



MUPIM
Mutualidad del Personal
de Intendencias Militares

**Amplia COBERTURA
en salud, educación y familia
para USTED y los suyos**

MÁS DE 99 AÑOS AL SERVICIO DE NUESTROS ASOCIADOS



www.mupim.org.ar

Uruguay 646 (C/5911ARM) CASA - Tel: (011) 4371-3401 - Fax: 4371-0198 - Email: mupim@mupim.org.ar
CAM 24, Tel: directo 1011 4372-8235 - Línea gratuita 0-800-66-ARJFIN (6274)

Las autoras presentan este artículo con la finalidad de realizar un análisis geopolítico de los factores estables y las variables del escenario seleccionado para determinar las posibilidades de Bolivia para obtener una salida al mar.

La mediterraneidad de Bolivia y la importancia geopolítica de una salida al mar

Lic. María Díaz Vanolli y Constanza Boettger

Introducción

Debido al diferendo con Chile producto de la Guerra del Pacífico (1879-1883) ha perdido su salida al mar. De allí su caracterización como estado con ausencia de litoral, mediterráneo o en enclave. Aun mantiene este reclamo territorial con Chile por una salida soberana al Océano Pacífico. Tanto Bolivia como Perú, perdieron parte de sus territorios, como resultado del conflicto bélico. Por su parte, Bolivia resultó el país más perjudicado en la contienda perdiendo un vasto territorio rico en recursos minerales junto con su salida al mar, quedando en condición de mediterraneidad hasta el presente. Cabe destacar que junto con Paraguay, son los únicos estados sudamericanos en esta condición.

Actualmente se han reeditado los esfuerzos peruano-bolivianos que en 1992 habían suscripto el Convenio Marco Proyecto binacional de amistad, cooperación e integración “Gran Mariscal Andrés de Santa Cruz”, por el que Perú cedía 5 Km. de costa por un período de 99 años renovables, denominado *Boliviamar*, además de la concesión para el uso de una “zona franca del puerto de Ilo por parte de Bolivia para su uso libre y desarrollo de una zona franca industrial y una zona franca turística en la playa del puerto de Ilo”¹. El Tratado no logró llevarse a la práctica en ese

¹ Convenio Marco Proyecto binacional de amistad, cooperación e integración “Gran Mariscal Andrés de Santa Cruz” entre los gobiernos de Perú y Bolivia, suscripto en Ilo, 24 de enero de 1992. Disponible en: https://apps.rree.gob.pe/portal/webtratados.nsf/Ficha_Tratados.xsp?databaseName=VICUS/MREPERU!!portal/tratados.nsf&documentId=616FA62DB709E7CF05257A2500551AB8&action=openDocument

momento pero durante el 2014 los Estados renovaron sus esfuerzos²

Factor Estable- Posición absoluta y relativa

El Estado Boliviano se ubica en el centro de America del Sur, su extensión es de 1,098.581 kilómetros cuadrados y se posiciona entre los meridianos 57° 26' y 69° 38' de longitud occidental del meridiano de Greenwich y los paralelos 9° 38' y 22° 53' de latitud sur. Su geografía se encuentra atravesada por las cordilleras occidental o volcánica y Real o Central de la Cordillera de los Andes. El estado limita al norte y al este con Brasil, al sur con Paraguay y Argentina, y al oeste con Chile y Perú. Aunque su territorio se ubica en el trópico de Capricornio, posee una amplia variedad de climas, debido a la altitud y latitud, lo que explica la existencia de cumbres con nieves eternas en convivencia con llanuras de clima cálido-tropical³.

Políticamente el territorio de Bolivia se constituye como un estado plurinacional, descentralizado y con autonomías. Se divide en nueve departamentos. Sucre es la capital y sede del órgano judicial, mientras que La Paz es la sede de los órganos ejecutivo, legislativo y electoral.

Si bien hasta la actualidad no se ha logrado ningún tipo de acceso soberano de Bolivia al mar, la posibilidad más barajada es a través de la creación de un corredor entre el límite de Perú y Chile. El único acuerdo vigente entre Bolivia y Chile al respecto es el Tratado de Paz y Amistad (1904) que permite el usufructo de los puertos chilenos de Iquique y Arica para la comercialización de los productos bolivianos. Este acuerdo no representa solución alguna para Bolivia que sostiene el reclamo por una salida soberana al mar. El corredor de Arica, sería la respuesta más acorde a las pretensiones bolivianas (ver mapa 1).

² “Bolivia y Perú preparan un pacto estratégico que incorpora el gas”. 13 de febrero de 2014. Diario La Razón. Disponible en: http://www.la-razon.com/nacional/Bolivia-Peru-preparan-estrategico-incorpora_0_1997800250.html

³ Geografía de Bolivia. Instituto Nacional de Estadística – Gobierno de Bolivia. Disponible en: http://www.ine.gov.bo/html/visualizadorHtml.aspx?ah=Aspectos_Geograficos.htm



Mapa 1 El Corredor de ARICA

El valor estratégico que posee, para Bolivia, conseguir una salida al Océano Pacífico es indudable. Tanto desde el punto de vista geopolítico como económico. Se han dado diversas discusiones acerca de cómo podría instrumentarse esta posibilidad, aunque las autoridades chilenas reafirman que la salida al mar se encuentra cerrada definitivamente⁴. Mientras tanto Bolivia ha recurrido a la Corte Internacional de Justicia con sede en La Haya con su reclamo territorial, aludiendo que la soberanía boliviana no será completa hasta recuperar el acceso al mar que les ha sido arrebatado.

Otra característica del valor del territorio boliviano es la existencia de recursos naturales estratégicos, como son los hidrocarburos y el gas. En los últimos años, Bolivia aumentó las reservas disponibles de gas natural, con lo cual una salida soberana al mar es imperiosa a la hora de comercializar sus recursos energéticos en el exterior y la posibilidad de buscar mayores y mejores mercados. Por su parte, Chile no es ajeno a la potencialidad de convertirse en el principal beneficiario en la comercialización de los hidrocarburos bolivianos, dada la crisis energética que Evo elige a Mesa para defender la causa marítima en el mundo. 29 de abril de 2014. Diario “Pagina siete”. Disponible en: <http://www.paginasiete.bo/nacional/2014/4/29/elige-mesa-para-defender-causa-maritima-mundo-20162.html>.

vive el país trasandino.

Se debe considerar la posición estratégica que tiene Bolivia dentro de la región, especialmente en vista a la creación de un corredor bioceánico, del que se beneficiarían algunos países de la región. En este sentido Brasil presiona por sus intereses en unir el Amazonas con el Océano Pacífico, a través de Bolivia y Chile, mediante un proyecto de circulación y transporte que se encuentra prácticamente finalizado. Mientras Argentina concibe la posibilidad de conectar la Cuenca del Plata con el Pacífico vía Chile.

Desde el punto de vista teórico, considerando la teoría de Mackinder; el *Heartland* fue definido originalmente como un vasto territorio, con gran potencial para la agricultura, la ganadería, la extracción de recursos o el asentamiento de grupos humanos. Rico en recursos naturales de todo tipo, además de tierras fértiles cultivables, llanuras, estepas y bosques. La zona de “pivote” de Eurasia incluye, en su configuración original, la idea de ríos caudalosos, enormes yacimientos de recursos minerales, desde hierro y manganeso hasta el fósforo y el potasio, grandes reservas de recursos energéticos como carbón y petróleo⁵. Es decir Mackinder tomó la idea del *Heartland* para hacer referencia a una zona mediterránea central que le daría al Estado que la domine la capacidad de movilidad y proyección en todas las direcciones de Eurasia que al mismo tiempo, se convierte en una fortaleza natural.

El caso de Bolivia, de acuerdo a su posición y características geográficas, podría presentar características similares. Una zona mediterránea central que se puede considerar una fortaleza natural, un altiplano entre dos cadenas montañosas. De hecho es una plataforma de proyección en todas las direcciones y, al mismo tiempo, está sujeta a sufrir amenazas desde todas las regiones periféricas. Las potencialidades que le otorga su posición en Sudamérica han estado limitadas como resultado de la dependencia que le ha infringido su misma situación de mediterraneidad⁶.

El determinismo es un paradigma dentro de la geografía que explica cómo el espacio geográfico determina nuestra existencia y experiencias humanas, es decir todas nuestras acciones (culturales, económicas, etc.). Uno de los principales exponentes del determinismo geográfico es Friedrich Ratzel. Para muchos autores (entre los siglos XIX y XX), el medio físico determina a las sociedades humanas como colectivo y al hombre como individuo y a su nivel de desarrollo socioeconómico y cultural, por lo que los seres humanos deben adaptarse a las condiciones impuestas por el medio. En este sentido, de acuerdo a los deterministas la pérdida del territorio es similar a una mutilación física del espacio vital, esta es precisamente la postura asumida por Bolivia después de la pérdida territorial luego de la Guerra de los Diez Años.

5 Mackinder, H.J. (1904) “The Geographical Pivot of History”. The Geographical Journal, Vol. 23, No. 4. Disponible en: <http://interci.ss.uci.edu/wiki/eBooks/Articles/1904%20HEARTLAND%20THEORY%20HALFORD%20MACKINDER.pdf>

ra del Pacífico (1879-83). Los reclamos representan la voluntad de producir una reivindicación histórica de su espacio y, adicionalmente, un beneficio económico.

Factor Estable- Configuración

Bolivia posee la sexta superficie más extensa de América Latina con 1.098.581 Km. y comprende distintos espacios geográficos como la Cordillera de los Andes, el Altiplano, la Amazonía, los Llanos de Moxos y el Chaco, siendo así uno de los países con mayor biodiversidad en el mundo.

En cuanto a la disposición geográfica del país se distinguen tres zonas:

- Andina: abarca el 28% del territorio, situada a más de 3.000 metros sobre el nivel del mar, delimitado por los corredores andinos Oriental y Occidental. En esta región se ubica el Lago Titicaca (compartido con Perú) y se registran las cumbres más altas. 2) Sub andina: región intermedia entre los llanos y el altiplano, caracterizada por la actividad agrícola, abarca el 13 % del territorio. 3) Llanos: abarca el 59% del territorio y se extiende desde la cordillera oriental hacia el Río Paraguay.
- Existen tres sistemas hidrográficos principales; la Cuenca del Norte o Amazonas (determinada por los ríos Madre de Dios, Orthon, Abuná, Beni, Yata, Mamoré e Iténez), la Cuenca Central o Lacustre (Lagos Titicaca y Poopó, el río Desaguadero y grandes salares como el de Coipasa y el de Uyuni) y la Cuenca Sur o del Plata (formada por los ríos Paraguay, Pilcomayo y Bermejo).
- El núcleo del país se localiza en torno a la capital situada en La Paz, (centro oeste del país). De esta manera el núcleo demográfico y actividad económica se aglutinan en la región central, que abarca las principales ciudades; La Paz, Santa Cruz de la Sierra, Cochabamba, Potosí y Chuquisaca. En el Cuadro 1 vemos representada la densidad poblacional de Bolivia por departamentos

DEPARTAMENTO	1950	1975	2000	2005	2010	2012	SUPERFICIE (km²)	1950	1975	2000	2005	2010	2012
TOTAL	2.706.000	4.012.000	8.990.700	10.270.000	11.907.200	12.980.000	360.000	7,5	11,1	24,9	28,5	33,1	36,0
Chuquisaca	280.000	350.000	650.000	750.000	850.000	900.000	10.000	28,0	35,0	65,0	75,0	85,0	90,0
La Paz	1.000.000	1.500.000	3.000.000	3.500.000	4.000.000	4.500.000	10.000	100,0	150,0	300,0	350,0	400,0	450,0
Cochabamba	1.000.000	1.500.000	3.000.000	3.500.000	4.000.000	4.500.000	10.000	100,0	150,0	300,0	350,0	400,0	450,0
Oruro	100.000	150.000	300.000	350.000	400.000	450.000	10.000	10,0	15,0	30,0	35,0	40,0	45,0
Potosí	100.000	150.000	300.000	350.000	400.000	450.000	10.000	10,0	15,0	30,0	35,0	40,0	45,0
Santa Cruz	100.000	150.000	300.000	350.000	400.000	450.000	10.000	10,0	15,0	30,0	35,0	40,0	45,0
Beni	100.000	150.000	300.000	350.000	400.000	450.000	10.000	10,0	15,0	30,0	35,0	40,0	45,0
Pando	100.000	150.000	300.000	350.000	400.000	450.000	10.000	10,0	15,0	30,0	35,0	40,0	45,0

Cuadro 1 Densidad poblacional de Bolivia por departamentos

Por su parte los corredores de circulación están íntimamente relacionados con la infraestructura y con la geografía que presenta el territorio. Conforme a la definición empleada por la CEPAL⁷, un corredor es un concepto que integra cuatro componentes: 1) normas y prácticas comerciales y financieras 2) exigencias gubernamentales 3) infraestructura, vehículos, equipos e instalaciones y 4) actores. De acuerdo a esta definición se presentan como principales corredores:

Corredores viales:

- Lima-La Paz-Salta-Buenos Aires.
- Arica (Ilo)-La Paz-Santa Cruz-Corumbá-San Pablo o Santos
- La Paz-Santa Cruz-Asunción-Foz do Iguazú-Paranaguá-(San Pablo o Santos).

Corredores ferroviarios:

- Mataraní (Arica) (Antofagasta)-La Paz-Cochabamba-Santa Cruz- San Pablo o Santos.
- La Paz (Santa Cruz)-Salta-Buenos Aires.

Naturalmente, existen numerosas dificultades que imposibilitan la adecuación de las redes de circulación en el continente Sudamericano en general. La falta de homogeneidad en términos de infraestructura es una de las más importantes. Un ejemplo de las complicaciones que se presentan es el caso del eje ferroviario La Paz-Arica, de singular importancia en los flujos de transporte bolivianos desde o hacia ultramar. El sector chileno entre Arica y Visviri presenta una limitación consistente en un tramo de 50 Km. de longitud con más del 6% de gradiente, lo cual limita significativamente la capacidad de arrastre de los equipos de tracción, obligando al fraccionamiento de los trenes o a la utilización de locomotoras acopladas, lo que ocasiona reducción de capacidad con el consiguiente incremento de costos y tiempo de viaje.

La discontinuidad de los corredores es otra dificultad, tanto por razones materiales como climáticas y geográficas. Por ejemplo, la carretera La Paz-Patacamaya-Tambo Quemado, otro asiento de creciente importancia en la salida de Bolivia al Pacífico, a través del puerto chileno de Arica, presenta sectores en territorio boliviano donde la circulación se ve dificultada e interrumpida a consecuencia de las lluvias, debido al mal estado de la infraestructura. La reconstrucción de dicho tramo ha sido encarada por el gobierno boliviano.

Por su parte el corredor bioceánico que unirá a Arica e Iquique con los estados de
 7 OAS (Organization of American States) Seminario Interamericano de Infraestructura de Transporte Como Factor de Integración. Disponible en <http://www.oas.org/dsd/publications/unit/oea33s/ch39.htm>

Mato Grosso del Sur, Sao Paulo y el puerto de Santos, pasando por Santa Cruz, Cochabamba, Oruro y La Paz (**ver mapa 2**), se encuentra casi finalizado.



MAPA 2: Corredor Bioceánico⁸.

El especialista en economía Oscar Buendía afirma:

Se debe entender a los corredores bioceánicos en sus tres dimensiones: como corredores de transporte, porque consideran varios medios de transporte a lo largo de ejes de circulación; como corredores de exportación, porque permiten la salida eficiente del comercio exterior boliviano, y como corredores de servicio, porque la economía y la población económicamente activa tendrá la posibilidad de ofrecer servicios al transporte en tránsito que circule por territorio boliviano⁹.

En este sentido, Bolivia es considerado el país menos integrado de la región, por lo que un corredor de estas características fortalecería, la integración regional e interna. No obstante hay quienes piensan que Bolivia no debe convertirse simplemente en un país *de tránsito*, sino que debe buscar una mayor inserción en el comercio internacional.

Como se advirtió anteriormente el 45% de la población de Bolivia se centra en las tres principales ciudades La Paz, Santa Cruz y Cochabamba, por lo que las zonas periféricas se encuentran más o menos aisladas en los extremos del territorio, especialmente hacia el Amazonas. Por otra parte la falta de integración sumada a la escasa infraestructura, empeora la situación en términos de cohesión territorial.

El estado boliviano es pluricultural y multiétnico¹⁰, por lo que la presencia e im-

⁸ Disponible en: http://www.lostiempos.com/diario/actualidad/economia/20120701/bolivia-aun-no-tiene-un-plan-para-aprovechar-el-corredor_176958_373477.html

⁹ “Bolivia aún no tiene un plan para aprovechar el corredor bioceánico”. 1 de Julio de 2012. Diario “Los Tiempos”. Disponible en: http://www.lostiempos.com/diario/actualidad/economia/20120701/bolivia-aun-no-tiene-un-plan-para-aprovechar-el-corredor_176958_373477.html

¹⁰ Nueva Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia. Disponible en: www.consulado-

portancia de las comunidades aborígenes es notable. En todo el territorio viven más de 35 pueblos aborígenes, la mayoría en las llanuras del Este. Las dos comunidades más importantes son los Aymara y los Quechua¹¹, las cuales se ubican en la región del altiplano. Más de la mitad de la población total es aborígenes, pertenecientes a diferentes comunidades, lo que complica el intento de fortalecimiento de la identidad nacional y por lo tanto las políticas públicas en búsqueda de acrecentar la integración y la unidad territorial.

De esta manera, la influencia cultural periférica es muy importante, lo que ha generado en el pasado recientes situaciones de fricción, relacionadas con movimientos separatistas dentro del territorio nacional. No obstante la situación de fricción más importante en el presente, es la vinculada con la obtención de una salida al mar soberana por parte del Estado Boliviano. La zona de problema se encuentra situada en el llamado corredor de Arica, en el límite internacional entre Chile y Perú.

Si bien la demarcación de límites del territorio boliviano es de carácter mixto (artificial y natural), la zona en litigio fue demarcada por el Tratado de Paz y Amistad (1904) firmado por Bolivia y Chile luego de la Guerra del Pacífico. La Dirección General de Límites y Frontera de Bolivia¹² divide este límite en tres partes: 1°) comprende desde el Hito V Trifinio hasta Pisiga, con una longitud aproximada de 258 Kilómetros. 2°) Comprende desde Pisiga hasta Ollagüe, con una longitud aproximada de 278 Kilómetros. 3°) Comprende desde Ollagüe hasta el Trifinio Zapalero, con una longitud aproximada de 314 Kilómetros. En total 850 Km., 98% de límite seco y solo un 2% de límite de agua.

Este límite internacional comprende tres departamentos del lado boliviano, La Paz, Oruro y Potosí; y tres regiones del lado chileno, la XV Arica y Parinacota, la I Tapacará y la II Antofagasta. A lo largo del límite existen siete pasos fronterizos en ambos países.

- Paso Chungará-Tambo Quemado (Arica-La Paz): paso carretero, apto para todo tipo de vehículos y de habilitación permanente. Es considerado la ruta más usada para el transporte entre ambos países, al conectar las ciudades de La Paz y Arica.
- Paso Visviri (Arica-La Paz): paso ferroviario y carretero de habilitación permanente.
- Paso Colchane-Pisiga (Tapacará-Oruro): ruta de asfalto y ripio transitable todo el año.
- Paso Apacheta de Irpa o Cancosa (Tarapacá Potosí): Camino de ripio y tierra, transitable todo el año.

boliviano.com.ar/portal/node/119

11 Bolivia: características de población y vivienda. Censo Nacional de Población y vivienda 2012. Instituto Nacional de Estadística. Disponible en: <http://www.ine.gob.bo:8081/censo2012/PDF/resultadosCPV2012.pdf>.

12 Dirección General de Límites Fronteras y Aguas Internacionales. Ministerio de Relaciones Exteriores de Bolivia (2010). Disponible en <http://www.rree.gob.bo/webmre/dglfai/hchile.htm>

- Paso Abra Oriente de Napa (Tarapacá Potosí): Camino de pavimento, ripio y tierra, transitable todo el año, con difícil acceso al paso por camino que bordea el Salar de Coposa. Habilitación permanente.
- Paso Salar de Ollagüe (Antofagasta- Potosí): paso ferroviario y carretero. Camino de asfalto y ferrocarril de Antofagasta a Bolivia. Habilitación permanente.
- Paso Portezuelo del Cajón (Antofagasta- Potosí): paso de personas y vehículos de habilitación permanente¹³.

La característica más relevante en cuanto a las zonas fronterizas compartidas, es que los tres departamentos bolivianos linderos a la frontera forman parte de su núcleo principal (mayor densidad poblacional y principales actividades económicas). Mientras que el territorio chileno presenta en sus extremos norte y sur las regiones más anecuménicas. En el caso de las regiones del extremo norte, se caracteriza por dificultades climáticas que representa el Desierto de Atacama y que dificulta la habitabilidad. La falta de población deriva en la ausencia de facilidades e infraestructura que puedan mejorar las condiciones de vida (y viceversa). El **Cuadro 2** en el anexo muestra el porcentaje de población por regiones del territorio chileno.

1.2.1-02 POBLACIÓN ESTIMADA AL 30 DE JUNIO, DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL, SUPERFICIE Y DENSIDAD, SEGÚN REGIONES, 2012

REGIÓN	Población Estimada ¹		Superficie (Km ²)	Densidad (Hab/Km ²)
	Miles de personas	Porcentaje		
TOTAL	17.482,6	100,0*	2.000.096,3	8,7
Arica y Parinacota	181,4	1,0	16.073,3	10,6
Tarapacá	326,9	1,9	47.225,8	7,9
Antofagasta	565,1	3,8	725.040,1	4,7
Atacama	264,5	1,5	75.170,2	3,5
Copiapó	739,2	4,2	40.570,0	18,2
Valparaíso	1.795,5	10,3	16.396,1	109,5
O'Higgins	900,2	5,2	16.387,0	54,9
Maipo	1.023,7	5,9	30.796,1	33,0
Batavia	2.061,5	11,8	57.068,7	36,0
La Araucanía	985,4	5,7	31.642,3	31,0
Los Ríos	361,7	2,1*	18.429,5	20,7
Los Lagos	407,0	2,3*	48.583,0	17,0
Ayón	106,3	0,6*	104.404,4	1,0
Magallanes y La Antártica	109,7	0,6	1.362.291,1	0,1
Metropolitana	7.067,0	40,3	15.403,2	454,9

1 Población estimada con estadísticas hasta Censo 2008.
2 Superficie obtenida por alineamiento en curso (C.M. 1.50.000 para las regiones 1 a 10, 13, 14 y 15. La actual D.P.A. 2007 no contempla las superficies de las regiones 11 y 12, por lo consiguiente algunas cifras resultan inferiores.
3 Incluye aguas marítimas adyacentes.
FUENTE: INE. 2010. Proyecciones y Formaciones de población por sexo y edad, 1990-2020.

Cuadro 2

13 Dirección Nacional de Fronteras y Límites del Estado. Ministerio de Relaciones Exteriores. Gobierno de Chile. Disponible en: http://www.difrol.cl/index.php?option=com_content&task=category§ionid=5&id=12&Itemid=10

Factor Variable- Recursos Naturales.

El territorio boliviano posee una gran diversidad de climas y relieves que producen una basta flora y fauna y una gran cantidad de recursos naturales, a raíz de lo cual la explotación de los mismos incrementa la actividad económica. Bolivia posiciona dentro de sus recursos centrales, a los minerales y al gas natural, cuya explotación en el sector primario es el eje articulador de la economía. Otra actividad económica importante es la agricultura, cuyos principales productos son el azúcar, el arroz, la soja; y algunos derivados como el aceite de soja¹⁴. En lo que comprende al gas natural, Bolivia exporta mas de 11,72 miles de millones de metros cúbicos¹⁵ que comprenden más de la mitad de los productos que exportan¹⁶. En los primeros tres meses de 2014, Bolivia facturó 1.554 millones de dólares por la venta de gas a Brasil y Argentina, lo que significa un 7 % por encima de la cifra obtenida en el mismo período de 2013¹⁷. YPFB (Yacimientos Petrolíferos Fiscales de Bolivia) lleva actualmente adelante su Plan Estratégico de Exploración (2011-2020) que prevé realizar actividades exploratorias en 118 áreas reservadas con una inversión estimada no menor a USD 1.800 millones para incrementar las reservas de gas natural, petróleo crudo y condensado.

“Hasta el 2023 Bolivia no tiene ningún problema, pero, por supuesto, no es que estamos en una actitud pasiva porque tenemos actividades exploratorias intensas. Año tras año vamos a obtener resultados al descubrir nuevas reservas”, afirmó recientemente Carlos Villegas, presidente de la petrolera estatal YPFB¹⁸.

Por su parte el máximo potencial hidrocarburofero del país se encuentra situado en el departamento de Tarija. Según los datos del Ministerio de Hidrocarburos y Energía (MHE), el 88,09% del total de las reservas de gas está en Tarija, el 8,19% en Santa Cruz, el 2,46% en Cochabamba y el 1,3% en Chuquisaca¹⁹. **(Ver mapa 3)**

La proyección de la economía local e internacional de Bolivia se encuentra además sostenida por dos fuentes de energía. En primer lugar, la energía hidroeléctrica en

14 Perfil Económico Nacional. Bases de datos y publicaciones estadísticas CEPAL. Disponible en: http://interwp.cepal.org/cepalstat/WEB_cepstat/Perfil_nacional_economico.asp?Pais=BOL&idioma=e

15 Index Mundi, “Perfil de Bolivia 2012”. Disponible en: http://www.indexmundi.com/es/bolivia/economia_perfil.html

16 Perfil Económico Nacional. Bases de datos y publicaciones estadísticas CEPAL. Disponible en: http://interwp.cepal.org/cepalstat/WEB_cepstat/Perfil_nacional_economico.asp?Pais=BOL&idioma=e

17 Bolivia factura 1.554 millones dólares por venta de gas a Brasil y Argentina. 27 de Mayo de 2014. Diario “El Día”. Disponible en: http://eldia.com.bo/index.php?cat=357&pla=3&id_articulo=145957.

18 “Bolivia tiene reservas de gas hasta 2023 pero trabaja para cuadruplicarlas”. 18 de octubre de 2013. La Información. Disponible En http://noticias.lainformacion.com/economia-negocios-y-finanzas/petroleo-y-gases-primarios/bolivia-tiene-reservas-de-gas-hasta-2023-pero-trabaja-para-cuadruplicar-las_WkqUB5MuJed93Z2SEkiOK6/.

19 “El 84% de las reservas probadas de gas de Bolivia está en Tarija”. 9 de enero de 2012. Diario “La Razón”. Disponible en: http://www.la-razon.com/index.php?url=/economia/reservas-probadas-gas-Bolivia-Tarija_0_1538246195.html

la que el gobierno ha decidido invertir 235 millones de dólares, para la construcción de la central hidroeléctrica San José, en Cochabamba. Dichas centrales no solamente buscan satisfacer la demanda interna, sino que también buscan generar excedentes para exportar de cara al 2020²⁰. En segundo lugar, una de las promesas de la economía boliviana se posiciona en el litio. Actualmente algunos autores consideran dicho metal como “*el petróleo del futuro*”²¹; es muy buen conductor de calor y electricidad, puesto que “posee el mayor potencial electroquímico y proporciona gran densidad de energía, por lo que constituye el principal componente de las baterías recargables”²². En este sentido, Bolivia cuenta con las mayores reservas de litio del mundo, con 9 millones de toneladas. Las principales fuentes se sitúan en los salares de Uyuni y Atacama, en los que se ha comenzado a invertir a partir de la administración de Evo Morales²³



MAPA 3: Potencial Hidrocarburofero de Tarija²⁴

Siguiendo esta línea, en febrero de 2014, el presidente ha inaugurado la primera Planta Piloto de Batería de Ion de Litio donde se fabricarán baterías de ion de litio para celulares.²⁵ El litio podría representar un beneficio económico para Bolivia

20 Gobierno destina USD 235 MM para hidroeléctrica San José y perfila exportar 1.000 MW en 2020. 25 de Junio de 2014. Diario “La Razón”. Disponible en: http://www.la-razon.com/economia/Gobierno-MM-San-Jose-MW_0_2076992393.html

21 Echeverría, J. (2011) Litio: ¿el nuevo petróleo? Revista: Mi club tecnológico. p.6

22 Echeverría, J. op.cit., p.7.

23 “La GNRE ratifica inicio de operaciones de Planta Piloto de baterías de Litio para el 2014”, 9 de julio de 2013, Gerencia Nacional de Recursos Evaporíticos. Disponible en: <http://www.evaporiticos.gob.bo/?p=1091>

24 Disponible en: http://www.la-razon.com/index.php?url=/economia/reservas-probadas-gas-Bolivia-Tarija_0_1538246195.html

25 Presidente Evo Morales inaugura planta Piloto de baterías de ion Litio . 17 de febrero de 2014. Corporacion Minera de Bolivia. Recursos Evaporíticos. Disponible en: <http://www.evaporiticos.gob>

de cara además al “gran mercado de las baterías de ion litio para vehículos, es decir cientos de miles, millones de vehículos eléctricos, principalmente en el Asia, Europa y ojala también en nuestra América”²⁶. manifestó el Gerente Nacional de Recursos Evaporíticos.

Factor Variable- Infraestructura

El reporte anual de Competitividad Global²⁷ a cargo del Foro Económico Internacional, conjura doce parámetros relacionados a la infraestructura que posibilita el desarrollo económico y comercial en los distintos países. Entre estos parámetros se encuentran las facilidades de comunicación, circulación, transporte, educación, etc. que otorgan un mayor nivel de competitividad a los países. Entre los estados sudamericanos el mejor posicionado es Chile en el puesto 33. Se observa en el **Cuadro 3**, la competitividad de los países sudamericanos.

AMÉRICA DEL SUR: RANKING DE COMPETITIVIDAD			
Países	Ranking 2012-2013	Ranking 2011-2012	Comparativo
Chile	33 ^a	31 ^o	↓
Brasil	48 ^a	53 ^a	↑
Perú	61 ^a	67 ^o	↑
Colombia	69 ^a	68 ^a	↓
Uruguay	74 ^a	63 ^o	↓
Ecuador	86 ^a	101 ^a	↑
Argentina	94 ^a	85 ^o	↓
Bolivia	104 ^a	103 ^a	↓
Paraguay	116 ^a	122 ^o	↑
Venezuela	126 ^a	124 ^a	↓

Fuente: The Global Competitiveness Report 2012-2013 Elaboración: IEDEP-CCL

Cuadro 3: Competitividad de los países Suramericanos.

bo/ ?p=1281
 26 Echazú: industrialización de litio está avanzando y estará lista antes del boom mundial de vehículos eléctricos. 24 de febrero de 2014. Corporación Minera de Bolivia. Recursos Evaporíticos. Disponible en: <http://www.evaporiticos.gob.bo/?p=1288>
 27 Global Competitiveness Report 2012-2013

Dada la tradición minera de Bolivia, se ha desarrollado principalmente la infraestructura ferroviaria para las cargas pesadas y complejas. No obstante, la falta de inversión y mantenimiento de estas redes, durante muchos años, ha generado un deterioro notable.

En junio del corriente año se han lanzado los estudios pertinentes a la construcción de un Corredor Ferroviario Central diseñado para unir Brasil, Bolivia y Perú. El mismo unirá a Puerto Suárez en la frontera entre Brasil y Bolivia, Puerto Quijarro en el departamento de Santa Cruz con el puerto de Ilo, con lo que abarcaría inicialmente unos 1500 Km. (ver mapa 4)



MAPA 4: Corredor Ferroviario Bioceánico²⁸.

En cuanto a las carreteras, todo el subcontinente tiene dificultades en este aspecto, principalmente por las dificultades que presenta la geografía sumada a las grandes distancias que se debe recorrer y a la poca inversión en la infraestructura vial. Por su parte Bolivia presenta cinco grandes corredores (ver mapa 5):

4. Corredor Este-Oeste Bioceánico, de 2585 Km. de longitud, asfaltado el 99%, conecta Brasil, Santa Cruz, Cochabamba, Oruro, La Paz, Perú, Chile.
5. Corredor Norte-Sur, el más largo del país y conecta Argentina y Paraguay, con Tarija, Chuquisaca, Santa Cruz, Beni y Brasil.
6. Corredor Central Sur, de 1000 Km., conecta Chile, Sur Potosí, Tarija y Paraguay.
7. Corredor Oeste-Norte, de 2962 Km., conecta La paz con El Beni, Pando y Perú, es una ruta ecoturística nacional.

28 Disponible en: http://www.la-razon.com/index.php?url=/economia/Megaproyecto-ferroviario-apunta-exportar-Peru_0_2057794291.html

8. Corredor Oeste-Sur, de 1500 Km. y muy transitada, va desde Perú, Desaguadero, Potosí, Tarija (Bermejo), hasta Argentina.



MAPA 5: Corredores Viales.²⁹

No obstante, Bolivia posee el porcentaje más bajo de carreteras pavimentadas entre los países de Sudamérica, apenas el 8% del total de los caminos se encuentra pavimentado. El esfuerzo por aumentar este porcentaje es de tendencia positiva por lo que cada año, la pavimentación de los caminos aumenta.

La calidad de los aeropuertos en Bolivia, es relativa. Ésta era mejor hace algunos años, sin embargo, el aislamiento del país respecto a muchas rutas aéreas inter-

²⁹ Bolivia busca articular sus vías de transporte, 6 de agosto de 2013. Diario "La Razón". Disponible en: http://la-razon.com/index.php?url=/suplementos/especiales/Bolivia-busca-articular-vias-transporte_0_1888611201.html

nacionales, ha perjudicado las aerolíneas locales y la actividad aeroportuaria. La falta de inversiones en toda la infraestructura se hacen notar en todo el territorio boliviano (ver mapa 6).



MAPA 6: Aeropuertos y Carreteras.

Con respecto a los puertos, Bolivia posee una infraestructura casi nula, dada su condición de mediterraneidad y la falta de experiencia en las actividades portuarias. Según las estadísticas de 2012, del total del comercio exterior de Bolivia, el 66%³⁰ se efectúa a través de los puertos chilenos de Arica e Iquique. El resto del comercio se transfiere por medio del puerto de Ilo en Perú y por alternativas secundarias.

Existe un muy bajo aprovechamiento de la navegabilidad los ríos. Se han llevado

³⁰ CHILE Y LA ASPIRACIÓN MARÍTIMA BOLIVIANA. MITO Y REALIDAD. Junio 2014. Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile. Disponible en: http://www.minrel.gob.cl/minrel/site/artic/20140624/asocfile/20140624134912/chile_y_la_aspiracion_maritima_boliviana_mito_y_realidad.pdf

a cabo estudios³¹ para la localización de un puerto sobre el río Paraguay, a la altura de Puerto Busch (entre Brasil y Paraguay), desde allí se busca tener acceso al Paraná y a la Cuenca del Plata. Por su parte el Comité de la Cuenca del Río Bermejo, también ha realizado estudios conjuntos entre Argentina y Bolivia, para el aprovechamiento de esta cuenca, lo cual implica la construcción de embalses para el control de los caudales del río y la instalación de represas hidroeléctricas. Este proyecto abarcaría a todo el noroeste argentino y el sur boliviano. Si bien, algunos proyectos intentan incrementar la potencialidad de los cursos fluviales, hasta el momento ninguno se ha llevado a cabo con mayor éxito.

En cuanto a la red de oleoductos, Bolivia presenta un sistema de ductos de aproximadamente 6.000 Km. destinado principalmente al transporte de hidrocarburos líquidos y gas natural (ver mapa 7).



MAPA 7: Oleoductos.

Conclusiones.

En el recorrido del trabajo hemos observado un Estado Plurinacional de Bolivia con una serie de características singulares. Un Estado con una posición en

31 Bolivian River Transport Study - 1978

el continente inmejorable ya que comprende características de la región Andina, la Amazónica, así como la Región del Plata, esto lo proyecta hacia las distintas regiones por igual.

Adicionalmente nos encontramos con un Estado con una vasta diversidad de recursos naturales. Pero, estas potencialidades se encuentran limitadas por una cuestión que es eje central de la política interno-externa del Estado: la ausencia de salida soberana al mar. Los costos de la mediterraneidad han sido históricamente perjudiciales para el Estado Boliviano, que no obstante la riqueza de sus recursos, es un país pobre, endeudado³² y dependiente de la opción a negociar con sus pares.

En términos de relación de medios, podemos advertir que Bolivia se encuentra en notable inferioridad respecto a su vecino país de Chile. Este último se destaca en la región como uno de los estados con mayor capacidad de desplegar sus medios materiales, traducidos en ejercicio del poder, de manera efectiva sobre su territorio. A pesar de que el área en litigio sea uno de sus grandes anecúmenes (zonas escasamente pobladas).

La variable infraestructura, es fundamental, porque creemos que más allá de los beneficios que pudiera presentar una salida soberana al mar, la mejor solución en lo inmediato para el Estado es lograr una mayor cohesión territorial, a nivel interno; y generar la interconexión necesaria con sus países limítrofes. La posesión de carreteras, aeropuertos y ferrocarriles puede permitirle a Bolivia proyectar sus recursos, explorar nuevos mercados y reducir los costos de su ausencia de litoral.

En este sentido, la alternativa para Bolivia está constituida por la ampliación de su capacidad de influencia, o libertad de acción, buscando respaldo en la cooperación sur-sur, mediante foros multilaterales. Los proyectos impulsados por la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Sudamericana (IIRSA), en el marco de la UNASUR, sumado al interés de Brasil por conseguir un corredor bioceánico para el Amazonas, es una clara posibilidad de proyección.

Por otra parte, el grupo de países que componen el URUPABOL (Uruguay, Paraguay y Bolivia), como los menos desarrollados e integrados de Sudamérica, puede ser, aunque en menor medida, una posibilidad para incrementar su margen de maniobra.

Estimular una mayor integración con Chile a partir de retomar la Agenda de los 13 puntos, puede ayudar a Bolivia a incrementar su presencia e influencia en el área. Los puntos más sobresalientes pueden observarse en términos de mejoras en la infraestructura, redes de comunicación y transporte, específicamente en la zona de litigio. A la vez que la posibilidad de intercambio de recursos energéticos sería beneficioso para Chile, en vistas a la crisis energética que vive este país.

Desde la maniobra política, podemos concluir, entonces, que la acción unilateral

32International Monetary Fund | October 2013 pp. 142. Disponible en: <http://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2013/02/pdf/text.pdf> International Monetary Fund | October 2013 pp. 142

de Bolivia, en su reclamo, posee bajas probabilidades de surtir grandes efectos, mientras que recurrir a instancias multilaterales, puede, como se observo con anterioridad, reducir la limitación en la proyección de sus recursos.

Bibliografía:

Libros:

- Echeverría, J. (2011) Litio: ¿el nuevo petróleo? Revista: Mi club tecnológico.
- Mackinder, H.J. (1904) “The Geographical Pivot of History”. The Geographical Journal, Vol. 23, No. 4. Disponible en: <http://intersci.ss.uci.edu/wiki/eBooks/Articles/1904%20HEARTLAND%20THEORY%20HALFORD%20MACKINDER.pdf>
- Thenon, Eduardo (2008) “Bolivia, el Heartland Sudamericano y la Union Continental”. Centro de Estudios Internacionales para el Desarrollo (CEID). Disponible en: http://www.ceid.edu.ar/biblioteca/2008/eduardo_thenon_bolivia_el_heartland_sudamericano_y_la_union_continental.pdf

Sitios Oficiales:

- Bolivian River Transport Study – 1978
- CEPAL. <http://interwp.cepal.org>
- Fondo Monetario Internacional (FMI): <http://www.imf.org/>
- Gerencia Nacional de Recursos Evaporíticos: <http://www.evaporiticos.gob.bo>
- Global Competitiveness Report 2012-2013
- Instituto Nacional de Estadística –Gobierno de Bolivia: <http://www.ine.gob.bo>
Ministerio de Relaciones Exteriores de Bolivia: <http://www.rree.gob.bo>
- Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile: <http://www.minrel.gob.cl>
- Ministerio de Relaciones Exteriores de Perú: <https://apps.rree.gob.pe>
- OAS (Organization of American States): <http://www.oas.org>

Fuentes Periodísticas

- Diario “El Día”. Disponible en: <http://eldia.com.bo>
- Diario “La Información”. <http://noticias.lainformacion.com>
- Diario “La Razón”: <http://www.la-razon.com>
- Diario “Los Tiempos”. <http://www.lostiempos.com>

Currículum Vitae de la Licenciada María

Daniela Díaz Vanolli



Es Licenciada en Relaciones Internacionales y Cursante de la Maestría en Estrategia y Geopolítica de la Escuela Superior de Guerra. Posee conocimientos avanzados de idiomas inglés, francés y árabe. Se desempeña en Gestión Académica del Departamento de Educación a Distancia del Instituto

Currículum Vitae de Constanza Boettger



Es Alumna en Relaciones Internacionales y Cursante de la Maestría en Estrategia y Geopolítica. Escuela Superior de Guerra. Es Ayudante de Cátedra de la asignatura Política Internacional Contemporánea de la Carrera de Ciencia Política de la Universidad del Salvador.