de los puertos en el atlántico al cual tiene acceso por la Hidrovía y desde el cual puede exportar sus productos.
- **Comunes**
 - Los países mencionados anteriormente han contraído diversos acuerdos comerciales con Bolivia, lo que le ha permitido aumentar las exportaciones de sus productos a éstos, disminuyendo la desventaja que significa el aumento del costo de transporte al tener que exportarlos a terceros países.
- **Facilidades que otorgan otros Estados a países sin litoral**
 - **Argentina a Paraguay**
 - Argentina otorga a Paraguay libre tránsito terrestre y fluvial, no cobrando impuestos por la carga depositada en tránsito por un período de 90 días; sin embargo, la falta de inversión para mejorar la hidrovía Paraguay – Paraná en el tramo argentino perjudica a Paraguay al estar restringido su uso.
 - En el puerto de Buenos Aires cuenta con una zona para el transbordo de mercaderías de importación y exportación, un depósito franco destinado a recibir, almacenar y distribuir las mercancías de origen paraguayo y además uso prioritario de un muelle.
 - Existe otro depósito franco paraguayo en el puerto de Rosario.
 - Existe un ferrocarril de propiedad paraguaya, entre el puerto fluvial de Encarnación (Paraguay) y el de Buenos Aires y entre éste y Asunción hay una carretera concesionada de 1.300 km, en buen estado.
 - Las demoras, la existencia de requisitos dispares y los costos en los pasos fronterizos, sumado al estado precario de algunas carreteras, encarecen, demoran y obstaculizan el comercio exterior.
 - **Brasil a Paraguay**
 - Dispone de libre tránsito por la vía fluvial.
 - Paraguay cuenta con servicios en tres puertos en Brasil: el puerto de Paranaguá, en donde tiene un depósito franco de 4.000 metros cuadrados y un patio para contenedores en tránsito; el puerto de Santos y el puerto de Rio Grande, en el Estado de Rio Grande do Sul.
 - La conexión terrestre entre Asunción y Paraguaná, de 1.070 km, es concesionada y se encuentra en buen estado.
 - En Brasil ocurren los mismos problemas que en Argentina, los que dificultan y encarecen el comercio exterior.
 - **Uruguay a Paraguay**
 - Siendo parte del convenio de la Hidrovía, otorga libre tránsito por sus ríos.
 - En Uruguay mantiene un depósito franco en el puerto de Nueva Palmira para la carga

y descarga de graneles y mercancías en general, desde y hacia buques de ultramar y embarcaciones de cabotaje; y otro en Montevideo, ubicado en la puerta de la hidrovía Paraguay-Paraná. Sin embargo, la falta de obras y la no navegabilidad durante las 24 horas afectan su uso eficiente.

- Uruguay no es la excepción en cuanto a demoras y altos costos de las aduanas y al igual que en Argentina y Brasil, el estado de las carreteras es muchas veces precario.

➤ **Unión Europea a Suiza**

- Suiza desde su puerto fluvial de Basel accede al Mar del Norte por el Rin, el cual atraviesa Alemania, cuyo delta desemboca en las cercanías del puerto marítimo de Rotterdam, desde donde realiza el 15% de sus exportaciones. De acuerdo con el Tratado de 1868 el tramo entre Basel y el mar es considerado como aguas internacionales, por lo que tiene el derecho al libre tránsito (navegación).

- Este país ha solucionado su problema mediante tratados bilaterales o grupales como el Tratado de Libre Comercio con la Unión Europea (UE), con lo cual ha dispuesto de libre tránsito para sus exportaciones, 60% de las cuales se realizan dentro del mismo continente por medio de una extensa, moderna y eficiente red ferroviaria y vial.

- Pese a no pertenecer a la Unión Europea, ha firmado el tratado de Schengen con lo cual finalizan los controles fronterizos con los países de la UE, creándose una zona de libre circulación, eliminándose los costos de impuestos de aduanas y esperas.

- Durante el presente trabajo no se ha encontrado evidencias de la existencia de facilidades especiales para Suiza en el puerto de Rotterdam.

➤ **India a Bhutan**

- El caso de Bhutan es interesante y digno de ser estudiado, puesto que es muy diferente a los demás casos de países mediterráneos. Depende principalmente de India para su comercio y tránsito, en atención a que recibe el 94,6% de sus exportaciones y el 69,4% de sus importaciones y debido a que

la salida por China se ve imposibilitada por las características del Himalaya.

- Bhutan goza de libre tránsito por India. No emplea el sistema ferroviario puesto que éste no accede en su país, por lo que descansa en su muy mal mantenido sistema vial para acceder al Puerto de Calcuta.

- El comercio en tránsito no es sometido a ningún trámite de aduana, impuestos o restricción comercial por parte de India, toda la carga es manejada por la Aduana Real de Bhutan en el mismo puerto, donde es desconsolidada y transportada en camiones pequeños, para lo cual cuenta con áreas de almacenamiento especialmente habilitadas.

- Existen doce pasos fronterizos habilitados entre los dos países, los cuales cuentan con las mismas concesiones aduaneras que en Calcuta.

- Se estima interesante mencionar que dadas las malas relaciones bilaterales entre India y Nepal, este último no goza de las mismas garantías de Bhutan para sus exportaciones, pese a ser la única alternativa que posee.

Análisis comparado⁵

■ **Comparación de facilidades**

➤ **Vías de Acceso al litoral**

- Chile se ha preocupado de mantener las rutas viales que lo unen con Bolivia en buen estado de mantenimiento, a diferencia de otros países de tránsito que no han tenido la misma consideración con los mediterráneos.

- En el caso de los ferrocarriles, Chile financió la construcción del Ferrocarril Arica – La Paz y traspasó sin costo el tramo boliviano y actualmente lo está reparando por medio de una empresa privada, la cual ha sido subvencionada por el propio Estado.

- Las distancias entre Bolivia y los puertos chilenos de Arica y Antofagasta y los peruanos de Matarani e Ilo son al menos la mitad que con los puertos del atlántico.

- Sólo Suiza cuenta con mejores carreteras y red ferroviaria a su disposición, pero en

5. Comparación hecha por el autor el año 2010.

ningún caso construidos específicamente para solucionar su problema.

➤ **Pasos fronterizos**

- Entre Chile y Bolivia existen cinco pasos fronterizos, los que son superados por 12 existentes entre India y Bhutan, pero considerando la geografía de nuestra frontera y dado que Bolivia solo emplea dos puertos chilenos no es necesario implementar más pasos fronterizos.
- El tiempo de espera en Chile de dos horas es reducido en comparación con otros países Sudamericanos, sin embargo, Suiza ha eliminado los controles fronterizos con la Unión Europea (UE), desapareciendo los costos de la espera o impuestos aduaneros.
- Chile podría disminuir más el tiempo de espera mediante la simplificación y homologación de la documentación de inmigración entre ambos países.

➤ **Uso de puertos**

- Chile otorga a Bolivia el más amplio uso de todos sus puertos; de los cuales sólo utiliza Arica y Antofagasta, las franquicias aduaneras en éstos es la más amplia otorgada en Sudamérica y además concede un subsidio a las tarifas de carga boliviana, beneficio que ningún otro país otorga. Todos los países Sudamericanos otorgan a Bolivia y Paraguay espacios para el almacenamiento de cargas en los puertos o sus cercanías.
- Si bien Perú y Argentina han asignado a Bolivia terrenos (sin soberanía) para la construcción de instalaciones portuarias, este último no las ha materializado. Chile por su parte no ha concedido esta facilidad a Bolivia.

➤ **Libre Tránsito**

- Todos los países incluidos en el estudio dan libertad de tránsito a los mediterráneos.
- **Intercambio comercial y relaciones bilaterales**
- Como se ha podido apreciar en los casos de Suiza y Bhutan, las excelentes relaciones con

la UE y con India, les han permitido obtener beneficios importantes. Suiza ha conseguido eliminar los controles fronterizos con la UE y firmar un Tratado de Libre Comercio. Por su parte Bhutan ha obtenido importantes beneficios para la importación y exportación de sus productos desde puertos indios.

- Por otro lado, dadas las malas relaciones bilaterales entre Nepal y la India, éste no ha podido obtener facilidades para comerciar sus productos, pese a que, por su abrupta geografía, constituye la única posibilidad que tiene para acceder a un puerto y poder exportar sus productos.

Conclusiones

- Chile otorga a Bolivia más de lo establecido en el Derecho Internacional hacia países sin litoral para facilitar su acceso al mar.
- No hay ningún país mediterráneo en el mundo que reciba todas las facilidades que Chile otorga a Bolivia.
- A pesar de la gran cantidad de beneficios que Bolivia recibe de Chile, para tener acceso al litoral, al compararlas con lo que otorgan otros Estados a países sin litoral, se aprecia que se podría mejorar en:
 - La confianza mutua y las relaciones bilaterales, lo que permitiría avanzar en el logro de mayores y mejores beneficios para Bolivia, como por ejemplo lograr un Tratado de Libre Comercio.
 - Disminuir el tiempo que toma la realización de los trámites fronterizos entre ambos países, y tal vez a futuro eliminar los controles.
 - Ceder terrenos no soberanos para que Bolivia construya sus propias instalaciones portuarias.
- Finalmente se concluye que Chile otorga más facilidades a Bolivia para acceder al mar que cualquier otro Estado concede a un país mediterráneo en similares circunstancias, incluso desde antes que el Derecho Internacional normara en relación a esta materia.

* * *

BIBLIOGRAFÍA

1. EYZAGUIRRE J. (1963) "Chile y Bolivia, Esquema de un proceso diplomático", Santiago, Zig Zag.
2. FIGUEROA U. (1992) "La demanda marítima boliviana en los foros internacionales", Editorial Andrés Bello.
3. ORMAZÁBAL, F. (2005) "El libro Blanco de Chile, El problema marítimo boliviano", Santiago, Centro de Estudios Bicentenario.
4. "Constitución de Bolivia" aprobada el año 2009, <http://www.presidencia.gob.bo/download/constitucion.pdf>
5. PLATE C. (2005) "La mediterraneidad de la República del Paraguay ante las tendencias de integración", Asunción-Paraguay.
6. SNOW T, FAYE M, MCARTHUR J AND SACHS J. "Country case studies on the challenges facing landlocked developing countries", UN Development Programme, Human Development Report Office.
7. CN García-Huidobro F. (1985) "Relaciones Chile Bolivia", Revista Chilena de Geopolítica N° 2, Santiago.
8. MINISTERIO DE RREE, (1977) "Tratados Bilaterales de Chile 1810–1876 Chile Bolivia", Santiago, IGM.
9. ARAVENA N. (1989) "Un corredor territorial para Bolivia: propuestas u opciones" Revista Chilena de Geopolítica, Vol. 6 N° 1, Santiago.
10. GANGAS M. y SANTIS H. (1993) "Acuerdos entre Chile y Bolivia como solución a la Mediterraneidad" Revista Chilena de Geopolítica, Vol. 10 N° 1, Santiago.
11. ROJAS X. (1994) "Síntesis de la evolución de las fronteras de Chile, sus logros y sus dificultades. La frontera con Bolivia" Revista Chilena de Geopolítica, Vol. 11 N° 1, Santiago.
12. "Mediterraneidad de Bolivia", visto el 29 de 2010 http://es.wikipedia.org/wiki/Mediterraneidad_de_Bolivia.
13. MINISTERIO DE RREE DE CHILE, SALA DE PRENSA, "Canciller destaca avances en la agenda de 13 puntos con Bolivia". http://www.minrel.gov.cl/prontus_minrel/site/artic/20090604/pags/20090604072702.php
14. CEPAL. (Julio de 2003) "El Costo Económico de la Mediterraneidad" Boletín FAL, Edición N° 203, en: <http://www.eclac.org/Transporte/noticias/bolfall/5/12475/FAL203.htm>
15. CONVEMAR, visto el 30 de julio 2010 en: http://www.bpm.uasd.edu.do/Members/julio_de_la_rosa/material-pol-242/convemar.pdf/view
16. LA TERCERA, (2/07/2010). "Gobierno de Bolivia ratifica que salida al mar debe ser con soberanía"
17. Suiza, visto el 18/07/2010 en: <http://es.wikipedia.org/wiki/Suiza>
18. Entrevistas a: Francisco Tellería Ramírez, Jefe Unidad de Bolivia, Ministerio RR.EE. y al Coronel Rodolfo Ortega, Profesor de Geopolítica ACAGUE.