

Bolivia, el mar y la puerta al mundo, desafíos y proyección de la ASP-B desde el Bicentenario

Por Edson Daniel Flores Jemio, Técnico en tratamiento Archivístico

Bolivia, privada de su cualidad marítima desde 1904, depende en gran medida del comercio marítimo para conectar su economía con el mundo. El presente artículo analiza la evolución histórica de esta relación, el papel de la Administración de Servicios Portuarios-Bolivia (ASP-B) desde su creación en 1996, y los desafíos y oportunidades actuales. A partir de datos estadísticos de movimiento de carga (2015-2025), se examina la concentración portuaria en Arica, la diversificación hacia Matarani e Ilo y la necesidad de políticas logísticas integrales.

Breve recorrido histórico: comercio y crecimiento

Desde la fundación de Bolivia su inserción en el comercio internacional ha sido determinante para su desarrollo. El estaño, la plata y posteriormente el gas natural, junto a productos agroindustriales como la soya, han requerido un canal seguro y eficiente hacia los mercados internacionales.

La falta de litoral no detuvo la vocación comercial, pero sí encareció y complicó las operaciones. La historia del siglo XX y XXI muestra un país que, a pesar de su desventaja geográfica, ha sabido abrir rutas y negociar acuerdos.

Durante el siglo XIX, Bolivia utilizó puertos como Cobija y Mejillones para su comercio exterior. Tras 1904, Arica y Antofagasta se consolidaron como las principales puertas de entrada y salida de mercancías. En el siglo XX, la gestión portuaria recayó en la Administración Autónoma de Almacenes Aduaneros (A.A.D.A.A.), creada en 1965, sin embargo, por problemas de eficiencia y conflictos con el sector privado llevaron a su cierre en los 90.

El Decreto Supremo N.º 24434 del 12 de diciembre de 1996 creó a la Administración de Servicios Portuarios – Bolivia (ASP-B), en reemplazo de la extinta A.A.D.A.A. y en 2015 mediante Decreto Supremo N.º 2406 de 17 de junio de 2015, la transformó en empresa pública estratégica.

La creación de la ASP-B en 1996, tras la extinción de la A.A.D.A.A., marcó un cambio clave: el Estado recuperaba presencia directa en la fiscalización y facilitación del tránsito de carga en puertos extranjeros, convirtiéndose en el agente aduanero oficial y garante de los derechos de libre tránsito.



► Puerto Arica (Fuente:TPA)

Datos y tendencias del movimiento de carga (2015-2025)

El análisis estadístico revela el predominio histórico de Arica, con más del 95% de la carga anual en la mayor parte del período. Sin embargo, desde 2021 se observa un cambio significativo: Matarani ha experimentado un crecimiento sostenido, pasando de representar el 6,1% del total en 2021 a casi el 17% en 2024, consolidándose como el segundo puerto más importante para Bolivia en términos de volumen. Ilo, por su parte, ha mantenido una presencia relevante desde 2018, aunque con fluctuaciones y niveles inferiores a Matarani en los últimos años. Antofagasta conserva un volumen reducido y estable. En términos globales, la serie muestra un crecimiento entre 2015 y 2017, una caída entre 2018 y 2020, estabilización en 2021-2023 y proyecciones a la baja para 2024-2025, con mayor redistribución relativa de carga hacia puertos alternativos.

MOVIMIENTO DE CARGA 2015-2025 EXPRESADO EN TONELADAS

GESTIÓN	ARICA	ANTOFAGASTA	MATARANI	ILO	PUERTO BUSCH	TOTAL	ARICA %	ANTOFAGASTA %	MATARANI %	ILO %	PUERTO BUSCH %
2015	1.307.700	-	-	-	-	1.307.700	100	0	0	0	0
2016	1.684.655	1.392	64.978	10	-	1.751.035	96,21	0,08	3,71	0	0
2017	1.801.656	1.019	56	-	-	1.802.731	99,94	0,06	0	0	0
2018	1.716.014	1.433	467	21.915	-	1.739.829	98,63	0,08	0,03	1,26	0
2019	1.460.343	6.339	1.683	48.594	-	1.516.959	96,27	0,42	0,11	3,2	0
2020	1.007.871	1.260	3.055	27.462	-	1.039.647	96,94	0,12	0,29	2,64	0
2021	1.220.045	1.775	84.546	72.282	-	1.378.647	88,5	0,13	6,13	5,24	0
2022	1.055.281	1.010	183.815	105.302	-	1.345.409	78,44	0,08	13,66	7,83	0
2023	1.201.448	3.378	193.928	40.220	-	1.438.974	83,49	0,23	13,48	2,8	0
2024	1.168.599	3.697	239.551	956	3.000	1.415.803	82,54	0,26	16,92	0,07	0,21
2025	930.860	503	178.993	4.421	5.109	1.119.886	83,12	0,04	15,98	0,39	0,46

* Datos hasta agosto de 2025

Fuente información ASP-B

- **Arica (Chile)** continúa siendo el principal punto de salida y entrada de la carga boliviana administrada por la ASP-B, concentrando de forma sostenida **más del 95%** del total durante el período 2015 a 2020.
- **Ilo (Perú)** ha emergido, desde 2018, como una alternativa inicial, con participaciones que han llegado hasta el **3%** en algunos años.
- **Matarani (Perú)** registra, a partir de 2021, un crecimiento notable y constante, alcanzando en 2024 el **16,92%** del volumen total, lo que lo consolida como el segundo puerto en importancia para Bolivia en la actualidad.
- **Antofagasta (Chile)** mantiene un uso reducido, con volúmenes estables pero residuales.

Este patrón refleja, por un lado, la influencia de la infraestructura histórica, la proximidad geográfica y la tradición comercial establecida a través del corredor Arica-La Paz. No obstante, los datos más recientes muestran señales de cambio, Matarani ha pasado de ser un puerto de uso marginal a consolidarse como una opción estratégica, con un crecimiento sostenido que lo posiciona como el segundo en importancia para Bolivia. Ilo, aunque con menor participación que Matarani, mantiene una presencia constante desde 2018, lo que confirma que existe potencial para diversificar las rutas marítimas. Esta evolución abre una ventana de oportunidades para reducir la dependencia estructural de Arica y fortalecer la resiliencia logística del país frente a eventuales bloqueos, alzas tarifarias o contingencias operativas.

Los registros recientes muestran que Puerto Busch comienza a aparecer en las estadísticas oficiales a partir de 2024, con un movimiento de 3.000 toneladas (0,21% del total) y un incremento a 5.109 toneladas proyectadas para 2025 (0,46%). Aunque estos volúmenes son todavía marginales frente a Arica, Matarani o incluso Ilo, su inclusión en la dinámica del comercio exterior boliviano tiene un valor estratégico.

Puerto Busch representa la posibilidad de que Bolivia acceda al océano Atlántico a través de la hidrovía Paraguay-Paraná, constituyendo un corredor alternativo de largo plazo. Su desarrollo, todavía incipiente, refuerza la necesidad de políticas de inversión en infraestructura portuaria y fluvial, así como acuerdos binacionales y regionales que aseguren la navegabilidad. Si se consolida, Puerto Busch podría convertirse en un punto de inflexión en la geopolítica logística del país, reduciendo la dependencia de los puertos chilenos y peruanos y ampliando el horizonte de integración hacia el Atlántico.



► Terminal Portuaria Especializada Boquerón (Puerto Busch)

Importancia económica y geopolítica del comercio marítimo

El comercio marítimo boliviano no solo constituye un canal esencial para la competitividad y el acceso a mercados, sino que también representa un elemento clave para la inserción del país en las cadenas globales de valor. Sin embargo, enfrenta desafíos vinculados a las restricciones al comercio internacional, que pueden adoptar formas arancelarias, para-arancelarias o derivadas de limitaciones logísticas y de infraestructura.

En este contexto, la geopolítica portuaria adquiere una dimensión estratégica. La diversificación de rutas y la cooperación regional no solo permiten mitigar vulnerabilidades estructurales, sino que fortalecen la posición negociadora de Bolivia en instancias internacionales. Apostar por una red logística más diversificada y resiliente no es únicamente una opción de eficiencia económica, sino una necesidad para garantizar la seguridad y sostenibilidad del comercio exterior boliviano.



► Puerto Matarani

Mirando al futuro

El Bicentenario es más que una fecha simbólica: es una oportunidad para repensar el rol de Bolivia en el comercio internacional y para trazar una hoja de ruta que supere las limitaciones históricas de su condición de país sin litoral. La ASP-B, con su mandato legal y su experiencia operativa, está llamada a ser el arquitecto de una red logística diversificada, moderna y resiliente, capaz de responder a las exigencias del comercio global del siglo XXI.

Si el país logra capitalizar la creciente presencia en Ilo y el consolidado crecimiento de Matarani, aprovechar las capacidades de Antofagasta y modernizar sus procesos de gestión y trazabilidad, podrá reducir costos, mejorar tiempos y ganar independencia operativa. No se trata de abandonar Arica, que seguirá siendo un nodo principal, sino de equilibrar la balanza y convertir la geografía en un desafío superado.

En esta ecuación de futuro, Puerto Busch emerge como una pieza estratégica de largo plazo. Su ubicación en la hidrovía Paraguay-Paraná le otorga a Bolivia la posibilidad de acceder al océano Atlántico mediante un corredor fluvial competitivo y soberano. El transporte por esta vía resulta especialmente ventajoso para grandes volúmenes de carga, como minerales y productos agroindustriales, con costos más bajos y proyección de integración regional. Sin embargo, su desarrollo exige inversiones significativas en infraestructura portuaria, dragado y logística, así como acuerdos bilaterales que garanticen la navegabilidad y seguridad de la ruta.

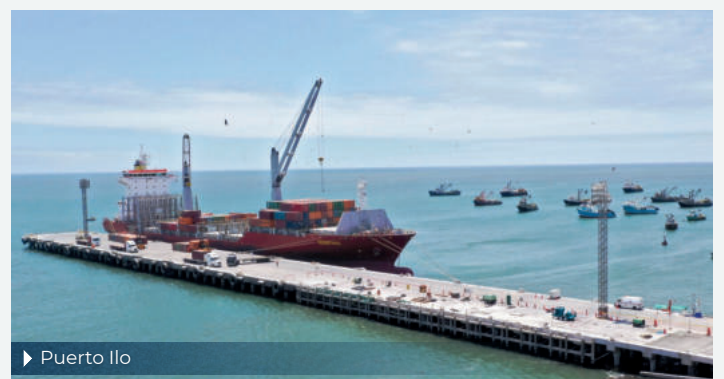


► Terminal Portuaria Especializada Boquerón (Puerto Busch)

La historia del comercio marítimo boliviano es, en esencia, una historia de persistencia y adaptación. Hoy, la ASP-B tiene la oportunidad de liderar un cambio estructural que garantice el libre tránsito, diversifique rutas y fortalezca la posición del país en el comercio global. El Bicentenario se presenta como la coyuntura ideal para dar este salto cualitativo, integrando puertos consolidados, nuevas alternativas regionales y el horizonte estratégico que representa Puerto Busch para las próximas décadas.

Referencias

- Gaceta Oficial del Estado Plurinacional de Bolivia. Decreto Supremo N.º 24434
- Gaceta Oficial del Estado Plurinacional de Bolivia. Decreto Supremo N.º 2406
- Gutiérrez, A. (2018). Restricciones al comercio: efectos sobre la economía boliviana.
- Revista de Investigación e Innovación, 1(1), 45–63. Recuperado de: http://www.revistasbolivianas.ciencia.bo/scielo.php?pid=S230488752018000100005&script=sci_arttext&lng=es (consultado 28 de julio de 2025)



► Puerto Ilo