

CONCIENCIA MARÍTIMA EN UN ESTADO SIN LITORAL

Vicealmirante (sp) Javier Torrico Vega

Resumen

En el criterio de la gente común, Bolivia al ser un Estado sin Litoral (enclaustrado), aparentemente no tendría relación con el mar, sin embargo, es todo lo contrario ya que por su historia, economía y su geografía, aunque haya cambiado esta última desde su fundación, vivió y vive bajo la influencia del mar, por lo que el objetivo del presente estudio es describir cómo se dio y se da esa relación de Bolivia con el mar, en otras palabras, la importancia de fomentar la Conciencia Marítima,

A este fin, la pregunta de investigación es: ¿Cuál es la importancia de fomentar la Conciencia Marítima en la población boliviana y como se la podría consolidar?, la misma que ha de responderse a través de testimonios de bolivianos sobre el conocimiento que tienen del mar, así como la investigación monográfica documental de la historia marítima de Bolivia y de aportes bibliográficos de entendidos en la materia como el pensador militar Calme. Alfred Tayer Mahan estratega de la política exterior de los Estados Unidos,

El presente trabajo constituye un aporte individual a lo poco que se ha escrito en el tema en cuestión y cuyo resultado es destacar que fomentar la Conciencia Marítima en el pueblo boliviano tiene una gran importancia para la Seguridad y Defensa del Estado, porque un pueblo que conoce y valora el mar por sus beneficios, ejerce los derechos que le asisten como Estado con o sin Litoral, concibe al mar como parte de un sistema en el que sus componentes (ríos, lagos y mar) están interrelacionados y son interdependientes, cuida lo que posee y lucha por sus objetivos; y que consolidarla requiere de complementar lo aprendido mediante el proceso enseñanza–aprendizaje sobre el tema, con la experimentación esos beneficios, de tal manera que cada habitante se constituya en protagonista activo de la Seguridad y Defensa del país, porque como reza una antigua frase atribuida a Leonardo Da Vinci “No se puede amar lo que no se conoce, ni defender lo que no se ama”.

Abstract

In the view of ordinary people, Bolivia, being a landlocked state, seemingly has no relationship with the sea. However, the opposite is true, since its history, economy, and geography, although the latter has changed since its founding, lived and lives under the influence of the sea. Therefore, the objective of this study is to describe how this relationship between Bolivia and the sea occurred and occurs; in other words, the importance of promoting Maritime Awareness.

To this end, the research question is: What is the importance of promoting Maritime Awareness in the Bolivian population and how could it be consolidated? This question is to be answered through testimonies of Bolivians about their knowledge of the sea, as well as monographic documentary research of Bolivia's maritime history and bibliographic contributions from experts in the field such as the military thinker, Alfred Thayer Mahan, strategist of the foreign policy of the United States.

This work constitutes an individual contribution to the little that has been written on the subject in question, and its result is to highlight that promoting Maritime Awareness in the Bolivian people is of great importance for the Security and Defense of the State, because a people that knows and values the sea for its benefits exercises the rights that assist it as a State with or without a coastline, conceives the sea as part of a system in which its components (rivers, lakes, and sea) are interrelated and interdependent, takes care of what it has, and fights for its objectives. Consolidating it requires complementing what has been learned through the teaching-learning process on the subject, with the experimentation of these benefits, in such a way that each inhabitant becomes an active protagonist of the Security and Defense of the country. As an old phrase attributed to Leonardo Da Vinci says: "You cannot love what you do not know, nor defend what you do not love".

Palabras claves: Conciencia Marítima, Estado, Litoral, Sistemas, Enseñanza Aprendizaje.

Keywords: Maritime Awareness, State, Coastline, Systems, Teaching-Learning.

1. La importancia de la conciencia marítima para el desarrollo y la seguridad de Bolivia.

Cada 23 de marzo, es el día del mar en Bolivia y se lo conmemora mediante actos cívico-militares que evocan la heroica Defensa de Calama y la inquebrantable voluntad de volver al mar con soberanía, en este contexto, generalmente los medios de comunicación nacionales y extranjeros, buscan la opinión de los bolivianos referente a, por qué “mar para Bolivia”, en algunos casos, especialmente los más jóvenes, muestran cierto desconocimiento o dubitación al momento de explicarlo, en otros casos surgen críticas señalando que estos actos obedecen más a una emoción que a la razón, conjunto de situaciones que reflejan el desconocimiento de una parte de la población de lo que significa el mar para Bolivia, entonces cabe la pregunta ¿Cuál es la importancia de fomentar la Conciencia Marítima en la población boliviana y como se la podría consolidar?.

Por su condición geográfica parecería que Bolivia no tiene relación con el mar, sin embargo, por su historia, economía y su geografía que cambió desde su fundación vivió y vive bajo la influencia del mar, por lo que fomentar la Conciencia Marítima es de gran importancia, porque un pueblo que conoce y valora el mar por los beneficios que brinda; hará prevalecer los derechos que le asiste a su Estado con o sin litoral, exigirá a sus Autoridades la formulación de políticas adecuadas para participar en el comercio marítimo internacional, cuidará lo que tiene al concebir al mar como parte de un sistema en el que sus componentes (ríos, lagos y el propio mar) están interrelacionados, son interdependientes y luchará por sus aspiraciones y objetivos de contar con un acceso soberano al mar, en este contexto, consolidarla requiere de complementar lo aprendido sobre el tema, experimentando los beneficios del mar, así como de los lagos y ríos que se encuentran al interior de su territorio, de tal forma que cada habitante se constituya en protagonista activo de la Seguridad y Defensa del país.

El capitán estadounidense Alfred Tayer Mahan, posteriormente Contralmirante, en su obra: *Influencia del Poder Naval en la historia 1660- 1783*, realiza un análisis de diversas campañas y batallas navales que se suscitaron entre las naciones por el control del mar con la premisa que quien dominara el mar, dominaría el mundo (destacando de esta forma la gran importancia que tiene el control del mar para un Estado) y señala que son seis las características que afectan al poder naval de las naciones una de ellas, el carácter de los habitantes en los cuales se debe fomentar la Conciencia Marítima entendida como “La capacidad que poseen los habitantes de un país para darse cuenta, comprender, aceptar y valorar el grado de dependencia que tienen con respecto al mar, para su desarrollo y seguridad” (Mahan 1890).

Para comprender la importancia de la Conciencia Marítima en Bolivia, es necesario realizar un rápido repaso de su historia a fin de bosquejar una relación causal entre los hechos y los resultados en el tema. Si bien para 1825, no se conocía esta expresión, los términos que hacen a su concepto estaban vigentes y hoy permiten evaluar el grado de importancia que los Estados brindaban a sus posesiones marítimas, en este contexto cuando Bolivia conquistaba su independencia, nacía con una costa soberana sobre el pacífico, que sus Autoridades minimizaron en cuanto a su importancia; así refleja una parte del discurso con que Simón Bolívar entregaba a la Asamblea Constituyente la primera Constitución Política del Estado, “... Bolivia no posee grandes costas, y por lo mismo es inútil la marina: debemos, a pesar de esto, obtener algún día uno y otro...” (Las constituciones de Bolivia 1826-2009 TCP 2018), es así que en la primera Constitución se consideró la escuadra naval como parte de la fuerza armada en los siguientes términos. “Habrà en la República una fuerza armada permanente, la que se compondrà del ejército de línea, y de una escuadra.” (Art. 143 CPE. 1826).

Sin embargo, la desatinada apreciación del libertador hizo eco en los gobiernos sucesivos provocando que los esfuerzos por fortalecer el acceso soberano al pacífico se fueran diluyendo en el tiempo tornándose insuficientes o nulos, para 1879 la defensa contra la invasión extranjera fue casi inexistente,

por lo menos así se retrata en la historia nacional “Militarmente Bolivia tenía una gran desventaja, ausencia absoluta de naves de guerra en el mar. La invasión de Antofagasta fue muy fácil, Bolivia carecía de fuerza militar allí y la mayoría de la población de origen chileno, ...” (Historia de Bolivia, Carlos Mesa 2004).

Lo anterior demuestra que al no promoverse el conocimiento y la valoración del mar por parte de la población boliviana, se provocó; el descuido de la soberanía sobre el litoral, la vulnerabilidad de su costa ante acciones ofensivas desde el mar, la falta de control de las vías de comunicación marítima, la pérdida de la iniciativa en la guerra y el posterior enclaustramiento que aisló al país de las demás naciones costeras del mundo colocándola en desventaja en todos los ámbitos que hacen al Desarrollo Nacional.

2. Estrategias para fortalecer la conciencia marítima en la población boliviana

Años después Bolivia no se resignó a permanecer enclaustrada e impulsó la Reivindicación Marítima como una política de Estado y mediante acercamientos, negociaciones y convenios con Chile buscó una solución al problema marítimo, paralelamente tomó acciones de carácter estratégico, como la reinstitucionalización de la Marina de 1825, mediante la creación de la Fuerza fluvial y lacustre el año 1963, entidad que inició su tarea, sentando soberanía en los ríos y lagos del país especialmente aquellos situados en la frontera, promovió el ejercicio del derecho de acceso al mar y desde el mar para Estados sin litoral y libertad de tránsito (CONVEMAR 1982), asimismo, en coordinación con otros organismos del Estado se crearon empresas navieras, una Dirección de Marina Mercante, el Registro Internacional de Buques Bolivianos y otros organismos para atender el tema marítimo, los cuales más tarde fueron reunidos en la Dirección de Intereses Marítimos, Fluviales y Lacustres, entidad mediante la cual Bolivia se adhiere a convenios internacionales del ámbito marítimo, como ser "libertad de pesca en aguas internacionales", la "pesca excedentaria" en la zona económica exclusiva de los países ribereños, se inscribe en la Organización Marítima Internacional OMI y la fuerza fluvial y lacustre cambia de denominación a Armada Boliviana que si bien no es una Armada convencional con buques de guerra y otros artefactos marítimos, constituye la expresión viva del Estado de volver al pacífico con soberanía (HISTORIA DE LA ARMADA BOLIVIANA 2007).

De este periodo de tiempo cabe destacar un hecho que demostraría que el sentimiento de Reivindicación Marítima y por consiguiente el fortalecimiento de la Conciencia Marítima del pueblo boliviano no era ni es, sólo una aspiración boliviana sino que constituía en un sentimiento de justicia con apoyo internacional que se vio materializada con la donación de un buque por parte de Venezuela y la asignación de una zona franca por parte de Argentina.

“ El 23 de septiembre de 1977, Venezuela donó a Bolivia un buque mercante, por el entonces presidente de Venezuela Carlos Andrés Pérez, como muestra de solidaridad con el sentimiento de reintegración marítima de los bolivianos, fue construido en los astilleros de *Glasgow – Escocia* con las siguientes características: Eslora 128 m., manga 16,7 m., puntal 22 m., desplazamiento 9.976 t. y una velocidad crucero de 13 nudos.

En la misma época y emulando el noble gesto de la hermana República de Venezuela, la República Argentina, mediante DS N° 104446 de 1977, otorgó una zona franca en Puerto “Rosario” a Bolivia.

A finales de 1977, la tripulación designada para comandar el buque mercante “Ciudad de Barquisimeto”, arribó a Puerto “Cabello” (Venezuela) procedente de la ciudad de La Paz, para dedicarse durante su estadía a cumplir con las tareas de entrega, recepción y faenas marinerías que implicaban poner en óptimas condiciones de navegabilidad y habitabilidad la nueva unidad de superficie.

El 23 de marzo de 1978, bautizado con el nombre de TM-01 “Libertador Bolívar”, zarpó de Puerto “Cabello”, con destino a Puerto “Rosario”, donde arribó el día 24 de abril de 1978 a horas 10:00 am. Al acto de bautizo asistieron autoridades de la Fuerza Naval Boliviana y miembros de la Armada Argentina.” *Cap. Frag. DEMN. Jaime Funes Zeballos HISTORIA DE LA FUERZA NAVAL BOLIVIANA.*

El año 2013, el gobierno de Bolivia interpuso ante la Corte Internacional de Justicia una demanda contra Chile, señalando que en el transcurso de los años que se trató el problema marítimo de forma bilateral, los gobiernos de este país habían generado compromisos mediante acuerdos diplomáticos y declaraciones de sus Autoridades por lo que se pedía, a esa alta instancia de justicia, declarar que: “Chile tiene la obligación de negociar con Bolivia una salida plenamente soberana al Océano Pacífico en base a los acuerdos y compromisos existentes y que debería hacerlo de buena fe, pronta y formalmente, en un plazo razonable y de manera efectiva” (Demanda presentada por Bolivia 2013), al cabo de cinco años y salvadas las objeciones preliminares, el 1 de Octubre de 2018 la Corte emitió un fallo final, señalando que Chile (por todo lo presentado por el demandante) no estaba obligado a negociar una salida soberana al Océano Pacífico pero que el problema no se daba por concluido, exhortando a las partes a buscar soluciones por la vía pacífica. (Traducción del fallo de la CIJ, arts 175 y 176), de lo anterior se entiende que si bien lo que presentó Bolivia en la argumentación de su demanda no era suficiente para obligar a Chile a resolver el problema marítimo, el mismo continuaba siendo un tema pendiente entre ambos Estados para el que se deben buscar soluciones por la vía pacífica, en este contexto, vale decir que queda a iniciativa de Bolivia, continuar proponiendo soluciones imaginativas, no abandonar su derecho de volver al mar con soberanía y más que todo ser persistente y consecuente con su historia.

Aunque todo lo que se hizo no logró restaurar completamente la Calidad Marítima a Bolivia, en los hechos contribuyó al fortalecimiento de la Conciencia Marítima y el pueblo no solamente conoce y tiene presente la importancia del Mar para Bolivia ya que gran parte de su comercio internacional se realiza por mar aunque encarecida por los costos que tiene que asumir al transitar su mercadería por el territorio de países vecinos, comprende que como Estado sin litoral le asisten derechos sobre altamar, que debe ejercer soberanía en los cursos de agua al interior de su territorio especialmente los que configuran su frontera, pero más que todo que queda pendiente comprender que todo lo que se hizo hasta ahora son avances hacia la reivindicación marítima, que a pesar de haberse presentado algunos momentos de inflexión y que algunas de las vías tomadas para solucionar el enclaustramiento no reportaron el éxito esperado, debe seguir en pie demandando la reparación de una injusticia.

3. Conclusión.

Fomentar la Conciencia Marítima es muy importante porque un pueblo que conoce y valora el mar por sus beneficios, ejerce los derechos que le asisten como Estado con o sin Litoral, concibe al mar como parte de un sistema en el que sus componentes (ríos, lagos y mar) están interrelacionados y son interdependientes, cuida lo que posee y lucha por sus objetivos; y que consolidarla requiere de complementar lo aprendido mediante el proceso enseñanza – aprendizaje sobre el tema, con la experimentación esos beneficios, mediante políticas impulsadas por el gobierno, que promuevan la visita de grupos de la población a los grandes centros de la industria marítima de países vecinos, aprovechando la relación de amistad con los mismos, que fomenten el turismo interno para conocer y presenciar los beneficios de los ríos y lagos que se encuentran al interior de su territorio, especialmente los que constituyen la frontera del Estado o conectan con otros Estados como las grandes Hidrovías, que en conjunto con el mar conforman un gran sistema de tal forma que se experimente los beneficios, de tal manera que cada habitante se constituya en protagonista activo de la Seguridad y Defensa del país, cuidando esos cuerpos de agua, considerando que el agua es generador de vida, es portador de vida, por lo que el desvío de un curso de agua afecta a la seguridad del Estado, ya que por donde deje de pasar agua, dejara de haber vida, donde deje de haber vida dejará de haber población y donde deje de haber población dejara de haber seguridad para el Estado.

Por todo ello, es importante fomentar la Conciencia Marítima en el pueblo boliviano porque como reza una antigua frase atribuida a Leonardo Da Vinci “No se puede amar lo que no se conoce, ni defender lo que no se ama”.

4. Bibliografía.

Becerra M. (2021). “*Obligación de negociar. Bolivia vs. Chile ante la corte internacional de justicia*” de “*Casos de América Latina ante la Corte Internacional de Justicia. Fronteras, conflictos armados, derechos humanos y medio ambiente*” Universidad Nacional Autónoma de México Instituto de Investigaciones Jurídicas (1ra Ed.). Ciudad de México.

Funes J. (2004). “*Historia de la Fuerza Naval Boliviana*” La Paz.

Mahan A. T (1890). “*The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*”. New York.

Mahan A. T (1892). “*The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire, 1793–1812*”. Boston.

Mesa C. y otros (2012). “*Historia de Bolivia*” (8va. ed.), actualizada y aumentada. La Paz.

Secretaría General de Naciones Unidas (1982). “*Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*” CONVEMAR. Nueva York, Estados Unidos. Suscripción abierta desde el 10 de diciembre de 1982.

Tribunal Constitucional Plurinacional de Bolivia (2018). “*Las constituciones políticas de Bolivia 1826-2009*”. La Paz.