

EL COSTO DE LA MEDITERRANEIDAD EN BOLIVIA

(Entre la restricción económica y el condicionamiento geográfico)

Nelson Manzano

El presente documento es publicado con el auspicio del Programa de Cooperación a la Investigación Científica, en el marco de la cooperación internacional entre la Agencia Sueca para el Desarrollo Internacional (ASDI) y la Universidad Mayor de San Simón, en la línea de apoyo a la formación doctoral y al desarrollo de investigaciones en el Instituto de Estudios Sociales y Económicos (IESE), mediante el Proyecto de Desarrollo Sostenible en el Trópico de Cochabamba.

Queda rigurosamente prohibida sin autorización escrita del titular del Copyright, bajo las sanciones previstas por las leyes, la reproducción total o parcial de esta obra por cualquier medio o procedimiento, comprendidos la fotocopia y el tratamiento informático.

Primera edición, mayo 2012

Autor: Nelson T. Manzano
Telf.: 4540204
Cochabamba - Bolivia

ISBN: 978-99954-69-08-5
Depósito Legal: 2-1-1806-12

Diagramación y tapa: Roxana M. Arnez Z.

Impreso en Talleres Gráficos “Kipus” Telfs.: 4731074 - 4582716, Cochabamba
Printed in Bolivia

Presentación

Este documento forma parte de la Serie Documentos de Investigación, en la que los docentes-investigadores publican, a partir del año 2002, sus investigaciones desarrolladas anualmente en el Instituto de Estudios Sociales y Económicos (IESE).

En el documento de investigación titulado El Costo de la Mediterraneidad en Bolivia (Entre la restricción económica y el condicionamiento geográfico), el Dr. Nelson Manzano, con base a una metodología de estimación de impactos intenta estimar el costo económico que se deriva del condicionamiento geográfico. Asimismo, presenta algunas implicancias de política relativas a competitividad, transporte, mercados y comercio internacional, asociando la condición de mediterraneidad y el proceso de desarrollo económico de Bolivia.

El IESE considera que el presente documento se constituye en una aproximación investigativa valiosa y reflexiva que incrementa el acervo bibliográfico sobre una cuestión de alta importancia para Bolivia

Instituto de Estudios Sociales y Económicos (IESE)

Agradecimientos

La presente investigación no hubiese sido posible de no contar con el entorno profesional, técnico y logístico que me brindó el Instituto de Estudios Sociales y Económicos (IESE) en la persona de su director el M.Sc. Crecencio Alba Pinto, así como un conjunto amplio de colegas, profesionales y terceras personas, que aportaron de una u otra manera en la elaboración del documento, donde destaca la participación del auxiliar de investigación Edward Herman Pinaya quien tuvo a su cargo la tarea -no siempre grata- de levantamiento y actualización de la información. Mencionar también que esta publicación se efectivizó gracias al Convenio ASDI-UMSS y el Proyecto UMSS-ASDI-14.

Resumen

El presente estudio tiene por objetivo analizar el fenómeno de la mediterraneidad de Bolivia a partir del diseño y utilización de una metodología de estimación de impactos, de modo que permita conjeturar respecto al costo económico que supondría para la sociedad boliviana la existencia de este particular condicionamiento histórico-geográfico, tanto en términos estáticos como dinámicos. El estudio concluye con una reflexión respecto a la relación que existiría entre la condición de mediterraneidad, el proceso de desarrollo y los niveles de competitividad de Bolivia, así como un abordaje final en torno a las principales implicancias de política que de ella derivarían.

Palabras clave: Bolivia, mediterraneidad, comercio internacional y competitividad.

CONTENIDO

Introducción	15
--------------------	----

I. EL ESCENARIO GENERAL

1.1 Los “landlocked countries”	17
1.2 La condición de mediterraneidad de Bolivia	19
a) Antecedentes históricos	19
b) La economía boliviana y la importancia de su comercio exterior	21
c) Flujos comerciales bolivianos que ingresan y salen por Chile	23

II. EL COSTO ECONÓMICO DE LA MEDITERRANEIDAD DE BOLIVIA

2.1 Estimación de supuestas pérdidas derivadas del usufructo de recursos naturales localizados en territorios cedidos a raíz del Tratado de 1904	29
2.2 Costos de transporte	31
2.3 Costos de administración aduanera	38
2.4 Costos de evasión tributaria	38
2.5 Otros costos asociados a la mediterraneidad	39
2.6 Costo económico atribuible a la mediterraneidad	41
a) Análisis estático	41
b) Análisis dinámico	42
2.7 La alternativa de la vía fluvial por Puerto Aguirre-Santa Cruz	50

III. IMPLICANCIAS DE POLÍTICA

3.1 La mediterraneidad y el desarrollo	59
3.2 Las relaciones externas con Chile	64
3.3 La política interna de transporte	66
3.4 Las políticas de integración de mercados y el margen de incertidumbre del comercio subregional	69
3.5 La mediterraneidad como factor de pérdida de competitividad	71

Consideraciones finales.....	73
Conclusiones	75
Bibliografía	79
Anexos.....	85

LISTA DE CUADROS, ESQUEMAS Y MAPAS

Cuadros

Cuadro 1	
Países en desarrollo (2009).....	17
Cuadro 2	
Bolivia: PIB e importancia del comercio exterior	22
Cuadro 3	
Bolivia: Exportaciones e importaciones según vías de entrada/salida y medio de transporte	24
Cuadro 4	
Bolivia: Exportaciones no hidrocarburíferas según vía de salida	25
Cuadro 5	
Bolivia: Comercio exterior que sale e ingresa por territorio chileno según sección Nandina	26
Cuadro 6	
Flujos de comercio exterior boliviano que utilizaron territorio chileno como vía de entrada y salida (2010).....	33
Cuadro 7	
Costos de transporte en la zona limítrofe con Chile.....	36
Cuadro 8	
Bolivia. Estimaciones de crecimiento del PIB real y potencial (1905-2010).....	45
Cuadro 9	
Bolivia. Estimaciones del costo de la mediterraneidad en términos dinámicos, 2001-2010 (Escenario 1)	48
Cuadro 10	
Bolivia. Estimaciones del costo de la mediterraneidad en términos dinámicos, 2001-2010 (Escenario 2)	49
Cuadro 11	
Bolivia. Estimaciones del costo de la mediterraneidad en términos dinámicos, 2001-2010 (Escenario 3)	49
Cuadro 12	
Principales tramos y distancias de la Hidrovía Paraguay-Paraná.....	52

Cuadro 13	
Valores del comercio exterior boliviano que sale o entra por Puerto Suarez	55
Cuadro 14	
Volumen de comercio exterior boliviano que utilizó Puerto Suarez	
Como vía salida o entrada	55
Cuadro 15	
Valores del comercio exterior boliviano que sale o entra por Puerto Suarez según Sección Nandina.....	56

Esquemas

Esquema 1	
Estructura de costos asociados al comercio exterior boliviano que Transita por Chile (2010)	43

Mapas

Mapa 1	
Bolivia: Acceso viales a puertos chilenos.....	28
Mapa 2	
Bolivia: Localización de las principales ciudades según zonas geográficas	34
Mapa 3	
Cuenca del Plata, Hidrovía Paraguay-Paraná y localización de Puerto Aguirre	51
Mapa 4	
Bolivia: Red vial fundamental	68

EL COSTO DE LA MEDITERRANEIDAD EN BOLIVIA

(Entre la restricción económica y el condicionamiento geográfico)

*Nelson Manzano**

* Licenciado en Economía (Universidad Mayor de San Simón, Bolivia), Máster en Políticas Públicas (Instituto Torcuato Di Tella, Argentina) y Doctor en Estudios Urbanos y Ambientales (El Colegio de México, México).

Introducción

El principal estímulo de la presente investigación proviene de la necesidad de avanzar en la tarea de documentar e incrementar el análisis respecto a las implicancias que tiene la condición de mediterraneidad de Bolivia y su histórica demanda de salida al mar, tras la pérdida de su cualidad marítima a partir de la Guerra del Pacífico de 1879, anhelo, que se vio repentinamente revitalizado a partir de principios de la década del 2000, luego de que se presentaron un conjunto de eventos de rechazo a la actual política económica y social que mostraron la inconformidad de una parte importante de la sociedad boliviana en torno a la posibilidad de una eventual negociación comercial con el vecino país, en tanto no se esté resuelta su demanda de salida soberana a las costas del Pacífico¹.

Es por ello que el gobierno de Bolivia, entendiendo que los citados eventos constituían una especial oportunidad para posicionar la demanda marítima en la agenda pública interna e internacional, puso en el debate público los supuestos “altos costos económicos” que derivarían de la condición de mediterraneidad de este país, discusión que posteriormente formó parte del conjunto de puntos sobre las cuales fueron consultados los bolivianos en ocasión de la realización del “referéndum vinculante” de julio del 2004 en torno a la política hidrocarburífera, proceso de consulta que fue refrendado en el marco de la asamblea constituyente de 2006 y cuyo espíritu fue incorporado en la Constitución Política del Estado de 2009, en el artículo 267 parágrafos I y II donde se establece que “el Estado boliviano declara su derecho irrenunciable e imprescriptible sobre el territorio que le dé acceso al océano Pacífico y su espacio marítimo” y que “la solución efectiva al diferendo marítimo a través de medios pacíficos y el ejercicio pleno de la soberanía sobre dicho territorio constituyen objetivos permanentes e irrenunciables del Estado boliviano”.

De todas maneras y aún cuando se aprecia que la condición de mediterraneidad de Bolivia es un tema de visible actualidad e importancia, es notoria la escasa magnitud de estudios e investigaciones realizadas en torno a sus supuestos costos económicos, debido en buena medida a su estrecha relación con ámbitos temáticos sobre los que existe poca o al menos restringida información (actividades aduaneras, costos de transporte, seguridad fronteriza, comercio informal y contrabando, entre otros), pero también debido a la diversidad de intereses sectoriales, regionales, políticos e

¹ Los más importantes eventos se generaron en el denominado “octubre negro” del 2003, que entre otras cosas derivó en la renuncia del presidente Gonzalo Sánchez de Lozada, a solo un año y dos meses de haber sido posesionado.

institucionales que están involucrados. No obstante, es claro que estas limitaciones no deben ser un escollo para el avance en el abordaje de la citada temática, razón por la cual la presente investigación intenta avanzar en la indagación de los eventuales costos económicos que tendría esta condicionalidad histórica para Bolivia, sobre la base del discurso legitimador de la reivindicación marítima, pero principalmente bajo la lógica de la supuesta influencia “altamente negativa” que tendría este fenómeno en el desempeño global de su economía y las perspectivas de desarrollo conjunto de su sociedad.

I

ESCENARIO GENERAL

1.1 Los “landlocked countries”

Los países que no tienen acceso territorial a costas marítimas, denominados en inglés como “*landlocked countries*” han sido objeto de variados estudios a nivel internacional, que -a partir de un análisis que prioriza sus características geográficas y económicas- respaldan la hipótesis de que la condición de mediterraneidad supone la existencia de un conjunto de desventajas que limitan sus desempeños en términos de crecimiento y desarrollo (Gallup, Sachs y Mellinger, 1998). Al respecto, del total de países del mundo (254), solo el 13% (33) son países que no tienen costas marítimas y cuyos territorios (16.302 km²) abarcan tan solo el 3,2% de la superficie mundial (Cuadro 1). De estos 33 países la mayoría forma parte del mundo subdesarrollado o países menos desarrollados y están localizados principalmente en los continentes africano y asiático (UNCTAD, 2005)². En Sudamérica solo son dos los países mediterráneos: Bolivia y Paraguay.

Cuadro 1
PAISES EN DESARROLLO SIN LITORAL (2009)

	Número de países	Población (millones)	Superficie (miles de km ²)	PIB Per Cápita (US\$)	Comercio Exterior (% del PIB)
Países menos desarrollados sin litoral	33	405	16.302	1.077	58,8
África (a)	15	238	7.979	525	50,7
Asia (b)	14	145	6.757	1.823	60,9
Europa (c)	2	6	60	2.618	83,6
Sudamérica (d)	2	16	1.505	1.980	66,5
Bolivia	1	10	1.098	1.758	61,1
Total mundial	254	6.585	510.072	8.695	53,2
EE.UU.	1	307	9.831	45.744	19,0
América Latina	20	570	61.209	7.078	40,1

Fuente: Elaboración propia con base en datos de la CEPAL

(a) Botswana, Burkina Faso, Burundi, Rep. Central Africana, Chad, Etiopía, Lesotho, Malawi, Mali, Niger, Ruwanda, Suazilandia, Uganda, Zambia y Zimbabwe

(b) Afganistan, Armenia, Azerbain, Bhutan, Kazajstan, Kirguistan, Lao, Mongolia, Nepal, Swazilandia, Tayikistan, Turkmenistan, Rep. de Macedonia y Uzbekistan.

(c) República de Macedonia y Moldavia

(d) Bolivia y Paraguay

² En este documento se presenta una descripción pormenorizada de los principales indicadores de comercio exterior de los países en desarrollo sin litoral a nivel mundial.

Del Cuadro 1 se observa que los países menos desarrollados sin litoral (PMD-SL) tenían en 2009 una población total de aproximadamente 405 mill. (6,1% del total mundial), que aunque es proporcionalmente mayor a su importancia en cuanto a superficie (3,2% del total mundial), es de todos modos pequeña. Respecto a su PIB per cápita promedio (US\$ 1.077), se puede apreciar que es considerablemente más bajo que el promedio mundial (US\$ 8.695) y el latinoamericano (US\$ 7.078) lo que muestra de inicio la gran dificultad que tendrían estos países en términos de producción y generación de ingresos, principalmente los referidos al continente africano (PIB per cápita promedio de US\$ 525). No obstante, se puede apreciar que -de inicio- no existe una influencia directa de los efectos del enclaustramiento marítimo en los flujos de comercio exterior, pues los PMS-SL tienen un 59% de su producción incorporada en actividades ligadas a exportaciones e importaciones, respecto a un 53% de importancia de este componente a nivel mundial, aumentando la proporción para América Latina (Bolivia y Paraguay), cuyo impacto es aún menos visible, pues este componente representó en 2009 el 61% de su PIB. Debe anotarse, sin embargo, que el flujo de comercio exterior en los PMD-SL estaría altamente influenciado por las exportaciones de materias primas y el alza de sus precios en los últimos años dado que en 2002 la participación del comercio exterior en el PIB de PMD-SL de América Latina fue del 45% respecto al 49% del nivel mundial. Los estudios realizados a nivel internacional evidencian la existencia de una directa relación entre los niveles de desarrollo y la condición de mediterraneidad. De ahí que la mayoría de los países que tienen esta característica, aproximadamente 30 de 42, son considerados como subdesarrollados, en tanto que los restantes 12 -que en su mayoría son europeos- cuentan con algún tipo de salida al mar por vía fluvial (ríos navegables) además de que las distancias a las costas marítimas son mucho más cortas y su geografía relativamente amigable³. Este aspecto refuerza, por lo tanto, la hipótesis de que la mediterraneidad es una limitante para el desarrollo.

Si añadimos al citado carácter de mediterraneidad las condiciones geográficas específicas de cada país, referidas principalmente a la existencia de sistemas montañosos y/o zonas tropicales en buena parte de sus territorios (como es el caso de Bolivia, que incorpora ambos), la situación de desventaja comparativa se incrementa visiblemente. Al respecto Gallup *et al.* (1998), Gallup, Mellinger y Sachs (1999), Sachs (2001) y Gallup (2000) demuestran que la mayoría de los países del mundo subdesarrollado o países menos desarrollados están precisamente localizados en zonas con climas tropicales y/o relieves montañosos, que por lo mismo incrementan sustancialmente los costos de construcción y mantenimiento de infraestructura vial, lo

³ Estos son por ejemplo los casos de Suiza, Hungría, Luxemburgo, Austria, República Checa y Eslovaquia.

que redundan en mayores costos de transporte. Algunos estudios interesantes al respecto son los desarrollados por CEPAL (2003b) para América Latina en general y Gallup (2000) para la región andina y Fifer (1972) para el caso de Bolivia, donde demuestran el condicionamiento geográfico del desarrollo. Por su parte, Ng y Yeats (2003) presentan un estudio para la economía de Lesotho (país africano) donde también se demuestra el condicionamiento geográfico ligado a su condición de mediterraneidad, situación que se refleja en evidentes pérdidas de competitividad de su comercio exterior. En forma similar, Cárcamo-Díaz (2004), muestra que el transporte de productos de comercio exterior (exportaciones más importaciones) en países sin litoral marítimo de Sudamérica (Bolivia y Paraguay) tienen los mayores costos, fenómeno que estaría principalmente relacionado a la geografía de sus zonas de tránsito, pero además al costo administrativo de internación de mercancías, característica en el caso de Bolivia es complementada por una visible sub-declaración de internaciones (contrabando)⁴. En forma similar un estudio elaborado por CEPAL (2003a) muestran que en Sudamérica, los países que tienen los mayores costos de transporte de internación de productos del exterior son Paraguay, Bolivia, Perú, Ecuador y Colombia, respectivamente, que con excepción del primero, son territorios atravesados por la cordillera de los Andes, aspecto que respaldaría, una vez más, la hipótesis de la influencia que tendrían las condiciones geográficas en el crecimiento y el desarrollo vía contracción del comercio exterior.

1.2 La condición de mediterraneidad de Bolivia

a) Antecedentes históricos

Bolivia nació como república independiente en 1825 con un territorio que le permitía tener acceso a las costas del Pacífico, cualidad marítima que fue anulada a consecuencia de la Guerra del Pacífico de 1879⁵, posteriormente formalizada mediante un tratado de paz firmado el 20 de octubre de 1904⁶, a través del cual Bolivia cedió en

⁴ En el documento de la CEPAL (2003b), se demuestra en base a información estadística oficial que aún cuando Bolivia tiene uno de los más altos costos de internación de mercaderías (aproximadamente el 8% del costo total de las importaciones desde el puerto de entrada al vendedor final), su valor en términos de toneladas es contrariamente el más bajo de Sudamérica, fenómeno que se debería principalmente a la subestimación en la declaración de valores importados (contrabando).

⁵ No obstante, Paz (2005) en un análisis realizado desde la óptica chilena, sostiene que durante el periodo de la Guerra del Pacífico, Bolivia no contaba con una “cualidad marítima” debido a que, entre otras cosas, no poseía una flota mercante, ni puertos habilitados adecuadamente.

⁶ El citado tratado convino además la construcción del ferrocarril Arica-La Paz, el derecho de libre tránsito comercial de mercancías bolivianas por su territorio y puertos del Pacífico y el pago de una cantidad de trescientas mil libras esterlinas en dinero efectivo y en dos parcialidades de ciento cincuenta mil libras.

forma definitiva su soberanía marítima a favor de Chile⁷. El citado tratado internacional determinó el reconocimiento del dominio absoluto y perpetuo de Chile sobre los territorios ocupados por éste en virtud del artículo 2do del Pacto de Tregua de 1884. No obstante, existe documentación histórica que avala que Bolivia tuvo desde su creación soberanía en las costas del Pacífico, sobre la base territorial de la entonces denominada Audiencia de Charcas⁸, cualidad política y geográfica que fue mantenida de mutuo acuerdo con sus vecinos, principalmente con Chile, hasta 1866 cuando se firmó un Tratado de Límites entre estas dos repúblicas. Este tratado estableció como límite internacional el paralelo 24° de latitud sur la mancomunidad de explotación del guano, los metales y minerales localizados entre los paralelos 23° y 25° de latitud meridional. Por ello y a partir de este tratado la soberanía territorial de Chile logró llegar hasta el paralelo 24°, además de ser facultado para explotar sus riquezas naturales hasta el paralelo 23°.

Siguiendo este proceso de saneamiento limítrofe en 1874 se firmó un segundo Tratado de Límites, en virtud del cual, se confirmó la línea divisoria en el paralelo 24° y los derechos de explotación chilena hasta el paralelo 23°. También mediante este tratado se acordó que las industrias chilenas no serían gravadas con impuestos durante 25 años, acuerdo que fue complementado un año después, mediante la firma de un convenio, que incorporó además, una cláusula de arbitraje. No obstante, en 1879 las discrepancias se tensionaron aún más cuando una empresa británica pidió que se le apruebe una concesión para explotar salitre, a lo que el congreso boliviano aceptó pero imponiendo el pago de 10 centavos de boliviano por cada quintal de salitre exportado. Como era de esperar, el establecimiento del citado impuesto suscitó una reclamación del Gobierno de Chile, que argumentó la violación de los tratados antes mencionados, pese a que el mismo únicamente favorecía a empresas chilenas, razón por la cual el Gobierno de Bolivia hizo saber a su homólogo de Chile su disposición de acogerse al recurso arbitral previsto.

No obstante, el 14 de febrero de 1879, el ejército chileno invadió territorio boliviano y anexó de facto 120.000 km² de territorio continental que incluía 400 km de costa marítima, donde estaban localizados los puertos bolivianos de Mejillones, Cobija y Gático, así como las poblaciones bolivianas de Calama y San Pedro de Atacama, entre otras, por lo que a partir de entonces, Bolivia dejó de tener presencia soberana en el

⁷ Ver al respecto Saavedra (1979) y Paz (2005).

⁸ La Audiencia de Charcas abarcaba desde el río Loa en el norte (al norte de Tocopilla y al sur de Iquique, entonces territorio peruano) a los 21° y el río Salado en el sur (al sur de Taltal y al norte del valle de Copiapó) entre los grados 26 y 27. Las leyes IX y XII de la Recopilación de Indias establecen claramente esa jurisdicción de lo que a partir de 1825 fue el Departamento de Potosí.

Pacífico. El diferendum fue finalmente concluido con la firma del denominado “Tratado de Paz, Amistad y Comercio entre Chile y Bolivia” de 1904, mediante el cual Bolivia cedió con carácter definitivo los derechos soberanos sobre los referidos territorios en disputa⁹. Como era de esperar, el citado enajenamiento territorial generó desde entonces un ambiente de permanente tensión entre los dos países, que solo fue calmado temporalmente mediante acercamientos diplomáticos como el ocurrido en 1975, año en el que se inició un proceso negociador (canje territorial) que implicó la reanudación de relaciones diplomáticas entre Bolivia y Chile. No obstante, este proceso que se conocería posteriormente como el *Abrazo de Charaña* liderado por los entonces presidentes de Bolivia, Gral. Hugo Bánzer, y de Chile, Gral. Augusto Pinochet, fracasó por la existencia de posiciones encontradas principalmente entre Chile y Perú (que también participó del proceso debido a que el territorio en negociación incluía ex territorios suyos y sobre los cuales tenía todavía ciertos derechos¹⁰), motivo por el cual 1978 se vuelven a romper las relaciones diplomáticas entre Bolivia y Chile, situación que se mantiene a la fecha.

Otro evento de importancia en el citado proceso fue la denominada *Proposición de 1987*, mediante la cual el Gobierno de Bolivia puso a consideración de Chile (en ocasión de una reunión celebrada especialmente para este efecto en Montevideo-Uruguay)¹¹, la posibilidad de negociar la salida al mar o en su caso de dotación de determinados enclaves portuarios, mediante un programa de concesiones, propuesta que no obstante, fracasó por la negativa de Chile.

b) La economía boliviana e la importancia de su comercio exterior

Bolivia tiene una economía pequeña con un Producto Interno Bruto (PIB) que para el 2010 fue de aproximadamente US\$ 19.640 mill.¹², lo que representa un PIB per cápita que bordea los US\$ 1.700 constituyéndose en uno de los países de menor ingreso a nivel latinoamericano, solo encima de Haití y Nicaragua. Según la CEPAL Bolivia pertenece a los países de ingresos medios bajos -es decir aquellos que tienen un PIB per cápita entre US\$ 876 y 3.465- aunque el desempeño de su economía (crecimiento

⁹ Es importante señalar, no obstante, la existencia de evidencias de que el citado tratado fue impulsado por una pequeña elite de empresarios mineros bolivianos que requerían de una pronta solución del conflicto, en virtud a intereses sectoriales de exportación de este producto (Paz, 2005).

¹⁰ *Tratado de Ancón* del 20 de octubre de 1883, firmado entre las repúblicas de Perú y Chile.

¹¹ La *Propuesta de 1987* estuvo precedida de un conjunto de resoluciones de la OEA mediante las cuales este organismo multilateral exhortaba a los dos países a iniciar negociaciones tendientes a solucionar el tema.

¹² Ver al respecto la página electrónica del INE, www.ine.gob.bo.

del PIB) fue positivo durante el segundo quinquenio del 2000 -4,2% entre 2006 y 2010- debido al escenario altamente favorable del comercio exterior, principalmente el referido a los *comodities* (CEPAL, 2010).

De acuerdo a la información del Cuadro 2, entre 2005 y 2010 las exportaciones e importaciones ascendieron a US\$ 6.145 a US\$ 13.000 millones. Esto significa que el 2010 el comercio exterior legal¹³ de Bolivia representó el 63,7% del PIB, mostrando que su importancia aumentó en el periodo 2005-2010, pues el 2005 representó el 64,3% del PIB. Según información del INE, las exportaciones bolivianas el 2010 estuvieron compuestas principalmente por hidrocarburos (42,4%)¹⁴, productos manufactureros (26,06%)¹⁵, minerales (26,3%) y productos agrícolas (3,98%). Las importaciones, por su parte, estuvieron compuestas mayoritariamente de productos intermedios (59,5%), seguidos de bienes de capital (22,0%) y finalmente bienes de consumo (18,5%). No obstante, debemos tomar en cuenta que en el valor total de las importaciones no se consideró el contrabando, que por sus características, está principalmente compuesto por bienes de consumo final, que de ser incluidos en las estadísticas oficiales, incrementaría considerablemente la participación de este componente (bienes de consumo final) en el total de importaciones.

Cuadro 2
BOLIVIA: PIB E IMPORTACIA DEL COMERCIO EXTERIOR
(En valores corrientes)

Año	PIB (Mill. de US\$)	Exportaciones		Importaciones		Comercio Exterior / PIB
		Valor (Mill. de US\$)	% del PIB	Valor (Mill. de US\$)	% del PIB	
2005	9.550	3.280	34,3	2.865	30,0	64,3
2006	11.452	4.351	38,0	3.459	30,2	68,2
2007	13.120	4.957	37,8	4.143	31,6	69,4
2008	16.664	7.026	42,2	5.781	34,7	76,9
2009	17.340	5.433	31,3	5.159	29,8	61,1
2010	19.640	6.840	34,8	6.159	31,4	66,2

Fuente: CEPAL (2011)

¹³ Sin considerar el narcotráfico (exportación ilegal) y el contrabando (importación ilegal).

¹⁴ El 2010 las exportaciones de hidrocarburos (gas natural y combustibles) tuvieron un valor aproximado de US\$ 2.984.

¹⁵ El 2010 las exportaciones de productos manufactureros estuvieron principalmente compuestas por productos de soya (US\$ 548 mill.) y minerales metálicos (US\$ 543 mill.).

Respecto a los valores del contrabando, existen varias estimaciones, que serán presentadas y evaluadas con mayor detalle posteriormente, pero que en general se encuentran valoradas entre US\$ 1.300 y 1.500 anuales, es decir que en promedio, representan casi una cuarta parte del valor de las importaciones legales. Por ello, si sumamos el valor promedio de los últimos años del contrabando (US\$ 1.400 mill. anuales) a las importaciones legales, obtenemos para el 2010 un valor de importaciones de US\$ 7.559 mill., que representaría aproximadamente el 38% del PIB.

c) Flujos comerciales bolivianos que ingresan y salen por Chile

Según datos del INE, Chile es el país por el que transita el mayor valor de comercio exterior boliviano que el año 2010 llegó a representar el 33,5% del total de exportaciones (US\$ 2.802 mill.¹⁶) y el 41,6% del total de importaciones (US\$ 2.243 mill.)¹⁷. Tal cual muestra la información del Cuadro 3, como puerto de entrada y salida de comercio exterior boliviano proveniente sobresale el puerto de Arica, por donde, el 2010, salieron el 21,3% de las exportaciones bolivianas (US\$ 1.501 mill.) y el 37% de las importaciones (US\$ 1.996 mill.), es decir un valor total de US\$ 3.497 mill., esto es 28,1% del valor total del comercio exterior boliviano, flujo de comercio que representó al menos dos terceras partes del total de carga movilizada anualmente en este puerto durante la última década¹⁸. Por su parte, el análisis según medio de transporte muestra que el 2010 el 28,0% y 83,4% del valor total de las exportaciones e importaciones bolivianas utilizaron vías carreteras de salida y entrada, respectivamente, lo que muestra la importancia de este tipo de vías para flujo del comercio exterior boliviano, sobre todo en el caso de las importaciones. Si a esto añadimos el flujo de comercio exterior que utiliza como medio de transporte el ferrocarril, la proporción de exportaciones e importaciones bolivianas que utilizan como medio de salida e internación de productos la vía terrestre, asciende al 46,2 y 87,5%, respectivamente.

¹⁶ Sin tomar en cuenta las exportaciones ilegales (narcotráfico).

¹⁷ Sin tomar en cuenta el contrabando.

¹⁸ Según la CEPAL (2003b), en el 2002, se movilizaron en este puerto 1.300.000 TM de carga, de las cuales unas 860.000 provinieron o tuvieron como destino Bolivia, es decir el 66%. El 2005 la carga de comercio exterior boliviana transportada por este puerto fue de 1.305.000 TM. Según Gómez-García (1997) en 1994 esta participación fue tan solo del 57%. No obstante, según informes de la Terminal Puerto Arica (2011) en 2010 la carga boliviana transportada por este puerto alcanzó un volumen de 1.560.424 TM, que representó el 73,2% del total de carga transportada por este puerto en 2010, cifra que en 2009 fue incluso mayor (73,5%).

Cuadro 3
BOLIVIA: EXPORTACIONES E IMPORTACIONES SEGÚN VIAS DE
ENTRADA / SALIDA Y MEDIO DE TRANSPORTE

	2005		2010	
	Valores (Mill. de US\$)	%	Valores (Mill. de US\$)	%
EXPORTACIONES				
Totales	2.948	100,00	7.033	100,00
<i>Según vías de salida</i>				
Chile	987	33,48	2.802	39,84
Charaña-Arica	311	10,55	187	2,66
Tambo Quemado-Arica	494	16,76	1.314	18,68
Pisiga-Iquique	5	0,18	21	0,30
Apacheta-Antofagasta	5	0,17	7	0,10
Uyuni-Antofagasta	172	5,83	1.274	18,11
Otros países limítrofes	1.663	56,41	3.716	52,84
Aérea y correo postal	220	7,46	431	6,13
Reexportaciones	78	2,65	84	1,19
<i>Según medio de transporte</i>				
Carretero	843	28,58	1.969	28,00
Ferrovionario	247	8,38	1.279	18,19
Aéreo	220	7,47	431	6,13
Fluvial	208	7,05	291	4,14
Ductos	1.352	45,87	2.984	42,43
Otros	0	0,00	0	0,00
Reexportaciones	78	2,65	84	1,19
IMPORTACIONES				
Totales	2.440	100,00	5.393	100,00
<i>Según vías de entrada</i>				
Chile	915	37,50	2.243	41,59
Arica	786	32,21	1.996	37,01
Iquique	62	2,54	132	2,45
Antofagasta	66	2,70	115	2,13
Otros países	1.089	44,63	2.327	43,15
Aerea, postal y zonas francas	436	17,87	822	15,24
<i>Según medio de transporte</i>				
Carretero	1921	78,73	4.497	83,39
Ferrovionario	145	5,94	222	4,12
Aéreo	325	13,32	615	11,40
Fluvial	44	1,80	45	0,83
Otros	5	0,21	14	0,26

Fuente: Elaboración propia con base en datos del INE

No obstante, si bien los flujos del comercio exterior boliviano que se transporta vía terrestre aumentaron en los últimos años, la gran proporción del crecimiento del comercio exterior de Bolivia en el periodo 2005-2010 estuvo basado en el alto crecimiento de las exportaciones de hidrocarburos (gas natural), que se transportan mediante ductos a la Argentina y Brasil. Por ello, tal cual se muestra en el Cuadro 4, si deducimos el componente de hidrocarburos, la participación de las exportaciones bolivianas que utilizaron el 2010 puertos chilenos como vía de salida, ascienden al 69,2% (US\$ 2.802 millones), es decir más de dos terceras partes del total de exportaciones no hidrocarburíferas del 2010, cuando el 2005 este componente había representado el 61,8% (US\$ 987), lo que resulta en una tasa de crecimiento anual (2005-2010) del 23%, muy superior a la registrada por las exportaciones totales, que para este mismo periodo crecieron a una tasa del 19% anual.

Cuadro 4
BOLIVIA: EXPORTACIONES NO HIDROCARBURÍFERAS
SEGÚN VÍA DE SALIDA

	2005		2010	
	Valor (Mill. de US\$)	%	Valor (Mill. de US\$)	%
Total	1.596	100,0	4.048	100,0
Vías de salida				
Puertos Chilenos	987	61,8	2.802	69,2
Arica	805	50,4	1.501	37,1
Iquique	5	0,3	21	0,5
Antofagasta	177	11,1	1.280	31,6
Por otros países limítrofes	311	19,5	732	18,1
Aérea y correo postal	220	13,8	431	10,6
Reexportaciones	78	4,9	84	2,1

Fuente: Elaboración propia con base en datos del Cuadro 3

El anterior análisis puede ser complementado a partir de una descripción del tipo de productos bolivianos que se exportan por territorio chileno. Para ello en el Cuadro 5 se presentan un listado de los principales productos exportados según clasificación utilizada por el INE (sección NANDINA) para los periodos 2005 y 2010, donde se observa que son productos que están principalmente referidos a minerales, productos agrícolas (principalmente soya), metales comunes, productos alimenticios, maderas, cueros, plásticos y derivados, que el 2005 y 2010 representaron en conjunto el 93,9 y 94,3%, respectivamente, donde, sin embargo, sobresale la participación de las

Cuadro 5
BOLIVIA: COMERCIO EXTERIOR QUE SALE E INGRESA POR TERRITORIO CHILENO
SEGÚN SECCIÓN NANDINA

	2005		2010		Incremento porcentual (2005-2010)
	Valores (Miles de US\$)	%	Valores (Miles de US\$)	%	
EXPORTACIONES					
Productos de la industria alimenticia	53.130	5,4	117.307	4,19	120,8
Productos agrícolas	116.023	11,8	205.037	7,32	76,7
Minerales	574.883	58,3	1.909.244	68,18	232,1
Metales comunes y manufacturas metálicas	107.992	11,0	308.823	11,03	186,0
Maderas, plásticos, cueros y derivados	73.731	7,5	99.391	3,55	34,8
Productos textiles	15.178	1,5	60.614	2,16	299,4
Productos químicos	15.527	1,6	42.646	1,52	174,7
Otros productos	28.890	2,9	57.087	2,04	97,6
Sub Total	985.354	100,0	2.800.149	100,00	184,2
IMPORTACIONES					
Productos de la industria alimenticia	52.033	5,7	126.605	5,64	143,3
Productos agrícolas	12.429	1,4	10.443	0,47	-16,0
Minerales	52.062	5,7	226.241	10,09	334,6
Metales comunes y manufacturas metálicas	72.208	7,9	220.712	9,84	205,7
Maderas, plásticos, cueros y derivados	121.564	13,3	266.394	11,88	119,1
Productos textiles	52.135	5,7	59.775	2,66	14,7
Productos químicos	128.003	14,0	283.575	12,64	121,5
Maquinarias	199.114	21,8	532.477	23,74	167,4
Otros productos	225.229	24,6	516.769	23,04	129,4
Sub Total	914.776	100,0	2.242.991	100,00	145,2
Total Comercio Exterior	1.900.130		5.043.140		165,4

Fuente: Elaboración propia con base en datos del INE

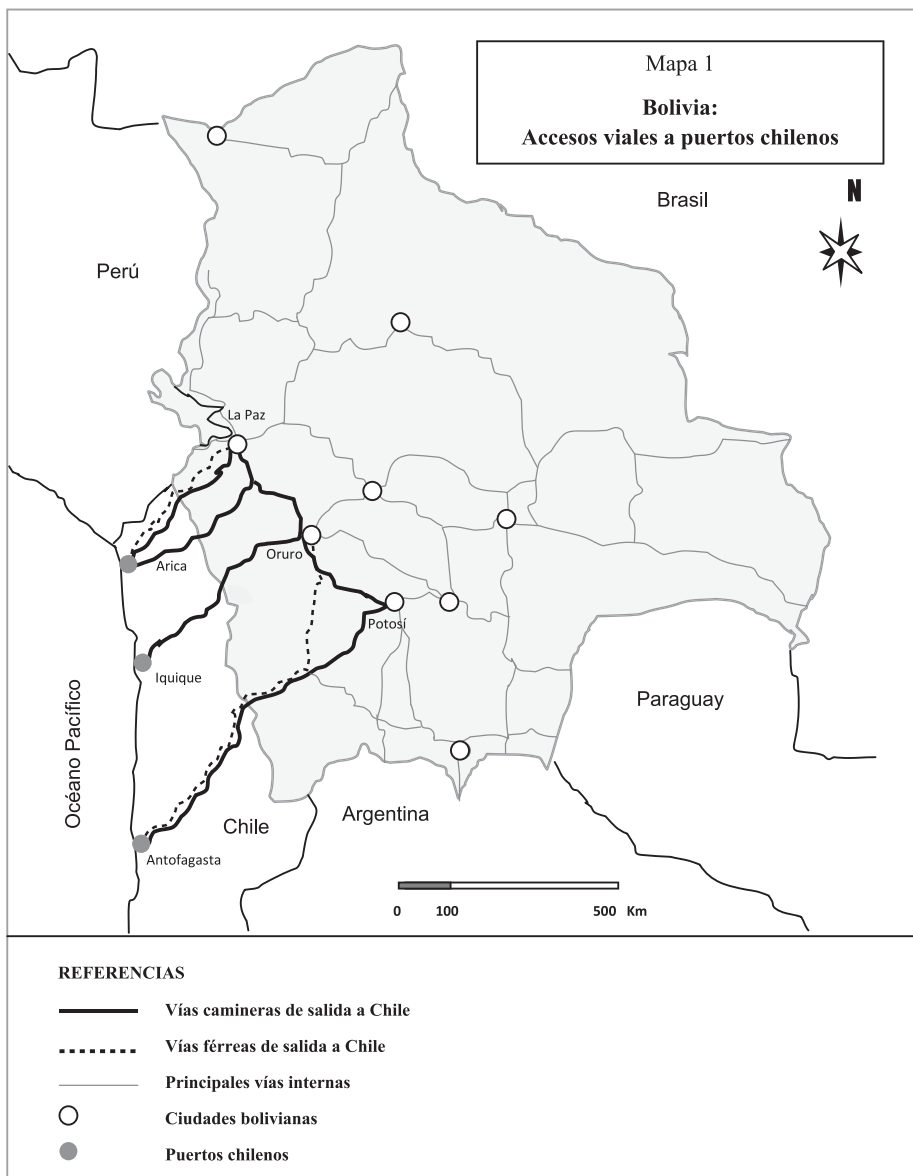
exportaciones mineras que representaron para los mismos periodos el 69,3% (US\$ 683 mill.) y 79,2% (US\$ 2.218 mill.) del total de exportaciones bolivianas que salen por territorio chileno, lo que significa que tuvo un incremento porcentual del 325% en el quinquenio analizado, dinámica que supera a todos los demás productos exportados.

Respecto a los productos importados que son internados por territorio chileno -utilizando los puertos de Arica, Iquique y Antofagasta- se aprecia que principalmente están referidos a maquinarias, productos químicos, maderas, plásticos, cueros y derivados; y minerales comunes, que el 2005 y 2010 representaron en conjunto el 57 y 58% del total, donde sin embargo, sobresale la importación de maquinarias que el 2010 habría representado aproximadamente un 24% del total importado por Chile. También es importante el valor de importación de minerales, metales comunes y manufacturas metálicas (20% del total), que permite observar que la mayor parte de las exportaciones, pero también una buena proporción de las importaciones bolivianas que transitan por territorio chileno, están referidas a productos de gran volumen, aspecto que -como veremos posteriormente- tiene un notorio impacto negativo en términos de costo de transporte, considerando la desfavorable geografía (altas y pronunciadas pendientes) y los caminos que tienen que atravesar los flujos de comercio exterior que se desplazan en esta región, más allá de las condiciones propias de la infraestructura vial.

En términos espaciales, de acuerdo al Mapa 1, del total de vías carreteras por las cuales se pueden sacar e internar productos de comercio exterior boliviano por territorio chileno, se identifican cuatro principales: la carretera y vía férrea La Paz-Arica (que pasa por la localidad de Charaña), la carretera La Paz-Arica (que pasa por la localidad de Tambo Quemado), la carretera Iquique-Oruro (que pasa por la localidad de Pisiga), la carretera Potosí-Antofagasta y vía férrea Uyuni-Antofagasta.¹⁹ En términos de distancias, los citados tramos carreteros y férreos son relativamente largos, a decir: la carretera La Paz-Arica (aproximadamente 515 km)²⁰, la vía férrea La Paz-Arica (aproximadamente 457 km), la carretera Oruro-Iquique (aproximadamente 500 km), la carretera Potosí-Antofagasta (760 km) y la vía férrea Uyuni-Antofagasta (aproximadamente 550 km).

¹⁹ No obstante, según la Dirección Mixta de Límites Bolivia-Chile existen actualmente nueve pasos fronterizos habilitados entre estos dos países (siete carreteros y dos férreos) con presencia de controles aduaneros y policiales.

²⁰ Carretera La Paz - Tambo Quemado - Arica.



Fuente: Elaboración propia

II

EL COSTO ECONÓMICO DE LA MEDITERRANEIDAD DE BOLIVIA

El costo de la mediterraneidad puede ser medido de diferentes maneras y tomando en cuenta distintos criterios de análisis. No obstante, para efectos de la presente investigación se analizará prioritariamente su componente económico, debido a la importancia que tiene el develar sobre la importancia económica de la condición mediterránea en términos de desventaja o costos de oportunidad²¹ para su desarrollo. Los referidos costos, estarían principalmente asociados a los siguientes rubros: el transporte de mercaderías de comercio exterior, el uso de infraestructura portuaria extranjera, el gasto de administración aduanera en la frontera con Chile, la evasión tributaria resultante del contrabando introducido vía Chile, el gasto en actividades de turismo boliviano en zonas costeras chilenas, los gastos militares y policiales de protección de fronteras, incluyendo un ejercicio analítico en torno a la importancia del no usufructo de los recursos naturales del territorio cedido, ámbito mediante el cual se inicia la citada indagación. No obstante, es importante mencionar de inicio, que no todos estos costos son exclusivos de la condición de mediterraneidad.

2.1 Estimación de supuestas pérdidas derivadas del no usufructo de recursos naturales localizados en territorios cedidos a raíz del Tratado de 1904

Debido a que la mediterraneidad supuso una cesión territorial, un primer ejercicio de carácter estrictamente “hipotético y contextual” está referido a la estimación de la supuesta pérdida asociada a la no posibilidad de usufructo, desde 1904, de los recursos naturales, principalmente marítimos y mineralógicos, que se localizan en suelos y aguas territoriales pertenecientes al margen costero del territorio cedido.

Respecto a las riquezas marinas, las leyes chilenas establecen como zona marina de jurisdicción completa, las 200 millas marinas partir de de la costa²² (denominada zona

²¹ Domínguez *et al.* (2004) considera que la disputa territorial entre Bolivia y Chile deriva en evidentes costos de oportunidad en términos de perspectivas de desarrollo económico para Bolivia.

²² De las citadas 200 millas marinas 12 corresponden al denominado “Mar Territorial” de dominio exclusivo en términos de usufructo económico, las 12 siguientes corresponde al denominado Mar Adyacente o Zona Contigua, que son de dominio nacional para efectos de usufructo económico pero también para la aplicación de medidas de prevención y sanción de las infracciones y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios. A todo el restante territorio marino hasta las 200 millas incluyendo el Mar Territorial y el Adyacente se lo denomina como Mar Patrimonial, sobre el que en sentido amplio los estados costeros tienen dominio completo (zona económica exclusiva).

económica exclusiva), que considerando la longitud costera establecida en el Tratado de 1904 (aproximadamente 400 km), representaría una pérdida de territorio marino de aproximadamente 370.000 km², de cuantiosas riquezas naturales y que tiene además una posición geográfica ventajosa respecto a las rutas marítimas en la cuenca del Pacífico, por su relación comercial con el extremo oriente, región por demás importante dado su enorme potencial mercado²³.

Sin embargo, es bueno mencionar que la principal riqueza natural del territorio cedido a Chile desde 1904, además del origen marino, es también minera, debido a que es una región con majestuosos yacimientos mineralógicos (principalmente cobre), lo que hace que actualmente sea una de las actividades de mayor dinámica económica en Chile, generando aproximadamente el 62% del PIB de la Región de Antofagasta²⁴. Debido a ello, el mercado de la producción de cobre es principalmente externo cuyas exportaciones representaron el 2009 el 33% del total de exportaciones de Chile, esto es cerca de US\$ 17.000 mill., es decir 3,21 veces el valor del total de exportaciones bolivianas para ese mismo año (US\$ 5.300 mill.). La importancia productiva de la minería en esta región le ha permitido, por lo tanto, atraer un flujo continuo de inversiones, que a su vez la ha posicionado en un lugar de privilegio en el ranking de competitividad regional. Al respecto, según el Índice de Competitividad Regional de 2008²⁵ elaborado por Gobierno de Chile, la Región de Antofagasta tiene el segundo mayor PIB per cápita del país.

Por ello, aún cuando gran parte de los citados procesos de fortalecimiento productivo regional, se originaron a partir de esfuerzos de carácter endógeno (es decir, que fueron fruto de la presencia de agentes de desarrollo chilenos), no es menos cierto que la gran magnitud de recursos naturales de esta región, pueden ser tomados en cuenta como una “variable hipotética” en el recuento de los eventuales costos históricos que habría acarreado la mediterraneidad boliviana, en el entendido de que serían recursos que aunque en una proporción desconocida, pudieron haber sido “potencialmente” aprovechados por Bolivia. Como dato complementario, se tiene registrado por ejemplo, que el año 2010 el sector minero pagó al fisco US\$ 1.109 millones por concepto de *royalty*, de los cuales US\$ 831 millones corresponden a las mineras privadas, y el resto

²³ En esta zona se encuentran los mercados de China y la India, por citar algunos.

²⁴ La Región de Antofagasta exporta en productos marítimos un valor menor al 0,2% del total de sus exportaciones regionales, que sin embargo representar varias decenas de millones de dólares anuales. Las exportaciones mineras de esta región el 2009 sumaron US\$ 17.000 mill. y las exportaciones de recursos pesqueros US\$ 32 millones.

²⁵ Ver al respecto Gobierno de Chile (2009).

a la empresa minera pública (CODELCO). En este contexto, considerando únicamente el componente de inversión privada (principalmente la IDE), la magnitud de pérdidas por el no usufructo de los recursos mineralógicos de la Región de Antofagasta sería de entre US\$ 100 y 200 millones anuales, tomando en cuenta solamente un eventual aporte impositivo de esta actividad, que no obstante, como sabemos, es solo una pequeña proporción del total de su aporte económico.

No obstante, es también importante aclarar que la presencia de los citados recursos mineralógicos está asociado a la existencia de una geografía muy accidentada, con un clima extremadamente árido (desértico), una escasa vegetación y serias deficiencias hídricas, factores que limitan visiblemente su estructura productiva, principalmente la referida a la agricultura, ganadera e industrial, además del incremento sustancial que esta restricción física supone en la construcción de obras de infraestructura. Esto por lo tanto, disminuiría los supuestos costos derivados del no uso de los recursos naturales disponibles en la zona, pues su aprovechamiento hubiera representado también altos costos de creación de infraestructura de base (puertos, sistemas viales y sistemas de generación y distribución de energía, entre otros). Por ello, debe tenerse sumo cuidado a la hora de atribuir valores a los costos económicos por concepto de no usufructo de los recursos naturales del territorio cedido (región de Antofagasta), debido a que los actuales volúmenes de explotación y márgenes de beneficio que estarían generando, son resultado de un proceso histórico en el que participaron múltiples variables y actores de interrelación compleja, que por lo mismo obligan a ser sumamente cautelosos a la hora de asociarlos con el tema de la mediterraneidad. Por este motivo, estos costos solo serán considerados como datos hipotético-contextuales en el marco de un simple ejercicio académico y no serán incorporadas en la estimación de los costos económicos de la mediterraneidad boliviana.

2.2 Costos de transporte

Los costos del transporte carretero son por definición mayores que los costos de transporte fluvial o férreo, debido a la mayor fricción que hay entre rueda y vía (camiones) y entre casco y agua (barcos), fenómeno que representa un mayor consumo de energía (combustible), lo que de inicio tendería a desfavorecer el comercio internacional de los países mediterráneos, más aún si las tramos que deben ser cubiertos hasta llegar a los mercados finales son considerables, como es el caso de Bolivia. Al respecto un estudio realizado en la Argentina y citado por CEPAL (2003a), considera que, sobre un recorrido de 250 kilómetros, el flete camionero promedio tiene un valor aproximado de 13 dólares la tonelada, el ferroviario de 10,5 dólares y el fluvial (por barcazas) de 5 dólares. De un modo similar, sobre recorridos de 1.000 kilómetros los

costos promedios serían de 60, 50 y 10 dólares, para transporte carretero, férreo y fluvial, respectivamente. Por ello, considerando que la geografía en la zona fronteriza entre Bolivia y Chile es aún más agreste, los costos de transporte serían también extremadamente altos.

Los citados costos de transporte se incrementan principalmente por las prolongadas distancias, pero también por la existencia de accidentes topográficos (altas pendientes) que resultan en también altos costos operativos, situación que es particularmente cierta en el caso de Bolivia, cuya zona limítrofe con Chile (zona occidental), es completamente montañosa (con un promedio de 4.000 nsnm), en contraposición a la zona oriental y de los valles (de donde proviene una importante proporción del comercio internacional boliviano que utiliza puertos chilenos)²⁶, que está localizada a un promedio de 400 msnm.

Según la CEPAL (2003b) el flete carretero promedio para un contenedor de 24 toneladas en el tramo La Paz (Bolivia) – Arica (Chile), es del orden de 950 dólares (contemplando el regreso del contenedor vacío) incluyendo los costos de peaje aduanero²⁷, que es de aproximadamente 0,13 dólares/ TM/ km, cotización que incluye los costos relacionados con los pasos de frontera en ambos sentidos. Para efectos comparativos, para un tramo de 320 kilómetros entre Arica e Iquique (topografía ondulada) el costo promedio de transporte carretero es de aproximadamente 430 dólares, es decir 0,096 dólares/ TM/ km²⁸, lo que representa que el tramo internacional Chile-Bolivia tiene un costo de transporte 35,4% más caro respecto a un tramo interno en Chile²⁹. Para el caso específico de Bolivia, Revuelta (1994) estimó que en el tramo

²⁶ Según el Berón (2004), aproximadamente un 25% del total de producción de soya del departamento de Santa Cruz de la Sierra, sale al mercado internacional vía puertos chilenos. Al respecto, Prado *et al.* (2003:113) sostiene que las exportaciones cruceñas se dirigen sobre todo a los mercados andinos (Comunidad Andina de Naciones, CAN) en virtud a la mayor complementariedad de su producción y las preferencias arancelarias para la soya y sus derivados. Al respecto, según Kreidler y otros (2004) el costo directo de operación de la soya boliviana es de US\$ 87 /TM, inferior al obtenido por Brasil (US\$ 99/TM), no obstante, su costo total (incluido transporte) asciende a US\$ 165 /TM, que es sustancialmente mayor al de Brasil (US\$ 122 /TM).

²⁷ Por conceptos de gastos aduaneros los transportistas deben pagar a la aduana boliviana un promedio de 5 dólares/TM.

²⁸ Según la Cámara de Exportadores de Santa Cruz, el tramo carretero Santa Cruz – Buenos Aires (aproximadamente 2.250 km de topografía ondulada) tiene un costo promedio de 0,082 dólares/ TM / km Por su parte, CEPAL (2002) establece que el costo de transporte de productos de exportación de Bolivia el 2001 fue del 14% del costo total.

²⁹ Limao y Venables (1999) sostienen que el costo adicional de transporte de los países sin acceso a costas marinas es en promedio 39% más alto que los países con costa.

Tambo Quemado (Bolivia) – Arica (Chile) el costo de transporte carretero es de aproximadamente 0,094 dólares/ TM/ km. El costo de transporte carretero de los flujos comerciales de la zona oriental de Bolivia es aún mayor, pues supone no solo el cruce de una cordillera sino de dos, pues en esta región la cordillera de Los Andes se bifurca en dos ramales (occidental y oriental) en medio de los cuales se encuentra el altiplano boliviano³⁰ (Mapa 2).

Al respecto, en Sanjinés *et al.* (2002) se estima, para el caso de Bolivia, un costo promedio de transporte de 0,12 dólares /TM / km en la frontera con Chile, que tomando en cuenta el volumen de comercio exterior boliviano (vía carretera) que utilizó puertos chilenos en 2010 (Cuadro 6), generan un costo total de transporte carretero -con base en el costo estimado para el tramo carretero Oruro-Iquique, de 495 km- de aproximadamente US\$ 181 mill. anuales (0,93% del PIB de 2010)³¹. Sin embargo, si tomamos en cuenta solo el 35,4% del referido costo, obtenemos US\$ 64 mill. anuales (aproximadamente 0,33% del PIB de 2010)³², que sería el “costo adicional” que tiene el transporte carretero de Bolivia de tener que sortear la cordillera de Los Andes en la zona limítrofe con Chile³³.

Cuadro 6
FLUJOS DE COMERCIO EXTERIOR BOLIVIANO QUE UTILIZARON TERRITORIO CHILENO COMO VIA DE SALIDA Y ENTRADA (2010)

<i>Tipo de vía</i>	<i>Exportaciones</i>		<i>Importaciones</i>	
	<i>(Miles de Kgs.)</i>	<i>(Miles de US\$)</i>	<i>(Miles de Kgs.)</i>	<i>(Miles de US\$)</i>
Carretera	874.809	1.342.411	1.337.267	2.241.096
Férrea	828.486	1.271.094	11.034	1.852
TOTAL	1.703.295	2.613.505	1.348.301	2.242.948

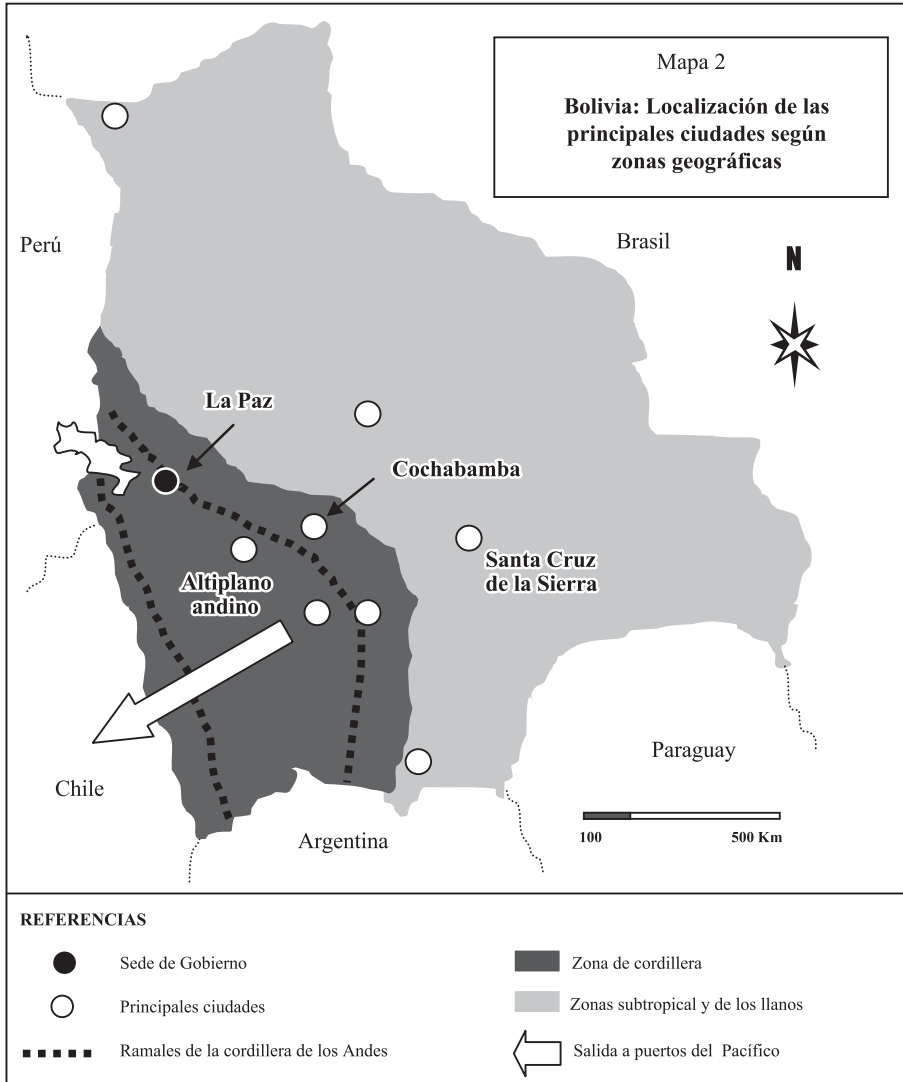
Fuente: Elaboración propia en base en información del INE

³⁰ La distancia carretera entre Santa Cruz de la Sierra (zona oriental de Bolivia) y el puerto de Arica en Chile es de aproximadamente 1.225 km, de los cuales aproximadamente un 70% está emplazado en territorio andino.

³¹ Este valor también se obtiene utilizando un costo de transporte promedio de US\$ 68 la TM.

³² Fujimura (2004) citando a Radelet y Sachs (1998), sostiene que los costos de transporte adicionales para países sin acceso a costas marinas, representan en promedio 0,3% del PIB.

³³ Para un análisis del costo adicional de transporte de la zona fronteriza entre Chile y Argentina ver Hoffmann (2000).



Fuente: Elaboración propia con base en información del Instituto Geográfico Militar (IGM)

Si analizamos en forma separada las exportaciones e importaciones bolivianas que salieron o entraron por territorio chileno (tanto las que utilizaron vías carreteras: a razón de 0,12 dólares /TM / km, como férreas: a razón de 0,105 dólares /TM/km, según CEPAL, 2003a), las primeras, habrían tenido en 2010 un costo de transporte aproximado de US\$ 53 mill. (3,91% de su valor total), en tanto que las segundas, un costo promedio de US\$ 70 mill. (3,13% de su valor total). No obstante, si utilizamos el método alternativo de medición de relación de valores ((CIF-FOB)/CIF), el referido costo de transporte habría representado en 2010 el 8,5% del valor total³⁴. No obstante, si subiríamos los costos promedios de transporte de comercio exterior a aproximadamente 10% del valor de las exportaciones e importaciones (promedio internacional), supondría aumentar los costos totales de transporte de las exportaciones e importaciones a US\$ 135 y US\$ 179 mill., para el 2010, respectivamente, o alternativamente suponer que los costos promedio por TM/km suben a US\$ 0,30 /TM/km, es decir algo así como el triple de los costos promedios internacionales.

En Sanjinés *et al.* (2002) con base en datos de la Cámara Departamental de Transporte de Oruro se estimó un costo promedio unitario de flete de US\$ 828 para el tramo Oruro-Arica a puertos chilenos y un costo promedio unitario de transporte de US\$ 637, considerando una carga de 24,5 TM (Cuadro 7). Esto representa un costo promedio total de transporte carretero de US\$ 1.455 por camión con carga completa, lo que para una distancia promedio de 500 km, un costo por T.M / km de US\$ 0,12 y un volumen de comercio exterior (exportaciones + importaciones) de 2.212.000 TM para 2010 resultan en US\$ 133 mill. de costo total de transporte carretero en la zona fronteriza de Chile. Los costos de transporte férreo de esta zona, por su parte, alcanzarían a un promedio de US\$ 0,092 / TM / km, generando un costo total de transporte férreo de US\$ 62 mill. De la información del Cuadro 7 también se observa que un volumen de comercio exterior boliviano de 839.000 TM, que utilizó la vía férrea en 2010, el valor total de costo de transporte ascendería a US\$ 39 mill, lo que supone que el costo de transporte férreo es aproximadamente un 30% más barato que el costo de transporte carretero en esta zona. No obstante, el transporte carretero tiene otras ventajas, donde resaltan: la mayor posibilidad de contrabandear, la mayor disponibilidad de unidades y, por lo tanto, tiempos más cortos de traslado.

³⁴ Según CEPAL (2001 y 2003a), el costo de transporte de importaciones en Bolivia ((CIF/FOB) /CIF) fluctúa entre el 7,4 y 7,7%. No obstante, según la CEPAL (2003e), UNCTAD (2002), UNCTAD (2001), Cárcamo-Díaz (2003) y Gallup *et al.* (1998) este costo para los periodos 1996-2000, 2000, 1997, 1998-2002, 1995 y 2001, serían del 11,5 y 12,8; 11,1; 13,0 y 10,6% respectivamente. Sin embargo, Cárcamo-Díaz (2003), hace un especial hincapié en señalar la existencia de visibles problemas de medición y comparación de este tipo de flujos entre países. Finalmente, Martínez y Suárez (2003) muestran que los fletes de transporte, aumentan con la distancia, por lo que el costo de fletes totales de las importaciones bolivianas procedentes de la Unión Europea habrían representado en 1998, el 31% del valor total.

Cuadro 7
COSTOS DE TRANSPORTE EN LA ZONA LIMITROFE CON CHILE

Carretero

Costo promedio unitario de flete (US\$)	828
Costo promedio unitario de transporte Oruro-Arica (US\$)	637
Distancia promedio (km)	500
Costo promedio de transporte Oruro-Arica (US\$ / TM / km) ¹	0,12
Volumen de comercio exterior, 2010 (miles de TM)	2.212
Valor total del costo de transporte, 2010 (millones de US\$)	133

Férreo

Costo promedio de transporte La Paz-Arica (US\$) ²	1.840
Distancia promedio (km)	500
Costo promedio de transporte (US\$ / TM / km)	0,092
Volumen de comercio exterior, 2010 (miles de TM)	839
Valor total del costo de transporte, 2010 (millones de US\$)	39

Fuente: Elaboración propia con base en Sanjinés *et al.* (2002).

¹ Se considera un transporte promedio de 24.5 TM por camión.

² Se considera un transporte promedio de 40 TM por container.

El ejercicio anterior de estimación de costos de transporte en la zona de estudio permite confirmar las estimaciones realizadas por estudios internacionales, no obstante, hace referencia a costos promedios de un conjunto variado de productos que muestran -por ejemplo- que el transporte de minerales o la combinación de minerales y productos agrícolas, como la soya, tienen costos aún mayores³⁵, debido a que cargan normalmente al tope de sus capacidades. Lamentablemente la mayor parte de este tipo de información hace referencia al transporte terrestre, sin embargo, dado que en esta zona económica es el principal medio de transporte de carga internacional (aproximadamente dos terceras partes del volumen de carga transportada) sus estimaciones pueden ser utilizadas como una buena aproximación de la estructura de costos de transporte de la zona.

Tal cual lo demuestra CEPAL (2001), la diferencia de costos de transporte de exportaciones e importaciones se debe a varios factores, pero principalmente a la estructura de productos comercializados. Por ello, debido a que las exportaciones bolivianas incorporan mucho menos valor agregado que las importaciones, su costo

³⁵ Por ejemplo, el costo promedio de transporte de minerales alcanzaría a un promedio de 0,13 US\$ / TM / km. Contrariamente el costo promedio de transporte de soya -debido a la mayor demanda del servicio y su competencia elevada, que genera mayor eficiencia- es solo de 0,10 US\$ / TM / km.

relativo de transporte es mucho mayor. Esto se constata en la relación Volumen Transportado (kg) / Valor de Comercio (US\$), que para las exportaciones es de 2,17³⁶, en tanto que para las importaciones solo 0,77³⁷. La información anterior permite también estimar que el costo de transporte del comercio externo de la zona oriental de Bolivia (topografía plana) representaría aproximadamente un 6,2% = $(0,096 * (1 - 0,354) * 100)$ de su valor total, lo que significaría que la zona montañosa de Bolivia tendría –obviamente- un costo de transporte 55% = $((0,096 - 0,062) / 0,062) * 100)$ mayor respecto a la zona oriental³⁸. No obstante, debe quedar claro que los costos de transporte están más influenciados por las características geográficas del territorio (topografía montañosa)³⁹, la calidad de la infraestructura vial⁴⁰ y las distancias de los mercados de destino⁴¹, que por la simple condición mediterránea de un país, máxime si –como en el caso de Bolivia- existen marcos institucionales, como el previsto por el Tratado de 1904, donde se establece libertad “irrestrita” de tránsito de mercaderías de comercio exterior boliviano por territorio chileno. Por este motivo, los costos de transporte no serán incluidos en la medición de los costos económicos de la mediterraneidad boliviana.

Para finalizar este acápite se debe mencionar que con objeto de verificar las estimaciones del costo del transporte carretero que utiliza puertos chilenos para exportaciones bolivianas, se realizó en 2010 un levantamiento de información primaria con base en cotizaciones en empresas nacionales de transporte terrestre para la ruta Cochabamba-Arica, de la que resultó un costo para un contenedor de 25 TM -que viaja esta ruta con contenedor y regresa vacío- de US\$ 1.000 a 1.500 según la calidad de los servicios de la empresa. No obstante un costo promedio de transporte carretero entre Cochabamba y Arica (exportaciones) de un camión de 25 TM sería de aproximadamente 1.250 US\$, es decir, un costo estimado de 0,075 US\$ / TM / km, aunque puede subir a US\$ 0,09 y bajar a US\$ 0,06. No obstante, para el caso de las importaciones de productos bolivianos que son traídos desde puertos chilenos los costos de transporte son mayores debido a que los camiones que los transportan tienen menos posibilidades de regresar con carga, razón por la cual sus costos reales aumentan

³⁶ Las principales exportaciones bolivianas que salen por puertos chilenos están referidas a minerales y soya.

³⁷ Es decir que se requiere exportar e importar 2,17 kg y 0,77 kg, para obtener un dólar de valor comercial.

³⁸ Aún así, según Candia y Antelo (2005), las exportaciones bolivianas que salen por la hidrovía Paraná-Paraguay tienen un costo de transporte adicional de US\$ 30 por TM, respecto a la producción argentina.

³⁹ Para un interesante análisis en torno a la condicionalidad geográfica del desarrollo ver Hausmann (2001).

⁴⁰ Una descripción de las características de la infraestructura vial de Bolivia en el marco de los sistemas de comercio internacional subregionales se encuentra en UNCTAD (2003).

⁴¹ Un interesante análisis sobre la importancia de las distancias en el comercio exterior bilateral de Bolivia es el realizado por Nina (2004).

hasta en un 50%, es decir a un costo promedio de 0,112 US\$ / TM / km De todos modos, en los dos casos, son valores que validan las estimaciones internacionales.

2.3 Costos de administración aduanera

Bolivia cuenta con cuatro puestos de control aduanero en la frontera con Chile localizados en Charaña, Tambo Quemado, Pisiga y Ollague, y otros dos de control aduanero en puerto, localizados en Arica y Antofagasta, que requieren anualmente de recursos para funcionar, tanto en términos de inversión como de gasto corriente. Al respecto, según el Presupuesto General del Estado de 2010 se destinaron para la Aduana Nacional Bs. 244 mill. (aproximadamente US\$ 35 mill.⁴²) de los cuales se ejecutaron Bs. 147 mill. (aproximadamente US\$ 21 mill.).

Lamentablemente no se pudo obtener información del gasto aduanero discriminado según países de ingreso o salida de mercancías, no obstante, haciendo un prorrateo del monto citado según la importancia económica de los flujos comerciales de Bolivia con Chile respecto al total del comercio exterior boliviano, le correspondería a esta zona una participación de aproximadamente 36% en el total del monto de la ejecución presupuestaria aduanera, lo que representaría un monto aproximado de gastos de las aduanas en la frontera de Chile de US\$ 7,6 mill. anuales. Sin embargo, es importante no perder de vista que este tipo de costos son, al igual que los costos de transporte, independientes de la condición de mediterraneidad.

2.4 Costos de evasión tributaria

Según una investigación realizada por el IBCE (2005) existen por lo menos 5 formas alternativas para estimación de los volúmenes del contrabando internado a Bolivia, estos son: a) mediante el análisis de la Balanza de Pagos y sus desfases contables representados en la cuenta Errores y Omisiones, que lamentablemente esconden problemas asociados a la presencia de exportaciones e importaciones ilegales, b) mediante información manejada por la Aduana Nacional, a partir de los datos incorporados en las pólizas de importación, c) mediante una aproximación histórica de las propensiones de contrabando según tipo de producto importado legalmente, es decir, bienes de consumo final, bienes intermedios o bienes de capital y d) mediante un modelo de análisis de las relaciones funcionales entre el sector informal, el formal y el contrabando, y finalmente e) mediante el cruce de información de comercio exterior de los países de la región, estimación que es periódicamente realizada por la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI).

⁴² T.C. US\$ 1 = Bs. 6,98 (2010).

Las citadas cinco posibilidades metodológicas y los múltiples métodos de aproximación cuantitativa al fenómeno del contrabando muestran la evidente complejidad del fenómeno, no obstante y para fortuna, los distintos métodos permiten estimar valores similares. Al respecto, el IBCE (2005) estimó para el año 2004 un valor de contrabando de aproximadamente US\$ 724 mill., que para el año 1997 (año en el que se registró los mayores montos de contrabando la última década) fluctuaba entre los US\$ 850 a 950 mill.. Al respecto según el Instituto Boliviano de Comercio Exterior (IBCE, 2005) se estima que para el 2005 el contrabando habría sido de aproximadamente US\$ 770 mill., esto es, un 8,1% del PIB y para el 2010 estaría alcanzando la suma de US\$ 1.450 mill. Del monto total de contrabando que ingresa a Bolivia, entre el 34% a 36% lo hace vía Chile, con un valor aproximado para el 2010 de US\$ 520 mill. anuales, lo que en términos de evasión tributaria⁴³ representaría una pérdida fiscal de US\$ 135 mill. anuales (0,7% del PIB). No obstante, el fenómeno del contrabando al igual que en el caso de los gastos aduaneros no está condicionado a la mediterraneidad, debido a que es una actividad que se lo realiza en todos los entradas fronterizas, razón por la cual no será considerado como un costo de la mediterraneidad.

2.5 Otros costos asociados a la mediterraneidad

A parte de los costos asociados al transporte, los exportadores e importadores bolivianos que utilizan territorios chilenos como tránsito, deben asumir algunos costos adicionales como son por ejemplo las tarifas cobradas por uso de muelle, que el 2010 fueron a razón de US\$ 0,85 la tonelada de carga⁴⁴, lo que habría representado una erogación por este concepto, de solo US\$ 2,6 mill.. No obstante, según estimaciones del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto de Bolivia (2004) el costo promedio del total de servicios portuarios⁴⁵ en Chile es de US\$ 10 /TM, lo que para el 2010, dado el volumen de carga comercializada, habría representado para Bolivia un costo total de aproximadamente US\$ 30,5 mill. A esto anterior habría que sumarle los gastos de operación realizados por los transportistas bolivianos en territorio chileno (compra de gasolina, gastos de mantenimiento y pernocte entre otros), que según los índices utilizados en el citado documento y su aplicación a los volúmenes de comercio externo del 2010, representarían en promedio un costo de US\$ 17 mill. anuales. Debe mencionarse, sin embargo, que de acuerdo al Tratado de Paz, Amistad y Comercio de

⁴³ Impuesto de Gravamen Arancelario Complementario (GAC) e Impuesto al Valor Agregado (IVA), que en conjunto representan un promedio de 23% del valor de una mercancía importada.

⁴⁴ Ver al respecto Terminal Puerto Arica: TPA (2011), *Manual de Servicios*, Terminal Puerto Arica S.A. Arica.

⁴⁵ Manipuleo, almacenamiento y estiba / desestiba, entre otros.

1904 (posteriormente ratificado por otros tratados bilaterales⁴⁶), Chile otorgó a Bolivia libre tránsito comercial por su territorio, concediéndole el derecho a constituir aduanas en los puertos de Arica y Antofagasta y poder almacenar sin objeto de cargo “adicional” mercaderías en tránsito en aduanas chilenas, razón por la cual existen actualmente aduanas de administración boliviana en los citados puertos.

Otra pérdida de recursos asociada a la mediterraneidad es el flujo de recursos que los bolivianos gastan en actividades de turismo en zonas costeras de Chile. Al respecto, según información del INE-Chile (2010), ingresaron el 2010, 307.766 turistas bolivianos. Por ello, si sobre esta base suponemos que aproximadamente un 75% de estos turistas -es decir más o menos 230.825 personas- visitan zonas costeras del norte chileno, con un gasto diario promedio de US\$ 25 y una estadía de cinco días, los flujos de recursos gastados por este concepto habrían alcanzado el 2010 un valor de más o menos US\$ 28,5 mill.. Finalmente tenemos el costo referido a la imposibilidad que tendría Bolivia de aprovechar el factor multiplicador asociado a las inversiones que requeriría una eventual exportación de gas natural hacia países de ultramar. Este proyecto, aún cuando no está en la carpeta gubernamental actual, es probable que se lleve a cabo en el largo plazo, lo que supondrá la necesidad de elegir un puerto de salida de este recurso, que por las características geográficas y principalmente el factor distancia, tiene 3 posibles alternativas, dos de ellas localizadas en Chile (Puertos de Patillos y Mejillones) y una en Perú (Puerto de Ilo). No obstante, el que supone un menor costo de construcción del gasoducto es los puertos chilenos de Patillos (Primera Región), localizado a 650 km y el Mejillones (Segunda Región), localizado a 730 km de los pozos de gas natural del sur de Bolivia (Departamento de Tarija).

Al respecto, la inversión requerida según estimaciones realizadas por el gobierno de Bolivia sería de aproximadamente US\$ 7.000 mill., que tendrían la siguiente estructura interna: US\$ 1.000 mill. para desarrollo de pozos, US\$ 1.200 mill. para construcción del gasoducto, US\$ 2.500 mill. para instalación de una planta de licuefacción de gas natural, US\$ 500 mill. para adecuación del puerto, US\$ 1.100 mill. para adecuación de transporte marítimo y US\$ 700 mill. para la instalación de una planta de regasificación en los puertos de destino. Sin embargo, dadas las condiciones geográficas, solo US\$ 1.800 mill. serían invertidos en territorio boliviano (25% del total), valor que aumentaría a US\$ 5.800 mill. (75% del total) si Bolivia contaría con un puerto marítimo, razón por la cual, existiría una eventual pérdida (costo) del Estado boliviano de aproximadamente

⁴⁶ Convención de Tráfico Comercial entre Chile y Bolivia de 1912, Convención sobre designación de árbitro entre Chile y Bolivia de 1907, Convención sobre Tránsito entre Chile y Bolivia de 1937 y Convenio Comercial entre las Repúblicas de Chile y Bolivia de 1955, entre los más importantes. Ver al respecto Saavedra (1979).

US\$ 4.000 mill. de inversión directa⁴⁷. Por ello, aún cuando es difícil saber cuál es el costo real de la imposibilidad de absorber los beneficios totales de una inversión de estas características, lo cierto es que está asociada a la condición de mediterraneidad, por lo que seguramente existirán negociaciones futuras para ver la posibilidad de que Bolivia puede aprovechar de la mejor manera sus eventuales beneficios, aún cuando algunas inversiones no se localicen precisamente en su territorio⁴⁸. No obstante, debido a la escasa y no muy precisa información sobre este tipo de impactos económicos, no serán considerados en la estimación del costo económico de la mediterraneidad.

2.6. Costo económico atribuible a la mediterraneidad

El análisis del costo económico de la mediterraneidad boliviana puede ser realizado a partir de dos tipos de enfoque, el primero mediante un *análisis estático*, de mediano plazo, y el segundo mediante un *análisis dinámico*, de largo plazo, cuya principal diferencia respecto al primero, es que toma en cuenta efectos de carácter acumulativo en el tiempo.

a) Análisis estático

Como vimos, el análisis y recopilación de información, comprobó que no todos los costos son atribuibles a la condición de mediterraneidad. Por ello, un ejercicio de separación de aquellos costos económicos que son atribuibles a la mediterraneidad y aquellos que no lo son, es decir que son independientes de esta condición político-geográfica, es el siguiente:

- * Un *primer grupo* compuesto por aquellos costos atribuibles directa o indirectamente a la condición de mediterraneidad, que están referidos a los gastos realizados en 2010 por los transportistas bolivianos en territorio chileno (US\$ 17 mill.), las tarifas de uso de muelle (US\$ 30,5 mill.) y el turismo boliviano en zonas costeras de Chile (US\$ 28,5 mill.), que en conjunto representan US\$ 76 mill. anuales (aproximadamente 0,39% del PIB)⁴⁹.

⁴⁷ Ver al respecto el informe del PNUD (2003).

⁴⁸ La política alternativa es poder negociar la aceptación de un enclave portuario con ciertos derechos o eventualmente la exportación de energía eléctrica al norte chileno a partir de la instalación de plantas generadoras de este tipo de energía en el suroeste del país (Departamento de Potosí), que utilicen el gas natural como materia prima.

⁴⁹ Según Gallup *et al.* (1998) este costo a nivel internacional representa en promedio el 1,0% del crecimiento del PIB, no obstante, esta estimación considera tanto los costos propios de la mediterraneidad (como son por ejemplo los costos de transporte), que en el caso de Bolivia representarían juntas el 0,87% del crecimiento del PIB. Según la CEPAL (2003d) el costo económico neto de la mediterraneidad representaría en promedio el 0,25% del PIB.

- * Un *segundo grupo* compuesto por los aquellos costos que no son atribuibles a la condición de mediterraneidad y cuya presencia, por lo tanto, es independiente de este fenómeno, como son los costos de transporte (US\$ 181 mill.), la evasión tributaria generada por el contrabando de mercaderías que son internadas por puertos chilenos (US\$ 135 mill.) y los gastos administrativos de aduana (US\$ 30,5 mill.), que en conjunto representan un aproximado de US\$ 347 mill. anuales (1,78% del PIB)⁵⁰.

Como puede apreciarse, el análisis estático (para un solo año) muestra que el costo económico exclusivo de la mediterraneidad boliviana es relativamente bajo (0,39% del PIB) respecto a estimaciones internacionales (alrededor del 1,0% del PIB), además de que no consideran sus efectos acumulativos en el tiempo (periodo de varios años), fenómeno que por lo tanto, es medido en el apartado siguiente mediante la utilización de un modelo de análisis dinámico. Por ello, en el Esquema 1 se presenta un desglose de la estructura de los principales costos asociados al comercio exterior boliviano que transita por territorio chileno, valorados para el 2010, donde se puede apreciar que un grupo importante de estos costos son evidentemente independientes de la condición de mediterraneidad.

b) Análisis dinámico

Debido a que el costo económico de la mediterraneidad está relacionado a la presencia de efectos acumulativos en el tiempo, un modelo de análisis más completo en torno a este componente tendría que considerar necesariamente la utilización de una metodología de análisis de carácter dinámico, es decir a lo largo de un periodo de tiempo. Bajo esta lógica, se incorpora a continuación dos modelos de análisis de las tendencias del PIB de carácter dinámico, referidos a los periodos 1905-2010 y 2001-2010.

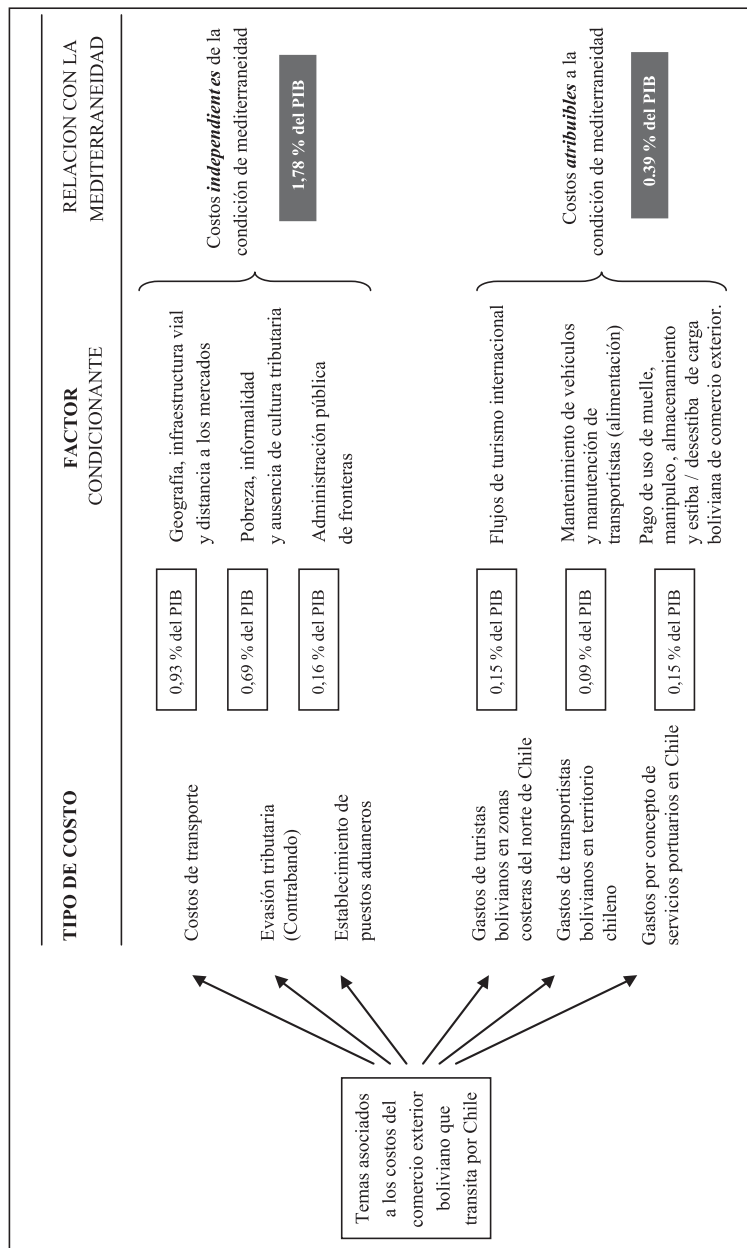
*** Periodo de análisis 1905 - 2010**

El análisis de este periodo de análisis tiene como objetivo estimar los costos dinámicos de la mediterraneidad en el muy largo plazo. Para ello, se desarrolla un ejercicio de estimación de los valores del PIB real y potencial de Bolivia para el periodo 1905-2010 obtenidos mediante un ejercicio de proyección lineal de sus tendencias históricas, sobre la base del valor del PIB observado de 2010⁵¹ a una tasa promedio de crecimiento

⁵⁰ Estimado sobre la base de un PIB del 2010 (a precios constantes) de US\$ 19.501 mill.

⁵¹ Según el INE-Bolivia (2011) el PIB 2010 fue de US\$ 19.501 millones.

Esquema 1
ESTRUCTURA DE COSTOS ASOCIADOS AL COMERCIO EXTERIOR BOLIVIANO QUE TRANSITA POR CHILE
(2010)



Fuente: *Elaboración propia.*

del 3%⁵². Por su parte, los valores del PIB potencial (es decir, el PIB real que resulta de la no existencia de costos por efecto de la mediterraneidad) se obtienen mediante la proyección del PIB real a una tasa de crecimiento 0,39% mayor, que como explicó anteriormente, mediría el costo económico promedio de la mediterraneidad boliviana. Finalmente, los valores de los PIB per cápita (tanto el real como el potencial), son obtenidos a partir de la relación histórica entre los valores estimados de PIB y los datos poblacionales de los censos y sus proyecciones.

En el Cuadro 8 se puede apreciar que la tendencia histórica del PIB potencial durante el periodo 1905-2010, resulta en un valor para el 2010 de aproximadamente US\$ 29.214 mill., o lo que es lo mismo, un PIB per cápita potencial de US\$ 2.754⁵³, 50% más alto que el PIB per cápita observado de este año (US\$ 1.838). Esta proyección de diferencias entre PIB potencial y real que en el modelo de análisis presentado se debería a la existencia de costos económicos derivados de la mediterraneidad a muy largo plazo, es sin embargo, menor a los valores estimados en estudios internacionales (como el presentado por Gallup *et al.* 1998)⁵⁴, donde a partir de un análisis econométrico se estableció que los países con acceso a costas marinas, tendrían en promedio un PIB 109% más alto que el de los países mediterráneos. La diferencia de estos dos valores (a decir, 50% y 109%) es resultado de la presencia de un conjunto variado de otras variables o factores que influyen en los niveles de crecimiento económico de un país, donde resaltan los condicionamientos geográficos, la tasa de inversión, la productividad total de los factores, el grado de apertura económica, el nivel de institucionalidad (apego a las leyes y eficiencia de la administración pública), el riesgo país (nivel de conflictividad social y laboral), entre otros.

Es bueno aclarar, no obstante, que la proyección del PIB potencial y su eventual diferencia con el PIB real en el presente estudio, es un simple ejercicio de proyección confeccionado sobre la base de ciertos valores observados (PIB del 2010 y población de periodos censales), que tiene el problema de utilizar tendencias lineales positivas (que solo estiman valores positivos del PIB) lo que constituye una evidente restricción metodológica, debido a que en la realidad los valores del PIB tienen un comportamiento cíclico, con etapas de crecimiento positivo, nulo y negativo.

⁵² Ver al respecto PNUD (2001), donde se establece que en promedio el crecimiento del PIB boliviano durante el periodo 1950-2001, fue del 3% anual.

⁵³ Según el Fondo Monetario Internacional (2009) este valor para el 2008, sería superior al PIB per cápita (nominal en dólares estadounidenses) de Paraguay (US\$ 2.601), Honduras (US\$ 1.842) y Nicaragua (US\$ 1.025) y Haití (US\$ 791), pero todavía inferior a países como Guatemala (US\$ 2.848), Ecuador (US\$ 3.776) y El Salvador (US\$ 3.824), entre otros.

⁵⁴ El citado documento es un estudio realizado para 129 países con base en información de 1990 y 1995.

Cuadro 8
BOLIVIA: ESTIMACIONES DE CRECIMIENTO DEL PIB REAL Y POTENCIAL
(1905-2010)

<i>Año</i>	<i>PIB real Crec. 3,0% (Mill. \$US.)</i>	<i>PIB potencial Crec. 3,39% (Mill. \$US.)</i>	<i>Población</i>	<i>PIB per cápita real Crec. 3,0% (\$US.)</i>	<i>PIB per cápita potencial Crec. 3,39% (\$US.)</i>
1905	850	853	1.626.055	523	525
1906	875	882	1.644.104	532	536
1907	901	912	1.662.354	542	548
1908	929	943	1.680.806	552	561
1909	956	975	1.699.463	563	574
1910	985	1.008	1.718.327	573	586
1911	1.015	1.042	1.737.400	584	600
1912	1.045	1.077	1.756.685	595	613
1913	1.076	1.114	1.776.185	606	627
1914	1.109	1.151	1.795.900	617	641
1915	1.142	1.190	1.815.835	629	656
1916	1.176	1.231	1.835.991	641	670
1917	1.212	1.273	1.856.370	653	686
1918	1.248	1.316	1.876.976	665	701
1919	1.285	1.360	1.897.810	677	717
1920	1.324	1.406	1.918.876	690	733
1921	1.364	1.454	1.940.175	703	749
1922	1.405	1.503	1.961.711	716	766
1923	1.447	1.554	1.983.486	729	784
1924	1.490	1.607	2.005.503	743	801
1925	1.535	1.662	2.027.764	757	819
1926	1.581	1.718	2.050.272	771	838
1927	1.628	1.776	2.073.030	785	857
1928	1.677	1.836	2.096.041	800	876
1929	1.727	1.899	2.119.307	815	896
1930	1.779	1.963	2.142.831	830	916
1931	1.833	2.029	2.166.617	846	937
1932	1.888	2.098	2.190.666	862	958
1933	1.944	2.169	2.214.983	878	979
1934	2.002	2.243	2.239.569	894	1.001
1935	2.063	2.319	2.264.428	911	1.024
1936	2.124	2.398	2.289.563	928	1.047
1937	2.188	2.479	2.314.977	945	1.071
1938	2.254	2.563	2.340.674	963	1.095
1939	2.321	2.650	2.366.655	981	1.120
1940	2.391	2.740	2.392.925	999	1.145
1941	2.463	2.832	2.419.487	1.018	1.171
1942	2.537	2.928	2.446.343	1.037	1.197
1943	2.613	3.028	2.473.497	1.056	1.224
1944	2.691	3.130	2.500.953	1.076	1.252
1945	2.772	3.236	2.528.714	1.096	1.280
1946	2.855	3.346	2.556.782	1.117	1.309
1947	2.941	3.460	2.585.163	1.138	1.338
1948	3.029	3.577	2.613.858	1.159	1.368
1949	3.120	3.698	2.642.872	1.180	1.399
1950	3.213	3.824	2.672.208	1.203	1.431
1951	3.310	3.953	2.704.165	1.224	1.462
1952	3.409	4.087	2.759.600	1.235	1.481
1953	3.511	4.226	2.816.172	1.247	1.501
1954	3.617	4.369	2.873.904	1.258	1.520
1955	3.725	4.517	2.932.819	1.270	1.540
1956	3.837	4.670	2.992.942	1.282	1.560

<i>Año</i>	<i>PIB real</i> <i>Crec. 3,0%</i> <i>(Mill. \$US.)</i>	<i>PIB potencial</i> <i>Crec. 3,39%</i> <i>(Mill. \$US.)</i>	<i>Población</i>	<i>PIB per cápita real</i> <i>Crec. 3,0%</i> <i>(\$US.)</i>	<i>PIB per cápita potencial</i> <i>Crec. 3,39%</i> <i>(\$US.)</i>
1957	3.952	4.829	3.054.297	1.294	1.581
1958	4.071	4.992	3.116.910	1.306	1.602
1959	4.193	5.161	3.180.807	1.318	1.623
1960	4.319	5.336	3.246.013	1.330	1.644
1961	4.448	5.517	3.312.556	1.343	1.666
1962	4.582	5.704	3.380.464	1.355	1.687
1963	4.719	5.898	3.449.763	1.368	1.710
1964	4.861	6.098	3.520.483	1.381	1.732
1965	5.006	6.304	3.592.653	1.394	1.755
1966	5.157	6.518	3.666.303	1.406	1.778
1967	5.311	6.739	3.741.462	1.420	1.801
1968	5.471	6.968	3.818.162	1.433	1.825
1969	5.635	7.204	3.896.434	1.446	1.849
1970	5.804	7.448	3.976.311	1.460	1.873
1971	5.978	7.700	4.057.826	1.473	1.898
1972	6.157	7.961	4.141.011	1.487	1.923
1973	6.342	8.231	4.225.902	1.501	1.948
1974	6.532	8.510	4.312.533	1.515	1.973
1975	6.728	8.799	4.400.940	1.529	1.999
1976	6.930	9.097	4.491.159	1.543	2.026
1977	7.138	9.406	4.613.419	1.547	2.039
1978	7.352	9.724	4.710.762	1.561	2.064
1979	7.573	10.054	4.810.159	1.574	2.090
1980	7.800	10.395	4.911.654	1.588	2.116
1981	8.034	10.747	5.015.289	1.602	2.143
1982	8.275	11.112	5.121.112	1.616	2.170
1983	8.523	11.488	5.229.168	1.630	2.197
1984	8.779	11.878	5.339.503	1.644	2.225
1985	9.042	12.280	5.452.166	1.658	2.252
1986	9.313	12.697	5.567.207	1.673	2.281
1987	9.593	13.127	5.684.675	1.687	2.309
1988	9.881	13.572	5.804.622	1.702	2.338
1989	10.177	14.032	5.927.099	1.717	2.367
1990	10.482	14.508	6.052.161	1.732	2.397
1991	10.797	15.000	6.179.862	1.747	2.427
1992	11.121	15.508	6.310.257	1.762	2.458
1993	11.454	16.034	6.420.792	1.784	2.497
1994	11.798	16.578	6.600.574	1.787	2.512
1995	12.152	17.140	6.785.390	1.791	2.526
1996	12.516	17.721	6.975.381	1.794	2.540
1997	12.892	18.321	7.170.692	1.798	2.555
1998	13.279	18.942	7.371.471	1.801	2.570
1999	13.677	19.585	7.577.872	1.805	2.584
2000	14.087	20.249	7.790.053	1.808	2.599
2001	14.510	20.935	8.008.174	1.812	2.614
2002	14.945	21.645	8.274.425	1.806	2.616
2002	15.394	22.378	8.506.109	1.810	2.631
2003	15.855	23.137	8.744.280	1.813	2.646
2004	16.331	23.921	8.989.120	1.817	2.661
2005	16.821	24.732	9.240.815	1.820	2.676
2006	17.326	25.571	9.499.558	1.824	2.692
2007	17.845	26.438	9.765.546	1.827	2.707
2008	18.381	27.334	10.038.981	1.831	2.723
2009	18.932	28.260	10.320.072	1.834	2.738
2010	19.500	29.218	10.609.034	1.838	2.754

Fuente: Elaboración propia con base en información del INE

*** Periodo de análisis 2001-2010**

El análisis de este periodo de análisis tiene como objetivo estimar los costos de la mediterraneidad en el mediano y largo plazo (10 años). Para ello, tomando en cuenta como año base el año 2010 y bajo el supuesto de que la mediterraneidad es el único factor de restricción del crecimiento, se desarrolla un ejercicio de estimación de los valores del PIB potencial a partir de la consideración de un costo anual de la mediterraneidad del 0,39% del PIB observado, razón por la cual a partir de 2001 el PIB potencial tendría una tasa de crecimiento 0,39% mayor que el del PIB observado (en valores constantes de 1990). En este contexto, el costo económico de la mediterraneidad boliviana, medida por la diferencia acumulativa entre el PIB potencial y el PIB observado durante el periodo de análisis: 2001-2010, puede ser estimado en tres escenarios:

- a) Primero: El PIB es medido a partir de sus valores en bolivianos constantes de 1990 al igual que sus respectivos valores en dólares americanos.
- b) Segundo: El PIB es medido a partir de sus valores corrientes en bolivianos al igual que sus respectivos valores en dólares americanos.
- c) Tercero: El PIB es medido a partir de los valores corrientes en dólares americanos.

En el primer escenario (Cuadro 9) el costo acumulativo de la mediterraneidad en el periodo 2001-2010 alcanza los Bs. 6.040 mill. o su equivalente US\$ 811 mill., aunque, son valores constantes de 1990 y por lo tanto no toman en cuenta la inflación acumulada de ese periodo. Este primer escenario -por lo tanto- es muy útil para obtener estimaciones del costo económico de la mediterraneidad (PIB potencial menos PIB observado), que toman en cuenta el valor adquisitivo del dinero (precios constantes). No obstante, es también importante medir los costos en precios corrientes, razón por la cual el segundo escenario (Cuadro 10), incorpora el criterio de utilizar los valores del PIB utilizando los precios de cada año, primeramente en millones de Bs. y después en millones de US\$, que resultan respectivamente en un costo económico total de la mediterraneidad de Bs. 20.622 mill. o su equivalente US\$ 2.782 mill.. Este segundo escenario, incorpora, por lo tanto, el concepto de “valor adquisitivo del dinero” o de los recursos que en Bolivia se habrían perdieron por efecto de la mediterraneidad en el periodo 2001-2010. Finalmente, en el tercer escenario (Cuadro 11), se mantiene el criterio de estimar los valores del PIB en términos corrientes, pero estimado en dólares americanos, en cuyo caso el modelo estima un costo económico total de la mediterraneidad de US\$ 2.885 mill. para el periodo 2001-2010, es decir, un promedio de US\$ 288 millones anuales, con una muy buena aproximación respecto al obtenido en el segundo escenario, que promedió US\$ 278 mill. anuales.

Por lo tanto, el presente modelo estima el costo económico de “carácter dinámico” que habría tenido la mediterraneidad boliviana en la última década, es decir, acumulando costos de los últimos diez años pero sin considerar costos acumulativos de los años anteriores⁵⁵. No obstante, permite señalar las diferencias que existirían entre la aplicación de modelos de análisis de carácter estático y dinámico, donde, por razones que se explicaron anteriormente, son mucho más realistas los segundos, dada la evidente característica acumulativa de los costos de la mediterraneidad. No debe perderse de vista, sin embargo, que el modelo utilizado tiene algunas grandes limitantes, donde resalta el hecho de que sus valores estimados varían según el año base que se tome y el periodo de análisis que se considere. Al respecto, por ejemplo según una proyección realizada por la Unidad de Análisis de Políticas Económica (UDAPE)⁵⁶, asumiendo un costo promedio de la mediterraneidad de 0,7% del crecimiento del PIB, se estimó para la década 1989-1998, una pérdida de recursos por concepto de la mediterraneidad de US\$ 3.890 mill.

Cuadro 9
BOLIVIA: ESTIMACIONES DEL COSTO DE LA MEDITERRANEIDAD
EN TERMINOS DINAMICOS: 2001-2010
(Escenario 1)

<i>Año</i>	<i>PIB Observado*</i>	<i>Tasa Anual de Crecimiento (PIB Observado)</i>	<i>PIB Potencial*</i> (B)	<i>Tasa Anual de Crecimiento (PIB Potencial)</i>	<i>Costo Dinámico de la Mediterraneidad en millones de Bs.* (A-B)</i>	<i>Costo Dinámico de la Mediterraneidad en millones de US\$ **</i>
2001	22.732	1,68	22.819	2,07	87	13
2002	23.297	2,49	23.475	2,88	178	25
2003	23.929	2,71	24.204	3,10	275	36
2004	24.928	4,17	25.308	4,56	380	48
2005	26.030	4,42	26.526	4,81	496	61
2006	27.279	4,80	27.902	5,19	623	77
2007	28.524	4,56	29.284	4,95	760	96
2008	30.278	6,15	31.199	6,54	921	126
2009	31.295	3,36	32.369	3,75	1.074	152
2010	32.585	4,12	33.830	4,51	1.245	176
TOTAL					6.040	811

Fuente: Elaboración propia con base en información del INE

* Valores Constantes (Millones de Bs. de 1990)

** Valores Constantes (Millones de dólares americanos de 1990)

⁵⁵ Este supuesto es de suma importancia debido a que de no ser así, el PIB potencial de base, es decir el correspondiente al año 1996, tendría un valor inicial superior.

⁵⁶ Citado en el *Libro Azul. El problema marítimo boliviano*, Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, 2004.

Cuadro 10
BOLIVIA: ESTIMACIONES DEL COSTO DE LA MEDITERRANEIDAD
EN TERMINOS DINAMICOS: 2001-2010
(Escenario 2)

<i>Año</i>	<i>PIB Observado*</i> (A)	<i>Tasa Anual de Crecimiento (PIB Observado)</i>	<i>PIB Potencial*</i> (B)	<i>Tasa Anual de Crecimiento (PIB Potencial)</i>	<i>Costo Dinámico de la Mediterraneidad en millones de Bs. ** (B-A)</i>	<i>Costo Dinámico de la Mediterraneidad en millones de US\$ **</i>
2001	53.790	3,59	53.993	3,98	203	31
2002	56.682	5,38	57.106	5,77	424	59
2003	61.904	9,21	62.590	9,60	686	89
2004	69.626	12,47	70.641	12,86	1.015	128
2005	77.024	10,63	78.423	11,02	1.399	173
2006	91.748	19,12	93.720	19,51	1.972	245
2007	103.009	12,27	105.589	12,66	2.580	327
2008	120.694	17,17	124.128	17,56	3.434	471
2009	121.727	0,86	125.675	1,25	3.948	558
2010	137.876	13,27	142.838	13,66	4.962	702
TOTAL					20.622	2.782

Fuente: Elaboración propia con base en información del INE

* Valores Corrientes (Millones de Bs.)

** Valores Corrientes

Cuadro 11
BOLIVIA: ESTIMACIONES DEL COSTO DE LA MEDITERRANEIDAD
EN TERMINOS DINAMICOS: 2001-2010
(Escenario 3)

<i>Año</i>	<i>PIB Observado*</i> (A)	<i>Tasa Anual de Crecimiento (PIB Observado)</i>	<i>PIB Potencial*</i> (B)	<i>Tasa Anual de Crecimiento (PIB Potencial)</i>	<i>Costo Dinámico de la Mediterraneidad en millones de US\$ ** (B-A)</i>
2001	8.141	(3,06)	8.174	(2,67)	33
2002	7.905	(2,90)	7.969	(2,51)	64
2003	8.082	2,24	8.178	2,63	96
2004	8.774	8,56	8.910	8,95	136
2005	9.549	8,83	9.732	9,22	183
2006	11.452	19,93	11.710	20,32	258
2007	13.120	14,57	13.461	14,96	341
2008	16.674	27,09	17.160	27,48	486
2009	17.340	3,99	17.912	4,38	572
2010	19.640	13,26	20.358	13,65	718
TOTAL					2.885

Fuente: Elaboración propia con base en información del CEPAL (2011)

* Valores Corrientes (Millones de dólares americanos)

** Valores Corrientes

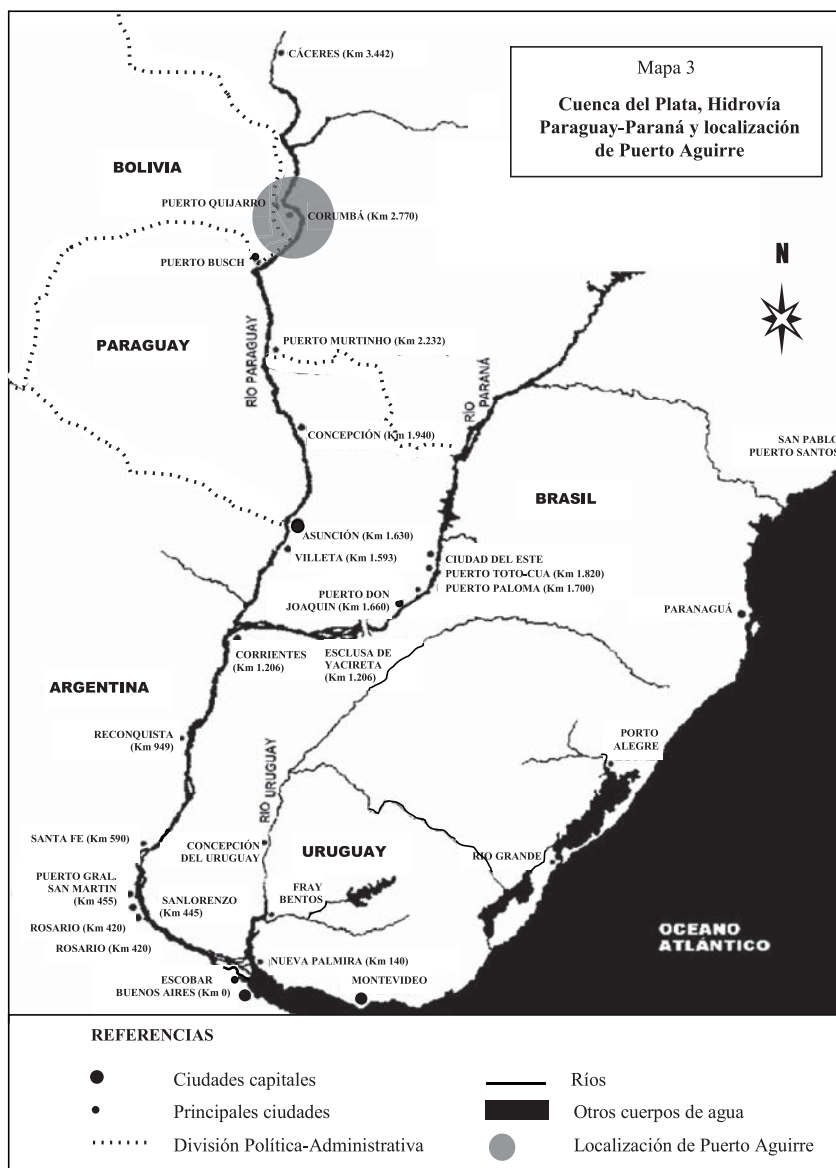
2.7 La alternativa de la vía fluvial por Puerto Aguirre-Santa Cruz

Como sabemos las posibilidades de exportación en Bolivia incluyen la vía fluvial por el Océano Atlántico donde sobresale como alternativa más viable el uso de las aguas del Río Paraguay-Paraná a través de las instalaciones de los puertos Aguirre, Gravelal y Busch, en el sudeste del Departamento de Santa Cruz en las proximidades de los centros poblados de Puerto Suarez y Puerto Quijarro. Por ello, en el presente acápite se describen las principales características de esta vía -representada por Puerto Aguirre- en términos de su localización, sus condiciones físicas e hidrológicas, la infraestructura instalada para movimiento de barcas y los eventuales costos promedios del uso de esta alternativa para efectos de exportación de productos bolivianos.

Localización

Como se puede apreciar del Mapa 3 Puerto Aguirre está localizado las nacientes de la Hidrovía Paraguay-Paraná (HPP), cuya área de influencia incorpora territorios de Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay, mediante la influencia de la cuenca que conforman los ríos Paraguay, Paraná, Uruguay y Tieté. Los tres primeros que además cumplen la función de fronteras naturales entre Brasil-Bolivia, Brasil-Paraguay, Paraguay-Argentina, Argentina-Brasil y Uruguay-Argentina; siguiendo una orientación de norte-sur, al igual que la corriente de estos ríos.

Se estima que el territorio de influencia actual de la HPP, alcanza una superficie aproximada de 3,8 millones km², que representaría más o menos un 30% de la superficie total de los cinco países que conforman este importante eje de integración y desarrollo. La referida cuenca, por sus características de caudal y longitudinal es una de las más importantes del mundo -la segunda más importante de Sudamérica, después de la Cuenca del Amazonas- y se estima que en sus orillas alberga una población de por lo menos 40 millones de personas. La cuenca de la HPP junto al río Uruguay conforma la Cuenca del Plata y su longitud desde Cáceres-Matto Grosso (Brasil) -incluido el Canal Tamengo en Bolivia- hasta Buenos Aires (Argentina) es de aproximadamente 3.442 km, cuyos principales tramos y distancias los podemos apreciar en el Cuadro 12. El Canal Tamengo, al presente es el único principal acceso habilitado de Bolivia a la Hidrovía, se encuentra en el Departamento de Santa Cruz, es “un afluente” de la margen derecha del Río Paraguay, de 10,5 km de extensión. En parte conforma la frontera con Brasil. Los primeros 6,5 km en la salida de la Laguna Cáceres en Bolivia, son de soberanía compartida con el Brasil. (Le Noir, 2008).



Fuente: Elaboración propia

Cuadro 12
PRINCIPALES TRAMOS Y DISTANCIAS DE LA HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ

<i>Tramo</i>	<i>Longitud (Km)</i>
Puerto Cáceres - Corumbá (Brasil)	672
Corumbá - Puerto Murtinho	603
Puerto Murtinho - Asunción	537
Asunción - Santa Fé	1.040
Santa Fé - Nueva Palmira (Buenos Aires)	590
Total Hidrovía	3.442

Fuente: Capra (2011)

Infraestructura vial y portuaria

Puerto Aguirre es una infraestructura portuaria ubicada en la localidad de Puerto Quijarro, Provincia Germán Busch, Departamento de Santa Cruz, en Bolivia. Dentro de sus instalaciones se encuentra la Zona Franca Puerto Aguirre que es el puerto más importante del país por el que se exporta soja, hierro y petróleo, además de comunicar a Bolivia al mundo entero a través de la Hidrovía Paraguay-Paraná-Río de la Plata. Está asentada sobre 206 hectáreas, sobre el canal Tamengo (Hidrovía Paraguay-Paraná) en la frontera de Bolivia con el Brasil.

La Zona Franca Puerto Aguirre, esta comunicada por varios caminos de acceso y más de 6 kilómetros de desvíos ferroviarios que cuentan con plataformas de embarque y desembarque, terminales de carga, muelles especializados, modernas y versátiles instalaciones para el manejo de carga intermodal, productos a granel, embolsados, líquidos (aceites comestibles e hidrocarburos) así como también todo tipo de carga general suelta o en contenedores. La Zona Franca Puerto Aguirre está conectada a una línea férrea que une Santa Cruz (Bolivia) con Campo Grande, San Pablo, Santos, Paranagua (Brasil). Finalmente, está integrada a la Hidrovía Paraguay-Paraná a través de las aguas internacionales del Canal Tamango, vinculándose con puertos fluviales del Brasil, Paraguay, Uruguay y Argentina, con acceso directo al Océano Atlántico. Por carretera terrestre se vincula con Santa Cruz y carretera asfaltada con el interior de Brasil (Campo Grande, San Pablo, Paranagua, etc.). Los aeropuertos de Puerto Suárez (Bolivia) y Corumbá (Brasil), ambos a escasos 10 km de Zona Franca Puerto Aguirre, prestan servicios aéreos de pasajeros y carga con vuelos diarios de aeronaves Jet.

Entre su infraestructura portuaria Puerto Aguirre cuenta con:

- Puerto Petrolero

Dos tanques de 5.000 m³.

Un tanque de 2.600 m³.

Un tanque de 2.500 m³.

Capacidad de carguío de tanques ferroviarios es de 50m³ /hora.

Capacidad de carguío a camiones cisterna es de 50m³ / hora.

Capacidad de carguío a barcazas es de 125 m³ / hora (dos barcazas de 1500 m³ día).

Capacidad de descargue de barcazas de combustible es de 300m³/hora.

1,5 km lineales de desvíos ferroviarios.

Accesos camineros.

Servicios:

Importaciones de diesel.

Exportaciones de gasolina.

Exportaciones de nafta.

Exportaciones de alcohol.

Aprovisionamiento de combustibles a remolcadores fluviales.

- Puerto de Contenedores y Carga General

Grúa con una capacidad de 150 toneladas.

4.500 m² de almacenes.

1,5 km lineales de desvío ferroviario.

Parqueo de Contenedores.

- Servicios

Exportaciones de container 20 y 40 pies (Mercosur - Mundo).

Importaciones de container 20 y 40 pies (Mercosur - Mundo).

Reexpediciones a terceros países.

Reexpediciones a Zonas Francas interior.

Almacenamiento de mercadería.

- Puerto Granelero y Aceites

Silo cónico capacidad de 18.500 toneladas.

Silo horizontal capacidad de 22.000 toneladas.

Tres tanques para aceites vegetales (soya - girasol) con una capacidad de 6.100 m³.

Red integral de cintas transportadoras.

Red contraincendios.

Capacidad de descargue de camiones 160 toneladas/ hora (6 camiones).

Capacidad de descargue de bodegas ferroviarias 200 toneladas / hora (5 bodegas).
Capacidad de descargue de cisternas ferroviarias 150 m³ / hora (4 tanques ferroviarios).
Capacidad de carguío de barcazas de granos 450 toneladas / hora (6 barcazas por día).
Capacidad de carguío de barcazas de aceites 200 toneladas / hora (3 barcazas por día).
3 km lineales de desvíos ferroviarios.
Accesos camineros.

Volumen de comercio exterior

En términos del valor, los registros en 2010 muestran que las exportaciones que utilizaron Puerto Suárez como vía de salida alcanzaron la suma US\$ 2.602 millones que representa el 37% del valor total de las exportaciones a nivel nacional (Cuadro 13). No obstante, esta participación en 2000 fue del 40% y en 2005 del 39%, lo que demuestra que durante los últimos años decayó el tránsito de mercancías de comercio exterior de exportación vía Brasil, fenómeno que se verifica con la información de los volúmenes de mercancías comerciadas que entre 2005 y 2010 también se contrajeron en un 23% (de 979.333 a 750.197 TM) tal cual se presenta en el Cuadro 14. No obstante, de las citadas exportaciones solo un 11% utilizaron la vía fluvial (US\$ 291 mill.) respecto a un 18% (US\$ 207 mill.) que utilizaron esta modalidad de transporte en 2005. Se puede apreciar, por lo tanto, que en el último quinquenio el flujo de comercio exterior que utiliza la vía fluvial del tramo Santa Cruz-Puerto Suárez-Puerto Aguirre mostró una tendencia de contracción relativa, respecto a periodos anteriores, principalmente en relación al periodo 2000-2005.

Este fenómeno, sin embargo, debe ser analizado a la luz del incremento sustancial de las exportaciones por ductos hacia el Brasil (hidrocarburos) que entre 2005 y 2010 incrementó sustancialmente del 80 al 88% del valor total de exportaciones que salen por esta la región sudeste del Departamento de Santa Cruz (Ver Cuadro 13). Finalmente, mencionar que en lo que se refiere a los tipos de productos (según sección Nandina) podemos apreciar que las exportaciones vía fluvial se concentraron principalmente en la industria alimentaria, que en 2010 representó el 65% cuando en 2000 solo fue el 27% del total de exportaciones (ver Cuadro 15). Se evidencia. Por lo tanto, que existe un aumento significativo de las exportaciones en volumen del 2000 al 2010, de 571.022 a 737.050 miles de kg denotando que existe un creciente interés en esta vía de exportación para este tipo de productos. Complementariamente, se estima que para este 2012 las exportaciones del hierro del Mutún utilicen casi exclusivamente la vía fluvial, lo cual equivaldría a una reconfiguración de la estructura de exportación a nivel nacional.

Cuadro 13
VALORES DEL COMERCIO EXTERIOR BOLIVIANO QUE
SALE O ENTRA POR PUERTO SUÁREZ

	2005		2010	
	Valores (Miles de US\$)	%	Valores (Miles de US\$)	%
EXPORTACIONES				
Total Nacional	2.948.428	100,00	7.033.091	100,00
<i>Según vías de salida</i>				
Puerto Suarez - Corumba	1.139.901	38,66	2.602.245	37,00
<i>Según medio de transporte</i>				
Carretero	194	0,02	2.152	0,08
Ferroviario	23.954	2,10	7.619	0,29
Fluvial	207.438	18,20	290.971	11,18
Ductos	908.315	79,68	2.301.503	88,44
IMPORTACIONES				
Total Nacional	2.440.067	100,00	5.393.281	100,00
<i>Según vías de entrada</i>				
Corumba - Puerto Suarez	457.375	18,74	953.156	17,67
<i>Según medio de transporte</i>				
Carretero	293.907	64,26	699.994	73,44
Ferroviario	118.624	25,94	209.246	21,95
Fluvial	44.844	9,80	43.588	4,57
Otros	0	0,00	327	0,03

Fuente: Elaboración propia con base en datos del INE.

Cuadro 14
VOLUMEN DE COMERCIO EXTERIOR BOLIVIANO QUE UTILIZÓ
PUERTO SUÁREZ COMO VÍA DE SALIDA Y ENTRADA

Tipo Vía	2005	
	Exportaciones	Importaciones
	Volumen (Miles de kg)	Volumen (Miles de kg)
Carretero	1.204	1.895.209
Ferroviario	99.185	241.977
Fluvial	878.945	170.514
<i>Total</i>	<i>979.333</i>	<i>2.307.700</i>
Tipo Vía	2010	
	Exportaciones	Importaciones
	Volumen (Miles de kg)	Volumen (Miles de kg)
Carretero	3.08	3.207.289
Ferroviario	10.068	259.636
Fluvial	737.05	46.310
<i>Total</i>	<i>750.197</i>	<i>3.513.234</i>

Fuente: Elaboración propia con base en datos del INE.

Cuadro 15
VALORES DEL COMERCIO EXTERIOR BOLIVIANO QUE SALE Y ENTRA POR PUERTO
SUÁREZ SEGÚN SECCIÓN NANDINA

	2005		2010	
	Valores (Miles de US\$)	%	Valores (Miles de US\$)	%
EXPORTACIONES				
<i>Totales</i>	207.438	100,00	290.971	100,00
Productos de la industria alimenticia	137.533	66,30	189.462	65,11
Productos agrícolas	1.312	0,63	1.904	0,65
Minerales	12.964	6,25	0	0,00
Productos químicos	55.628	26,82	99.606	34,23
Otros productos	1	0,00	0	0,00
IMPORTACIONES				
<i>Totales</i>	251.672	100,00	43.588	100,00
Productos agrícolas	30.244	68,37	0	0,00
Minerales	9.510	21,50	39.081	89,66
Metales comunes y manufacturas metálicas	4.478	10,12	4.508	10,34
Productos textiles	1	0,00	0	0,00
Otros productos	0	0,00	0	0,00

Fuente: Elaboración propia con base en datos del INE.

Costos de transporte

Según (Le Noir, 2008) el transporte fluvial por empuje (barcazas) presenta un costo aproximado de USD 0,008 / TM / km (desde el Canal Tamengo hasta el Puerto de Rosario, sobre un aproximado de 2.341 km) frente a un costo promedio de USD 0,09 / TM / km del transporte terrestre por camión (en el tramo Cochabamba-Arica, sobre un aproximado de 680 km). Además, este tipo de transporte es mucho menos nocivo del medioambiente dada la baja emanación de gases tóxicos en comparación con el transporte automotor y finalmente es un medio mucho más eficiente, desde que la carga de cada barcaza de 1.500 toneladas equivale aproximadamente a la de 60 camiones. No obstante, ciertos aspectos estructurales dificultan el tránsito continuado, tales como caprichosos accidentes geográficos, un lecho barroso, puentes bajos y profundidades insuficientes. Por ello, el previo armado y desarmado de cierta infraestructura para atravesar estos sitios sumado a la carencia de señalización -que en numerosos pasos implica la detención del traslado durante la noche- cuestionan la conveniencia temporal y la rentabilidad del tránsito por la Hidrovía Paraguay-Paraná.

Es así que desde su nacimiento y hasta Puerto Gral. San Martín, en Rosario, el dragado de la Hidrovía Paraguay-Paraná alcanza los 34 pies, desde allí hasta Santa Fe llega a los 22 pies, facilitándose el acceso de convoyes de barcazas y buques de ultramar durante todo el año. Sin embargo, hacia arriba (norte) las condiciones de navegabilidad y de seguridad disminuyen, pues el dragado del Paraná baja a un promedio de 12 pies, y sobre el Paraguay (hasta Puerto Aguirre-Bolivia) es aún menor. Este escenario, por lo tanto, muestra que aún cuando los costos de transporte fluvial son en Bolivia mucho más bajos que los carreteros, el costo de oportunidad representado por un mayor tiempo de travesía (aproximadamente dos semanas) y las eventuales dificultades logísticas del traslado, relativiza sus beneficios futuros, sin -de ninguna manera- desmerecerlos.

III

IMPLICANCIAS DE POLÍTICA

3.1 La mediterraneidad y el desarrollo

¿Quiénes se benefician y perjudican por efecto de la mediterraneidad en Bolivia?

El fenómeno de la mediterraneidad de Bolivia tiene como resultado un conjunto variado de efectos económicos, cuyos costos y beneficios son distribuidos en un amplio espectro poblacional. No obstante, resaltan ciertos grupos sociales o sectores poblacionales que están directamente inmiscuidos en esta problemática. Estos son:

- Un primer grupo, conformado por aquellos sectores poblacionales que obtienen algún tipo de rédito económico de la condición de mediterraneidad, principalmente a través de sus actividades laborales, a quienes se los podría denominar como “grupos beneficiarios” o potencialmente beneficiarios. A este grupo pertenecen por ejemplo ciertos grupos de comerciantes minoristas, que contrabandean mercancías provenientes de Chile, que además de no pagar impuestos, obtienen otros réditos económicos otorgados como el otorgado por el libre tránsito de mercancías bolivianas en la frontera con Chile (Tratado de Paz y Amistad de 1904), que abarata sus costos de transporte. También forman parte del grupo de beneficiarios las poblaciones localizadas en los puntos fronterizos con Chile (e incluso otras localidades no fronterizas que forman parte de la zona de influencia de los movimientos comerciales de frontera), que obtienen ganancias provenientes del alto volumen de comercio y demanda laboral para actividades comerciales asociadas principalmente al sector informal.
- Y un segundo grupo, conformado por aquellos grupos poblacionales o institucionales que asumen directa o indirectamente los costos de la mediterraneidad y que se los podría denominar como “grupos perjudicados” o potencialmente perjudicados. En este grupo resalta la presencia del Estado boliviano, que se ve perjudicado en tanto deja de percibir recursos debido a la presencia de evasión tributaria (contrabando), fenómeno que redundo, a su vez, en procesos regresivos de redistribución del ingreso, principalmente por su influencia en la disminución de las coberturas de los servicios públicos. También forma parte de este segundo grupo el sector industrial formal, principalmente aquellas actividades dedicadas a la producción de bienes de consumo y bienes intermedios,

que deben enfrentarse constantemente a la competencia desleal de los comerciantes de productos importados, internados vía contrabando⁵⁷.

Cabe recalcar, sin embargo, que el carácter de mediterraneidad de Bolivia tiene connotaciones mucho más amplias y se relaciona con procesos muy complejos, en cuyo marco es difícil alinear a sus potenciales beneficiarios y perjudicados. En este sentido, por ejemplo, algunos de los procesos de redistribución de los ingresos ligados al tema de la mediterraneidad como son el contrabando, la evasión tributaria, la subfacturación y el sistema interno de precios, entre otros, son muy complejos, debido entre otras cosas, a que suelen en algunos casos compensarse⁵⁸.

¿Es la mediterraneidad de Bolivia un real limitante para su desarrollo?

Tal cual vimos en un acápite anterior, el costo económico estimado de la mediterraneidad de Bolivia (medido en términos estáticos) ascendería a aproximadamente US\$ 76 mill. anuales, que representaría aproximadamente el 0,39% del PIB de 2010. Esto significa que de haber contado hipotéticamente con estos recursos, el crecimiento del PIB de Bolivia -que según el INE fue en promedio del 3,8 (PIB observado) durante el quinquenio 2000-2010- tendría posibilidades de aumentar hasta un nivel próximo del 4,2% (PIB potencial), incremento que aún cuando sería importante, de todos modos sería también insuficiente respecto a la necesidad de crecimiento estimado para efectos de poder superar los problemas de la pobreza en los próximos 15 años⁵⁹. Por ello, se aprecia que los costos de la mediterraneidad boliviana, más allá de los importantes efectos en términos dinámicos, no influenciarían en gran medida los procesos de desarrollo y subdesarrollo, aseveración que está respaldada por un conjunto variado de estudios que muestran que son otros factores los que restringen el dinamismo de la economía boliviana.

Un primer grupo de estos estudios sostienen que el subdesarrollo es una consecuencia directa del desempeño macroeconómico de los países (Schweickert, 2001 y Loza,

⁵⁷ Según un estudio de caso incorporado en Nogales y Pando (2002), la práctica de la subfacturación permite obtener utilidades capaces de compensar rebajas de precios de entre el 5% y el 8% en bienes de consumo que es consistente con las estadísticas de comercio exterior, donde se estima que el costo promedio de transporte de las importaciones bolivianas es un tanto menor que el de las exportaciones.

⁵⁸ El contrabando puede por ejemplo, en determinadas situaciones, actuar como factor de contención de presiones inflacionarias.

⁵⁹ Según la Estrategia Boliviana de Reducción de la Pobreza (MDSP, 2001), la economía nacional requería crecer a ritmos mayores del 5% durante los próximos años. Este requerimiento de esfuerzo productivo coincide con estimaciones realizadas por otros estudios como UDAPE (2003) y Schweickert (2001).

2000), cuyo criterio se basa en la idea general -respaldada por referentes empíricos- de que las principales restricciones del desarrollo estarían más bien referidas a la incapacidad de una economía para incrementar su producción (PIB en valores constantes) a ritmos altos y sostenidos, lo que se reflejaría a su vez en bajas niveles de satisfacciones de necesidades (calidad de vida). Según este razonamiento, los principales factores que estarían restringiendo el desempeño macroeconómico de Bolivia, serían:

- La *baja tasa de ahorro interno*, que en la última década habría representado el 18% del PIB, muy rezagada del promedio de países con ingresos medios-bajos de la región (que tendrían un promedio de ahorro interno del 25% del PIB)⁶⁰, deficiencia que aunque disminuyó durante el quinquenio 2006-2010 -en el que representó el 22,5% del PIB- estaría limitando a la inversión y por consiguiente los ritmos de crecimiento económico, dada la reducida capacidad del sistema financiero para colocar los créditos. Al respecto, la literatura especializada demuestra que se requeriría de tasas de inversión de por lo menos 25% anual, para poder crecer a ritmos que permitan equilibrar los desempeños macroeconómicos de Bolivia a nivel regional, en el largo plazo, es decir, en las próximas décadas.
- La *baja atracción de capitales privados internacionales*, que crecieron solo eventualmente durante el periodo de capitalización de las empresas públicas (1996-2000)⁶¹, pero que en la década 2000-2010 tendieron a disminuir y por lo tanto a ser insuficientes. Según la base de datos del Banco Mundial en 2010, la Inversión Extranjera Directa (IED) en Bolivia representó solo el 3,2% del PIB (US\$ 622 millones)⁶².
- La *débil capacidad de captación impositiva del Estado* (esfuerzo tributario⁶³), que como vimos está visiblemente influenciada por las altas tasas de evasión impositiva asociadas al contrabando y la economía de la coca, situación que estaría resultando en un insuficiente volumen de inversión pública, que a su vez reduciría enormemente las posibilidades de creación de infraestructura de apoyo a la producción.
- La *visible desigualdad en la distribución del ingreso*, que posicionan a Bolivia entre los países de mayor nivel de concentración de ingresos a nivel

⁶⁰ Según el Banco Mundial en Chile la tasa de ahorro interno en el periodo 2000-2010 fue del 28,6% del PIB.

⁶¹ Durante este periodo la IDE fue en promedio de US\$ 800 mill. anuales (aproximadamente 10% del PIB).

⁶² Para tener efectos visibles, la IDE debería ascender a por lo menos el 10% del PIB.

⁶³ La recaudación tributaria en 2010 alcanzó los US\$ 3.510 millones (aproximadamente 18% del PIB).

latinoamericano, con un índice de Gini, que el 2006, tuvo un valor extremadamente alto (0,593)⁶⁴ y que tenderían a aumentar a lo largo de los próximos años. Esta situación es aún más preocupante, a partir del análisis de indicadores alternativos como los índices de Theil y de Atkinson⁶⁵, lo que en definitiva, limita los efectos expansivos de las políticas económicas aplicadas en Bolivia.

Un segundo grupo de estudios, que complementan a los anteriores, sugieren que las bajas tasas de crecimiento y en general el nivel de subdesarrollo de Bolivia, estarían condicionados a un conjunto diverso de “factores de carácter estructural” (BID, 2001 y Lora, 2000). Según estos enfoques los principales factores que estarían influenciando en el subdesarrollo de Bolivia estarían asociados a los siguientes fenómenos:

- La *inestabilidad político-institucional* y la presencia de continuos casos de *corrupción* que generan un escenario de poca confianza y por lo tanto una alta incertidumbre en los agentes económicos (principalmente los de carácter privado), fenómeno que estaría limitando la inversión y la necesaria compensación entre sus componentes privado y público.
- La alta *informalidad* de las actividades económicas (aproximadamente el 50% de la PEA), que dadas sus características laborales, son depositarios de un bajo nivel de productividad, además de una limitada capacidad de acceso al mercado financiero formal, disminuyendo con ello sus posibilidades de ampliación de base productiva.
- La *alta heterogeneidad cultural*⁶⁶, caracterizada por la presencia conjunta de múltiples racionalidades económicas operando en un mismo territorio, cuyas distintas lógicas: de acumulación (en el caso de las economías capitalistas) y de

⁶⁴ Según el PNUD (2010) el Índice de Gini de Bolivia fue el 2006 el más alto de América Latina, considerando que este índice en América Latina es el más alto a nivel de bloques regionales del mundo. En el 2006 incluso Brasil tuvo un índice Gini menor que Bolivia (0,559).

⁶⁵ Según la CEPAL (2003a) si consideramos por ejemplo los valores del índice de Atkinson (que asigna una mayor ponderación a los grupos de menores ingresos) Bolivia tenía el 2002 la mayor desigualdad de distribución de ingresos en América Latina (0,865). Esta es, según la CEPAL, una de las razones principales para que los efectos del crecimiento económico tengan en Bolivia poco impacto en la reducción de la pobreza.

⁶⁶ Según el Censo del 2001, en Bolivia existen por los menos 4 millones de indígenas, es decir aproximadamente 50% del total de la población, que lo convierte en uno de los países con mayor presencia indígena de América Latina y el Caribe, característica que comparte con Guatemala, Nicaragua, Honduras, Ecuador y Perú, precisamente 6 países que forman parte de las economías más empobrecidas de la región.

subsistencia (en el caso de las economías campesinas e indígenas), disminuyen la productividad total del sistema. Esto es así debido a que la heterogeneidad cultural, define la presencia de un escenario de visibles diferencias en la generación de ingresos entre zonas geográficas (principalmente entre las regiones urbanas y rurales), originadas principalmente por las bajas productividades de las economías indígenas y campesinas, que son posteriormente germen de frustraciones e insatisfacciones que derivan a su vez, en escenarios de ingobernabilidad.

- También es de suma importancia, tal cual se mencionó reiteradamente en el documento, el tipo de *geografía y la disponibilidad de recursos naturales*⁶⁷ de cada país y que en gran medida definen su estructura productiva⁶⁸, fenómeno que en el mundo académico fue objeto de variadas comprobaciones empíricas, principalmente en lo que respecta a los países tropicales⁶⁹. El componente geográfico define además, las *distancias a los mercados* y con ello, los costos asociados de transporte, que según sea el caso, pueden ser decisivos a la hora de aumentar o disminuir la competitividad de un país o territorio específico⁷⁰.
- Finalmente, la *escasa población y una estructura de edades muy joven* que tiene Bolivia⁷¹ que refuerza la presencia de bajas productividades en el campo laboral, acompañado de altas relaciones de dependencia (número de dependientes por unidad de fuerza de trabajo) y tasas de fecundidad, que incrementan el peso económico (necesidades a ser satisfechas) de cada unidad laboral.

Por ello, se puede concluir que si bien el bajo desempeño de la economía boliviana parece tener relación con su condición de mediterraneidad, no es resultado directo ni

⁶⁷ Para una exposición de la influencia de los factores geográficos en los procesos de desarrollo ver Urquiola (1999), Gallup *et al.* (1998), Sachs (2001) y Limao y Venables (1999).

⁶⁸ En Bolivia las mayores potencialidades productivas provienen del sector minero, hidrocarburífero y agroindustrial del oriente, pues la superficie de tierras agrícolas del occidente es muy reducida y visiblemente localizada.

⁶⁹ Ver al respecto Sachs (2001).

⁷⁰ En el caso de Bolivia los costos de transporte son en promedio mucho más altos que el de sus países vecinos, debido a que las principales ciudades (mercados) están localizadas en promedio a 500 (Arica – La Paz) y 1.200 km (Arica – Santa Cruz de la Sierra) de la costa del Pacífico. Al respecto, Fifer (1972) sostiene que gran parte del estancamiento de las regiones interiores del continente sudamericano -en particular las principales ciudades de Bolivia- derivan de sus desventajas de no participación y usufructo de las dinámicas económicas naturales de las zonas costeras.

⁷¹ Según el Censo 2001, este año en Bolivia 4,1 millones de personas tenían entre los 0 y 19 años de edad, esto es, el 49% de su población total.

mucho menos exclusivo de este fenómeno, tanto desde el punto de vista del desempeño macroeconómico como de la existencia de otras variables estructurales. Por esta razón, un análisis adecuado de la influencia económica de la mediterraneidad boliviana debería concebir a esta variable como una más en el concierto de los determinantes del crecimiento económico y el desarrollo de este país, evitando sobredimensionarla. Las reflexiones realizadas en torno a las influencias que tendrían algunos factores estructurales asociados al desempeño de la economía boliviana, muestran -como era de esperar- que el problema del subdesarrollo está muy relacionado a problemas que tienen que ver, en buena medida, a componentes de tipo institucional. Por ello, un abordaje analítico de la condición de la mediterraneidad de Bolivia, tendría que hacer necesariamente referencia a la “eficiencia y eficacia de las políticas” que se estarían aplicando en este ámbito. Para ello, en el próximo apartado se describen tres de los principales temas político-institucionales ligados al fenómeno de la mediterraneidad boliviana y sobre los cuales habría que profundizar en términos analíticos.

3.2 Las relaciones externas con Chile

Como se demostró en el presente estudio, muchos de los factores que limitan el crecimiento y desarrollo de Bolivia son independientes o no tienen relación directa con su carácter de mediterraneidad. Uno de estos factores es sin duda la política de continuo aislamiento e incluso tensión con el país vecino de Chile, actitud que está ligada a la demanda histórica de Bolivia por la recuperación de su soberanía en las costas del Pacífico, fenómeno que se tradujo, a su vez, en una política de permanente distensión. Sin embargo, debe aclararse que también contribuye a la conformación de este escenario la existencia de un rechazo por parte de la población boliviana (principalmente de asentada en la zona occidental)⁷² respecto a la posibilidad de buscar una solución al problema marítimo vía la integración comercial.

Este comportamiento generó el distanciamiento y ruptura de relaciones diplomáticas entre Bolivia y Chile desde hace varias décadas atrás, que se constituye en una visible limitante para el desarrollo en razón a que, por las condiciones geográficas, los puertos del norte de Chile, particularmente los de Arica e Iquique son “puertos naturales” del comercio internacional boliviano, debido a que representan las distancias mínimas que tiene Bolivia para acceso a puertos marítimos. Por ello, es de suma importancia avanzar en la tarea de evitar que las tensiones diplomáticas restrinjan las relaciones comerciales de estos dos países, máxime si actualmente aproximadamente un 41% del valor del comercio internacional boliviano (el 40% de las exportaciones y el 42% de las

⁷² Población de origen mayoritariamente indígena.

importaciones, en valores) utilizan puertos chilenos como vías de entrada y salida de, y a los mercados de ultramar. Si a esto añadimos el hecho de que una buena parte del comercio internacional boliviano que utiliza puertos chilenos, está compuesto por productos de alto tonelaje como son por ejemplo los minerales⁷³ y la soya, sin considerar la eventual salida de las exportaciones de gas natural a mercados fuera de los países vecinos, la situación es aún de mayor interdependencia.

Por ello, si bien existe un visible rechazo de la sociedad boliviana -principalmente la asentada en la región occidental- a la política de apertura comercial con Chile, sin que intermedie una paralela concesión en términos de soberanía en costas del Pacífico -factor que se ve influenciado por una fortalecida “memoria larga” de los pueblos indígenas⁷⁴ y una evidente fragmentación ideológica, política y social, que configura escenarios internos de inconclusas visiones de “carácter nacional”- es apremiante que las relaciones políticas entre Chile y Bolivia deban transitar por senderos que tiendan a mayores acercamientos paralelos en términos políticos y económicos⁷⁵. No obstante, es esperanzador que aún cuando en algunos foros internacionales se evidenció en los últimos años cierta distensión entre las posiciones diplomáticas de estos dos países (principalmente durante el periodo presidencial de Sánchez de Lozada y Carlos D. Mesa, 2003-2005), es también visible la presencia de una naciente voluntad política que comprendió la necesidad de avanzar en la tarea de elaborar una agenda de común beneficio anclada en bases comerciales, que sin dejar de lado el legítimo reclamo boliviano de soberanía en costas del Pacífico⁷⁶, identifiquen puntos de encuentro⁷⁷.

⁷³ El 2010 Bolivia exportó US\$ 2.218 mill. de minerales, metales comunes y manufacturas metálicas (79,2% del valor total de las exportaciones que salen por territorio chilero y 32% del total de las exportaciones bolivianas), que fueron en una gran proporción exportados vía férrea por el puerto chileno de Antofagasta.

⁷⁴ Los pueblos indígenas de Bolivia, asentados principalmente en la zona occidental, fueron los principales promotores de los movimientos sociales que provocaron la renuncia a la presidencia de Gonzalo Sánchez de Lozada (2003-2004), cuya administración apoyaba una política de privatización de los recursos hidrocarbúricos y la exportación de gas natural por puertos chilenos.

⁷⁵ En este campo es crucial el no condicionamiento a ninguno de los actores, sino identificarse como componentes de un mismo proceso de carácter integral y complementario.

⁷⁶ Es importante señalar, sin embargo, que las negociaciones internacionales dirigidas a solucionar el problema de enclaustramiento marítimo boliviano se constituye para efectos legales en una “demanda” y no en un “derecho”.

⁷⁷ La visita del presidente chileno Ricardo Lagos a la posesión del presidente boliviano Evo Morales en enero de 2006 y la posterior participación de este último, en la posesión de la presidenta chilena Michelle Bachelet -gesto que fue retribuido en 2010 por esta última en la posesión del segundo mandato de Evo Morales- puede ser una muestra de este acercamiento, después de muchas décadas de aislamiento en las relaciones diplomáticas.

3.3 La política interna de transporte

Tal cual se demostró en la presente investigación, el costo “adicional” de transporte de los productos bolivianos que salieron al exterior vía territorio chileno, representó el 2010 el 13% y 11% del valor de las exportaciones e importaciones, respectivamente, montos que son visiblemente superiores a los promedios de costo de transporte regional, que representan en promedio un 8,7% del valor de las exportaciones y un 7,4% del valor de las importaciones⁷⁸. Estos valores -como se explicó anteriormente- están principalmente asociados a las características topográficas del territorio, pero también a las condiciones físicas de las carreteras (infraestructura vial), factor que es particularmente importante en el caso de Bolivia, debido a la precariedad de sus carreteras⁷⁹. Al respecto, según datos del INE, el 2006, habían en Bolivia 73.143 km de carreteras, de las cuales 16.029 km (22%) pertenecían a la red fundamental y las carreteras pavimentadas (aproximadamente 4.782 km) representaban solo el 6,5%⁸⁰ del total de vías carreteras y el 29,8% de la red fundamental (Ver Mapa 3). Las citadas proporciones son sumamente preocupantes, debido a que están muy por debajo de los niveles promedio de proporción pavimentada de carreteras de América Latina, que ya el 2001 bordeaba el 22% del total del sistema carretero (CEPAL, 2004). Según Bello (2002) Bolivia era en 2001 el país con menor proporción de carreteras pavimentadas de toda América Latina y con los más altos costos operativos (US\$ 0,97 / km, cuando el promedio regional fue de aproximadamente US\$ 0,52 / km), característica que a la fecha no habría sufrido grandes modificaciones.

Si a lo anterior, añadimos el hecho de aproximadamente 7% de los caminos pavimentados tienen en su mayoría problemas de transitabilidad, en buena medida debido a factores geográficos y climatológicos -que interrumpen permanentemente su flujo vehicular por crecida de ríos, derrumbes y otros- pero también por defectos de construcción⁸¹ además de la imposibilidad de reemplazarlos con otros medios

⁷⁸ Ver al respecto UNCTAD (2001) y Limao y Venables (1999), estos últimos sostienen que el costo adicional de transporte de los países mediterráneos es en promedio un 50% mayor al de los países con costas marinas.

⁷⁹ Según información incorporada en Bull (2001), de una muestra de diez países de América Latina, en 1998, Bolivia tenía el peor sistema de carreteras. Solo en 19% de todo su sistema carretero era considerado como bueno y el 52% estaba en malas condiciones. La citada muestra desplegó como promedio un 27% y 38% para caminos en buen y mal estado, respectivamente.

⁸⁰ Según Echeverría (2001), en 1998 la proporción de caminos pavimentados en Bolivia era el 5,6% del total de la red fundamental.

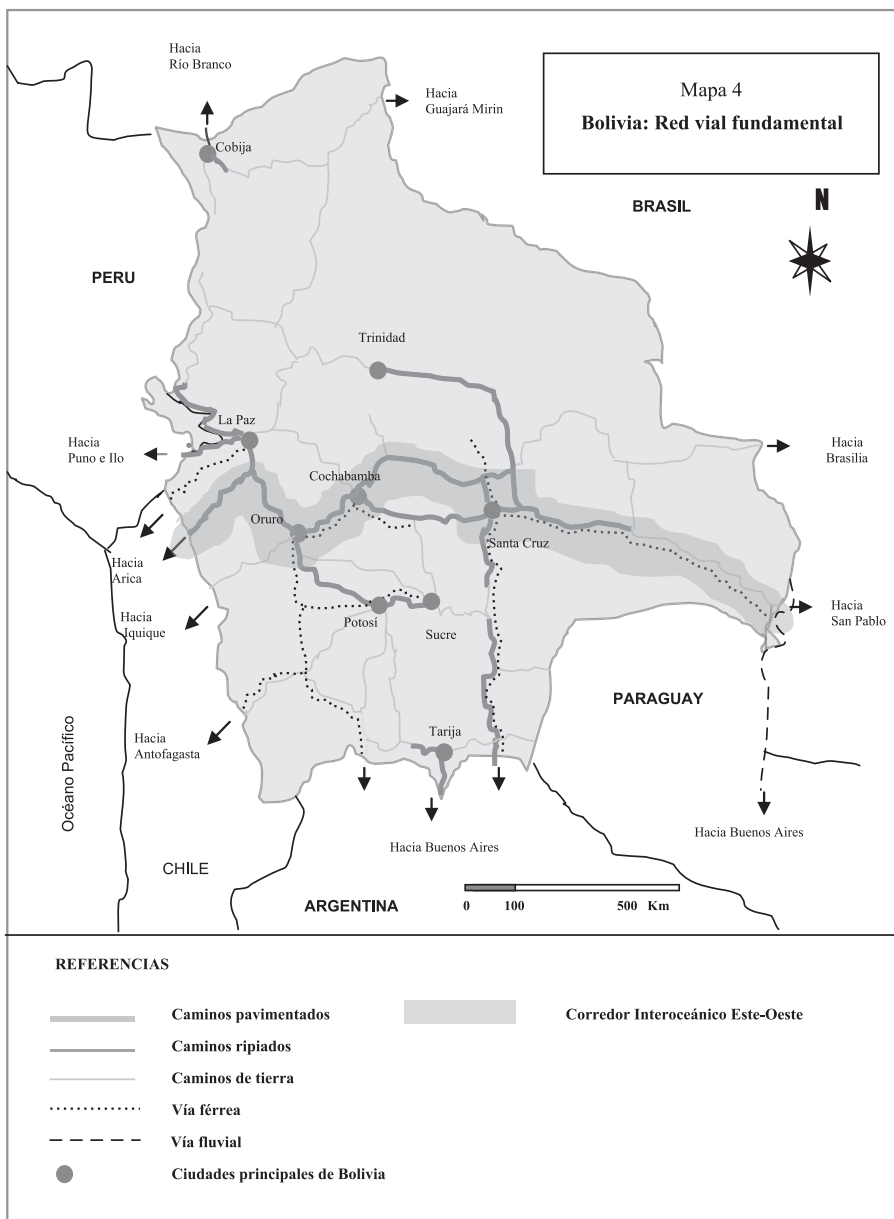
⁸¹ Los problemas asociados a la deficiente construcción de las carreteras son normalmente resultado de la existencia de sobrepagos en sus licitaciones (niveles de inversión inferiores a los requeridos por los estudios técnicos) e insuficientes trabajos de mantenimiento.

alternativos de transporte como el férreo y el fluvial (que solo están operando o están disponibles para ciertos tramos), la situación es francamente preocupante (ver Mapa 4). Si bien el citado panorama tendió a mejorar como resultado de la implementación de una política de reforma institucional, llevada a cabo durante la última década en el Servicio Nacional de Caminos (SNC) ahora Autoridad Boliviana de Carreteras (ABC), a la fecha no se obtuvieron los resultados esperados. Por ello, más allá de la inminente necesidad de obtener los recursos financieros que permitan cubrir las demandas de infraestructura vial para los próximos años⁸², es apremiante que se continúe fortaleciendo la institucionalidad de este organismo mediante la utilización de múltiples mecanismos, pero sobre todo aquellos que permitan transparentar sus actividades (menor corrupción), profundicen los programas de servicio civil (mejor asignación de recursos humanos) y avanzar en la tarea de mejorar continuamente la asignación de los recursos (mayor eficiencia y eficacia).

Al respecto existen estudios a nivel internacional como el elaborado por Limao y Venables (1999) y Cárcamo-Díaz (2004), que demuestran que un mejoramiento de la infraestructura de transporte -principalmente el referido a las vías terrestres- que se aproxime al percentil 25 superior de los países mediterráneos, disminuiría el costo de transporte en un promedio de 40% respecto al de los países con acceso a costas marítimas. A partir de estos estudios se logró comprobar que la elasticidad de los flujos de comercio exterior respecto a los costos de transporte en países mediterráneos tienen un valor que está entre (-2,4 y -3,5), lo que supone que una disminución en la mitad de los costos de transporte desde la mediana (es decir, el hecho de que un país mediterráneo cambie de una posición promedio hacia una posición que le permita estar entre el 25% de los países mediterráneos con mejores infraestructuras de transporte) aumentaría el volumen de su comercio exterior en cerca del 45%.

No obstante, como el mejoramiento de la infraestructura es solo uno de los factores determinantes del costo total de transporte, la mejora de este componente hasta elevarlo al percentil 25 superior de los países mediterráneos, aumentaría el volumen de comercio en solo 10% , lo que muestra que la política de transporte en el caso de los países mediterráneos no solo tiene que ver con temas de mejoramiento físico, sino que también está estrechamente relacionada a las distancias que los productos de comercio exterior deben recorrer para acceder a los mercados finales.

⁸² Según la Autoridad Boliviana de Carreteras (ABC), el financiamiento requerido para poner en buen estado solo la red fundamental, supondría un presupuesto de por lo menos US\$ 2.500 mill.



Fuente: Elaboración propia con base en información de la ABC

Es en este contexto que el objetivo principal del mejoramiento de caminos en el ámbito del comercio internacional es la generación de condiciones óptimas de movimiento de mercancías, de modo que se puedan disminuir sus costos de traslado e incrementar con ello su flujo. Por ello, el Estado boliviano como representante de la colectividad debe asumir una parte importante de los costos asociados al transporte, garantizando que en los próximos años haya una importante inversión en caminos, tanto en la construcción de infraestructura nueva como en su mantenimiento. La idea es que el citado proceso permita rebajar los costos de transporte de modo tal que se equiparen o tiendan a equipararse a los estándares regionales (principalmente el referido a los países limítrofes), donde la presencia de una cada vez mayor capacidad de captación ingresos vía peajes (eficiencia económica) con su correspondiente reinserción en forma de recursos para mantenimiento vial, complementada con una mejora sustancial en el manejo administrativo (eficiencia institucional), no es solo altamente deseable sino totalmente necesaria.

3.4 Las políticas de integración de mercados y el margen de incertidumbre del comercio subregional

Como vimos, las características geográficas de Bolivia representan costos adicionales de transporte de productos de comercio exterior, visiblemente elevados, no obstante, su especificidad locacional (ubicada en el centro de Sudamérica) hace que se constituya en un necesario paso de importantes flujos de comercio interregional, por constituir un natural puerto terrestre interoceánico. En este marco, la localización de Bolivia se convierte en una cualidad, debido a la posibilidad que genera para una eventual apropiación de una parte del valor del comercio a través de la oferta de servicios de tránsito y uso de carreteras. Al respecto, la información de comercio interregional, muestra que en los últimos años los flujos comerciales entre países limítrofes de Bolivia que utilizan su territorio como espacio de tránsito, se incremento considerablemente (principalmente el referido al tramo carretero este-oeste)⁸³, proceso que además está acompañado de importantes avances en la infraestructura vial en el marco de la presencia programas de integración regional tales como el Mercado Común del Sur (MERCOSUR) y la Comunidad Andina de Naciones (CAN). Si a esto añadimos la necesidad que tienen la economía brasileña y la del oriente de Bolivia (principalmente la referida al Departamento de Santa Cruz) de acceder a mercados de ultramar vía el océano Pacífico, es indudable la importancia que adquiere el territorio de la zona limítrofe boliviano-chilena como espacio geográfico de tránsito comercial.

⁸³ Según información incorporada en Cipoletta y Sánchez (2003), el flujo comercial promedio que utilizó el tramo carretero San Pablo – La Paz en 1999 fue de 100.000 TM.

En este contexto, los denominados “corredores interoceánicos” que atraviesan el territorio boliviano, adquieren un carácter estratégico, dada la cualidad que tienen como facilitadores de flujos comerciales internacionales. Al respecto, resalta en particular el corredor Puerto Suárez – Tambo Quemado, cuya longitud es de aproximadamente 1.590 km y que constituye en la actualidad el corredor interoceánico más importante de Bolivia, no solo porque permite la salida de gran cantidad de productos bolivianos hacia puertos marítimos de Chile, Brasil y Paraguay (vía fluvial), si no porque además es una vía alternativa para el transporte de productos de exportación de la región oeste del Brasil hacia los puertos del Pacífico.

La consolidación y fortalecimiento de la política de integración económica subregional es, por lo tanto, de crucial importancia para la economía boliviana, debido a que se constituye en un instrumento eficaz de reducción de costos de transporte internacional, principalmente cuando existen muchos pasos de frontera (*switching cost*)⁸⁴, factor que –como es de esperar– incrementa el valor final de los productos transados asociados principalmente a la existencia de políticas cambiarias diferentes en cada país de tránsito, que por lo mismo, actúan como una barrera al comercio en términos de mayores costos económicos (gastos de aduana) pero también en términos de una mayor incertidumbre (factor riesgo) dada la menor capacidad de envío de productos de exportación⁸⁵. Esta restricción típica de países que no tienen acceso soberano a costas marinas se incrementa en países como Bolivia donde además existen problemas asociados a la presencia de altos niveles de conflictividad político y social⁸⁶ que incrementan aún más el margen de incertidumbre del capital privado, principalmente el de carácter internacional (Inversión Extranjera Directa, IED), que siendo este el caso, tendría razones fundadas para disminuir su propensión de colocación de nuevos recursos⁸⁷.

Es por ello que se requiere con sentido de urgencia que el Estado boliviano concentre esfuerzos en la generación de condiciones económicas (infraestructura), pero también

⁸⁴ Según Cipoletta y Sánchez (2003) entre los países sudamericanos son pocos los pasos de frontera que se destacan por la eficiencia en sus operaciones (tiempo prolongados de cruce).

⁸⁵ MacKellar, Wörz y Wörgötter (2000) sostienen que la incertidumbre que pueda existir en los países sin costa marítima en torno a la real capacidad de distribuir sus productos de exportación regidos bajo los principios de “envío rápido y *“just in time”*”, puede muy bien significar una menor probabilidad de contratos de exportación de largo plazo.

⁸⁶ En Laserna *et al.* (2006) se identifica 3.016 eventos conflictivos de adhesión activa (huelgas, bloqueos, marchas y motines, entre otros) en el periodo 1994-2005, esto es, a razón de un evento de estas características por día laboral. Según el CERES (Centro de Estudios Regionales, Económicos y Sociales) estos conflictos en 2010 aumentaron a razón de 2,2 conflictos diarios.

⁸⁷ Según el BCB (2011) en 2010 la IDE neta alcanzó un valor de US\$ 643 mill. (tan solo el 3,3% del PIB).

políticas y sociales (nivel de riesgo país) que permitan avanzar en términos de un mayor apego a la institucionalidad⁸⁸ y el cumplimiento de las reglas de juego (estabilidad jurídica), fomentando de esta manera la atracción de mayores flujos de comercio y capital internacional, que eventualmente compensen los costos asociados a las características geográficas y condición de mediterraneidad del territorio boliviano. La reducida atracción e interés de los capitales extranjeros de localizarse en Bolivia puede comprobarse a partir del análisis de la información sectorial de la IED para el 2010, donde se evidencia que además de sus bajos niveles está visiblemente concentrada en los sectores minero e hidrocarburífero, que este año representaron el 60,3% del total, paralelamente a un deprimido 11,5% de la industria manufacturera⁸⁹.

3.5 La mediterraneidad como factor de pérdida de competitividad

La “competitividad” de una economía nacional puede ser interpretada como la capacidad que tiene para acceder a los mercados de exportación, es decir, la habilidad que tiene para producir bienes y servicios que pasen la prueba de los mercados internacionales), de modo que permitan generar un flujo cada vez mayor de recursos a la economía interna, mejorando con ello la productividad, el ingreso y nivel de vida sus habitantes (BID, 2001). La competitividad así concebida es, por lo tanto, un proceso estrechamente asociado al desempeño del comercio exterior de los países (principalmente el referido a las exportaciones), influenciada a su vez por un conjunto de factores donde resalta el ambiente macroeconómico (estabilidad de precios, política de inversiones, atracción de capitales, política cambiaria y otros), las condiciones geográficas, pero también factores sociales, políticos e institucionales (Sachs y Vial, 2002).

Durante los últimos años, la competitividad ha sido una de las “nociones” que más ha penetrado en los análisis y políticas económicas a nivel nacional, regional y local. Por ello, aunque es un término que ha sido usado de varias formas y en múltiples contextos, la idea base de la competitividad implica la identificación de los determinantes fundamentales de la prosperidad de una unidad de producción (empresa o firma) o de una unidad espacial (país, región o localidad urbana). En este sentido, la competitividad no es un fin en sí mismo sino un indicador de las fuerzas y dinámicas de determinados procesos económicos y hace referencia a una compleja función que combina muchas variables de desempeño de una economía, donde resaltan: la capacidad empresarial

⁸⁸ Según Sachs y Vial (2002) los países que más IED lograron atraer en América Latina durante la última década, cuentan con instituciones confiables, bajos niveles de corrupción, derechos sólidos en torno a la propiedad privada y cuentan con sistemas judiciales y policía eficientes.

⁸⁹ Estas proporciones para el 2009 fueron del 63% (hidrocarburos y minería) y 8% (manufacturas).

para vender sus productos en contexto de competencia y apertura de mercados (comercio), el valor de estos productos, la eficiencia con que son producidos (productividad) y la forma de utilización de los factores productivos (función de producción y tecnología), de modo que se maximice la generación de excedentes económicos (crecimiento) y que con ello los niveles de bienestar social (desarrollo)⁹⁰.

La anterior relación funcional permite identificar los principales temas asociados a la noción de competitividad, como son la productividad, la apertura de mercados, el comercio, las innovaciones en el proceso productivo y la generación de mayor ingreso y bienestar social. En sus inicios, en el marco del debate sobre la influencia que tuvieron las políticas de apertura externa y redimensionamiento del Estado (liberalización del mercado) en los procesos de crecimiento y desarrollo, el concepto de competitividad estuvo enfocado casi íntegramente al ámbito de las fronteras nacionales, es decir a la competitividad entre países. Respecto a la medición de niveles de competitividad (ranking de competitividad) existen varias propuestas⁹¹ donde, sin embargo, resalta el Reporte Global de Competitividad elaborado anualmente por el Foro Económico Mundial (World Economic Forum, WEF)⁹².

Al respecto, en el Reporte Global de Competitividad de 2010-2011, Bolivia aparece en el puesto 108 de entre 139 países, que representa el tercer menor nivel de competitividad en la lista de los países de América Latina que formaron parte del estudio, posicionamiento que se habría mantenido en los últimos años. Esta situación muestra de inicio la evidente asociación que habría entre los niveles de crecimiento económico, la competitividad y la condicionalidad de mediterraneidad, pues Bolivia y Paraguay⁹³ son los dos únicos países mediterráneos de América Latina, situación que se comprueba aún más a partir de la constatación de que de los últimos 15 puestos de este ranking 8 son países mediterráneos, información que respalda el criterio de que la condición de mediterraneidad de un país forma parte indiscutible del conjunto de factores que influyen su nivel de competitividad y de desempeño económico. Al respecto, Radelet y Sachs (1998)⁹⁴ muestran, cómo ninguno de los países sin litoral marítimo se ubica entre los

⁹⁰ Según Porter (1991) a este conjunto de condiciones favorables de posicionamiento en los mercados externos se los conoce como “ventajas competitivas”.

⁹¹ Ver al respecto los estudios sobre competitividad internacional elaborados por FMI (1994), CEPAL (1995) y IMD (2006).

⁹² Ver al respecto WEF (2011).

⁹³ Según el *Reporte Global de Competitividad* del 2010-2011, Paraguay está ubicado en el puesto 120 de 139 países, lo que le relega al penúltimo lugar -después de Venezuela- del conjunto de países de América Latina.

⁹⁴ Estos autores trabajaron sobre una muestra de 92 países en desarrollo que cubría el período de análisis 1965-1990.

quince mayores economías exportadoras de manufacturas del mundo, pues casi la totalidad de los países con éxito en el comercio exterior se encuentran localizados sobre las principales rutas de transporte marítimo. Según datos de la CEPAL, 34 de 49 ciudades latinoamericanas con más de un millón de habitantes del año 2000, estaban emplazadas en zonas portuarias, incluyendo cuatro de las siete ciudades con más de cinco millones de habitantes (Sao Paulo, Río de Janeiro, Buenos Aires y Lima). Además, solo seis de las 33 ciudades capitales latinoamericanas no están localizadas en zonas costeras: Ciudad de México, Santiago de Chile, Bogotá, Quito, Asunción⁹⁵ y La Paz; no obstante, las dos últimas tienen la desventaja adicional de ser capitales de países mediterráneos, lo que complementariamente al factor distancia, disminuye aún más sus posibilidades de inserción competitiva en los mercados internacionales de bienes y servicios.

Sin embargo, es de suma importancia no perder de vista que algunos de los mayores costos asociados a las actividades de comercio exterior, como son, por ejemplo, los costos de transporte y el contrabando, son totalmente independientes de la condición de mediterraneidad y tienen que ver más con las características geográficas, las distancias a los mercados y las condiciones socioeconómicas de la población, que con la posibilidad o no de salida soberana a puertos marítimos. Por ello, la eventual “influencia parcial” de la condición de mediterraneidad de Bolivia en sus respectivos niveles de competitividad internacional, debe ser prioritariamente enfrentada mediante la aplicación de un conjunto de políticas coordinadas de mejoramiento de la infraestructura vial (factor físico), que apoyadas por políticas de estímulo al fortalecimiento de una cultura de apego a las leyes y las reglas de juego (factor socio-institucional) permitan -en el marco de la profundización de los procesos de apertura comercial y el incremento permanente de los niveles de productividad (factor económico)- una asignación cada vez “más eficiente” de los recursos dirigidos hacia sectores y actividades asociadas al comercio internacional.

Consideraciones finales

Antes de concluir el estudio, creo que es de suma importancia el señalar ciertas consideraciones en torno a determinadas “características especiales” que tuvo el presente abordaje analítico-empírico, en el entendido de que considero imprescindible que el lector las tenga en cuenta al momento de evaluar las conclusiones que de ella derivan. Estas consideraciones tienen que ver con cuatro principales restricciones metodológicas, que por sus características, tuvieron que ser afrontadas por la presente investigación y que fueron las siguientes:

⁹⁵ Esta ciudad capital tiene, no obstante, la posibilidad de conexión fluvial con el Océano Atlántico a través del Río Paraguay (ruta Asunción-Rosario-Buenos Aires).

- En primer lugar, la *limitada existencia de investigaciones sobre el tema* de la mediterraneidad de Bolivia, principalmente en el ámbito de sus repercusiones económicas, lo que resultó en la presencia de una insuficiente información sobre algunos de los costos económicos asociados. Este fenómeno, en buena medida se debe, a que el objeto de estudio está relacionado a temas muy delicados, como son por ejemplo el contrabando, la evasión tributaria, los gastos operativos de la aduana y los gastos militares y policiales de frontera, entre otros, sobre los cuales no existen estadísticas o si las hay son muy limitadas o de uso reservado. Por ello, las estimaciones sobre algunas de estas variables, deben ser tomadas con cautela, considerándolas como simples aproximaciones.
- En segundo lugar, la *presencia de problemas asociados a la cuantificación o estimación del costo económico* de la mediterraneidad de Bolivia, en buena medida debido a la heterogeneidad de información disponible (tanto interna como internacional), pero también debido a que es un fenómeno extremadamente complejo, con muchos factores involucrados, razón por la cual, tiene una multiplicidad de interrelaciones funcionales, que incluyen variables y procesos, que en su mayoría tienen connotaciones que van mucho más allá de los restringidos ámbitos tratados en el documento. Es por esta razón, que se diseñó una aproximación metodológica propia, que aún cuando pueda ser un tanto simplista, tuvo la bondad de acomodarse a la información disponible.
- En tercer lugar, la *especificad geográfica de Bolivia*, marcada por la presencia de la cordillera de Los Andes, que cruza gran parte del territorio que lo conecta con puertos del Pacífico (salida hacia Chile), así como las largas distancias de transporte, lo que supone de inicio, la existencia de visible restricciones estructurales para el acceso de las mercancías de comercio exterior boliviano hacia mercados externos, por vía terrestre.
- En cuarto lugar, las *características históricas del fenómeno de la mediterraneidad boliviana*, cuyos antecedentes se remontan a más de un siglo atrás (Guerra del pacífico de 1879), cuando Bolivia tuvo que ceder territorios a favor de Chile, que determinaron su enclaustramiento marítimo. Esta particularidad es por demás importante, debido a que es aún fuente de continuas pugnas y posiciones encontradas entre estas dos naciones, que las más de las veces, limitan la puesta en marcha de programas y políticas de acercamiento comercial bilateral, que eventualmente permitan mejorar las condiciones de inserción internacional de Bolivia, mediante el uso de puertos del Pacífico.

Conclusiones

Concordante a los objetivos planteados, la investigación permitió determinar lo siguiente:

1. Los costos económicos atribuidos directa o indirectamente a la condición de mediterraneidad de Bolivia fueron estimados, en términos estáticos, en aproximadamente US\$ 76 mill. anuales (0,39% del PIB) y están referidos principalmente a los pagos por usos de puerto chilenos de entrada y salida de productos bolivianos de comercio exterior, los gastos realizados por transportistas bolivianos en territorio chileno y los gastos por concepto de turismo boliviano en zonas costeras de Chile.
2. En este contexto, el valor estimado del costo de la mediterraneidad de Bolivia es menor que los obtenidos por estudios internacionales respecto a países que no tienen acceso territorial a costas marinas cuyo costo económico se estima en un promedio un 1,0% del PIB. Esto es así debido a que los referidos estudios internacionales incluyen a los costos de transporte dentro los costos de la mediterraneidad. En el caso de Bolivia si sumáramos a los costos estimados de la mediterraneidad, los costos adicionales de transporte de la zona fronteriza con Chile (que ascienden a US\$ 181 mill. anuales, 0,93% del PIB), obtendríamos un costo de la mediterraneidad de US\$ 257 mill., es decir aproximadamente 1,32% del PIB. No obstante, debido a que los costos de transporte son independientes de la condición de mediterraneidad, no fueron tomados en cuenta en la medición de su eventual costo económico.
3. De un modo similar aún cuando fueron objeto de estimación, tampoco fueron tomados en cuenta como componentes del costo económico de la mediterraneidad los gastos en administración de puestos aduaneros, los gastos militares y policiales en la frontera chilena y los costos asociados al contrabando, por ser considerados como independientes de este especial condicionamiento político- geográfico.
4. El estudio incorporó además un acápite referido a la medición de los costos de la mediterraneidad en contextos dinámicos, para lo cual se utilizó dos periodos de análisis, uno de muy largo plazo (1905-2010) y otro en el largo plazo (2001-2010) que consideraron sus efectos acumulativos en el tiempo. Al respecto se estimó que bajo el supuesto de que se anularan los costos de la mediterraneidad desde sus inicios en 1905, Bolivia tendría un PIB potencial para el 2010 de aproximadamente US\$ 29.218 mill., o lo que es lo mismo, un PIB per cápita

potencial de US\$ 2.754, es decir, 50% más alto que el PIB per cápita observado de este año (US\$ 1.838). De un modo similar, considerando el largo plazo (periodo 2001-2010) y utilizando valores observados y potenciales del PIB en tres escenarios: a) a precios constantes (Bs. y US\$ de 1990), b) a precios corrientes en Bs. y, c) a precios corrientes en dólares americanos, se estimó una pérdida por concepto de la mediterraneidad (diferencia acumulativa entre el PIB potencial y el PIB observado) de aproximadamente US\$ 811; 2.782 y 2.885 mill. respectivamente.

5. La investigación demostró que la condición de mediterraneidad, como todo proceso económico, genera una visible redistribución del ingreso, donde los grupos beneficiarios estarían conformados principalmente por los contrabandistas y pobladores de centros fronterizos, en tanto que los grupos perjudicados estarían representados principalmente por el Estado boliviano (que ve disminuidos sus ingresos por efecto de la evasión tributaria ligada al comercio exterior) y el sector industrial formal (principalmente el dedicado a la producción de bienes intermedios y de consumo) que debe enfrentar la competencia desleal de productos contrabandeados que son ofertados en el mercado interno a precios ficticiamente disminuidos.
6. El estudio permitió también comprobar que aún cuando la mediterraneidad tiene un efecto directo en el proceso de crecimiento, principalmente cuando se lo analiza en términos dinámicos, su influencia es menos clara dada su relación con el nivel de desarrollo y la presencia paralela de un conjunto variado de factores de carácter estructural que condicionan el desempeño macroeconómico y que en definitiva parecen estar determinando las condiciones de subdesarrollo y pobreza de Bolivia, donde la mediterraneidad participa como uno más de ellos. No obstante, es menester citar, tal cual se explicó en las consideraciones finales, que por restricciones metodológicas, no se midieron todos los componentes que teóricamente estarían asociados al fenómeno de la mediterraneidad, cuya inclusión podría eventualmente modificar los resultados obtenidos.
7. La investigación permite respaldar la idea -esgrimida por la literatura internacional- de que la condición de mediterraneidad tiene relación directa con los desempeños macroeconómicos de los países solo si se considera su asociación paralela con factores de carácter geográfico, principalmente el referido a la distancia de los mercados de comercio exterior y las pendientes de los caminos. Esto es así debido a que los mayores costos de transporte en los flujos de comercio exterior de estos países representan una pérdida en términos de competitividad (capacidad para

producir bienes y servicios que pasen la prueba de los mercados internacionales), afirmación que es comprobada a partir de la revisión de los datos sobre ranking de competitividad internacional, donde los países mediterráneos en su mayoría están ubicados en las últimas posiciones, situación que es particularmente cierta en el caso de Bolivia y Paraguay en el continente sudamericano.

8. Respecto a la eventual alternativa fluvial como opción de transporte de productos de comercio exterior boliviano (principalmente de las exportaciones) vía Puerto Suárez, la información existente muestra que de inicio debemos ser un tanto cautelosos debido a que si bien los costos de transporte por volumen son visiblemente más bajos que los del transporte carretero y férreo, los tiempos prolongados del viaje vía fluvial a los puertos de destino en el Océano Atlántico, las distancias prolongadas que deben recorrerse para llegar a los puertos bolivianos de embarque (Quijarro, Gravetal y Busch) y las todavía inadecuadas condiciones logísticas de los envíos, conforman un escenario de actual debate sobre sus alcances, aún cuando sus beneficios futuros están fuera de duda.
9. Finalmente, se debe dejar en claro que el análisis en torno a la estimación de las supuestas pérdidas derivadas del no usufructo de recursos naturales localizados en territorios bolivianos cedidos a raíz del Tratado de 1904 a favor de Chile, es un ejercicio de carácter estrictamente hipotético y contextual, que por lo mismo no formó parte del modelo de estimación de costos económicos de la mediterraneidad boliviana.

Bibliografía

- Banco Central de Bolivia (2011). *Reporte de saldos y flujos del capital privado extranjero en Bolivia. Banco Central de Bolivia 2009-2010*. La Paz.
- BID (2001). *Competitividad: El motor del crecimiento*. Progreso Económico y Social en América latina: Informe 2001. Banco Interamericano de Desarrollo (BID). Washington.
- Bello, A. (2002). “Infraestructura y logística de transporte” en *Estado de situación de la competitividad de Bolivia*. Sistema Boliviano de Productividad y Competitividad (SBPC). pp. 185-194. La Paz.
- Berón, E. (2004). *Bolivia y su salida marítima*. Documentos de Trabajo. Instituto Boliviano de Comercio Exterior (IBCE). La Paz.
- Bull, A. (2003). *Mejoramiento de la gestión vial con aportes específicos del sector privado*. Serie Recursos Naturales e Infraestructura. No 56. CEPAL. Santiago de Chile.
- Candia, F. y E. Antelo (2005). “Políticas sectoriales para promover la competitividad sectorial en Bolivia” en *Políticas sectoriales de la región andina*. Corporación Andina de Fomento (CAF). La Paz.
- Capra, K. (2011). *La Hidrovía Paraná Paraguay una alternativa a los puertos del Pacífico*. UDAPE. La Paz.
- Cárcamo-Díaz, R. (2004). *Towards development in landlocked economies*. Serie Macroeconomía del Desarrollo No 29. Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). Santiago de Chile.
- Cipoletta, C. y R. Sánchez (2003). “Identificación de obstáculos al transporte terrestre internacional de cargas en el MERCOSUR”. Comisión Económica para América Latina (CEPAL). *Serie Recursos Naturales e Infraestructura*. No 54. Santiago de Chile.
- CEPAL (1995). *Análisis de la competitividad de las naciones*. Manual de Uso. Santiago de Chile.
- ____ (2001). *International trade and transport profiles of Latin American countries: Year 2000*. Serie Manuales No 14. Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). Santiago de Chile.

- ____ (2002). *Anuario estadístico. 2002*. Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). Santiago de Chile.
- ____ (2003a). *Panorama Social de América Latina 2002-2003*. Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). Santiago de Chile.
- ____ (2003b). *Estudio preliminar del transporte de los productos de comercio exterior de los países sin litoral de Sudamérica*. Documento de Referencia. Reunión Regional de Países sin Litoral Marítimo. Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). Santiago de Chile.
- ____ (2003c). *El desarrollo de las economías sin costa marítima*. Documento de referencia DDR/1. Reunión regional de Países sin Litoral y de Tránsito. Comisión Económica para América Latina (CEPAL). Santiago de Chile.
- ____ (2003d). *El costo económico de la mediterraneidad*. Comisión Económica para América Latina (CEPAL). Boletín FAL No 203. Unidad de Transporte. Santiago de Chile.
- ____ (2011). *Anuario estadístico de América Latina y el Caribe 2011*. División de Estadísticas. Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). Santiago de Chile.
- Domínguez, J.; Mares, D.; Orozco, M.; Scott, D.; Rojas, F. y A. Serbin (2004). “Disputas fronterizas en América Latina”. *Foro Internacional*. El Colegio de México. Num. 3. XLIV. pp. 357-391.
- Echeverría, M. (2001). *Estadísticas de transporte de Bolivia, Brasil y Chile*. Documento de Trabajo. Unidad de Transporte. División de Recursos Naturales e Infraestructura. CEPAL. Santiago de Chile
- Estado Plurinacional de Bolivia (2009). *Nueva Constitución Política del Estado*. Gaceta Oficial. La Paz.
- ____ (2010). *Ley del Presupuesto General del Estado: 2011*. Ley No 062. Gaceta Oficial. La Paz.
- Fifer, V. (1972). *Bolivia: Land, location and politics since 1825*. Cambridge Latin American Studies. Cambridge at the University Press. London.
- FMI (1994). *Competitiveness indicators: A theoretical and empirical assessment*. New York. Fondo Monetario Internacional (FMI). Working Paper. 94-95.
- ____ (2009). *World Economic Outlook Database*. Fondo Monetario Internacional. Washington.

- Fujimura, M. (2004). *Cross-border transports infrastructure. regional integration and development*. ADB Institute Discussion Paper No. 16. Asian Development Bank Institute.
- Gallup, J. (2000). *Geography and Socioeconomic Development: Background paper examining the state of the Andean region*. Andean Competitiveness Project.
- Gallup, J.; D. Mellinger y J. Sachs (1998), *Geography and economic development*, National Bureau of Economic Research Working Paper No. 6849.
- ____ (1999), *Climate, water navigability and economic development*, Center for International Development at Harvard University (CID), Working Paper No 24.
- Gobierno de Chile (2009) *Resultados del Informe de Competitividad Regional 2008*. Ministerio de Economía. Subsecretaría de Desarrollo Regional. Santiago de Chile.
- Hoffmann, J. (2000). “El potencial de puertos pivotes en la costa Pacífico sudamericano” en *Revista de la CEPAL No 71*. Santiago de Chile.
- Hausmann, R. (2001). “Prisoners of Geography.” *Foreign Policy*. No. 122. pp. 44-62.
- IMD (2006). *World Competitiveness Yearbook: 2005-2006*. Institute for Management and Development (IMD). Lausana.
- IBCE (2005). *El contrabando en Bolivia*. Instituto Boliviano de Comercio Exterior (IBCE). Santa Cruz.
- INE-Bolivia (2003). *Bolivia: Distribución de la población*. Instituto Nacional de Estadística. Departamento de Difusión. La Paz.
- ____ (2005). *Anuario estadístico 2004*. Instituto Nacional de Estadística (INE). Departamento de Difusión. La Paz.
- ____ (2006). *Anuario estadístico 2005*. Instituto Nacional de Estadística (INE). Departamento de Difusión. La Paz.
- INE-Chile (2010). *Turismo: Informe anual 2010*. Gobierno de Chile. Servicio Nacional de Turismo (SENATUR).
- Kreidler, A.; Rodriguez, G.; Rocha, A. y A. Antelo (2004). *La soya boliviana hacia el mercado libre en las Américas*. USAID-Bolivia. Economic Opportunities Office. Task Order No 11.. La Paz.
- Laserna, R.; J. Ortego y D. Chacón (2006). *Conflictividad sociolaboral en Bolivia*. Organización de Estados Americanos (OEA). Programa de Sistemas de Prevención y Resolución de Conflictos.

- Le Noir, C. (2008). *La importancia del transporte fluvial boliviano y de terminales portuarias bolivianas en la Hidrovía Paraguay-Paraná*. Asociación Boliviana de Ingenieros en Recursos Hídricos. presentado en el “Simposio sobre Importancia de la Hidrovía en el Desarrollo de Bolivia”. 22 de agosto de 2008. Cochabamba.
- Limao, N. y A. Venables (1999). *Infrastructure, geographical disadvantage and transport cost*. Policy Research Working Paper No 2257. World Bank. Washington.
- Lora, E. (2000). *Porqué Bolivia no crece más?: Los factores estructurales del subdesarrollo*. Documento preparado para el Banco Interamericano de Desarrollo (BID). La Paz.
- Loza, G. (2000). *Algunas consideraciones sobre el problema del crecimiento en Bolivia*. Documento de Trabajo del Instituto de Investigaciones Sociales y Económicas (IISEC-UCB). La Paz. Disponible en Web:
- MacKellar, L.; Wörgötter, A. y Wörz J. (2000). *Economic Development Problems of Landlocked Countries*. Reihe Transformation Sökonomie / Transition Economics. Series No. 14.
- Martínez-Zarzoso, I. y C, Suárez-Burguet (2003). *Transport cost and trade: Empirical evidence for latinoamerican imports from the European Union*. Institute of International Economics. Universitat Jaume. Spain.
- Paz, M. (2005). “Chile-Bolivia: Cien años después”. *Revista Fuerzas Armadas y Sociedad. FLACSO-Chile. Año 18. N° 1- 2. pp. 37-49. Santiago de Chile*.
- Ministerio de Desarrollo Sostenible y Planificación (2001), *Estrategia Boliviana de Reducción de la Pobreza (EBRP)*, Ministerio de Hacienda- Ministerio de Desarrollo Sostenible y Planificación, La Paz.
- Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto (2004). *El libro azul: El problema marítimo boliviano*. La Paz. Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto.
- Ng, F. y A. Yeats (2003). *Export profiles of small landlocked countries: A case study focusing on their implications for Lesotho*. World Bank Policy Research Working Paper 3085.
- Nina, O. (2002). *El comercio bilateral y los bloques comerciales*. Instituto de Investigaciones Socio-Económicas (IISEC-UCB) - Proyecto PIEB. La Paz.
- PNUD (2001). *Crecimiento y pobreza en la Bolivia de la Nueva Política Económica (1985 - 2000)*. Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD).

- _____. (2003). “Flujos y complementariedad: Realidad y ficción del Altiplano Marítimo”. en *Informe de Desarrollo Humano en La Paz y Oruro. 2003*. Capítulo 5. Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD). La Paz.
- _____. (2010). *Informe regional sobre Desarrollo Humano para América Latina y el Caribe 2010*. Actuar sobre el futuro: Romper la transmisión intergeneracional de la desigualdad. Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD). Nueva York.
- Porter, M. (1991). *La ventaja competitiva de las naciones*. Buenos Aires. Editorial Vergara.
- Prado, F.; S. Seleme. y E. Gandarilla (2003). *Los desafíos de la globalización y la competitividad en el área metropolitana de Santa Cruz*. Centro de Estudios para el Desarrollo Urbano y Regional (CEDURE). Editorial El País. Santa Cruz de la Sierra.
- Radelet, S. y J. Sachs (1998). *Shipping costs. manufactured exports. and economic growth*. Cambridge. Massachussets. Instituto de Desarrollo Internacional de Harvard (HIID).
- Revuelta, H. (1994). *Fomento del transporte aéreo de carga y el uso de contenedores*. Consultoría para el Banco Mundial. el Instituto Nacional de Promoción de Exportaciones. y la Cámara de Exportadores de La Paz.
- Saavedra, A. (1979). *Documentos sobre la mediterraneidad boliviana*. Ediciones Depalma. Buenos Aires.
- Sachs, J. y J. Vial (2002). *Competitividad y crecimiento económico en los países andinos y en América Latina*. Center for International Development. Harvard University.
- Sachs, J. (2001). *Tropical underdevelopment*. NBER Working Papers Series. Working Paper No 8119. National Bureau of Economic Review. Cambridge.
- Sanjinés, F.; B. Vargas y Z. Herrera (2002). *Ventajas comparativas y competitivas del comercio regional orureño*. Serie investigaciones regionales. PIEB. La Paz.
- Schweickert, R. (2001). *Restricciones macroeconómicas al desarrollo económico y la reducción de la pobreza: El caso de Bolivia*. Kiel Institute of World Economics (KIWE). Instituto de Investigaciones Sociales y Económicas (IISEC-UCB). Documento de Trabajo N° 08/01. La Paz.
- Terminal Puerto Arica: TPA (2011). *Manual de Servicios*, Terminal Puerto Arica S.A., Arica.

- UDAPE (2003). *Estrategia de la reducción de la pobreza en Bolivia: Informe de avances y perspectivas*. Unidad de Análisis de Políticas Económicas (UDAPE). La Paz.
- UNTAD (2001). *Transit systems of landlocked and transit developing countries: recent developments and proposals for future action*. United Conference on Trade and Development (UNCTAD). New York. TD/B/LDC/AC.1/17.
- ____ (2002). *El transporte marítimo en 2002*. United Conference on Trade and Development (UNCTAD). New York. UNCTAD/RMT/2002.
- ____ (2005). *Participación efectiva de los países en desarrollo sin litoral en el sistema comercial multilateral*. United Conference on Trade and Development (UNCTAD). LDC/2005/3.
- Urquiola, M. (1999). (Coord.) *Geography and development in Bolivia migration, urban and industrial concentration, welfare, and convergence: 1950-1992*. A study for the Inter-American Development Bank Research Network.
- WEF (2011). *Global Competitiveness Report 2010-2011*. World Economic Forum (WEF). Center for International Development (CID). Oxford University Press.

ANEXOS

TRATADO DE PAZ Y AMISTAD Y COMERCIO ENTRE CHILE Y BOLIVIA

Suscrito en Santiago, el 20 de Octubre de 1904 Ratificaciones canjeadas en La Paz, el 10 de Marzo de 1905 Promulgado el 21 de marzo de 1905 Publicado en el “Diario Oficial” N° 8.169, de 27 de Marzo de 1905
--

En ejecución del propósito consignado en el artículo 8° del Pacto de Tregua del 4 de Abril de 1884, la República de Chile y la República de Bolivia han acordado celebrar un Tratado de Paz y Amistad y al efecto han nombrado y constituido por sus Plenipotenciarios, a saber:

Su Excelencia el Presidente de la República de Chile a Don Emilio Bello Codesido, Ministro de Relaciones Exteriores, y Su Excelencia el Presidente de la República de Bolivia, a Don Alberto Gutiérrez, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Bolivia en Chile; Quienes, después de haber canjeado sus Plenos Poderes y habiéndolos hallado en buena y debida forma, han convenido en lo siguiente:

Artículo I. Restablécense las relaciones de Paz y Amistad entre la República de Chile y la República de Bolivia, terminando, en consecuencia, el régimen establecido por el Pacto de Tregua.

Artículo II. Por el presente Tratado, quedan reconocidos del dominio absoluto y perpetuo de Chile los territorios ocupados por éste en virtud del artículo 2° del Pacto de Tregua de 4 de Abril de 1884. El límite de Sur a Norte entre Chile y Bolivia será el que se expresa a continuación:

De la cumbre más alta del cerro Zapaleri (1), en línea recta a la cumbre más alta (2) del cordón desprendido hacia el Sur del cerro Guayaques, en la latitud aproximada de veintidós grados cincuenta y cuatro minutos (22° 54'); de aquí otra recta al portezuelo del Cajón (3), y en seguida la divisoria de aguas del cordón que corre hacia el Norte por las cumbres del cerro Juriques (4), volcán Licancábur (5), cerros Sairecábur (6) y Curiquinca (7), y volcán Putana o Jorjencal (8). De este punto seguirá por uno de sus contrafuertes en dirección al cerro del Pajonal (9), y en línea recta a la cumbre sur de los cerros de Tocorpuri (10), desde donde seguirá nuevamente por la divisoria de las aguas del cordón del Panizo (11), y cordillera de Tatío (12).

Seguirá siempre al Norte por la divisoria de las aguas del cordón del Linzor (13) y de los cerros de Silaguala (14), desde cuya cumbre norte (volcán Apagado) (15) irá por un contrafuerte al cerrito de Silala (16), y después en línea recta al cerro de Inacalari o del Cajón (17). Desde este punto irá en línea recta a la cumbre que aparece en el centro en el grupo de cerros del Inca o Barrancane (18), y tomando nuevamente la divisoria de las aguas seguirá hacia el Norte por el cordón del cerro de Ascotán o del Jardín (19); desde la cumbre de este cerro irá en línea recta a la cumbre del cerro Araral (20), y por otra recta, a la cumbre del volcán Ollagüe (21). De aquí en línea recta a la cumbre más alta del cerro de Chipapa (22), descendiendo al Occidente por un cordón de lomas para tomar la cumbre del cerro Cosca (23). Desde este punto irá dividiendo las aguas del cordón que lo une al cerro Alconcha (24), y de aquí irá al volcán Olca (25) por el lomo divisorio. De este volcán seguirá por el cordón de los cerros del Millunu (26), de la Laguna (27), volcán Irruputuncu (28), cerros Bofedal (29) y Chela (30), y después de un alto nudo de cerros, llegará al Milliri (31) y luego al Huallicani (32). De aquí irá al cerro Caiti (33) y seguirá por la divisoria de las aguas al cerro Napa (34). De la cumbre de este cerro irá en línea recta a un punto (35) situado diez kilómetros al Sur de la cumbre oriental del cerro Huailla (36), desde donde irá en línea recta a esa cumbre mencionada, doblando enseguida hacia el Oriente, seguirá por el cordón de los cerros Laguna (37), Corregidor (38) y Huaillaputuncu (39) a la apacheta más oriental de Sillillica (40), dirigiéndose por el cordón que va al noroeste a la cumbre del cerro Piga (41). De este cerro irá en línea recta a la cumbre más alta de Tres Cerritos (42) y en seguida en línea recta al cerro Challacollo (43) y a la estrechura de la vega de Sacaya (44), frente a Villacollo.

De Sacaya el límite irá en líneas rectas a las apachetas de Cueva Colorada (45) y de Santaile (46), donde seguirá al noroeste por los cerros de Irruputuncu (47) y Patalani (48). De esta cumbre irá el límite en línea recta al cerrito Chiacollo (49), cortando el río Cancosa (50) y de ahí también en línea recta a la cumbre del cerro Pintapintani (51), siguiendo después de esta cumbre por el cordón de los cerros de Quiuri (52), Pumiri (53) y Panantalla (54). De la cumbre de Panantalla irá en línea recta a Tolapacheta (55), a media distancia entre Chapi y Rinconada, y de este punto en línea recta al portezuelo de Huailla (56); en seguida pasará por las cumbres de los cerros de Lacataya (57) y del Salitral (58). Volverá hacia el Norte yendo en línea recta al cerrito Tapacollo (59), en el Salar de Coipasa, y en otra recta al mojón de Quellaga (60), de donde seguirá por líneas rectas al cerrito Prieto (61) al norte de la vega de Pisiga, cerrito Toldo (62), mojones de Sicaya (63), Chapillicsa (64), Cabarray (65), Tres Cruces (66), Jamachuma (67), Quimsachata (68) y Chinchillani (69), y cortando el río Todos Santos (70), irá a los mojones de Payacollo (71) y Carahuano (72), al cerro de Canasa (73) y al cerro Capitán (74). Seguirá después hacia el Norte por la divisoria de las aguas del

cordón de los cerros Lliscaya (75) y Quilhuiri(76), y desde la cumbre de este punto irá en línea recta al cerro Puquintica (77). Al Norte de este último punto, Chile y Bolivia convienen en fijar entre sí la siguiente línea fronteriza: Del cerro Puquintica (77) irá al Norte por el cordón que se dirige a Macaya, cortará en este punto al río Lauca (78), dirigiéndose en seguida en línea recta al cerro Chiliri (79); seguirá al Norte por la divisoria de las aguas del portezuelo de Japu (80) y cumbres de Quimsachata (81), portezuelo de Tambo Quemado (82), cerros de Quisiquisini (83), portezuelo de Huacollo (84), cumbres de los cerros de Payachata (85 y 86), cerro Larancahua (87) hasta el paso de Casiri (88). Desde este punto irá a los cerros de Condoriri (89), que dividen las aguas de los ríos Sajama y Achuta de las del Caquena, y proseguirá por el cordón que desprendiéndose de estos cerros va al cerro Carbiri (90), pasando por el portezuelo de Achuta (91); del cerro Carbiri, bajará por su falda a la angostura del río Caquena o Cosapilla (92), aguas arriba del tambo de este último nombre. Seguirá después el curso del río Caquena o Cosapilla, hasta la afluencia (93) del desagüe aparente de las vegas de la estancia de Cosapilla, desde cuya afluencia irá en línea recta al mojón de Visviri (94). De este mojón irá en línea recta al santuario (95) que se encuentra al norte del Maure, al noroeste de la confluencia de este río con otro que le viene del Norte, dos kilómetros al noroeste del tambo del Maure; seguirá hacia el noroeste por el cordón que se dirige al mojón del cerro Chipe o Tolacollo (96), último punto de la frontera.

Dentro de los seis meses siguientes a la ratificación de este Tratado, las Altas Partes Contratantes nombrarán una comisión de ingenieros para que proceda a demarcar en el terreno la línea divisoria cuyos puntos, enumerados en este artículo, se señalan en el plano adjunto, que formará parte integrante del presente Tratado, y con arreglo al procedimiento y en las épocas que se convengan por un acuerdo especial de ambas Cancillerías. Si ocurriere entre los ingenieros demarcadores algún desacuerdo que no pudiese ser allanado por la acción directa de ambos Gobiernos, se someterá la cuestión al fallo de Su Majestad el Emperador de Alemania, conforme a lo previsto en el artículo XII de este Tratado.

Serán reconocidos por las Altas Partes Contratantes los derechos privados de los nacionales o extranjeros que hubieren sido legalmente adquiridos, en los territorios que, en virtud de este Tratado, quedan bajo la soberanía de uno u otro país.

Artículo III. Con el fin de estrechar las relaciones políticas y comerciales de ambas Repúblicas, las Altas Partes Contratantes convienen en unir el puerto de Arica con el Alto de La Paz por un ferrocarril cuya construcción contratará a su costa el Gobierno de Chile, dentro del plazo de un año, contado desde la ratificación del presente Tratado.

La propiedad de la sección boliviana de este ferrocarril se traspasará a Bolivia a la expiración del plazo de quince años, contado desde el día en que esté totalmente terminado.

Con igual fin, Chile contrae el compromiso de pagar las obligaciones en que pudiera incurrir Bolivia por garantías hasta por cinco por ciento sobre los capitales que se inviertan en los siguientes ferrocarriles, cuya construcción podrá emprenderse dentro del plazo de treinta años: Uyuni a Potosí; Oruro a La Paz; Oruro, por Cochabamba, a Santa Cruz; de La Paz a la región del Beni; y de Potosí, por Sucre y Lagunillas, a Santa Cruz. Este compromiso no podrá importar para Chile un desembolso mayor de cien mil libras esterlinas anuales, ni exceder de la cantidad de un millón setecientas mil libras esterlinas que se fija como el máximo de lo que Chile destinará a la construcción de la sección boliviana del ferrocarril de Arica al Alto de La Paz y a las garantías expresadas; y quedará nulo y sin ningún valor al vencimiento de los treinta años antes indicados.

La construcción de la sección boliviana del ferrocarril de Arica al Alto de La Paz, como la de los demás ferrocarriles que se construyan con la garantía del Gobierno Chileno, será materia de acuerdos especiales de ambos Gobiernos y en ellos se consultarán las facilidades que se darán al intercambio comercial de los dos países. El valor de la referida sección se determinará por el monto de la propuesta que se acepte en el respectivo contrato de construcción.

Artículo IV. El Gobierno de Chile se obliga a entregar al Gobierno de Bolivia la cantidad de trescientas mil libras esterlinas en dinero efectivo y en dos parcialidades de ciento cincuenta mil libras; debiendo entregarse la primera parcialidad seis meses después de canjeadas las ratificaciones de este Tratado; y la segunda, un año después de la primera entrega.

Artículo V. La República de Chile destina a la cancelación definitiva de los créditos reconocidos por Bolivia, por indemnizaciones en favor de las Compañías mineras de Huanchaca, Oruro y Corocoro, y por el saldo del empréstito levantado en Chile en el año 1867, la suma de cuatro millones quinientos mil pesos, oro de diez y ocho peniques, pagadera, a opción de su Gobierno, en dinero efectivo o en bonos de su deuda externa estimados al precio que tengan en Londres el día en que se verifique el pago; y la cantidad de dos millones de pesos, oro de diez y ocho peniques, pagadera en la misma forma que la anterior, a la cancelación de los créditos provenientes de las siguientes obligaciones de Bolivia: los bonos emitidos o sea el empréstito levantado para la construcción del ferrocarril entre Mejillones y Caracoles, según contrato de 10

de julio de 1872; la deuda reconocida a favor de Don Pedro López Gama, representado por los Señores Alsop y Compañía, subrogatarios de los derechos de aquél; los créditos reconocidos en favor de Don Juan G. Meiggs, representado por Don Eduardo Squire, provenientes del contrato celebrado en 20 de marzo de 1876, sobre arrendamiento de salitreras en el Toco; y, finalmente, la suma reconocida en favor de Don Juan Garday.

Artículo VI. La República de Chile reconoce en favor de la de Bolivia y a perpetuidad, el más amplio y libre derecho de tránsito comercial por su territorio y puertos del Pacífico. Ambos Gobiernos acordarán, en actos especiales, la reglamentación conveniente para asegurar, sin perjuicios para sus respectivos intereses fiscales, el propósito arriba expresado.

Artículo VII. La República de Bolivia tendrá el derecho de constituir agencias aduaneras en los puertos que designe para hacer su comercio. Por ahora señala por tales puertos habilitados para su comercio, los de Antofagasta y Arica. Las agencias cuidarán de que las mercaderías destinadas en tránsito, se dirijan del muelle a la estación del ferrocarril y se carguen y transporten hasta las aduanas de Bolivia en vagones cerrados y sellados y con guías que indiquen el número de bultos, peso y marca, número y contenido, que serán canjeados con tornaguías.

Artículo VIII. Mientras las Altas Partes Contratantes acuerdan celebrar un tratado especial de comercio, el intercambio comercial entre ambas Repúblicas se regirá por las reglas de la más estricta igualdad con las aplicadas a las demás naciones y en ningún caso se colocará a los productos de cualquiera de las dos Partes en condiciones de inferioridad respecto de las de un tercero.

En consecuencia, tanto los productos naturales y manufacturados de Chile como los de Bolivia quedarán sujetos, en su internación y consumo, en uno y otro País, al pago de los impuestos vigentes para los de las demás naciones y los favores, exenciones y privilegios que cualquiera de las dos Partes otorgare a una tercera podrán ser exigidos en igualdad de condiciones por la otra. Las Altas Partes Contratantes convienen en dar, recíprocamente, en todas las líneas férreas que crucen sus respectivos territorios, a los productos nacionales de uno y otro País, la tarifa que acuerden a la nación más favorecida.

Artículo IX. Los productos naturales y manufacturados de Chile y las mercaderías nacionalizadas, para internarse a Bolivia, serán despachados con la respectiva factura consular y con las guías de que habla la cláusula séptima. Los ganados de toda especie y los productos naturales de poco valor, podrán ser internados sin ninguna formalidad y despachados con la simple manifestación escrita en las aduanas.

Artículo X. Los productos naturales y manufacturados de Bolivia en tránsito para el extranjero serán exportados con guías franqueadas por las aduanas de Bolivia o por los funcionarios encargados de este objeto. Dichas guías serán entregadas a los agentes aduaneros en los respectivos puertos y sin otra formalidad, embarcados estos productos para los mercados extranjeros. Por el puerto de Arica el comercio de importación se verificará con iguales formalidades que en el de Antofagasta, debiendo franquearse en este puerto las guías de tránsito con las mismas especificaciones que las indicadas en los artículos anteriores.

Artículo XI. No pudiendo Bolivia poner en práctica este sistema inmediatamente, continuará observándose, por el término de un año, el que se halla establecido actualmente en Antofagasta, que se hará extensivo al puerto de Arica, fijándose un plazo prudente para que se ponga en vigencia el arancel de aforos boliviano, hasta que sea posible regularizar el comercio de tránsito en la forma antedicha.

Artículo XII. Todas las cuestiones que llegaren a suscitarse con motivo de la inteligencia o ejecución del presente Tratado, serán sometidas al arbitraje de Su Majestad el Emperador de Alemania.

Las ratificaciones de este Tratado serán canjeadas dentro del plazo de seis meses y el canje tendrá lugar en la ciudad de La Paz. En fe de lo cual, el señor Ministro de Relaciones Exteriores de Chile y el señor Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Bolivia firmaron y sellaron con sus respectivos sellos, y por duplicado, el presente Tratado de Paz y Amistad en la ciudad de Santiago, a los veinte días del mes de octubre del año mil novecientos cuatro.

Firmado: Emilio Bello (L. S.)

Firmado: A. Gutiérrez (L. S.)

PROTOCOLO DE SUSTITUCIÓN DE ÁRBITRO ENTRE CHILE Y BOLIVIA

Suscrito en Santiago el 16 de Abril de 1907
Aprobado por el H. Congreso Nacional de Bolivia mediante Ley
de 25 de Noviembre de 1910
Ratificado por el Gobierno de Bolivia el 29 diciembre de 1910.

En Santiago de Chile a 16 de Abril de 1907, reunidos en la Sala del Despacho del Ministro Plenipotenciario de Bolivia, Señor don Sabino Pinilla, y el Señor Ministro del ramo, don Ricardo Salas Edwards, debidamente autorizados al efecto por sus respectivos Gobiernos y teniendo presente que su Majestad el Emperador de Alemania no ha aceptado la designación de que él se hizo en el Artículo XII del Tratado de Paz y Amistad concluido y firmado entre Bolivia y Chile en 20 de Octubre de 1904, para que actuase como Arbitro en todas las cuestiones que llegaren a suscitarse con motivo de la inteligencia y ejecución de dicho Pacto, han convencido en designar la Corte Permanente de Arbitraje de La Haya para que entienda, si el caso se presentara en las referidas cuestiones, acogiéndose al efecto a lo dispuesto en el Artículo 26, Capítulo II del Título IV de la Convención para el Arreglo Pacífico de los Conflictos Internacionales, suscrita en 29 de julio de 1899, por las Potencias concurrentes a la Primera Conferencia de la Paz, celebrada en la expresada Capital del Reino de Holanda.

En fe de lo cual el Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Bolivia y el Ministro de Relaciones Exteriores, firman el presente Protocolo, en doble ejemplar, y lo sellan con sus respectivos sellos.

Firmado: Sabino Pinilla (L.S.)

Firmado: Ricardo Salas Edwards (L.S.)

CONVENCIÓN SOBRE TRÁNSITO ENTRE CHILE Y BOLIVIA

Suscrito en Santiago el 10 de agosto de 1937

(Por razones de especificidad solo fue incorporado el texto de los artículos I y II.
El texto completo de la Convención contiene 14 artículos)

Los gobiernos de Chile y de Bolivia, teniendo presente la recomendación contenida en el Acuerdo No 15 del Acta Final de la Primera Reunión de la Comisión Mixta chileno-boliviana encargada del estudio de las relaciones económicas entre las dos repúblicas, creada por el Acta suscrita en la Embajada de Chile en Buenos Aires, el 23 de diciembre de 1936, y con el propósito de facilitar las operaciones de tránsito entre ambos países, han resuelto celebrar una Convención sobre esta materia, y con tal fin han nombrado sus plenipotenciarios, a saber:

S.E. el Presidente de la República de Chile, a don Jorge Matte Gormaz, Presidente de la Delegación chilena a dicha comisión mixta;

S.E. el Presidente Provisional de la República de Bolivia, a don Alberto Palacios, Presidente de la Comisión Boliviana de Estudios Económicos con Chile.

Quienes, después de canjear sus respectivos plenos poderes, hallados en buena y debida forma, han convenido en lo siguiente:

Artículo I. El Gobierno de Chile, de conformidad al artículo VI del Tratado de Paz y Amistad de 1904, reconoce y garantiza el más amplio y libre tránsito a través de su territorio y puertos mayores para las personas y cargas que crucen por su territorio de o para Bolivia. Dentro de las estipulaciones chileno-bolivianas vigentes el libre tránsito comprende toda clase de carga y en todo tiempo sin excepción alguna.

Artículo II. Ambos gobiernos podrán mantener en los puertos o lugares donde se efectúen operaciones de tránsito, agentes aduaneros que, en representación de las aduanas de sus respectivos países, tendrán las facultades necesarias para dar cumplimiento debido y en buena forma a la presente Convención. Los agentes aduaneros bolivianos tendrán, asimismo, las atribuciones de los despachadores comerciales, pero sin necesidad de prestar fianza. Los funcionarios aduaneros de ambos gobiernos gozarán, en el territorio donde actúen, de la protección y prerrogativas de

los empleados de aduana nacionales. Dichos agentes podrán delegar sus facultades en la forma y con las limitaciones que estimen convenientes, debiendo dar aviso de ello en cada caso, a la aduana de la otra parte del puerto o lugar donde corresponda.

En fe de lo cual, los plenipotenciarios respectivos firman y sellan la presente Convención en doble ejemplar, el dieciséis de agosto de mil novecientos treinta y siete.

Firmado: Jorge Matte (L.S.)

Firmado: Alberto Palacios (L.S.)

MANUAL DE SERVICIOS: TERMINAL PUERTO ARICA S.A.

El presente Manual fue redactado en conformidad a las prescripciones reglamentarias, principalmente de acuerdo a las exigencias del Reglamento de Uso de Frentes de Atraque e identifica los servicios que presta el TERMINAL PUERTO ARICA S.A., estableciendo las normas y los procedimientos seguidos en sus servicios, así como por los usuarios de los mismos.

(Por razones de especificidad solo fue incorporado el texto referido al comercio exterior boliviano del TÍTULO V. El texto completo del Manual contiene 90 artículos)

TÍTULO V: CARGAS BOLIVIANAS EN TRANSITO

Artículo 88. En atención a los deberes que para el Estado de Chile, y particularmente para el Puerto de Arica, emanan del Tratado y acuerdos vigentes, suscritos con la República de Bolivia, TPA S.A. actuará de la siguiente manera:

- a) Adoptará todas las medidas necesarias para no afectar el derecho de libre tránsito comercial que asiste a la carga boliviana que se transfiera a través de TPA S.A.
- b) Permitirá el normal desarrollo y desempeño de la Aduana Nacional de Bolivia y del Agente Aduanero designado por el Gobierno de Bolivia, en funciones de fiscalización sobre la carga boliviana en libre tránsito.
- c) Realizará los procedimientos administrativos y operacionales actualmente aplicables respecto de las mercaderías en tránsito bolivianas, sea que éstos se encuentren contenidos en el Manual Operativo del Sistema Integrado de Tránsito del Puerto de Arica o que hayan sido incorporados a las operaciones portuarias en relación a los usos comerciales y operativos vigentes (Ventanilla Única).
- d) En todo lo relacionado con los servicios, tarifas y, en general, en todas las materias relacionadas con el tránsito de la carga boliviana, no comprendidas en el Manual Operativo o en acuerdos comerciales y operativos vigentes, les será aplicable el régimen general tarifario y reglamentario, establecido en este Manual de Servicios de TPA S.A.

Artículo 89. Servicios y tarifas máximas del concesionario a la carga boliviana.

a) Servicio de uso de muelle a la carga.

La tarifa máxima por el servicio de uso de muelle a la carga será de 0,85 dólares por tonelada. Esta tarifa se aplicará a todas las mercancías cuyos fletes hayan sido pactados en condiciones F.I.O., o bien, a las mercancías en que el pago del servicio de cargue y/o descargue sea de cargo del consignatario.

b) Servicio de almacenamiento de carga general y carga granel

El servicio de almacenamiento es el que se presta a las mercancías o cosas de embarque o desembarque manifestadas en libre tránsito, que se depositen en los recintos habilitados para este efecto. TPA S.A. será responsable de las pérdidas y daños que sufran las mercancías o cosas almacenadas en dichos recintos, de conformidad con la legislación aduanera vigente, desde el momento en que se reciba física y documentalmente de ellas, hasta su entrega, en la misma forma, al consignatario, su representante legal o transportista.

El servicio de almacenamiento que se presta a las mercancías o cosas que se depositan en los recintos portuarios, comenzará a computarse a partir de la fecha de recepción, registrada en la respectiva boleta de recepción. Las mercancías en tránsito hacia Bolivia (cargas de importación), estarán liberadas del pago del servicio de almacenamiento hasta por 365 días, cumplido este plazo, las mercancías pagarán las tarifas generales de este servicio, contempladas en este Manual de los Servicios de TPA S.A.

Las mercancías en tránsito desde Bolivia (cargas de exportación), estarán liberadas del pago del servicio de almacenamiento hasta por 60 días. Cumplido este plazo, las mercancías devengarán las tarifas generales de este servicio, contempladas en este Manual de los Servicios de TPA S.A. Las mercancías o cosas catalogadas como carga de retiro o embarque inmediato, en los términos señalados en la letra siguiente de este numeral, no se encuentran afectas a la liberación de pago de almacenaje mencionada en este capítulo

c) Servicio de almacenamiento de cargas de retiro o de embarque inmediato

Constituyen cargas de retiro o embarque inmediato, aquellas consideradas como peligrosas (IMO), de depósito condicionado o prohibido, que por su naturaleza no

pueden quedar depositadas en el Puerto. En forma excepcional podrán almacenarse, en recintos especiales y condiciones especiales.

d) Permanencia

Las mercancías en tránsito no podrán permanecer en el puerto por un período mayor de un año, contado desde la fecha de presentación del manifiesto de la nave, a cuyo vencimiento el gerente general de Aduana Nacional de Bolivia ordenará su envío a dicho país o su entrega a la Aduana de Chile, para que proceda a su remate como carga rezagada. TPA S.A. mantendrá la carga rezagada en su custodia mientras se encuentre bajo la potestad de la Aduana de Chile y hasta que se proceda a su remate.

En caso que se verificara el remate, la Aduana pagará al concesionario por el servicio de almacenamiento un porcentaje del producto rematado, de acuerdo a las normas aduaneras respecto a esta materia. Sin perjuicio de lo anterior el Concesionario estará facultado para cobrar directamente a quien se haya adjudicado dichas mercaderías, los costos de almacenamiento y custodia, una vez vencido el plazo de retiro otorgado por la Aduana.

Artículo 90. Retiro de cargas

Cuando se requiera el retiro de mercancías o cosas y éstas no puedan entregarse por razones de la exclusiva responsabilidad de TPA S.A., no se considerará para el cómputo de los períodos de almacenamiento, el tiempo que dure este impedimento.

La presente edición se terminó
de imprimir el mes de mayo de 2012
en Talleres Gráficos “KIPUS”
c. Hamiraya 127 • Telf./Fax: 591- 4 -4582716 / 4237448