

# LA CUALIDAD MARÍTIMA DE BOLIVIA, UNA FICCIÓN HISTÓRICA

Renato Valenzuela Ugarte\*

## Resumen

*La demanda que Bolivia impuso a Chile en la Corte Internacional de Justicia de La Haya se basa en una ficción histórica, ya que trata de demostrar que, debido a una guerra injusta, esa nación perdió su cualidad marítima, en circunstancias que nunca ha tenido dicha cualidad en el océano Pacífico. En contraposición a lo no realizado en el océano Pacífico, Bolivia ha invertido considerables recursos para privilegiar su conexión con el océano Atlántico, espacio natural de proyección geopolítica.*

**Palabras clave:** Bolivia; demanda en La Haya; cualidad marítima.

La demanda que Bolivia impuso en la Corte Internacional de Justicia de La Haya en contra de Chile, se basa en que nuestro país le arrebató en una guerra injusta su cualidad marítima que tuviera hasta 1879, concepto que esgrimió a contar del año 2004 con la intención de reivindicar el derecho a recuperar espacios terrestres que le permitan acceder soberanamente al océano Pacífico.

El concepto cualidad marítima es de antigua data, pero ha sido utilizado por Bolivia como parte de una estrategia nacional desde la publicación del *Libro Azul* en el año 2004 y reeditado en 2014 con el nombre *Libro del Mar* señalando: “La Guerra del Pacífico (1879), además de la soberanía, privó al país de la cualidad marítima que permite la gravitación de una nación, de su sociedad de su geografía en un determinado espacio económico fundamental.”<sup>1</sup>

La cualidad marítima que esgrime Bolivia es una ficción histórica que expresa una declaración de intenciones de carácter afectivo y voluntarista, que no corresponde a un atributo país fundado en elementos objetivos de carácter cualitativo y cuantitativo que le den consistencia y la sostengan.

Desde su fundación hasta que perdió la guerra en 1880, abandonando los Campos de la Alianza, Bolivia no tuvo en el Pacífico ninguno de los atributos que caracterizan al concepto de cualidad marítima. En contraposición a lo anterior, Bolivia privilegió la búsqueda de un acceso al océano Atlántico para conectarse con el mundo, a través de la cuenca del Amazonas —que terminara en rotundo fracaso— y después a través de la cuenca del Plata con un relativo éxito. Pero al Pacífico, le dio la espalda en todos los períodos de su historia, hasta que en época más reciente advirtió tardíamente sus inaprovechadas bondades.

\* Contraalmirante, Magister en Ciencias Navales y Marítimas. Académico y Magister en Historia PUCV. (rvalenzuelaugarte@gmail.com).

1. La edición del año 2004, Bolivia la denomina *Libro Azul*. Una segunda edición de 2014, la denomina *Libro del Mar Vs Libro Azul* de Bolivia en [http://www.bolivianembassy.co.uk/images/Libros/libro\\_del\\_mar1\\_1.pdf](http://www.bolivianembassy.co.uk/images/Libros/libro_del_mar1_1.pdf), p.4. fecha de consulta 22 de mayo de 2017.



con la intencionalidad política de sostener la demanda a Chile ante la Corte Internacional de Justicia de La Haya, cuyo fin último esconde la intencionalidad de recuperar territorios geográficos en tierra firme como lo demuestra su Constitución Política del año 2009 al incluir el artículo Art. 267 que dice: “El Estado boliviano declara su derecho irrenunciable e imprescriptible sobre el territorio que le dé acceso al océano Pacífico y su espacio marítimo.”<sup>2</sup>

En el proceso para establecer el grado de cualidad marítima que Bolivia asegura haber perdido en 1879, analizaremos los factores que le otorgarían dicho atributo utilizando preferentemente fuentes

de origen bolivianas que demuestran que ese país ha carecido de aquella cualidad respecto al océano Pacífico.

### Origen de Bolivia como país altiplánico

Durante la época hispánica se reconoció a Bolivia con el nombre de Alto Perú, asentada en un territorio alejado del océano Pacífico y conformando parte del Virreinato del Perú; a partir de la creación del Virreinato del Plata en 1776, pasó a integrar la nueva administración en el Atlántico manteniendo la denominación de Audiencia de Charcas y cuyas zonas jurisdiccionales eran de la zona interior, completamente alejadas del océano Pacífico y carecía de litoral. No había límites entre la Audiencia de Charcas y la Capitanía de Chile en el litoral del Pacífico.

La mayoría de las naciones marítimas, experimentaron desde antaño una utilización gradual de los espacios marítimos: primero para lograr la conectividad entre distintos puntos del territorio, luego para establecer vínculos comerciales con naciones más lejanas, después para utilizar el mar con propósitos bélicos y siempre para obtener recursos vivos; por otra parte la explotación económica del mar en mayor escala se dio también en forma gradual, pero con mucha fuerza, al finalizar la IIª Guerra Mundial. En cuanto a la utilización de los océanos desde el punto de vista político, ello se ha producido más recientemente al acentuarse el proceso de globalización.

Esta gradualidad con que se ha venido profundizando la valorización del mar, en Bolivia recién explotó en el año 2004 al promulgar su *Libro Azul*, herramienta *ad hoc*, elaborada

2. Constitución de Bolivia en: <http://www.harmonywithnatureun.org/content/documents/159Bolivia%20Constitucion.pdf>. Fecha de consulta 22 de mayo de 2017.

Asimismo, después de la determinación de la corona de transferir la Audiencia de Charcas al Virreinato del Plata, diversos documentos oficiales del Virreinato del Perú, tales como mapas, cartas náuticas, edictos de la Iglesia y publicaciones de prensa, señalaban que el Virreinato del Perú limitaba al sur con la Capitanía General de Chile asignándosele al río Loa como el accidente geográfico que por el sur marcaba el límite.<sup>3</sup> Desde 1776 hubo numerosos actos administrativos, acciones de hecho y sentencias jurídicas ejercidas por las autoridades de la Capitanía General de Chile en la parte norte de su jurisdicción hasta el río Loa<sup>4</sup> en latitud 21° 25' Sur, que constituía el límite con el Virreinato de Perú.

La determinación de la monarquía española de transferir la jurisdicción del Alto Perú desde el Virreinato del Perú al del Plata, denota la intencionalidad de la autoridad peninsular de vincular política, militar, económica y socialmente a estos territorios, con el que conformaban las Provincias Unidas del Plata y Paraguay, separándolos administrativamente de aquellos que contenían a las otras entidades políticas del Pacífico —Guayaquil, Perú y Chile— determinación de alto valor geopolítico al considerarse que Bolivia debía estar vinculada al océano Atlántico por no tener un influjo mayor con el océano Pacífico.

Poco después de su independencia, Bolívar habilitó Cobija —paralelo 22° 5' Sur— como puerto mayor el 1 de enero de 1826, atribuyéndose un derecho inexistente y usurpándosele a Chile, pero no estableció ninguna red de conectividad entre el altiplano y el litoral, utilizándolo posteriormente muy ocasionalmente para embarcar y exportar el guano además de usarlo para el transporte de productos menores a caletas cercanas.

La ocupación de Cobija por Bolivia resalta la inconsecuencia de su supuesta cualidad marítima en el Pacífico porque al interior del gobierno de Bolivia, de los empresarios y en general de

todos los estamentos de la sociedad boliviana, el país no hizo mayores esfuerzos o inversiones en el litoral usurpado para acrecentar el valor del océano. En contraste al Pacífico, hubo muchísimas iniciativas para lograr la conectividad fluvial en la zona amazónica como asimismo en el entorno del río Paraguay y sus afluentes, para alcanzar el océano Atlántico, esfuerzo que además estuvo coronado con el desarrollo de una marina mercante para promover su comercio exterior a través de este océano.

## Bolivia privilegia su conectividad con el océano Atlántico

La vocación altiplánica de Bolivia, la enorme barrera que implicaba la cordillera de los Andes y la aridez del desierto de Atacama considerado inhóspito e improductivo, le hizo volcar sus esfuerzos hacia el océano Atlántico, esfuerzos que se vieron favorecidos por la existencia de ríos navegables en contraste con lo que sucedía hacia el Pacífico.

En la *Historia de la Marina Boliviana*<sup>5</sup> un estudio resalta el grado de conectividad fluvial y su vinculación con el Atlántico sin mencionar mayores atributos hacia el océano Pacífico. En efecto, citándose un estudio del capitán de navío José Vargas Valenzuela se señala que la marina boliviana se encontraba inmersa en el ejército desde 1825 a 1879 y como su apéndice, dedicada a cuestiones fluviales: “El ejército nacional, en representación del Estado es la institución encargada de la navegación fluvial, cumpliendo las funciones de soberanía, control de la navegación y transporte de carga y de efectivos militares.”<sup>6</sup>

Conforme a la capacidad de navegación fluvial desarrollada por esta sección del ejército, Bolivia realizó enormes esfuerzos para conectarse con el Atlántico; ya en 1842 se hablaba de un camino que partiría de Sucre-Santa Cruz para llegar a las Salinas

3. *Ibid.*, 67-74.

4. Las más notables disposiciones al respecto emanaron de Ambrosio O'Higgins, que siendo gobernador de Chile, alerta al subdelegado de Copiapó acerca de la presencia de navíos ingleses en las cercanías de Paposo y Cobija. *Ibid.*, p.72

5. Hacia el año 2014, el comandante general de la Armada de Bolivia, vicealmirante Gonzalo Alcón Aliaga, preocupado por la falta de claridad en establecer los orígenes de la Marina de Guerra Boliviana, promovió la realización de un trabajo bibliográfico a fin de que fuera un punto de partida para estructurar la “Historia Oficial” de su institución argumentando que durante 188 años de existencia, la Armada Boliviana había carecido de dicha “versión oficial” y que el esfuerzo debía ser tendiente a revalorizar la memoria, conciencia e identidad institucional. La iniciativa del vicealmirante Alcón culminó en una reciente publicación oficial, que tiene por nombre “Historia de la Armada Boliviana” y como lo señala expresamente esta “Historia Oficial”, con anterioridad a su publicación, había una mínima existencia de historiografía que explicara con rigurosidad los acontecimientos acaecidos en el proceso evolutivo de la institución. Vs. “Historia de la Armada Boliviana”, Comando General de la Armada Boliviana, t. I, s/f. (presumiblemente publicado en 2014), imprenta Inventa Publicidad e Impresos.

6. “Historia de la Armada Boliviana” t. I, Op. Cit., p.12

de Chiquitos y desde ahí al río Paraguay. "Entonces, el gobierno boliviano organiza comisiones para explorar el curso del río Otuquis y buscar una salida al río Paraguay."<sup>7</sup> El mismo trabajo historiográfico boliviano hace mención a la navegación en 1859 en el río Bermejo, Pilcomayo y otros importantes afluentes en la cuenca del Plata, que demuestran un gran impulso para establecer una red de comunicaciones terrestres y fluviales para unir a Bolivia con el océano Atlántico.

Los esfuerzos realizados por Bolivia para conectarse al océano Atlántico dieron sus frutos cuando Miguel Suárez de Arana funda en noviembre de 1875 el puerto que lleva su nombre. El puerto, situado junto a la frontera con Brasil, a orillas de la laguna Cáceres, lo comunica al río Paraguay y de ahí, siguiendo un largo recorrido, al Atlántico. En la oportunidad Miguel Suárez señaló al gobierno boliviano: "Puerto Suárez, por estar situado en el continente sudamericano está en mejores condiciones y a más de Europa en relación de Valparaíso a Chile."<sup>8</sup> La obra de Suárez fue recogida por el presidente Hilarión Daza recompensándolo con nuevas concesiones territoriales y designándolo como jefe político y militar del área, con el objeto de hacer realidad el sueño boliviano de conectar a Bolivia a través de su red fluvial no solo con la región del interior del continente sudamericano, sino además con el Atlántico y con el mundo.

Geopolíticamente se aseguraba que si Bolivia lograba salir al Atlántico por el río del Plata superaría a Valparaíso por conectarse con Europa en forma mucho más expedita. Entonces se desentendió completamente del océano Pacífico.

La iniciativa de Suárez, no solo fue acogida sino además complementada con la creación de la Empresa Nacional de Bolivia en el Paraguay que consideró la adquisición de vapores, lanchas de servicios de puerto e implementos para hacer hasta seis viajes anuales desde Montevideo y Buenos Aires, la que a la vez se sumaba a otras iniciativas dispuestas anteriormente por el gobierno boliviano en la zona amazónica en una demostración de su capacidad para aprovechar

las potencialidades unificadoras y comerciales de las vías fluviales.

Cabe recordar que anteriormente, en 1843, el presidente de Bolivia José Ballivián había ordenado la exploración de los ríos Beni, Mamoré y Madera. Posteriormente, como complemento a la iniciativa anterior, se exploraron los ríos Madre de Dios y Acre llegando a la conclusión que estas complejas redes hidrográficas no resolvían la comunicación de Bolivia con el Atlántico a través del Amazonas. Sin embargo, los estudios realizados sirvieron de base para que más adelante se contratara en Estados Unidos, al coronel de ejército Jorge Earl Church, para darle solución a las cachuelas de los ríos Beni, Madera y Mamoré, que dificultaban la navegación, y se diera continuidad a la red fluvial hasta el Amazonas.

En agosto de 1868 Bolivia aprobó en Nueva York un contrato por el cual el coronel Jorge E. Church estadounidense se comprometía:

...a organizar en Estados Unidos de Norteamérica una compañía con el Capital de un millón de pesos nominal, para navegar a vapor los ríos tributarios del Madera, afluente principal del Amazonas y para canalizar las cachuelas que impiden la libre navegación de aquel río."<sup>9</sup>

El pago total a la empresa que dirigía el coronel Church fue de 1.700.000 libras esterlinas, y el contrato incluía la promulgación de una ley del gobierno del presidente Melgarejo para organizar, en Estados Unidos, la Compañía de Navegación Boliviana. "Esto, con el objeto de establecer la navegación de los ríos de Bolivia. Al mismo tiempo, transportar pasajeros y carga hacia las costas del océano Atlántico."<sup>10</sup>

El proyecto del coronel Church, que incluía la construcción de un ferrocarril, fue un completo fracaso; "el gobierno Boliviano inició reclamos y juicios que llegarían a Londres, Inglaterra. Pero vanos fueron los intentos para recuperar la construcción del ferrocarril. Este proyecto perjudicó enormemente al país."<sup>11</sup>

7. Ibid., p. 84.  
8. Ibid., p. 100.  
9. Ibid., p. 116  
10. Ibid., p. 116.  
11. Ibid., p. 117

Curiosamente cabe señalar que el tratado de Paz y Amistad de 1904 incluyó, en el artículo tercero, una cláusula por la cual el gobierno de Chile se comprometía a pagar a Bolivia la cantidad de 1.700.000 libras esterlinas para la construcción de la red de ferrocarriles interna de Bolivia, sin considerar que en los artículos segundo, cuarto y quinto se consideraban otros montos en pesos chilenos y libras esterlinas.

De este modo Bolivia recuperó, a costa del presupuesto de Chile, exactamente la misma cantidad de libras esterlinas que había perdido en el fracasado proyecto del coronel Church pocos años antes.

## Bolivia no utilizó el Pacífico

Si bien desde 1825 Bolivia se atribuía una jurisdicción de hecho, tolerada por Chile, en el puerto de Cobija, la localidad fue un pequeño caserío sin mayor significación para el comercio marítimo de Bolivia. Según relata Enrique Agullo Bastías,<sup>12</sup> cuando los hermanos Latrille, ingenieros franceses descubrieron guano en Mejillones, —latitud 23° sur— la situación cambió radicalmente y se incrementó el interés boliviano en este litoral, sin embargo el gobierno del general Bulnes, tan pronto percibió la riqueza del guano dictó una ley en 1842 que declaraba chilenos a los depósitos guaníferos de la costa atacameña previamente explorados confirmando que Mejillones permanecía bajo la jurisdicción nacional.

En la *Historia de la Armada Boliviana*, Jesús Illusco Mamani—citando al autor boliviano Julio César Valdés— sostiene que la explotación del guano comenzó a contar de 1841 cuando Bolivia concedió al descubridor de las covaderas de Mejillones, el ciudadano francés Domingo Letrille, su concesión embarcando el producto a Europa en el buque inglés *Hosburg*, hasta que en 1842 otorgó la explotación de todas las covaderas a una sociedad inglesa que por dos años embarcó una gran cantidad de guano a Europa y agrega:

“en aquella época Bolivia habilitó el bergantín *General Sucre* que se encargaba de vigilar la costa, desde Paposo al Loa, para evitar y perseguir el embarque clandestino de guano del territorio nacional.”<sup>13</sup>

En el mismo capítulo de la *Historia de la Armada Boliviana*, citándose un trabajo inédito de Jaime Funes Zeballos se afirma:

Bolivia contaba con un importante número de buques de guerra y mercantes en sus cuatro puertos y caletas... Su Marina de Guerra estaba conformada a la sazón por el guarda costa “General Sucre” que desde el año 1844 hacía respetar íntegra la costa boliviana desde Paposo hasta el Loa, el bergantín María Luisa y otros buques de guerra menores.”<sup>14</sup>

Junto con iniciarse la explotación del valioso recurso económico se iniciaron las controversias entre Bolivia y Chile, pero un acucioso trabajo de investigación publicado originalmente en 1859 por el capitán de fragata Miguel Hurtado Guerrero, da cuenta que la fragata *Chile*, al mando del capitán de navío Roberto Simpson, en octubre de 1847 volvió a ocupar Mejillones y restableció la soberanía nacional que Bolivia había usurpado.<sup>15</sup> El mismo trabajo citado, señala que el límite con Bolivia correspondía al paralelo 21° 45' de latitud Sur demostrando de modo irrefutable que Bolivia solo ejercía soberanía en el puerto de Cobija.<sup>16</sup>

Los intereses económicos de Chile, resguardados desde 1842 por el otorgamiento de las concesiones dictaminadas por el gobierno del general Bulnes para la explotación del guano, generó nuevos incidentes con Bolivia. Según relata Francisco Encina,<sup>17</sup> en 1857 se debió enviar a la corbeta *Esmeralda* a la bahía de Santa María para restablecer el orden y posteriormente “el gobierno chileno se vio obligado a despachar una expedición al mando del capitán Juan Williams Rebolledo, que restableció nuevamente a las autoridades chilenas en Mejillones.”<sup>18</sup>

12. Agullo Bastías, Enrique, op., cit., p. 33.

13. “Historia de la Armada Boliviana”, t.I, op., cit., p. 15.

14. Ibid

15. Hurtado Guerrero, Miguel, “Memoria sobre el límite septentrional de la República de Chile, 1859, reedición de Hernán Ferrer Fougá, p.6, Universidad de Santiago, Instituto de Investigaciones del Patrimonio Territorial de Chile, Santiago 1987.

16. Ibid., pp.31-95.

17. Para conocer más antecedentes al respecto Vs. a Francisco A., “Historia de Chile”, t. XIV, pp. 276-284, Editorial Nascimento, Santiago 1950.

18. Ibid., p. 280.

La intensa actividad exportadora de Chile en el Pacífico queda de manifiesto al revisar los datos que proporciona Francisco Antonio Encina:

Entre tanto, Chile seguía ejerciendo jurisdicción en la costa del desierto desde el grado 23 al sur. Entre 1842 y 1857, había autorizado el carguío con guano a 116 buques, y entre esta última fecha y 1873, autorizó el de 123 más.<sup>19</sup>

Aseveración que demuestra la profusa actividad marítima chilena, en la zona que contrasta con la escasa boliviana.

La Armada boliviana era inexistente ya que nunca se impidió la intensa actividad exportadora de Chile que señala Encina en el litoral que disputaba Bolivia.

También otras fuentes bolivianas resaltan el hecho que Bolivia era un exportador importante de guano, pero antecedentes proporcionados por José Miguel Pozo<sup>20</sup> demuestran la escasa utilización del litoral del Pacífico ya que, según datos oficiales bolivianos relativos a movimiento de naves, solo hubo pequeñas embarcaciones, todas de particulares, ninguna del Estado boliviano que movilizaron cargas. La más importante de todas las naves bolivianas era la goleta *Potosí*, perteneciente a Uriburi Beech de 142 toneladas. Un estudio boliviano señala 12 embarcaciones, varias pertenecientes a propietarios extranjeros, que existieron en los 54 años que considera el período, cantidad mínima y de nulo significado comercial, económico o geopolítico, sobre todo si se le compara con la marina mercante de Chile, que según Fuenzalida Bade<sup>21</sup> en 1861 tenía 267 buques totalizando 60.847 toneladas.

Y agregamos: ningún buque de guerra boliviano impidió o dificultó la exportación del guano chileno de los casi 250 barcos que lo transportaron entre 1842 y 1873, porque no existía marina boliviana ni autoridades bolivianas que lo hicieran.

La inexistencia de una marina mercante de Bolivia en el Pacífico queda de manifiesto en su propia historiografía. De hecho, en el tomo I de la *Historia de la Marina Boliviana* hay tres

capítulos relativos a su marina mercante que abarcan actividades realizadas en el Amazonas, en el río Paraguay y en la Cuenca del Mamoré, respectivamente, sin que haya mención alguna a actividades de esta índole en el océano Pacífico.<sup>22</sup>

La propia historiografía boliviana da cuenta del nulo carácter marítimo de su pueblo para propiciar o aventurarse en actividades productivas en el océano Pacífico, reconociendo que su país tuvo una tradición desde tiempos ancestrales para navegar la extensa red fluvial que conecta al país con el Amazona o con la Cuenca del Plata, señalando también el carácter emprendedor de aventureros como Miguel Suárez, que fundó en 1875 el puerto que lleva su nombre, con la finalidad de llegar hasta el océano Atlántico.

Al respecto, no puede comprenderse que un país diciéndose dueño del litoral del Pacífico desde la latitud 22° Sur a 26° Sur, tuviera solamente un 2% de ciudadanos bolivianos y en contraste haya existido un 93% de chilenos en Antofagasta, según fuentes bolivianas.

En todo caso, como también lo hemos señalado precedentemente, las iniciativas de los gobernantes para desarrollar a Cobija u otros pueblos del litoral fueron escasas o inexistentes. Debemos recordar que la primera guarnición de Cobija estuvo conformada por una partida de ex soldados chilenos contratados por Santa Cruz durante su tránsito hacia Chile para que se hiciera cargo de la seguridad del poblado.

Cabe señalar que la *Historia de la Armada Boliviana* tiene un capítulo consagrado a la "Administración Portuaria y Aduanera del puerto de Cobija" donde entrega cuadros con cifras correspondientes a sueldos del personal administrativo, señalando las funciones desarrolladas, tanto en dicho puerto como en otros de la jurisdicción que se atribuía Bolivia. Por otra parte, el mismo capítulo agrega: "Sin embargo, los esfuerzos realizados por el Estado boliviano en fortalecer al puerto de Cobija, en términos fiscales, recursos humanos, legales, e infraestructura fueron vanos."<sup>23</sup>

19. Ibid.

20. Informe de la Cualidad Marítima Boliviana (1825-1879) y otros, documento inédito proporcionado por el historiador José Miguel Pozo s/f.

21. Fuenzalida Bade, Rodrigo, "La Armada de Chile, desde la alborada al sesquicentenario" (1813-1968), t. III, Talleres Empresa Periodística Aquí Está, Santiago 1978.

22. Ibid., p. 3.

23. "Historia de la Armada Boliviana, t. I, op., cit., p.73

El historiador boliviano Jesús Llusco Mamani, hace un estudio de la historia diplomática de su país y refiriéndose a los distintos proyectos de navegación señala que todos fueron inconclusos “hasta antes de la última década de 1890. Lo que confluyó con una conciencia marítima tardía.”<sup>24</sup>

Después de la creación del distrito Litoral de Cobija, Bolivia se extendió arbitrariamente hasta Mejillones, generándose problemas limítrofes que no fueron superados con las firmas de los tratados de 1866 y 1874 que fijaron el límite en el paralelo 24° Sur, esto es unas 60 millas al Sur de Antofagasta que quedaba comprendida, al igual que Mejillones, en el territorio ahora boliviano.

Chile había sido dueño soberano del litoral del Pacífico desde la creación de la Capitanía General hasta 1866 y Bolivia solamente entre 1866 y 1879, merced al americanismo expresado por Chile después de la guerra contra España, pero en estos 13 años que dispuso de litoral en el Pacífico, no emprendió ninguna actividad marítima ni tampoco desarrolló una marina militar para enfrentar a Chile en el conflicto que preveía el tratado secreto de 1874 firmado con Perú.

Confirma la concepción alejada del océano Pacífico que han tenido los gobernantes de Bolivia, lo acontecido en las negociaciones realizadas con posterioridad al Pacto de Tregua de 1884, que puso término a la guerra del Pacífico. En efecto, el Tratado de 1895 -que nunca llegó a ratificarse- consideraba, una vez resuelto el tema de Tacna-Arica con Perú, la entrega a Bolivia de un puerto que bien podría ser caleta Vitor o la propia bahía de Arica, propuesta que después de ser estudiada detalladamente por las autoridades de la Paz, fue rechazada.

Chile nada tuvo que ver con el alejamiento del océano Pacífico que Bolivia se impuso desde sus orígenes.

## Origen y desarrollo de la Armada de Bolivia

Después de Ayacucho y Junín, la Asamblea Constituyente realizada el 24 de junio de 1825 decidió que Bolivia se erigiría como un Estado

soberano, solicitándole a Simón Bolívar que dictara una Constitución. Esta constitución fue sancionada el 6 de noviembre de 1826 por el Poder Legislativo y promulgada por el presidente de la República Antonio José de Sucre y Alcalá, el 19 de noviembre de 1826, que había sucedido a Bolívar en el mando de la nación.

En el capítulo dos de esta primera constitución se establece en tres artículos el territorio de la República de Bolivia señalando:

Artículo 3°.- El territorio de la República Boliviana, comprende los departamentos de Potosí, Chuquisaca, La Paz, Santa Cruz, Cochabamba y Oruro.

Artículo 4°.- Se divide en departamentos, provincias y cantones.

Artículo 5°.- Por una ley se hará la división más conveniente; y otra fijará sus límites, de acuerdo con los estados limítrofes.<sup>25</sup>

Conforme a esta primera constitución, Bolivia nace a la vida independiente sin territorios en el litoral del océano Pacífico y ni la Asamblea Constituyente ni el Presidente de la República demostraron mayor interés por los asuntos marítimos en dicho océano.

En la constitución de 1826 hay algunos artículos que señalan atribuciones y organizaciones que dicen relación con algunos aspectos marítimos, como ser las atribuciones del Presidente de la República para nombrar a los empleados del ejército y de la marina, establecer escuelas militares o de carácter náutico, o conceder patentes de corso.<sup>26</sup>

Con respecto a estas atribuciones, no hay constancia que en Bolivia se hayan iniciado actividades educacionales de carácter náutico o que el gobierno haya otorgado patente de corso, como era la usanza de la época, y que en Chile se vivió desde los años correspondientes al período reconocido como Patria Vieja.

De un modo similar, el referente constitucional que analizamos específica que en Bolivia habrá tres ministros, uno de los cuales será de guerra y marina como también que la Fuerza Armada —nótese el artículo “la” que denota la existencia

24. “Historia de la Armada Boliviana, t. I, op., cit., p.25

25. Constitución Política de Bolivia, título 1, cap. 2, del Territorio. Fecha de consulta 19 de abril de 2017

26. *Ibid.*, título 6 cap. 1, art. 13, 14 y 18. Fecha de consulta 6 de junio de 2017

de una sola organización— estará compuesta del ejército de línea y de una escuadra,<sup>27</sup> que en los hechos era considerada como un apéndice del primero.

La Fuerza Armada especificada en la constitución, reconoce la existencia de una pequeña organización de carácter náutico, con escasos medios materiales y dependiente administrativamente del ejército, independizándose de dicha institución recién en la década de los años sesenta del siglo XX; es decir, Bolivia nació a la vida independiente sin una marina y la mentada escuadra debe entenderse como una sección del ejército que durante mucho tiempo tuvo responsabilidades para atender solamente asuntos de carácter lacustres y fluviales.

Tempranamente Bolivia manifestó su desinterés por la marina de guerra; así lo indica Simón Bolívar en la carta que dirige al congreso boliviano desde Lima, el 25 de mayo de 1826 que expresa: “Bolivia no posee grandes costas, y por lo mismo es inútil la marina: Debemos, a pesar de esto, obtener algún día uno y lo otro.”<sup>28</sup> Este desconocimiento del valor estratégico del océano Pacífico que manifestó Bolivia en los albores de la vida republicana, perduró durante el desarrollo de todos los conflictos en que participó o estuvo relacionada en el siglo XIX. En la guerra en contra de España, Bolivia le solicitó a Chile la protección de Cobija porque carecía de medios para proteger el puerto.

Al respecto, el autor boliviano Fernando Cajía señala:

Desde el comienzo de la vida republicana, el gobierno boliviano no puso mayor interés en formar una escuadra; es más, algunos de sus gobernantes la consideraban inútil... Contrastando con la política del gobierno central, algunos gobernadores del litoral se preocuparon de adquirir naves o de, simplemente, contratarlas para convertirlas en corsarios.<sup>29</sup>

En todo caso este autor no individualiza a ninguno de estos corsarios.

Del mismo modo, si se avanza en el estudio del período republicano de Bolivia, podemos observar que “hubo varias propuestas de compras de buques hechas a Santa Cruz el año 1831 sin embargo, estas fueron rechazadas. Santa Cruz prefirió que se armaran como corsarios con patentes bolivianas, sin ningún desembolso por parte del erario de dicho país.”<sup>30</sup> El mismo año 1831, una casualidad política hizo que Bolivia contara con sus primeros buques de guerra, cuando los buques peruanos *Congreso* y *Libertad*, mandados a bloquear Cobija, se pasaron a las filas nacionales de este país.

Hacia 1833 hubo otros esfuerzos aislados para convencer a Santa Cruz en la compra de buques de guerra, pero no hubo buenos resultados debido a que Santa Cruz se negó rotundamente.<sup>31</sup> Los primeros buques que se atribuye haber tenido Bolivia, no fueron del Estado de Bolivia sino de la Confederación Perú-boliviana, existente de hecho desde 1835 y formalizada por los tres Estados que la conformaban en 1836,<sup>32</sup> durante la guerra con Chile. En efecto, a mediados de 1836 se consiguió comprar una goleta a la que se puso de nombre *Yanacocha*, para que cumpliera funciones básicas de cuidado de la costa a la que luego se sumarían las fragatas *Confederación* y *Socoyaba* y otras naves hasta sumar cinco que combatirían contra Chile bajo la bandera de la Confederación.

Por otra parte, el año 1837 el periódico *El Boliviano* hace un llamado a la juventud boliviana, ordenando a los prefectos de los departamentos correr con los gastos de alimentación y transporte para que los postulantes llegasen a la ciudad de Tacna (peruana), antecedente aportado por el historiador boliviano Funes Zevallos y que la *Historia de la Armada Boliviana*<sup>33</sup> consigna como un hecho clave para atestiguar la existencia de una marina de guerra boliviana, omitiendo

27. Ibid., título 9, cap. único. Fecha de consulta 8 de junio de 2017

28. Hormazabal Díaz, Fernando, Hormazabal Díaz, Fernando, “El Libro Blanco de Chile, El Problema Marítimo Boliviano”, Centro de Estudios Bicentenario, Santiago 2005, p. 81.

29. Cajías, Fernando, “La Provincia de Atacama: 1825-1842”. Instituto Boliviano de Cultura, 1975. El extracto de esta obra fue proporcionado por el historiador José Miguel Pozo.

30. Ibid.

31. Ibid.

32. El 17 de mayo de 1836 la asamblea de Sicunai, el 20 de junio el congreso de Bolivia y el 6 de agosto la asamblea de Huaura, sancionaron legalmente el proyecto político de Santa Cruz declarándose establecida la Confederación Perú-boliviana entre tres entidades políticas. Vs. “Historia Marítima del Perú”, t.6 vol.1, p.477.

33. Armada de Bolivia, “Historia de la Armada Boliviana”, Comando General de la Armada Boliviana, t. I, op. cit., .....p. 19.



mencionar que lo que se estaba formando era la Marina de la Confederación, con integrantes del Sur peruano y desde territorio peruano.

A la luz de las aseveraciones de la Armada Boliviana, que asegura la existencia de una Marina de Guerra con unidades dedicadas a fiscalizar las exportaciones de guano ¿cómo se explicaría que haya habido más de dos centenares de embarcaciones mercantes, autorizadas por el gobierno de Chile, para exportar el mismo producto sin ser interferidas por las naves de guerra bolivianas dispuestas para evitarlo?

La inexistencia de una Marina boliviana, condujo a que en la guerra contra España, solicitara a Chile la protección sobre Cobija, y al iniciarse la guerra del Pacífico, Bolivia no tenía un solo barco.<sup>34</sup>

Revisando también los antecedentes aportados por el historiador Miguel Pozo,<sup>35</sup> hemos encontrado que las Memorias del Ministro de Guerra de Bolivia, correspondientes a los años 1846, 1848, 1851, 1862 y 1872 dan cuenta de lo informado por el Estado Mayor General del Ejército, señalando la estructura militar de los departamentos (provincias) del país, incluidos Cobija y Mejillones, sin referencia alguna a la existencia de fuerza naval, distrito naval, puesto naval o existencia de naves de guerra bolivianas en la Provincia Litoral, lo que permite deducir que no contaba con medios navales ni estructura administrativa.

Por otra parte, una publicación boliviana relativa a los inicios de la Escuadra original de Bolivia de 1826, señala que: "Como la Escuadra Naval carecía de una estructura sólida, se disolvió antes de la guerra del Pacífico, por lo que el país durante la agresión chilena a nuestro Litoral en 1879 tuvo que limitarse a las operaciones terrestres."<sup>36</sup> La misma publicación agrega que más adelante, durante la guerra del Acre, que enfrentó a Bolivia con Brasil por asuntos limítrofes (1899-1903), ante la falta de caminos adecuados para movilizar el material bélico y soldados, el gobierno boliviano se vio en la necesidad de establecer dentro del Ejército de Bolivia una rama fluvial-lacustre.

Según esta misma fuente consultada, ...la Fuerza Fluvial y Lacustre de Bolivia dará origen a la Fuerza Naval Boliviana, como el tercer componente de las Fuerzas Armadas de la Nación, el 8 de enero de 1966, mediante Decreto Supremo N° 7469. Finalmente, mediante Decreto Ley N° 18760 del 23 de Diciembre de 1981 se cambia de nombre por el denominativo de Armada Boliviana y se instituye el 24 de abril como su fecha de aniversario, en homenaje a la primera travesía del Buque TM-01 *Libertador Simón Bolívar* entre Puerto Caballero (Venezuela) y Puerto Rosario (Argentina) con entera tripulación boliviana.<sup>37</sup>

Si bien el origen de la Armada Boliviana se remontaría a la constitución de 1826, cuando se le denomina Escuadra, siendo organizada como un apéndice del Ejército, en el libro *Historia de la Armada Boliviana* no hay ningún capítulo relacionado con su organización administrativa original como tampoco de la que actualmente tiene. En algunos pasajes de esta publicación se señala que en 1963 fue restablecida la "Fuerza Fluvial y Lacustre Boliviana", como una institución independiente del Ejército al mando el contraalmirante Ronant Monje Roca.<sup>38</sup>

En lo relacionado con la formación de oficiales navales, la *Historia de la Armada Boliviana* da cuenta que recién en 1933, durante la guerra del Chaco, tres cadetes del Colegio Militar del Ejército iniciaron su formación como oficiales navales al desempeñar misiones de navegación fluvial y que posteriormente llegarían a ser contraalmirantes de la Fuerza Naval Boliviana.<sup>39</sup> El mismo capítulo de esta historia oficial señala que dos décadas después de la Guerra del Chaco, en 1959, la Marina de Guerra del Perú realizó diferentes invitaciones al Comando en Jefe de las Fuerzas Armadas de Bolivia para la capacitación de oficiales en la ciencia y arte naval, al mismo tiempo que se impulsa el restablecimiento de la Fuerza Fluvial y Lacustre.<sup>40</sup>

34. *Ibid.*, p.14.

35. Recopilación de antecedentes entregados por el historiador José Miguel Pozo. Informe inédito de 8 páginas.

36. <http://www.histarmar.com.ar/ArmadasExtranjeras/Bolivia/ArmadaBolivia-1.htm>, fecha de consulta 3 de junio de 2017.

37. *Ibid.*

38. Armada Boliviana, "Historia de la Armada Boliviana," t. II, op.cit. p. 96

39. Armada Boliviana "Historia de la Armada Boliviana", t. II, op., cit., p.94

40. *Ibid.*, p. 95

En 1963, luego del restablecimiento de la Fuerza Naval y Lacustre, en el Colegio Militar del Ejército se formó la sección fluvial, conformada por seis cadetes y al mismo tiempo otros oficiales y cadetes fueron becados al Centro de Instrucción Naval Almirante Wandenkolk, de Brasil, continuándose con el envío de oficiales y cadetes bolivianos a establecimientos de Perú, Argentina, Brasil, Estados Unidos, Uruguay, Ecuador y Colombia.<sup>41</sup>

Como establecimiento independiente, la Escuela Naval Militar de Bolivia fue creada mediante decreto supremo en septiembre de 1973, durante el primer gobierno del presidente Hugo Banzer, y posteriormente, en 1990, fue bautizada con el nombre de vicealmirante Ronant Monje Rica en un homenaje póstumo y reconocimiento a quien fuera el primer Comandante General y fundador de la Fuerza Naval y Lacustre en 1963.

En lo referente a gente de mar, surgió la necesidad de contar con personal capacitado en conocimientos navales, disponiéndose la creación del Centro de Instrucción Litoral, que comenzó a funcionar el 14 de mayo de 1963 en un establecimiento ubicado en la localidad de Riberalta. Posteriormente el establecimiento pasó a llamarse Escuela de Marinería y utilizar el nombre de Reynaldo Ceballos, en homenaje póstumo al mejor alumno de la primera promoción; en mayo de 1983 tomó el nombre definitivo de Escuela de Sargentos Navales Sargento Zevallos.<sup>42</sup>

## La estrategia de Bolivia para recuperar su cualidad marítima

El Tratado de 1904 firmado entre Chile y Bolivia, que vino a solucionar definitivamente los asuntos relativos a la soberanía de los territorios que eran fuente de la controversia, ratificó el desinterés de Bolivia por el océano Pacífico ya que este país privilegió la conectividad de su territorio con el océano Atlántico, incluyendo cláusulas por las cuales Chile se hacía cargo y obligaba a financiar en parte importante la construcción de su red interna ferroviaria, que desde 1868 estaba

tratando de construir para acceder al Atlántico. Con la firma de este tratado, Bolivia privilegió su conectividad con el océano Atlántico desechando la posibilidad de asegurar el uso del Pacífico al que solo accedería por los puertos que Chile le ofrecería según petición posterior de sus autoridades.

Después de firmar el Tratado de 1904, Bolivia ha venido insistiendo en la necesidad de acceder al océano Pacífico con plena soberanía, tema que ha enarbolado como de interés nacional, pero sin que sus autoridades hayan dado indicio alguno de cómo se aprovechará la valorización que posee dicho océano, sino más bien empeñándose en presentar esta aspiración como un elemento decisivo para fortalecer el espíritu nacional, y aprovechar todas las coyunturas que del caso se derivan para fortalecer la posición de los gobiernos en ejercicio.

El presidente Evo Morales, descubrió que mantener viva la vigencia del tema marítimo, le puede producir altos dividendos para fortalecerse y mantenerse en el poder.

De este modo las iniciativas del presidente de Bolivia, Evo Morales, tendientes a volver al océano Pacífico han sido vertidas en la constitución aprobada el año 2009, que estableció en su artículo 267 "El Estado boliviano declara su derecho irrenunciable e imprescriptible sobre el territorio que le dé acceso al océano Pacífico y su espacio marítimo", elevando de rango lo que ya había anunciado el *Libro Azul de Bolivia* editado en el año 2004 durante el gobierno del presidente Mesa.

Con la publicación del *Libro Azul de Bolivia* en el año 2004,<sup>43</sup> se dio a conocer una verdadera hoja de ruta para impulsar una estrategia que le permita obtener a Bolivia espacios terrestres y, como consecuencia, una salida soberana al océano Pacífico. En esta estrategia Bolivia señala ocho principios rectores.<sup>44</sup>

Sobre la base de la estrategia diseñada en el *Libro Azul* o *Libro del Mar*, Bolivia presenta su mediterraneidad siguiendo un orden cronológico coherente, fácilmente comprendido por su opinión

41. *Ibid.*, pp. 96-97

42. *Ibid.*, p. 118

43. Libro del Mar de Bolivia en [http://www.bolivianembassy.co.uk/images/Libros/libro\\_del\\_mar1\\_1.pdf](http://www.bolivianembassy.co.uk/images/Libros/libro_del_mar1_1.pdf), fecha de consulta 3 de junio de 2017.

44. Los principios rectores que menciona son los siguientes: 1) Bolivia posee títulos históricos desde la época hispánica sobre los territorios ubicados en el litoral del Pacífico 2); la Guerra del Pacífico fue injusta al ser un acto de agresión de Chile a su territorio; 3) el Tratado de 1904 le fue impuesto; 4) Chile incumple el tratado de 1904; 5) los costos de la Mediterraneidad han impedido el desarrollo de Bolivia; 6) Hay resoluciones de Organismos Internacionales de apoyo de la causa de Bolivia; 7) Hay apoyos de autoridades políticas internacionales a la causa boliviana y 8), el enclaustramiento de Bolivia es un asunto bilateral, pero de consecuencias regionales porque afecta a la integración. *Ibid.*, pp.

pública y muy atractivo para la comunidad internacional, elaborando un discurso que busca sensibilizar a su población para fortalecer el total advenimiento del Estado Plurinacional y el apoyo al presidente Evo Morales. En el plano internacional, esta parte de la estrategia intenta conseguir el apoyo de otros Estados, autoridades internacionales y otros agentes y actores internacionales.

Para reforzar la obligación del Estado boliviano de recuperar la soberanía marítima, la constitución establece una disposición transitoria:

Los tratados internacionales anteriores a la Constitución y que no la contradigan se mantendrán en el ordenamiento jurídico interno, con rango de ley. En el plazo de cuatro años desde la elección del nuevo Órgano Ejecutivo, éste denunciará y, en su caso, renegociará los tratados internacionales que sean contrarios a la Constitución.<sup>45</sup>

El órgano operativo encargado de llevar adelante la reivindicación de la cualidad marítima de Bolivia recae en el Consejo Nacional de Reivindicación Marítima, instancia encargada de planificar las estrategias y políticas en materia de reintegración marítima y la Dirección Estratégica de Reivindicación Marítima (DIREMAR), instancia de planificación de estrategias políticas en materia de reintegración marítima. Ambas instituciones fueron creadas mediante el Decreto Supremo N° 834 de 5 de abril de 2011.<sup>46</sup> Esta última, es además, la entidad especializada encargada de coadyuvar en la elaboración de la demanda marítima ante tribunales internacionales y apoyar en la tramitación del proceso judicial emergente de la mencionada demanda.

Lo curioso de todas estas iniciativas, incluida la publicación de la *Historia de la Armada Boliviana* de 2014, es que ninguna de ellas promueva alguna actividad para acrecentar el valor unificador, comercial, estratégico, económico o político del océano Pacífico, utilizando las enormes facilidades que le otorga Chile a través de todos sus puertos ubicados en el extremo norte del litoral nacional desaprovechando las oportunidades para hacer de este mar una fuente de mayor progreso y desarrollo para el país.

## Conclusiones

- Bolivia no tiene cualidad marítima en el océano Pacífico y nunca la ha tenido.
- Para sostener la demanda interpuesta en La Haya, Bolivia ha diseñado una estrategia orientada a recuperar una cualidad marítima inexistente.
- Como parte de dicha estrategia, Bolivia publicó el *Libro Azul* en el año 2004, y luego el gobierno de Evo Morales incorporó a rango constitucional su derecho sobre el territorio que le dé acceso al océano Pacífico y su espacio marítimo, anunciando que la recuperación del ejercicio pleno de la soberanía constituye un objetivo permanente e irrenunciable del Estado boliviano.
- Presentada ya la demanda de Bolivia en La Haya, el gobierno del presidente Morales publicó una segunda edición del *Libro Azul* en el año 2014, llamándolo ahora el *Libro del Mar*, y la Armada *La Historia de la Armada Boliviana*, ambos instrumentos fueron creados para acentuar su cualidad marítima como parte de su estrategia de carácter constitucional para recuperarla.
- El Consejo Nacional de Reivindicación Marítima, es el órgano encargado de planificar las estrategias y políticas en materia de reintegración marítima y la Dirección Estratégica de Reivindicación Marítima (DIREMAR), es su órgano operativo.
- La ocupación arbitraria de Bolivia del litoral de Cobija y los tratados de 1866 y 1874 que fijan el límite en el paralelo 24° de latitud Sur, no le impulsó a desarrollar actividad alguna para impetrar una cualidad marítima.
- La reivindicación de la cualidad marítima de Bolivia es un acto unilateral, inamistoso, contrario al tratado de 1904 y con su presentación ante la CIJ, pretende que los jueces fallen apoyándola para obligar a nuestro país a negociar con el objeto de obtener espacios geográficos terrestres y como consecuencia, una salida soberana al océano Pacífico. Dicha demanda se basa en una premisa inexistente, falsa, ya que Bolivia nunca tuvo la cualidad marítima que pretende reivindicar.

\* \* \*

45. Constitución Política de Bolivia, op., cit., artículo 268.

46. Libro del Mar de Bolivia Op., Cit., p.72.

## BIBLIOGRAFÍA

1. Agullo Bastías, Enrique. (S/F). ¿Salida al mar para Bolivia?, Antofagasta. Empresa Periodística E. Agullo, Antofagasta s/f.
2. Armada de Bolivia. (S/F). Historia de la Armada Boliviana, Comando General de la Armada Boliviana. Bolivia. Imprenta Inventa Publicidad e Impresos.
3. Encina, Francisco A. (1950). Historia de Chile, t. XIV. Chile, Santiago; Editorial Nascimento.
4. Fuenzalida Bade, Rodrigo. (1978). La Armada de Chile, desde la alborada al sesquicentenario (1813-1968), cuatro tomos. Chile, Santiago; Talleres Empresa Periodística Aquí Está.
5. Hormazabal Díaz, Fernando. (2005). El Libro Blanco de Chile, El Problema Marítimo Boliviano. Chile, Santiago; Centro de Estudios Bicentenario.
6. Hurtado Guerrero, Miguel. (1859. Reedición de Hernán Ferrer Fougá, 1987). Memoria sobre el límite septentrional de la República de Chile. Chile, Santiago; Universidad de Santiago, Instituto de Investigaciones del Patrimonio Territorial de Chile.
7. Pozo, José Miguel, Ministerio de RR.II de Chile, Recopilación de antecedentes para estudios, s/f.
8. Sánchez, Luis Alberto. (1972). Historia General de América. Tomo II. España, Madrid, Ediciones Rodas.
9. Estado Plurinacional de Bolivia Libro Azul de Bolivia en [http://www.bolivianembassy.co.uk/images/Libros/libro\\_del\\_mar1\\_1.pdf](http://www.bolivianembassy.co.uk/images/Libros/libro_del_mar1_1.pdf)
10. Estado Plurinacional de Bolivia, "Constitución de Bolivia" <http://www.harmonywithnatureun.org/content/documents/159Bolivia%20Consitucion.pdf>.