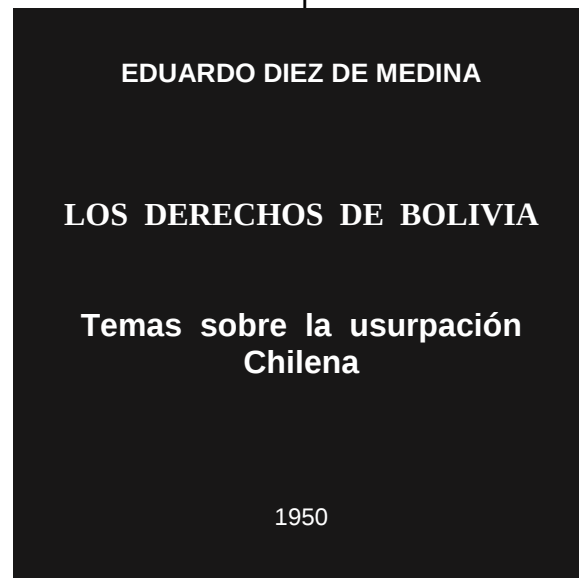




El libre tránsito o el desahucio del Tratado de 1904

Eduardo Diez de Medina

“La Nación” de Santiago dió ayer a sus lectores una noticia peregrina y que suponemos proviene de fuente oficial. Chile autorizó nuevamente el tránsito por Arica de armamentos destinados a Bolivia, “pero esta autorización -agrega- no implica el abandono de la tesis del Gobierno, ya que Chile no está obligado a impedir el tránsito, por ninguno de los tratados vigentes”.

Si esa fuese -y nos resistimos a creerlo- la tesis del gobierno de Chile, la que Bolivia sostiene y sostendrá, cualesquiera que fuesen sus gobiernos o sus dirigentes, es diametralmente opuesta a la de la Moneda; por los tratados vigentes entre Bolivia y Chile, precisamente está este último país obligado a no impedir ese libre tránsito. Y lo está no solamente por la letra clara e intergiversable de esos pactos, sino también por el respeto que debe a otros convenios internacionales, por la buena doctrina y por la moral que obliga a los pueblos a proceder manteniendo sus relaciones dentro de la justicia y del honor.

El Gobierno actual de Chile insistiría, pues, en negar a Bolivia el derecho de libre tránsito que por el Tratado de 1904 le otorgó del modo más amplio y a perpetuidad, es decir sin limitación ni restricción algunas. Quiere decir que Chile, por sí y ante sí, declararía nulo de hecho el pacto de paz y amistad que celebró para liquidar la guerra del Pacífico y obtener un título jurídico que legalizara la conquista del litoral boliviano. Roto ese pacto con el desconocimiento de sus cláusulas, 2ª, 6ª. 12º. quedarán nuestras relaciones con el país vecino como lo estuvieron después de la expoliación que sufrimos en 1879.

Sí, empero, aun quisiera Chile mantener la vigencia del Tratado de 1904, respetando al menos la cláusula duodécima del pacto bilateral, deberá, como ella establece, someter al árbitro la interpretación de la cláusula 6ª. referente al libre tránsito. No puede ni podrá una sola de las Partes, a su arbitrio, imponer a la otra su criterio unilateral, sin contrariar y violar el derecho fundamental que esa cláusula 6ª. consagra. Ante el desacuerdo en la interpretación o inteligencia de un instrumento público, cabe -y así lo determina expresamente el artículo 12ª. del Tratado de 1904- someter al arbitraje de la Corte Permanente de Arbitraje de La Haya toda cuestión que llegue a suscitarse con motivo de la inteligencia y ejecución de dicho pacto.

Por la Convención de Tráfico Comercial que cupo al infrascrito suscribir en Chile en 1912, se ratifica y garantiza el libre tránsito incondicional de las mercaderías extranjeras, sin excepción ni limitación, que se desembarquen en puertos chilenos con destino a Bolivia; declarándose expresamente que dichas mercaderías serán conducidas del muelle a la estación del ferrocarril para ser transportadas a las Aduanas bolivianas en vagones CERRADOS Y SELLADOS, declarándose a la vez, que dichas mercaderías ESTAN EXENTAS DE TODO RECONOCIMIENTO QUE NO SEA EXTERIOR, consistente en la confrontación de sus marcas, números y acondicionamiento de los envases exteriores.

De aquí que un ilustrado escritor chileno, don Manuel Vega, sobrino de otro ilustre diplomático de Chile, diga refiriéndose a ese amplio derecho de tránsito: "El Tratado de 1904 reconoció a Bolivia "el más amplio y libre derecho de tránsito". De acuerdo con esta disposición, bastante explícita, Chile no tiene ni siquiera facultad para revisar lo que se interne a través de su territorio. La simple declaración de Bolivia es suficiente. A veces basta sólo el anuncio de lo que va a llegar". Eso se desprende de la Convención de Tráfico Comercial que en Santiago suscribimos con el ex-Canciller don Joaquín Figueroa.

Aún más; el Protocolo de 29 de agosto de 1928 estipula en su artículo 4º. Que "los gobiernos de Bolivia y Chile se comprometen a dar todas las facilidades y garantías necesarias a los pasajeros y CARGA que utilizan esa línea". No hace distinciones en cuanto a la naturaleza de la carga ni menos exceptúa armamentos o material bélico destinado a la propia defensa. Si tal excepción hubiese existido, el Tratado que consagró esa amplia libertad de tráfico habría merecido el repudio universal, porque otorgar libertad de tráfico a un país enclaustrado e impedir a la vez, que pueda recibir los elementos indispensables a su defensa, a su seguridad, a su existencia misma, habría sido atentar contra la vida de un Estado cuyo primer y fundamental derecho es el de la propia conservación.

Wheaton; Fauchille, Phillimore, todos los tratadistas en materia internacional sostienen que ese es un derecho universalmente reconocido. "El primero y más importante de todos los derechos absolutos -dice Wheaton- el que sirve de base fundamental a la mayor parte de los otros, es el derecho de conservación. Toda persona moral desde que su existencia es legítima, tiene derecho de proveer a su bienestar y a la conservación de su existencia. Las sociedades políticas o Estados soberanos, gozan también de ese derecho. El de conservación implica en sí mismo todos los otros derechos esenciales para llegar a ese fin. Entre esos se encuentra, el de RECHAZAR LOS ATAQUES INJUSTOS de que el Estado o sus ciudadanos puedan ser objeto". "Un Estado tiene derecho -agrega Fauchille- incontestable de tomar cuantas medidas sean necesarias a garantizar su existencia contra los peligros que le amenacen. Su existencia a ese respecto es idéntica a la de cualquier organismo político, persona moral o individualidad física. La propia conservación comprende e implica el ejercicio de TODOS LOS DERECHOS NECESARIOS A LA SALVAGUARDIA DE LA INTEGRIDAD MATERIAL Y MORAL DEL ESTADO, la facultad de alejar todo mal presente y de precaverse de todo peligro cierto de perjuicios futuros, de tomar cuantas medidas juzgue conducentes a mantener intactos los elementos mismos de su existencia, EL TERRITORIO, la población, el vínculo social. RECHAZAR LAS AGRESIONES, RESPONDER CON LA FUERZA A LOS ATAQUES, OPONERSE A LA INVASION DEL TERRITORIO y a la destrucción de sus riquezas es un derecho indiscutible".

No podemos olvidar de consignar aquí una doctrina, un principio proclamado por el Instituto Americano de Derecho Internacional, en su Declaración de los Derechos y Deberes de las Naciones, en 1916: "Todo Estado investido de un derecho en virtud de la Ley de las Naciones, tiene igualmente *derecho de verlo respetado y protegido por los otros Estados*, porque derecho y deber son correlativos y donde existe derecho para uno existe para todos el deber de observarlo". De acuerdo con este principio no puede Chile, ni otra nación alguna, desconocer ni atacar el derecho legítimo con que Bolivia recibe los elementos indispensables para atender a su propia defensa, rechazando al invasor de su territorio. No era preciso, para que tal derecho existiese, que lo consagra expresamente un instrumento internacional; sin embargo, Chile lo aceptó y reconoció solemnemente y voluntariamente en el Tratado fundamental de 1904, en la Convención de Tráfico Comercial de 1912

y en el Protocolo de 29 de agosto de 1928. Por ventura continuarán siendo los tratados inservibles *chiffón de papier*?

Queremos la amistad de Chile, pero la queremos descubierta y noble. En el pueblo chileno brillaron siempre, como flores de su raza altiva, la franqueza y un fiero amor propio nacional. Puede, por lo mismo, comprenderse allí por qué Bolivia anhela la amistad de Chile, pero sin sometimientos ni vasallaje. Somos un país tan libre y soberano como los demás de la tierra y no admitiremos que para ejercer un derecho del que todas las naciones del orbe disfrutaban, debamos, previamente, pedir la venia del vecino que de centinela está plantado en nuestras puertas.

Chile en 1879 tomó para sí y por la violencia un territorio de riqueza invaluable que a Bolivia perteneció en todo tiempo. Un cuarto de siglo después legitimó su conquista a trueque de unas monedas y el misérrimo derecho del "MAS AMPLIO Y LIBRE TRANSITO" para Bolivia, por los puertos chilenos. No transcurridos todavía otros treinta años, trató de liquidar con el Perú y a espaldas de Bolivia el Problema del Pacífico, ajustando una irritante cláusula de argolla para Bolivia, como aquella del Pacto de Tregua de 1884. Por ella Chile y Perú convinieron en mantener el encierro de Bolivia, quedaron así los carceleros para velar, acodados, por la clausura perpétua del vencido!

Y aun se nos exigirá que bajando a los pies el sombrero, henchidos de gratitud, pidamos hoy a quien tiene la entrada de nuestra casa, permiso para transitar por ahí, por donde fué antes heredad y propiedad nuestra? No se nos reconoció tal derecho a cambio de la posesión legal del territorio conquistado? No está él consagrado por tres solemnes acuerdos internacionales? Desde cuándo el "COMERCIO DE ARMAS" no es materia u objeto del tránsito comercial? Qué tribunal humano podrá declarar que "EL MAS AMPLIO TRANSITO", a perpetuidad acordado, será restringido, limitado y sujeto, en cada caso, al capricho, a la voluntad de quien lo reconoció y proclamó solemnemente?

No se piense en Chile que al hablar así, franca, honradamente, atacamos al país vecino o le denigramos. Tuvimos la suerte de recibir años atrás su hidalga hospitalidad y conservaremos siempre inolvidables recuerdos de la noble amistad que se nos brindó entonces en tierra chilena. Admiramos la energía y el patriotismo indomables de aquella pujante raza, sabemos bien que conveniencias mutuas, intereses vitales aconsejan a Bolivia y Chile buscar un franco entendimiento, pero no llegaremos allí por los recodos de la vieja diplomacia ni por procedimientos que han traído a Bolivia hondas y terribles decepciones.

Y, sobre todo, si se desea estrechar los vínculos de ambos pueblos y poner sólido cimiento a sus relaciones en el porvenir, no recuerde el carcelero a su víctima que sólo él puede abrir las puertas de la prisión y siempre que se le implore el permiso.

Bolivia no tiene por qué solicitar permiso a Chile para usar, como le convenga, del libre tránsito que los pactos con ese país le otorgan A PERPETUIDAD Y SIN LIMITACION.

Y si el Gobierno actual de Chile insistiese -contrariando valiosas y múltiples opiniones de sus estadistas y pensadores- en encastillarse dentro de una tesis inconsistente y arbitraria, allí él con las responsabilidades de una lógica consecuencia; reabrirá el debate sobre la liquidación de una guerra injusta.

DERECHOS DE BOLIVIA

El Tratado de 1904 y la neutralidad de Chile

Eduardo Diez de Medina

“El Mercurio” de Santiago, decano de la prensa, de Chile, pero no siempre el más sensato ni el que mejor traduce el sentir del vecino país, ha querido comentar recientes artículos nuestros acerca del derecho pleno que a Bolivia asiste para proveerse de armas y elementos bélicos destinados a su legítima defensa.

Valga, ante todo, reconocer que no es esa ni podría ser la opinión de los hombres dirigentes ni la del pueblo chileno. Hoy mismo, frente al errado juicio de “El Mercurio” otro muy autorizado órgano de prensa, “El Diario Ilustrado”, reconoce el derecho con que Bolivia puede efectuar libremente ese comercio. Ciertos estamos de que una clara comprensión de los pactos que ligan a Bolivia y Chile, la buena fe que debe ante todo regir las relaciones de ambos países y un alto sentido de honestidad y de rectitud para interpretar los alcances de todo instrumento público pactado en resguardo de vitales intereses, determinarán, hoy y siempre, el respeto y el cumplimiento estricto de la palabra empeñada y las obligaciones recíprocamente contraídas.

Piensa “El Mercurio” que no es tan claro el derecho de Bolivia para internar armas por territorio chileno y que en realidad Chile ha sido hasta hoy muy liberal en esta materia; cree que habría llegado el caso de “modificar” amistosamente el régimen acordado cuando se resuelva en definitiva el conflicto del Chaco, y termina recordando con fruición un Memorándum de 1929 que otorga a Chile la pretendida facultad de permitir o impedir ese tránsito.

Lejos está de nuestro ánimo ingresar en discusiones ingratas al respecto y menos polemizar con el muy prestigioso diario mapochino, pero sus apreciaciones son tan peligrosas para el buen derecho boliviano y sus cavilaciones y dudas sobre la letra y los alcances de los pactos vigentes, tan graves, que no vacilamos, cumpliendo un sagrado deber patriótico, en recogerlas para examinarlas y destruirlas sin disimulo.

No es efectivo que memorándum ni papel alguno de Cancillería hayan podido otorgar a Chile la facultad de permitir o impedir el libre tránsito de que Bolivia goza, legalmente, por el Tratado de 1904 y la Convención de Tráfico Comercial que nos cupo suscribir en Santiago en 1912. Y aun cuando tal memorándum existiese -aunque no lo conocemos, pues notorio es que en Washington permanecemos los últimos cinco años- ese documento no puede prevalecer frente a las estipulaciones claras e intergiversables de los pactos vigentes. ¿Qué significa para el redactor de “El Mercurio” el “más amplio y libre derecho de tránsito” que “a perpetuidad” concedió Chile a Bolivia por el Tratado de Paz y Amistad de 1904? ¿Estará ese “MAS AMPLIO Y LIBRE DERECHO DE TRANSITO” precisamente sujeto a cuanta limitación le venga en gana oponer a Chile, según le ocurra permitirlo o prohibirlo en cada caso concreto? ¿Habla, por ventura, el Tratado de 1904 de que Chile se reserva ese peregrino derecho para restringir aquel “más amplio y libre derecho de tránsito”? ¡No! ¿Establece el mismo Pacto que esa libertad de tránsito regirá durante un régimen de paz y no para la guerra? ¡No! ¿Qué otra excepción se aduce en las distintas cláusulas del Convenio de Paz y de Amistad que esa libertad y ese derecho garantizan a “perpetuidad”? ¡Ninguna! ¿De dónde se arroga entonces o se desprende esa otra facultad de que hoy nos habla el editorialista de “El Mercurio” para permitir o impedir caprichosamente el derecho de tránsito, libre voluntaria y solemnemente reconocido a la faz del mundo?

Ha sorprendido a “El Mercurio” que, con supuesta ligereza, hablemos de que la violación del Tratado de 1904 entrañaría en sí su nulidad inmediata. Pues bien, ante los reparos y las sospechosas intenciones que sus comentarios traen hoy, conviene nuevamente declarar, con la franqueza a flor de labios, que así y no de otra manera entiende el pueblo boliviano su posición y su derecho frente al desconocimiento que se pretendiera hacer de la cláusula a juicio nuestro más fundamental del Tratado de 1904.

Ese Tratado ha significado para Bolivia la pérdida, la restricción de su plena autonomía, ha convertido a Bolivia que poseyó una extensa costa marítima y numerosos puertos, en nación mediterránea, ha consagrado el despojo de un territorio invalorable por sus riquezas fabulosas, ha sancionado, en fin, los efectos de la conquista sobre un país indefenso y mas débil, ¿a cambio de qué, señor redactor de “El Mercurio”? A cambio de ese menguado derecho de libre tránsito que quién nos despojó de nuestro legítimo patrimonio nos otorgó luego, para transitar libremente por esos mismos puertos, ayer de exclusiva propiedad de Bolivia y donde siempre había imperado su soberanía.

Piensa “El Mercurio” - y piensa erradamente- que por la Convención de La Haya sobre derechos y deberes de los neutrales, éstos, en caso de guerra, “están obligados a impedir el tránsito de armas». Es todo lo contrario; el artículo 7°. de esa Convención, dice a la letra: “Una potencia neutral NO ESTA OBLIGADA A IMPEDIR LA EXPORTACION O EL TRANSITO, por cuenta de cualquiera de los beligerantes, de armas, municiones y en general de cuanto pueda ser útil a un ejército o a una flota”. Y a ello agréguese lo establecido en la Convención sobre Neutralidad Marítima, suscrita en La Habana en 1928: “Los Estados neutrales DEBERAN PERMITIR EL TRANSITO cuando hallándose en guerra dos naciones americanas, uno de los beligerantes ES UN PAIS MEDITERRANEO QUE NO TENGA OTROS MEDIOS DE PROVEERSE y siempre que no afecte los intereses vitales del país cuyo tránsito se pide”.

Si se atentase, con todo, contra la integridad y la validez de esos y otros pactos vigentes, si se desconociera la bien pobre compensación que a Bolivia otorgó el Tratado de 1904, no quepa duda -a varón o pueblo alguno- de que para Bolivia el camino a seguirse será claro y absolutamente único: el inmediato desconocimiento, la nulidad completa del Tratado de 1904.

No entrañan estas ni las líneas que anteriormente trazamos, amenaza ni arrogancia alguna. No es Bolivia un país fuerte, materialmente, ni fue jamás nación conquistadora. Fue, sí, víctima propicia, paciente, de ambiciones y concupiscencias. No busca conflictos ni evita provocaciones. Pero queremos saber, a través de un largo periodo de infortunio y de resignación estoica, si somos al fin una nación soberana y si para algo valen los Tratados y la buena fe de las naciones amigas que nos circundan.

Insistiendo sobre el derecho de libre tránsito

Eduardo Diez de Medina

“La Nación” de Santiago insiste en paralogizar la opinión pública intentando sostener que la tesis de Chile -que ese diario supone será la de impedir el tránsito de armas a Bolivia esta definida por el artículo 6°. del Tratado de 1904, por la Convención de Tráfico Comercial de 1912 y por la reserva especial que hizo Chile en cuanto al inciso 2°. del artículo de la Convención sobre Neutralidad Marítima, suscrita en la Habana en 1928. Formula así la afirmación, pero se cuida bien de reproducir y examinar los términos de los acuerdos citados que prueban, con claridad meridiana, precisamente la solidez de la tesis contraria a la que intenta defender. Realizaremos, de parte nuestro, una vez más y hasta el cansancio si fuere preciso, ese examen que habrá de destruir la peregrina afirmación de aquel órgano de prensa.

Dice el artículo 6°. del Tratado de 1904. “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”.

A perpetuidad y sin limitación alguna. Es decir en tiempo de paz o de guerra, cualquier tránsito comercial, de mercaderías, de provisiones o armas, objetos todos de compra o venta lícitas y que son materia de comercio entre las distintas naciones del orbe. No consigna ese artículo restricción, limitación alguna; no se refiere a solo tiempos de paz ni limita la amplitud absoluta de ese tránsito. Si tal hubiere sido la mente de los negociadores, fácil habría sido expresarlo así. Por el contrario, fue propósito común de los negociadores reemplazar las necesidades vitales que sus puertos servían a Bolivia, por esa amplia e irrestringida libertad de tránsito a través de los puertos chileno”, que asegurase su independencia y autonomía plena.

Y tan fué esa la intención intergiversable de los propios negociadores chilenos, que posteriormente, no una, cien veces, en cuanta oportunidad tuvieron los prohombres de Chile para combatir la idea de revisar el Tratado de 1904, declararon a la faz del mundo que no tenía Bolivia razón ni motivo valederos para pedir tal revisión, ya que el Tratado de 1904 le daba absoluta independencia y autonomía para comerciar libremente y sin cortapisa alguna por los puertos chilenos, atendiendo a todas sus necesidades vitales, en virtud del derecho irrestringido y a perpetuidad que le daba aquel pacto.

Recordar esa sola actitud bastaría para que cualquier tribunal humano reconociera el derecho de Bolivia a transitar, en la paz como en la guerra, con provisiones o con armas, por los puertos chilenos que o fueron desde antaño propiedad de Bolivia o sirvieron siempre las necesidades y se sostuvieron por el comercio boliviano. Mas no era necesaria esa reiterada declaración oficial de Chile, ante la clara e intergiversable letra del Tratado mismo: Bolivia disfrutará a perpetuidad del más amplio y libre derecho de tránsito por el territorio y puertos de Chile.

Y para que no quedase una sombra siquiera de duda al respecto, he aquí lo que agrega el artículo 2°. de la Convención de Tráfico Comercial que al infrascrito cupo suscribir en Santiago, en 1912, de conformidad con el derecho que a Bolivia reconoció el pacto de 1904:

“Las mercaderías extranjeras a que se refiere la cláusula precedente serán conducidas del muelle a la estación del ferrocarril, para ser trasportadas a las Aduanas bolivianas en vagones cerrados y sellados y se declararán exentas de todo reconocimiento que no sea exterior, consistente en la confrontación de sus marcas, números y acondicionamiento de los envases exteriores”.

De suerte que ni siquiera se reservó ni pudo reservarse Chile el derecho de reconocer o averiguar el contenido de los bultos en tránsito a Bolivia; ellos deben ser lisamente conducidos del muelle a la estación del ferrocarril y transportados a las Aduanas bolivianas en vagones cerrados y sellados. Era lógico y elemental. Si el derecho de tránsito reconocido en favor de Bolivia era el más amplio y otorgado a perpetuidad, nada tiene que ver Chile con las mercaderías u objetos de aquel comercio de tránsito al país vecino. Apenas si, por propia conveniencia de Bolivia, se autorizó el reconocimiento exterior de las marcas y número de los bultos.

Pero es en vista y a la lectura de los artículos citados del Tratado de 1904 y la Convención de Tráfico Comercial de 1912, que el editorialista de "La Nación" nos dice candorosamente que están definidos los alcances de la tesis chilena y su posición en la emergencia! Entretanto, ambos pactos dicen justamente lo contrario de lo que él supone, habiendo sido, recientemente, mejor interpretados por eminentes diplomáticos y periodistas del país vecino.

Aún más, cita asimismo la reserva chilena al inciso 2º del artículo de la Convención de la Habana de 1928, para luego imaginar que ella salva el derecho de Chile a impedir el tránsito de armas en caso de guerra. Es otro error mayúsculo, porque olvida el artículo 28 de la misma Convención sobre Neutralidad Marítima que a la letra dice "Esta Convención no afecta a los compromisos adquiridos anteriormente por las Partes Contratantes en virtud de acuerdos internacionales". Y como los pactos solemnes vigentes hoy entre Bolivia y Chile, suscritos en 1904 y 1912, reconocen el derecho de más amplio y perpetuo tránsito del primero de estos países, la reserva de Chile que tiende a desconocerlo o restringirlo, no tiene, desde luego, validez alguna, por haberlo así determinado expresamente el artículo 28 de la misma Convención citada.

Destruídos los tres puntales sobre los que reposa la inconsistente afirmación del escritor chileno, nos bastará, por hoy, para llevarle un torrente de luz ajena que pudiera quizás modificar su criterio, hacer que hable aquí el propio y actual Canciller de Chile, eminente publicista autor de una notable obra sobre Derecho Internacional:

"El estado neutral no puede favorecer con armas, municiones, etc. o sea con material de guerra a ninguno de los beligerantes por medio de ventas de su propia existencia, pero tampoco puede impedir a los particulares que vendan armas y municiones a los beligerantes".

"El neutral continua sus relaciones con ambos beligerantes y, en consecuencia, su derecho de comercio con ello no se modifica". Es lógico, porque la neutralidad ni implica mudanza de estado.

"Por su parte la Convención de La Haya consagra este mismo principio diciendo en su artículo 1º. "Una potencia neutral no está obligada a impedir la exportación o el tránsito por cuenta de uno y otro de los beligerantes, de armas, municiones y en general de todo lo que pueda ser útil a un ejército o a una armada".

¿Cómo podría, entonces, sostener el actual y eminente Canciller de Chile una tesis contraria a doctrinas que él, como internacionalista defendió y sostuvo, a pactos contractuales que obligan a los dos países a mantener la fe empeñada y a múltiples precedentes que consagran el derecho de Bolivia a transitar libremente y a perpetuidad por los puertos chilenos?

Cruchaga, publicista, sostiene que el comercio del país neutral con los beligerantes no se modifica con el estado de guerra, no teniendo por qué limitar su actividad de exportación e importación. Y Cruchaga, Canciller de Chile, conocedor de los Pactos que su país tiene suscritos con el nuestro, de la Convención de La Haya que establece que una potencia neutral no está obligada a impedir la exportación o el tránsito de material de guerra y del artículo 22 de la convención sobre Neutralidad Marítima que determina que los Estados neutrales deberán permitir el tránsito cuando hallándose en guerra dos naciones americanas uno de los beligerantes es un país mediterráneo, Cruchaga, decimos, internacionalista de renombre y una de las más altas mentalidades del vecino país, no podría renegar de sus propias opiniones y llevarnos a aquella situación en que algún Canciller de Chile, guiado por su animadversión gratuita a Bolivia, pretendió encaminar las relaciones

de estos dos países. Fruto de ese encono fue precisamente el Memorándum de 27 de febrero de 1929, que nada significa y ningún valor tiene frente a las estipulaciones de dos Tratados hoy vigentes entre Bolivia y Chile. Sería ingenuo suponer que un simple documento de Legación o Cancillería, llámese nota o memorándum, puede modificar o destruir un derecho fundamental expresamente reconocido en un Tratado y por voluntad y acuerdo entre las Partes que lo suscribieron.

Lanzado, pues, el artículo de “La Nación” de Santiago, no ha logrado quebrantar la tesis ni el derecho boliviano; despertará, sí, cierta inquietud en torno al Palacio de la Moneda, sumiendo al ilustre Jefe actual de esa Cancillería en alguna honda cavilación...

LA CARTA DEL ATLANTICO Y LOS DERECHOS PORTUARIOS DE BOLIVIA

Eduardo Diez de Medina

La *Carta del Atlántico* puede denominarse también del Pacífico, porque establece los puntos fundamentales sobre que ha de erigirse la nueva democracia en el mundo. Fija los derechos cardinales de la nueva sociedad civilizada, haciéndolos comunes a hombres y pueblos, indistintamente.

Es la piedra, angular en que descansa el nuevo orden establecido sobre el derrumbe de la vieja civilización. De ahí que sucesivas y pomposas declaraciones formuladas en asambleas y congresos internacionales, a partir de la Carta del Atlántico, poco nuevo agreguen a esa que es estructura inamovible como base de toda organización humana erigida en democracia libre.

La Carta del Atlántico establece los principios esenciales de la política moderna. Ellos sostienen la esperanza de las naciones libres para alcanzar un porvenir mejor en los tiempos venideros. He aquí sus bases:

Primero.- Sus respetivos países no buscan el engrandecimiento, ni territorial ni de ninguna otra índole.

Segundo.- No aprueban el que se realicen modificaciones territoriales que no estén de acuerdo con los deseos que expresen libremente los pueblos interesados.

Tercero.- Respetan el derecho de todos los pueblos a elegir el régimen de gobierno bajo el cual han de vivir; y de sean que se restituyan los derechos soberanos y la independencia a los pueblos que han sido despojados de ellos por la fuerza.

Cuarto.- Con el debido respeto a sus obligaciones existentes, se esforzarán porque todos los Estados, ya sean grandes o pequeños, victoriosos o vencidos, disfruten del acceso, en igualdad de condiciones, al comercio y a las materias primas del mundo que necesitan para su prosperidad económica.

Quinto.- Desean lograr en el campo de la economía la colaboración más estrecha entre todas las naciones, con el objeto de conseguir para todos mejoras en las normas de trabajo, prosperidad económica y seguridad social.

Sexto.- Después de la destrucción completa de la tiranía nazista, esperan que se establezca una paz que proporcione a todas las naciones los medios de vivir seguras dentro de sus propias fronteras y que garantice a todos los hombres en todas partes del mundo una vida exenta de temor y de privaciones.

Séptima.- Creen que las naciones del mundo, por razones tanto realistas como espirituales, tendrán que abandonar el uso de la fuerza. Ya que no podrá mantenerse la paz futura si las naciones que amenazan o puedan amenazar o cometer una agresión fuera de sus fronteras continúan utilizando armamentos terrestres, navales o aéreos, creen que hasta que se establezca un sistema más amplio y permanente de seguridad general, es esencial desarmar a dichas naciones. Asimismo prestaran ayuda y estimularán todas aquellas otras medidas prácticas que puedan aliviar la pesada carga de los armamentos a los pueblos amantes de la paz."

La Carta antedicha crea derechos y establece normas jurídicas para la convivencia de las naciones en lo por venir; pero, a la vez, restituye otros derechos esenciales a aquellas que fueron privadas de los mismos por imperio de la violencia o de la fuerza. Determina así que *"se restituyan los derechos soberanos y la independencia a los pueblos que han sido despojados de ellos por la fuerza"*. Establece, asimismo, que *"todos los Estados, ya sean grandes o pequeños, victoriosos o vencidos, disfruten del acceso en igualdad de condiciones al comercio y a las materias primas del mundo que necesitan para su prosperidad económica"*.

De acuerdo con estos principios inmovibles de la Carta del Atlántico, Bolivia que fué, por causas que no es preciso recordar aquí, desposeída, despojada por imperio de la fuerza de los elementos que le ponían en comunicación directa con el mar y el mundo exterior, debe ser reintegrada en ellos para poder disfrutar del acceso, en igualdad de condiciones, al comercio y a las materias primas que necesita para su prosperidad económica.

El mantenimiento de la clausura mediterránea en que se halla hoy, rodeada de pueblos que poseen numerosos puertos y extensas costas marítimas, entraña aberración e injusticia inexplicables en tiempos en que un nuevo orden y una nueva justicia sociales imperan en el mundo.

Derechos fundamentales de las naciones son aquellos en que se basan su independencia y su soberanía. Limitadas éstas por el imperio de la fuerza, privada Bolivia de un elemento vital para el ejercicio del comercio libre con los países amigos, perdidos su costa y sus puertos marítimos a consecuencia de una guerra expansiva, es acreedora hoy, según los preceptos de la moral y la justicia que la Carta del Atlántico y todo Código Político o Jurídico amparan, a que se le reintegre en la plenitud de aquella su soberanía y sus derechos.

Si naciones hay en América que anhelan reivindicar hay la posesión de islas y territorios en la lejana Antártida, en regiones sobre las que arguyen también derecho países del viejo Continente, ¿cómo desconocer el que mejor asiste a una nación, de la misma comunidad, para defender su derecho a la vida plena, su propio desarrollo y su pacífica convivencia con los demás pueblos del propio solar? Y si varios gobiernos americanos han resuelto recientemente ponerse de acuerdo para la protección y defensa jurídica de sus derechos en la Antártida, ¿cómo suponer que ellos y los demás del Continente pudieran oponerse a que Bolivia desate sus ligaduras para recuperar los atributos de su plena independencia y su soberanía?

1950.

LA CUESTION PORTUARIA DE BOLIVIA

Eduardo Diez de Medina

Vuelve al tapete y a la discusión pública nuestro más vital problema: la reintegración marítima y geográfica del país.

Discretas declaraciones formuladas en esferas oficiales y otras más amplias de la prensa de uno y otro país, motivaron la nota sensacional que un personaje, de gran renombre en las letras, diera al recoger versiones callejeras y darles viso de realidad, aun cuando los propios negociadores se encargaron de hacernos saber que todo se reduce hasta hoy a demostrar que Chile se halla dispuesto a entrar en negociaciones directas con Bolivia, facilitando a esta nación una salida al mar, sin compensación alguna territorial.

Pensamos que el tema obliga a la serenidad y al estudio profundo de la forma y condiciones en que pudiera llegarse a un acuerdo entre los tres países a los que atañe la cuestión, sin que la vocinglería ni el sensacionalismo aporten nada útil en la discusión de un asunto trascendental que interesa también a la unidad y la paz de los pueblos todos de la América sureña.

Entre tanto y mientras las Cancillerías respectivas tienen en estudio las bases del posible acuerdo, parecía cuerdo no avanzar juicios aventurados ni caldear el ambiente fraternal y amistoso en que han de prosperar, más fácilmente, las gestiones en trámite. Para Bolivia y para su hábil negociador en Chile, constituye desde luego un triunfo la declaración del gobierno de esa nación vecina reconociendo, implícitamente, nuestro buen derecho y mostrándose llano a discutir directa y pacíficamente la solución por ambos países anhelada.

Debió, por lo mismo, causar extrañeza que a la simple noticia de un posible arreglo o negociación diplomática en la cuestión portuaria, sin siquiera conocerse las bases de tal acuerdo o negociación, por su índole reservados, un personaje tocara a rebato la campana del escándalo, mostrándose, como siempre, poseedor de sabiduría y el único con el patriotismo suficiente para juzgar no solo los problemas que al país incumbe resolver, sino aun para dictar Decálogo a las Naciones todas del orbe.

Empero, por curiosa aberración, aun los portavoces de la opinión agitaron las sonajas estridentes ante la versión, por cierto inexacta, de que las aguas de nuestro Lago legendario habrían de enajenarse y perderse como parte de una gravosa compensación para obtener Bolivia el puerto indispensable.

Rectificada la versión por el propio negociador y Embajador de Bolivia en Chile Don Alberto Ostria Gutiérrez, aun se insistió días después en calificar de traidores a la Patria a chilenos, por sus propias funciones, tocaba y corresponde intervenir en tan grave problema.

He ahí cómo la voz del gran lírico que no se dejó escuchar durante los días luctuosos del Gobierno Villarroel para protestar de los crímenes horrendos de noviembre de 1944, se levanta ahora para combatir imaginarios molinos de viento y echarse, lanza en ristre, contra un negociador y un pacto en ciernes del que apenas sabe por la prensa sensacionalista de nuestros días.

Tonante y grave resonó hasta en los más apartados confines de la república, sin que los alarmistas se impusieran el trabajo de estudiar antecedentes y conocer las gestiones realizadas en torno a la supuesta negociación, para hallarse así en aptitud de emitir juicio o poder secundar la denuncia y la acción combativa del crítico, juez inapelable en nuestra hoya altiplánica.

No satisfecho con lanzar su anatema contra quienes pudieran intentar un acuerdo en relación con nuestro problema portuario, predice el profeta que ese acuerdo o arreglo, se produzca o no, graves calamidades traerá para Bolivia. He aquí sus propias palabras:

"Si el cielo se apiada de Bolivia y la propuesta chilena es rechazada, prevengo a los bolivianos: una serie de hostilidades caerá sobre Bolivia. Es útil que el continente esté prevenido". Se diría que el escritor vive allí en los comienzos del siglo pasado. ¿Piensa que aún es posible en nuestros días y en la América la conquista o el avasallamiento de los pueblos por sólo el poder de la fuerza? Nadie osaría afirmarlo.

Teme y cree aquél, que Chile necesita urgentemente volver al estado de guerra contra Bolivia. Ni lo necesita ni podrá intentarlo nunca más en adelante. Se desenvuelve Chile y avanza en el concierto americano con sus industrias en pleno auge, bajo la administración de sus hábiles gobernantes, los mas perspicaces y preparados de América. En la prolongada lonja de su territorio magro, florece un pueblo laborioso y fuerte. No cometerá el error de recurrir a la guerra hoy, a juicio nuestro, imposible. No dará ese paso ante la vigilancia de América que se esfuerza por el mantenimiento de la paz y el imperio de la justicia y el derecho en el nuevo mundo.

Por extraña paradoja, el mismo escritor exclama: "En Bolivia ya no gobierna el Presidente del tiempo de López Neto". Ni en Bolivia ni en el resto de América. No son los hombres, ni las, ideas, ni los regímenes, ni los tiempos, los mismos. Sólo una mente estática, contemplando la realidad existente un medio siglo atrás, podría imaginar hoy que basta un impulso ambicioso o una aspiración para lanzarse a la guerra o la conquista de hogaño, en estos días en que precisamente nuestra hermana mayor de América compromete todos sus ingentes recursos, la vida de millones de sus hijos, tal vez su pujanza y su propio poderío, por defender la paz y la justicia allí en las más apartadas regiones del otro hemisferio.

Parécenos que el pensador se despierta todavía con las églogas de Virgilio para luego estremecerse ante los broncos y estridentes sonos del Tanhausser.

De acuerdo con esa su macabra visión profética, no tendría Bolivia sino un dilema al frente: si pacta con Chile tal acuerdo, no puede efectuarse él sino traicionando al país y entregándole maniatado al vencedor de ayer; si no se llega al acuerdo, más peligroso y grave será su destino, puesto que Chile, según se predice, caerá sobre Bolivia, víctima de nuevos e inevitables desmembramientos. En una palabra, no indica solución alguna ni procede con visión de gobernante o de estadista que se esfuerza por remediar la clausura del país. Se limita a dar la voz de alarma, acusando con dureza a la nación a la que justamente toca resolver el problema, complicado por el pacto de partija de Arica y Tacna, con prescindencia absoluta de Bolivia que intervino en la guerra del 79.

Nada más fácil que atacar imaginarios peligros o elucubrar planes y defensas sobre el vacío. Podrá ser ello obra de escritores desaprensivos; no es tarea de hombres de Estado ni menos de quienes deben guiar a su pueblo mostrándole la ruta por donde puede evitarse aquel peligro.

El encierro de Bolivia, a nuestro modesto modo de ver, tiene y debe tener solución, a corto o más largo plazo, sin compensación territorial alguna ni concesiones que pudieran afectar, en lo más mínimo, su dignidad ni su soberanía. Frente a la opinión del vidente que nada define ni salva, he aquí la nuestra que entregamos al juicio público, sin tratar, por supuesto, de conmover al mundo.

a) Bolivia no *aspira* ni *anhela* una salida al Mar Pacífico. Tiene, sí, el *derecho* de obtenerla y el *deber* de sustentar ese derecho, a través de todos los tiempos y todos los obstáculos.

b) Nació la República a la vida independiente, con extensa costa marítima y puertos sobre ese océano: Cobija, La Mar, Mejillones, Antofagasta.

c) Perdió toda esa costa y sus puertos, a consecuencia de una guerra injusta y por el Tratado de 1904 que si no lo impuso también por la fuerza el vencedor, se negoció bajo esa presión y la situación de asfixia en que el Pacto de Tregua había ya colocado a Bolivia. Baste recordar aquí la célebre nota del Ministro Konig, pasada a nuestro Gobierno en 1900.

d) Ese tratado de 1904 no lo cumplió Chile en todas sus partes. Sus artículos 2º y 12º contienen estipulaciones que escritas quedaron en el papel, sin que de su parte Chile hubiera reconocido uno solo de los títulos del Toco que se obligó a respetar, ni aceptado someter la controversia al fallo arbitral pactado.

e) Podría Bolivia insistir en reivindicar el territorio -o parte de él- que le perteneció de pleno derecho, como asimismo insistir en la revisión de un Tratado que no se cumplió debidamente y que le arrebató un derecho fundamental, inalienable, para su vida ulterior y el ejercicio pleno de su soberanía. Mas ambos extremos son, por el momento, utópicos, por lo irrealizables. No aceptará el vencedor discutirlos; ni siquiera escucharlos.

f) Como única solución posible y práctica se presenta hoy la de obtener, por acuerdo entre las tres naciones que libraron la Guerra del Pacífico, la cesión absoluta e integral de Arica, puerto que sirve actualmente el comercio boliviano y por él se sostiene; su posesión definitiva responderá a las necesidades presentes y futuras de esta nación.

g) Toda faja o corredor, en cualquiera zona, fuera o dentro de Arica, no solucionará el problema portuario de Bolivia. Nos crearía, sí, otros más graves y una situación peligrosa, interponiéndonos en manera incomoda entre los viejos rivales.

h) Si no es posible, por ahora, obtener la cesión lisa y llana de Arica, sin compensación alguna territorial, es aconsejable y de buen juicio suspender, postergar toda negociación al respecto. Ella vendrá un día, tarde o temprano, cuando Bolivia mejor organizada, política, social y sobre todo económicamente, ejerza influencia y pueda pesar decisivamente en los destinos de la América Sureña.

1950.

MEDITERRANEIDAD DE BOLIVIA

Eduardo Diez de Medina

Don Conrado Ríos Gallardo, ex-Canciller de Chile el curso de su carrera pública nos demostró siempre su gratuita animadversión a Bolivia, ha publicado recientemente en "*El Mercurio*" varios artículos sobre este país y su actual situación mediterránea. Pretende el autor de ellos, con razonamientos tan rebuscados como fútiles, demostrar que Bolivia, como Suiza en Europa, es una nación eminentemente mediterránea llamada a requerir de sus vecinos, todos, sus salidas al Atlántico y al Pacífico.

Intenta, de modo tal, desplazar la cuestión portuaria, desviando el criterio público hacia un plano distinto, con pleno desconocimiento de los antecedentes de la clausura que hoy soporta el país víctima de la agresión de 1879 y tratando de echar al olvido una realidad histórica jamás desconocida por escritor o político alguno que hubiérase ocupado del tema.

En defensa de esa verdad histórica y de la justicia mellada por la pluma del conocido escritor, vamos a recorrer pacientemente los renglones en que campea una sutilísima astucia para desviar el problema del terreno en que lo trazaron y mantienen las armas victoriosas de una inolvidable guerra tripartita.

Bolivia, ni por su situación geográfica, ni por sus orígenes, ni por su destino histórico, puede considerarse nación eminentemente mediterránea. Desmiente su propio aserto el escritor al aseverar que "cada una de las diversas regiones geográficas y sus diversas zonas de producción disponen de rutas distintas *hacia el mar*, quedando unas a menor distancia del Atlántico y otras del Pacífico". A renglón seguido sostiene que un solo puerto sobre cualquiera de los dos Océanos no puede satisfacer las necesidades presentes y menos futuras de una nación de mil trescientos kilómetros cuadrados. Aserto evidente. Pero el hábil escritor pretende deducir de ello que es a todos sus vecinos, indistintamente, a los que incumbe solucionar el problema que no es exclusivo de ninguno de ellos en particular. Distingamos: a todos y a cada uno de ellos atañe e interesa este problema boliviano que tiene ya alcances de problema continental; pero es precisamente a uno, al que motivó y mantiene la clausura marítima de Bolivia al que corresponderá, tarde o temprano, solucionarlo en equidad o justicia y en reparación del daño causado por el imperio de la fuerza. Y es que Bolivia nació a la vida libre, como antes existiera en tiempos coloniales, con puertos y costa marítima propios. Los perdió como resultado de una guerra injusta y por ajena apropiación de la costa y los puertos tradicionalmente suyos.

¿Puede entonces suponerse que al causante del daño no le incumbe la solución del problema creado directa y exclusivamente por él mismo? Convengamos en que el problema por ser continental interesa a todos y a cada uno de los países circunvecinos, pero ¿cómo diluir la propia responsabilidad eludiendo acción quien fué, repetimos, autor directo y único de la pérdida marítima de Bolivia?

Si en verdad el país de tan diversas regiones geográficas como centros de producción, requerirá de distintas salidas propias sobre el Atlántico como sobre el Pacífico, lo evidente es que sus necesidades actuales como futuras y su creciente desarrollo no están bien servidos con las facilidades que hoy le conceden graciosamente sus vecinos; menos aún por los puertos de Arica y de Mollendo donde frecuentemente se estancan sus mercaderías, por falta de transportes como por las dificultades inherentes a las administraciones que dependen de ajenas soberanías.

No ha mucho tocó a la Cámara de Comercio de La Paz reclamar y llamar de nuevo la atención de las autoridades nacionales sobre los tropiezos y dificultades que halla el comercio

boliviano, especial mente en el puerto de Arica donde con frecuencia permanecen detenidas miles de toneladas de mercadería en tránsito y con destino a Bolivia.

Pretender que un país de tan ingente producción metalífera y del maravilloso porvenir que el escritor chileno le augura, se abastezca con el tráfico limitado que le otorgan funcionarios de extraña jurisdicción, sujeto a reglamentos, autoridades y voluntad que no son las suyas, equivale a pensar que Chile, país pequeño pero industrial y floreciente, podría también desenvolverse a través de territorio extraño y sin puertos ni salidas propios. ¿Cómo imaginar, por lo mismo, que un solo puerto -el de Arica- entre los múltiples que Chile posee, ha de serle indispensable para su vida presente y ulterior cuando ninguna utilidad práctica reporta a la vida de la región, menos al Estado a que pertenece y a cuyas necesidades y economía no sirve ni ha de responder -ni hay ni más tarde desde ningún punto de vista?

Ríos Gallardo afirma que basta mirar el Mapa de Bolivia, con sus zonas perfectamente delimitadas y su sistema de líneas férreas, camineras y fluviales, llenando cada una su función propia, para llegar a la conclusión de que un solo puerto sobre cualquiera de los dos Océanos no puede satisfacer las necesidades presentes y menos futuras de esta nación que dispone en la actualidad de las siguientes rutas hacia el mar: río Amazonas, río Paraguay, río de La Plata, vía Antofagasta, vía Arica y vía Mollendo. En efecto, dispone de estas rutas, pero no dispone de puerto alguno que la comunique directamente con alguno de los dos Océanos. Necesita tenerlos sobre ambos y le corresponde, por derecho propio, poseerlos especialmente sobre el mar Pacífico hacia donde tuvo salida directa y propia por puertos de los que fue desposeída. Surge y se demuestra esta su necesidad vital e indiscutible, de las mismas palabras y de la propia argumentación del avezado escritor chileno. Cabe recordar que Bolivia poseía en 1879, año de la agresión, trescientas millas de costa sobre el mar Pacífico.

Si bien la región de los llanos y las selvas de Bolivia es ribereña del gran Amazonas y constituye bella promesa para su economía como para su desarrollo en lo porvenir, gran parte de su territorio, su, mayor riqueza y su producción actuales van hacia el Pacífico por los puertos, chileno el uno y peruano el otro, de Arica y de Mollendo. Creer que el futuro de Bolivia sólo está en el Oriente, es desconocer la realidad actual y suponer que la enorme y diversa producción de su dilatada región altiplánica -los Departamentos de La Paz, Potosí y Oruro- puede salir por otra ruta que no sea la que conduce al Pacífico y fue la que sirvió y atendió siempre y principalmente las necesidades de su comercio, poniéndola en contacto con el mundo exterior.

Si la suposición del escritor mapochino pudiera un día ser realidad, desplazándose su comercio y buscando su salida hacia el Atlántico ¿en qué condición quedarían las relaciones comerciales y económicas entre Bolivia y Chile y para qué pensar en el intercambio de productos y en la aproximación de sus mercados? ¿Cuál de los dos países sufriría mayor daño en sus intereses y en su economía si resultare efectiva la desviación que en un futuro próximo nos augura el clarividente ex-Canciller de la república hermana?

El promisor porvenir que ofrecen a Bolivia sus distintas y valiosas regiones del sur y centro de la República, no hallan pugna ni contrastan con la riqueza y las diversas fuentes productoras de sus provincias del norte. Bien dice el escritor que su sistema de vías férreas, camineras y fluviales, independientes entre sí llenan cada una su función propia; olvidó, sí, o no quiso recordar que todo aquel de sistema conduce y ha de llevar, indefectiblemente, la producción actual y futura exportable del país, hacia los dos Océanos: el Pacífico y el Atlántico.

Imaginando que Bolivia tendrá que dirigir su futuro principalmente hacia el Amazonas y recordando el interés político y económico que en provecho mutuo se esfuerzan por cultivar Bolivia y Brasil, Ríos Gallardo recuerda que el último brindó no ha mucho al primero de estos países el puerto franco de Santos. Pero lo que no dice o ignora es que cuando se concluya el ferrocarril de Corumbá a Santa Cruz y se haya terminado el ferrocarril trascontinental Arica - Santos, la distancia de Santa Cruz a Santos (hacia el Atlántico) será de más o menos 2,600 kilómetros, mientras que la de Santa Cruz a Arica (sobre el Pacífico) no alcanzará a 1.500 kilómetros. Deduzca de todo ello cuál

es y cual será para Bolivia su principal zona de atracción comercial, teniendo en cuenta las distancias enumeradas, ya bastante elocuentes al respecto.

El macizo boliviano con su meseta, es el "núcleo generador del sistema andino" donde nacen los ríos que descienden al Pacífico. Pertenecen a él los tres sistemas hidrográficos de la América del Sud descollando, entre las cordilleras Oriental y Occidental, el Altiplano de Bolivia con más de cien mil kilómetros cuadrados. En ese mismo altiplano, menospreciado por la pluma del enconado escritor, tiene y podrá utilizar un día la aviación mundial el aeródromo de mayor altitud y mas extenso de las tierras habitadas de América.

Debemos recordar al escritor chileno que los productos minerales constituyen más del noventa por ciento de la exportación anual de Bolivia que tiene su salida por los puertos del Pacífico; que en el altiplano se forma y adquirirá base firme el actual progreso de la nación; de aquí arrancaron sus grandes vías ferroviarias, conectando las distintas comunicaciones con el centro y el oriente de la República; fracasaron acá todos los intentos de dominación y de conquista que intentaron fuerzas foráneas aniquiladas en diversas acciones; y en suma, es en el palpitante espíritu de la montaña, en el factor geográfico, núcleo básico de la nacionalidad, al decir de Jaime Mendoza, donde se hallan las raíces, el substracto de esta privilegiada nación del futuro, orientada hacia las grandes rutas de los dos Océanos, el Atlántico y el Pacífico.

Bolivia, expresa Ríos Gallardo, es país amazónico; y la región de los llanos y las selvas que abarca 800,000 km² es región ribereña del gran Amazonas, mientras el Altiplano no es ni la décima parte del país.

Bien errado anda en sus cálculos y previsiones, pues los departamentos de La Paz, Oruro, Cochabamba, Potosí y parte de los de Chuquisaca, Tarija y Santa Cruz que gravitan sobre el Pacífico y requieren de esa su comunicación al exterior, abarcan más de 500.000 km². de su territorio. Su presente y su futuro están por lo mismo, tanto en el Pacífico como en el Atlántico.

Uno de los mejores estadistas bolivianos, escritor y sociólogo eminente, don Daniel Sánchez Bustamante, dijo ya tratando de la estructura del país, como de sus presentes y futuras derivaciones:

"No hay sino que examinar la estructura geográfica de América: todos estos países se hallan situados en forma de radios o abanicos geográficos que parten del centro del continente para llevar su periferia al mar. Todos son países de costa, con admirables bahías y golfos que ejercen atracciones imponderables hasta las regiones mas remotas del globo. Los dos mares el Atlántico y el Pacífico, propician un despertar y una organización maravillosos a la economía de este mundo. En ningún continente como en el americana, los pueblos pueden decir en paz: *mare nostrum!*

"Bolivia ha sido y ha de ser país del Pacífico, antes que amazónico o platense; porque en tal sentido la conducen su plasma geográfico, su relieve y sus comunicaciones naturales".

"Por cima de sus características y direcciones geográficas, divergentes, la Bolivia predominante no será amazónica ni platense, sino país del Pacífico, y a pesar de que algunas de sus riquezas comerciales la estimularan saliendo por el Amazonas o el Plata, su gravitación esencial y permanente rebosara por Mejillones o Cobija, Pisagua o Arica, dando vida y fisonomía a esos puertos y a las dos grandes rutas ferroviarias que ya los vinculan a su *interland natural*. Del millón de km² del suelo boliviano, la mitad, y quizá algo más es región andina que corresponde al macizo central sudamericano: montaña, sierra y valle concordantes, donde nacen y corren los manantiales y torrentes que van a formar, escindiéndose, la gran cuenca beniana hacia al Norte y la chaqueña hacia el Sudeste".

"La gran zona andina de Bolivia, la más amplia del sistema orográfico americana, que no reconoce otro rival en el globo que el Himalaya, parece haber sido puesta como para forjar una raza montañesa, viril y resistente, destinada a dar su sello y su penetración substancial a las demás regiones de la República".

Y tocante a los tres ferrocarriles troncales que han de vincular sus distintas zonas como a sus vías de comunicación, ese autor añade que la primera de éstas incorporara en las corrientes comerciales del Pacífico algo así como un tercio de la cuenca beniana, la segunda agrandará el arrastre del Beni hacia el Pacífico y la tercera encauzará también al Pacífico una parte de las corrientes comerciales de la gran fuente geográfica chaqueña. Y después de efectuar un inteligente análisis de la estructura geográfica de Bolivia y de sus cuatro regiones típicas, concluye demostrando que Bolivia no es, como concepto geográfico y político, entidad amazónica ni platense; como tampoco puede ser una Suiza monstruosa encerrada, a diferencia de la europea por repúblicas hostiles e implacables.

Muy conveniente será que el desaprensivo escrito chileno fije la vista en aquellas sesudas páginas de "Bolivia, su estructura sus derechos en el Pacífico" que han escapado a su cuidadoso análisis.

* * *

Refiérese en un segundo artículo el señor Ríos Gallardo a la Guerra del Chaco que dice: "culmina con la derrota de las armas bolivianas y fué coronada por el Protocolo de junio de 1933". Extraña la afirmación en boca de un escritor y hombre público que no debiera inducir en error a sus pacientes lectores. La terminación de la Guerra del Chaco empezó con la suspensión de hostilidades acordada por las Partes y el compromiso de concertar la paz definitiva por ellas mismas asumido en el Protocolo de junio de 1935 (no 1933) pero en verdad concluyó o "se coronó" como afirma él con el Tratado de Paz y Amistad de 21 de julio de 1938.

En cuanto a la derrota de las armas bolivianas su aserto es igualmente inexacto. Si las armas de este país no siempre avanzaron victoriosas en el curso de esa larga campaña, tampoco las del Paraguay triunfaron en todas las acciones libradas, siendo precisamente aquella suspensión de hostilidades por ambos ejércitos convenida, resultado de la cruenta e indecisa lucha sostenida desde fines de 1932. Si alguna fundada objeción se hizo a la concertación de la paz, fué justamente porque algunos jefes militares, como autoridades técnicas, estimaron que las armas bolivianas se encontraban en junio de 1935 en condiciones ventajosas para seguir repeliendo al enemigo de las posiciones que llegó a ocupar, creyéndose lograr luego su derrota por la situación difícil, táctica y economía, en que se hallaba el ejército adversario rechazado ya, cuando no derrotado, en las acciones de Nancorainza, La Laguna, Yguiraré, Camatindi, Tacuarandí y otras.

El Comando Superior, según la autorizada opinión del General Toro, sostuvo la necesidad de continuar con las operaciones por lo menos hasta la culminación de la tercera parte de la ofensiva emprendida victoriosamente, pero el Gobierno en vista del ofrecimiento de paz "*sin vencedores ni vencidos*" consideró deber aceptarlo para evitar mayores sacrificios de sangre y de dinero. La situación era, según el prestigioso jefe militar, más ventajosa que nunca, no sólo por haber coronado nuestro ejército la primera fase de la ofensiva de acuerdo al plan proyectado, sino también porque procedíamos ya a concentrar a espaldas del enemigo las fuerzas necesarias, sin que este se hubiese apercibido de ello, para iniciar la segunda fase. Consideraba el Comando que la prosecución de la exitosa ofensiva nos habría colocado al menos en condiciones de arribar al arreglo posterior en posiciones mucho mas ventajosas. Temamos entonces más de dos Divisiones situadas a espaldas del ala septentrional enemiga para proseguir la ejecución del plan acordado que, según el General Toro, ofrecía buenas perspectivas, después del sangriento rosario de derrotas sufridas por el ejército paraguayo desde Charagua hasta Villa Montes y cuando habíase apercibido este, tardíamente, de la proximidad de un grave desastre.

Fuese o no acertado ese juicio, lo evidente es que la Guerra del Chaco no culmina con la derrota de las armas bolivianas, siendo la paz concertada sin vencidos ni vencedores. Baste recordar que ella obligó al ejército adversario a abandonar regiones que momentáneamente ocupara y donde juzgó no le sería fácil mantenerse en caso de proseguir la contienda bélica. Firmado el armisticio en 1935, el Presidente del Paraguay doctor Ayala expreso públicamente que estaba cierto de que el pueblo boliviano trataría de imponerle condiciones de vencido y, a su vez, el pueblo paraguayo le

impondría dictarlas como vencedor, *siendo ambas cosas completamente erradas*. Mas al gratuito censor chileno le toca afirmar hoy lo que ni los mismos paraguayos ni nadie sostuvieron ni osarían sostener ante la realidad y la verdad desnuda de los hechos.

Dijo en sus "memorias" el propio General Estigarribia, Jefe del Ejército del Paraguay en el Chaco: "Combatimos contra un enemigo tremendamente duro que se sobreponía a los desastres más abrumadores y cuya resistencia era capaz de exasperar al propio Hércules".

El escritor mapochino piensa que en el Protocolo de 1935 suscrito entre Bolivia y el Paraguay, "quedo consagrada" una vez mas la mediterraneidad de Bolivia y del Paraguay. La afirmación es monstruosa por su inexactitud y por la aviesa intención que envuelve. Aparte de que consagrar según la Real Academia Española, es hacer sagrada una persona o cosa, dedicarla, ofrecerla a Dios, escudriñando en el texto del citado Protocolo, no hay por cierto tal consagración. Por el contrario, sus cláusulas revelan claramente el propósito de aminorar los resultados de esa su mediterraneidad, procurando ambas el establecimiento de un régimen de tránsito, comercio y navegación, que contemple y supla las deficiencias de su actual situación geográfica.

Considerada aisladamente esta situación, se muestra totalmente distinta, porque mientras el Paraguay nació así a la vida libre, disponiendo de la más amplia y libre navegación en el sistema del Plata y sin requerir de otra ruta para su comercio y su vinculación internacional. Bolivia en cambio fue entidad tradicionalmente marítima, con extensa costa y numerosos puertos sobre el mar Pacífico. El Protocolo de 1935 jamás tendió a consagrar clausura alguna mediterránea y menos pudo referirse a la que se creó por una victoria transitoria, efímera en la vida de los pueblos. El Protocolo regló las relaciones futuras entre aquellas dos naciones hermanas, pero nada tuvo ni tiene que ver con la clausura determinada por la infausta guerra de 1879.

Por cierto que todos los países circunvecinos, Chile inclusive, en cuanta ocasión se presenta tienden a aminorar las deficiencias e inconvenientes que tal situación ocasiona al Paraguay como a Bolivia. Pero imaginar que un pacto destinado justamente y en parte a remediar tal situación, la consagre, es sencillamente absurdo. Ha olvidado el escritor chileno una sencilla verdad histórica que será necesario recordarle: Chile es causante, responsable directo de la mediterraneidad actual de Bolivia. Nada más y nada menos.

En América del Sud, según Ríos Gallardo, "no sólo existen países mediterráneos, sino que zonas privadas de fácil acceso al mar". Pero no dice por supuesto que solo existe un país en América, que sin haber sido mediterráneo, sufre hoy la clausura marítima a consecuencia de una guerra y por la conquista territorial que impuso esa situación anómala. Agrega todavía que las provincias argentinas del Norte "se encuentran en esa situación" y que su salida natural es el Pacífico y no el Atlántico. Como también las de Bolivia. Pero ¿cabe comparación tal, tratándose de una nación soberana de más de un millón de km² y cerca de cuatro millones de habitantes, con una o varias provincias de la Nación del Plata que disfruta de costas, puertos y vías fluviales que la ponen en contacto, fácil y directo, con el mundo exterior? Tan pueril hallamos esta comparación que no nos detenemos a considerarla.

A renglón seguido recuerda que Chile y el Perú garantizaron de tiempo atrás a Bolivia el libre tránsito comercial, pero que aun así tuvo diversas dificultades para el transporte de material bélico en el transcurso de su guerra con el Paraguay. En efecto, precisamente esas dificultades provinieron de Chile que puso cortapisas al tránsito de armas por Arica y que sólo después de reiteradas y enérgicas reclamaciones consintió en reconocer la más amplia libertad de tránsito que le otorgara ya el Tratado de 1904 como la Convención de Tráfico Comercial de 1912. Prueba clara de ello es que Bolivia tuvo y tendrá siempre escollos y dificultades con los países vecinos mientras se le mantenga enclaustrada, restringidos su soberanía y sus derechos de nación independiente como libre. Piensa Ríos Gallardo que ese conflicto ya no podrá producirse en lo posterior, pero justamente sus artículos y su argumentación, un tanto maquiavélicos, están demostrando como se trata de justificar las bondades de una reclusión que se intenta atribuir a su origen como a su situación geográfica, con absoluto desconocimiento de los hechos y de la verdad histórica. Esa "libertad sin

límite" que se supone tiene hoy Bolivia en el Pacífico, esta sujeta a pactos contractuales cuya interpretación y alcances -como en otras oportunidades- pueden hacerlos sus vecinos a su antojo y a su pleno arbitrio.

Y es en el instante, justamente, en que trazamos estas líneas que la prensa anuncia la oposición de los Delegados de Chile, formulando reservas a la ponencia de la Delegación de Bolivia en la IV Conferencia Regional Americana de la Oficina Internacional del Trabajo, sobre la importancia que tiene para la industrialización de las zonas y países mediterráneos de América Latina, la seguridad de un amplio derecho al libre e irrestricto acceso a las vías inmediatas de contacto, comunicaciones y comercialización con el mundo, llámense oceánicas, fluviales, lacustres, etc. ¿Es así como el país vecino demuestra su franca cooperación para aminorar las dificultades y deficiencias de la nación mediterránea?

Toca también al Perú su parte de responsabilidad en la clausura de Bolivia, porque se resistió anteriormente a aceptar la intervención de este país en las negociaciones de Washington para solucionar el conflicto bélico del Pacífico librado entre Bolivia, Perú y Chile, concertando más tarde con Chile un pacto ominoso que determinaba en el hecho el mantenimiento indefinido de esa situación a todas luces injusta.

* * *

Refiérese luego el escritor al hecho de que Bolivia tiene demarcadas sus fronteras con Argentina, Brasil, Chile, Paraguay, Perú, y que de todos ellos necesita para su desarrollo y su progreso. Esto es exacto. Pero luego insiste en que su posición mediterránea, derivada de un *mandato geográfico*, le depara ventajas inigualables. Si la palabra última no es castiza, menos acertado es el concepto que enuncia, porque la mediterraneidad de Bolivia deriva exclusivamente de la expoliación que sufrió con el ataque agresivo del 79. Toda aseveración en contrario es tan falsa como ingenua. Sólo al estadista-escritor le ocurrió expresar tal dislate que pugna, repetimos, con la verdad y el juicio histórico.

Además, cosas distintas son su actual encierro, hecho real y situación que el imperio de la fuerza creara, con la política internacional que Bolivia delineó en 1940 para obtener la cooperación de los países vecinos, abriendo nuevas vías de comunicación y de transporte que en algo subsanen los tropiezos y los inconvenientes del encierro en que se le mantiene todavía.

Evidente es que de acuerdo con las necesidades y los intereses en juego -como reconoce el mismo Ríos Gallardo- Bolivia necesita de distintas salidas sobre el Pacífico, el Amazonas y el río de La Plata, pero ¿de dónde infiere el articulista que "no puede hablarse de un puerto, determinado" para dar salida a su riqueza por uno de esos puntos cardinales? Parecería inquietarle la idea de que se mencione Arica como posible y natural salida que la geografía y la historia le señalan, desde antaño, para su comunicación con el mar Pacífico.

Afirma, en cambio, que Bolivia obtuvo ya las mayores ventajas de Chile y el Perú en cuanto al cumplimiento del programa trazado. Pero ¿y en cuanto al problema portuario? ¿No es verdad que Chile y el Perú sellaron solemnemente y no ha mucho el pacto que ratifica el encierro de Bolivia dentro de sus montañas? ¿Constituye esto un aporte a la realización del plan que ideara Bolivia para su ulterior desarrollo y su destino?

Véase cómo intenta el ingenioso escritor desviar el criterio público, dejando entrever que los pactos recientes que establecen líneas férreas y comunicaciones nuevas hacia el Amazonas y el río de La Plata, le bastan para un desarrollo integral en lo porvenir. Encomia así la riqueza invalorable del Oriente y de sus zonas agrícolas, prescindiendo deliberadamente de la producción del Norte y del Centro de Bolivia que constituye hoy la verdadera potencialidad económica de la República.

Al referirse a los pactos que Bolivia suscribió con la República Argentina, desde 1868 hasta 1945, asevera Ríos Gallardo que "en su totalidad quedaron nulos" por su espíritu de desconfianza y

que lo que sus diplomáticos firmaron fué rechazado por sus Congresos. Afirmación igualmente inexacta. Basta examinar los tratados concluidos, como sus antecedentes y el curso de las negociaciones efectuadas, para comprobarlo. Sin ir lejos, el actual Tratado de Límites vigente entre Bolivia y la Argentina, quedó más bien retenido quince años, antes de su aprobación, en las carpetas del Honorable Senado Argentino.

Se encarga de decirnos que el Río de La Plata servirá a los Departamentos de Santa Cruz, Tarija y Chuquisaca que tienen una superficie de 600.000 kilómetros cuadrados, pero se olvida, por supuesto, de añadir que los Departamentos de La Paz, Oruro, Potosí y Cochabamba, los más prósperos y los mas ricos hoy de Bolivia llevan su riqueza y su producción actuales al Pacífico, por los *puertos prestados de Arica*, Mollendo y Antofagasta. En esa producción figura su ingente riqueza mineralógica de estaño, zinc, oro, wolfram, bismuto, etc., como también gran parte del petróleo, su vellocino de ora en un futuro próximo. Nada habla de todo esto, si bien se complace en examinar la conexión boliviana con el Brasil, recordando haber quedado unido el Oriente con el Atlántico, por el Amazonas. Alude tan sólo y como saltando sobre una braga, a que la explotación del Ferrocarril Arica, sobre el Pacífico, acaba de dejar *una pérdida* de \$ 159.458.075.30!!!

"Se quiere un hecho más convincente para demostrar que Arica resulta un clavo para la economía del presente y el futuro de Chile, siendo salida natural, exclusiva, directa y tradicional de Bolivia, fuese ella Audiencia de Charcas, Alto Perú o República libre? Adviértase que es el propio escritor chileno quien nos habla de la ingente y actual pérdida en el ferrocarril citado.

Termina ese capítulo con esta despampanante frase: "En el porvenir, Bolivia quedará casi de espaldas al Pacífico". Emplazamos al escritor a un futuro próximo: Bolivia y Chile marcharan unidos y de frente sobre las aguas del Pacífico!

* * *

Volviendo a la Guerra del Chaco y hacienda reminiscencias de los tres años de lucha entre pueblos hermanos, recuerda el señor Ríos la poco feliz respuesta de un Canciller de Chile en 1928 a una consulta que jamás debió haberle hecho la nuestra. Deja comprender que esa respuesta evitó la guerra. Nada más inexacto. La evitaron la sensatez y la clarividencia del Presidente Siles y de sus colaboradores en el Gabinete, como la precipitó el afán guerrista, la imprevisión de nuestros hombres, cuatro años más tarde.

Menos mal que el articulista reconoce haber Bolivia obtenido con el Tratado de Paz de 1938, lo que no pudo conseguir con la guerra. "El Paraguay -dice- se comprometió a conceder el más amplio libre tránsito por su territorio y especialmente la zona de Puerto Casado de las mercaderías que lleguen del exterior con destino a Bolivia y de los productos que salgan para ser embarcados al exterior por dicha zona". Mas lo obtuvo porque la guerra -contrariamente a lo afirmado por el escritor chileno- no dió el triunfo a ninguno de los dos beligerantes, sellándose así la paz que los mediadores habían reiteradamente ofrecido a Bolivia.

Bolivia y Paraguay -añade- forman así un solo frente y salen juntos a obtener de los Estados marítimos mejoramiento para sus comunicaciones por los ríos y por los territorios vecinos hacia el mar. Aclaremos. Por supuesto que lo obtenido, hasta ahora, en reuniones y congresos internacionales y desde 1938, se reduce a decantar la consabida libertad de tránsito por ajenos territorios, pero ¿cuáles las facilidades y mejoramiento obtenidos desde entonces? ¿Cuáles sus nuevas comunicaciones y salidas hacia el mar? ¿Y en cuanto a la restitución de un derecho inalienable como imprescriptible? Absolutamente nada!

Para Ríos Gallardo la salida de Bolivia hacia el Pacífico por las zonas chilena y peruana, es absolutamente libre y no esta condicionada a requisito alguno. Mas lo cierto es que si se produjese una nueva guerra entre países hermanos, sabe Dios que nuevos obstáculos y trabas se pondrán a la nacion mediterránea, por encima de los pactos vigentes. Recuérdesse sinó la actitud chilena

anterior exigiendo se le solicite, en cada caso, permiso previo para el tránsito de armas por territorio del país vecino.

Las facilidades que se le otorgan al país mediterráneo, obedecen por supuesto y en este caso al propósito de subsanar ante la opinión mundial la situación de inferioridad y de semisoberanía en que Bolivia quedó a consecuencia de la guerra de 1879. De ahí que el tantas veces citado escritor tan insistentemente recalque acerca del derecho de tránsito de que Bolivia goza en los territorios de los países que, mientras le acuerdan tal facilidad, la mantienen a la vez prisionera y sujeta al criterio de dos ajenas voluntades.

Y en cuanto a que Bolivia viene realizando, de años atrás, una activa e inteligente política con todos y cada uno de los países vecinos a fin de abrirse nuevas rutas como asimismo mercados para sus múltiples productos y su comercio, no significa ello ni puede dejar suponer que así renuncia a su derecho de reclamar y obtener, en cuanto oportunidad se presente y cada vez con mayor fundamento, la reintegración geográfica que le devuelva potestad y autonomía plenas.

Para el escritor chileno, Bolivia realizó algo extraordinario al alcanzar con el Tratado Diez de Medina - Baez de 1938, lo que no pudo obtener por medio de las armas; y agrega que los cuatro pactos de mutua cooperación y recíproco interés que suscribió luego con el Paraguay, representan una política de realidades, pactándose así la construcción de un oleoducto para el petróleo boliviano.

Bien haya el oleoducto que para la conducción del petróleo boliviano pactaron los gobernantes del Paraguay y Bolivia en 1943 -no 1948 como se afirma-; bien venidos los distintos pactos que abren nuevas rutas al comercio del inexplorado Oriente boliviano, pero algo de aquella misma riqueza petrolífera que no vaya al Atlántico, como el rico filón de su industria metalífera, han de exportarse siempre hacia el mar Pacífico y en día -tal vez no lejano- por su costa y su puerto propio.

* * *

Recordando que Bolivia nació a la vida independiente con mas de dos millones de kilómetros cuadrados y que hoy sólo tiene un millón de superficie, piensa Ríos Gallardo que la desmembración obedece a la escasez de su población y la ausencia de una raza esforzada. Aserción que raya en el dislate, pues bien sabido es que Bolivia defendió con coraje y denuedo máximos y contra adversarios superiores en número y en potencia militar, cada pulgada de su territorio. Lo dicen y prueban sus históricas campañas en la guerra del Pacífico, en el Acre y en el Chaco, luchando siempre en condiciones desfavorables y llevando sus tropas a regiones tan lejanas e inhóspitas que dieron a sus ejércitos fama de resistencia y de heroicidad, reconocidas por sus propios adversarios.

Sólo al empecinado escritor mapochino le estaba reservado ignorar una realidad no discutida en momento ni situación algunos, olvidando que Bolivia en sus campañas con fuerzas enemigas superiores en número, fuese con Chile, Brasil o Paraguay, combatió no sólo a miles de kilómetros de sus centros principales sino soportando las inclemencias del terreno y el clima tórrido, absolutamente desventajosos para los ejércitos descolgados de la altitud y el rigor de sus glaciales montañas.

No es Bolivia -dice Ríos- la única nación mediterránea en el mundo. Y para probarlo, dirige la mirada al viejo continente donde Austria, Checoslovaquia, Hungría y Suiza -afirma- son naciones mediterráneas, opulentas y florecientes por el trabajo y la perseverancia de sus hijos. ¿Que pretende al formular su incongruente paralelo? Aquellas viejas naciones de Europa, de rancia cepa y de cultura milenaria, desarrolladas a través de largos siglos y en libre contacto con el progreso y la civilización de un mundo deshecho, pueblos de origen, de cultura, de idioma y de procesos distintos, no admiten comparación con los maestros. El área territorial de los cuatro países enunciados no alcanza a la mitad de la superficie territorial de Bolivia. Pueblos formados durante siglos de vida y desarrollo plenos, a través de los tiempos y de mutaciones sucesivas, no admiten comparación con los de nuestra América adolescente de porvenir prodigioso e imprevisible.

Muy distintos son el origen, la formación de las nacionalidades europeas y los de las repúblicas americanas. Dominó la conquista allí; acá los principios del derecho y la justicia, el respeto de la vida y de la soberanía ajenos. Los mismos y numerosos pleitos territoriales sustentados entre los distintos países de América, se solucionaron en su casi totalidad por medios de paz o por procedimientos jurídicos. Queda, por lo mismo, fuera de lugar acudir a la historia de las viejas nacionalidades para equiparar o tratar de justificar situaciones anómalas creadas por el dominio de la fuerza y por causas originariamente diferentes.

Suiza, por ejemplo, es país mediterráneo desde su origen. Bolivia nació al mar, con costa y puertos propios. Suiza se comunica con el resto de Europa por ferrovías y extensos túneles, como por la gran vía fluvial del Rin, bastándole esa comunicación para su vida interior y exterior que responde a su reducida configuración geográfica. Bolivia, tres veces más grande en extensión que varias de las naciones juntas de Europa, mas grande aun que Francia o España, colocada en el centro de la América sureña está llamada a mantener el equilibrio político, sino económico, del Continente, distribuyendo las riquezas ingentes de sus zonas inexplotadas aún entre los pueblos todos del viejo como del nuevo mundo.

Suiza, dijo ya un renombrado escritor boliviano, está rodeada de nacionalidades históricas y añejas y de territorios extensos, siendo ella misma como un nudo heterogéneo en la étnica de la Europa Central. ¿Por dónde pudiera salir al mar sin romper y vulnerar el derecho de las nacionalidades que está por encima de todo otro derecho esencial o de conservación de los pueblos? Su conformación peculiar y su reducido volumen disgregan sus grandes corrientes de exportación o importación entre Francia, Italia, Austria y Alemania, sin imponerle la imprescindible necesidad de salir por su propia cuenta al Océano. Además, la extensión total de Suiza es de 41.340 km². Bolivia tiene 1.000.000 de km² de superficie y 1.100 kilo metros entre oriente y occidente. Siendo la quinta república por su volumen geográfico en Sud América sus productos, sus exportaciones y su seguridad, no podrán afirmarse nunca mediante meras tolerancias o convenios de tránsito al través del Perú, Chile, Argentina o el Brasil.

El problema de Bolivia no admite comparación con los de pueblos lejanos y antagónicos. Ni ha de ventilarse en las estepas rusas o en los campos tibetanos. Es un problema de alcances y de trascendencia continentales que ha de resolverse acá en América y en cuya definición debe tocarle a Chile principal rol, puesto que es parte directa en el problema creado.

Toca a las naciones americanas cumplir un deber histórico que obliga al renunciamento y al sacrificio de los propios intereses, cuando para alcanzar la unidad y la paz estables es preciso anteponer un interés superior al bienestar y las ventajas de que unos y otros disfrutan.

Para que América sea el Continente de la Justicia, centinela del nuevo orden social, necesario es que afirme una política de unidad y de mutua cooperación entre sus pueblos, sobre bases de igualdad y de respeto a los derechos ajenos. La democracia, en el orden interno como externo, entraña justicia e igualdad entre todos y para todos, pero allí donde se olviden o menoscaben los derechos fundamentales de una nación, en detrimento de su soberanía, habrán de desquiciarse en su base la armonía y la paz continentales.

Vano será, pues, todo intento para torcer o desviar el juicio público en cuanto a los orígenes y la situación mediterránea actual de Bolivia. Si bien no deseamos remover, de parte nuestra, hechos ya lejanos ni despertar rencores que el tiempo borra en pechos generosos, cumplimos el más alto deber al restablecer la verdad y la exactitud de una situación a la que no puede ser ajeno quien la motivó y la mantiene todavía.

Bolivia y Chile son y serán en el futuro países hermanos, ligados por vínculos indestructibles. Se necesitan y se complementan ambos. Aun aparte de los intereses comerciales y económicos que les aproximan, su vecindad, su origen, su historia, sus luchas incesantes por el imperio de la democracia, la reciedumbre y el carácter de sus pueblos, les acercan y les unen por sobre toda disidencia o alejamiento pasajeros.

Aguerridas y nobles, pueden las dos naciones considerarse afines en su devoción por la libertad, por el trabajo, por el esfuerzo y el sacrificio. Y si torrentes de su sangre regaron los campos de una lucha fratricida, la dieron también, ambas, sin medida y sin tasa, por la libertad y por la independencia de América.

Los pueblos fuertes olvidan sus querellas pasajeras, aproximándose ante la visión real de un mundo de riquezas y de bienestar, regido por normas de Justicia como asentado en la Paz, égida y blasón de sus futuros destinos.

1950.

© Rolando Díez de Medina, 2020
La Paz - Bolivia