UNIVERSIDAD NACIONAL DE ROSARIO
FACULTAD DE CIENCIA POLÍTICA Y RELACIONES INTERNACIONALES
LICENCIATURA EN RELACIONES INTERNACIONALES

Tesina de Grado

La participación de los actores subnacionales en los Comités de Integración argentino-chilenos con relación a la Política Exterior Argentina hacia Chile (2009-2018)

Autora: Passet, Carolina Isabel
Directora: Bueno, María del Pilar

Año 2020

Índice

Introducción…...…….4

Capítulo I……..…….12

Capítulo II……..35

Capítulo III…….....70

Conclusiones…….88

Bibliografía……...91

Introducción

El nuevo siglo coincidió con una etapa avanzada del proceso de globalización; ante un escenario internacional sumamente complejizado, se reconfiguraron las funciones de los Estados, poniendo en jaque muchas de las atribuciones y capacidades de la diplomacia tradicional. A razón del análisis, se hace un recorte que abarca los procesos que protagonizan las gestiones de entidades subnacionales/subestatales/no centrales de Argentina y de Chile, tomando como casos de estudio los Comités de Integración. El interés por dicha selección radica en la consideración de que estos actores cumplen un rol aún más condicionante cuando se trata de Estados Fronterizos y del gran desarrollo que las relaciones subnacionales han tenido y continúan teniendo en las relaciones argentino-chilenas desde la vuelta a la democracia en ambos países y su profundización en las últimas décadas, sobre todo a partir de la firma en 2009 del Tratado de Maipú de Integración y Cooperación entre la República de Chile y la República Argentina. Dicho tratado reconoce que existe una gran variedad de vínculos entre ambos países y dibuja el camino a seguir en términos de cooperación e integración para fortalecerlas.

En el marco del Tratado de Paz y Amistad entre ambos países, en 1984, quedaron establecidos los Comités de Frontera que con el tiempo devinieron en Comités de Integración dada la amplitud de temáticas que abordan, -generalmente en respuesta a problemáticas planteadas por la población en las que se encuentran insertos-. Actualmente se hallan en funcionamiento ocho Comités. Aunque no tienen capacidad de decisión son una vía para transmitir inquietudes y necesidades a los respectivos órganos decisorios.

Ante la complejización del escenario internacional, se percibe que los Estados comenzaron a compartir espacios de diálogo y negociación con otros actores, no necesariamente nuevos, como, los subnacionales. En tal sentido, el problema de investigación de esta tesina es: *¿Cómo fue la participación de los actores subnacionales en los Comités de Integración argentino-chilenos de 2009-2018 con relación a la Política Exterior Argentina hacia Chile?* Del mismo modo, el objetivo general está dado por: analizar la participación ejercida por los actores subnacionales en *los Comités de Integración argentino-chilenos de 2009-2018 con relación a la Política Exterior Argentina hacia Chile.*

En cuanto a los objetivos específicos, en primer lugar, se estudian los principales lineamientos y el contexto de la Política Exterior Argentina hacia Chile durante el período de estudio; posteriormente, se indaga sobre la agenda y las decisiones de los Comités de Integración y, en tercer lugar, se identifica a los actores subnacionales que intervienen en los Comités de Integración, a la vez que se examina sus posiciones en las reuniones de dichos Comités.

El estado del arte sobre el tema estudiado incluye: las relaciones argentino-chilenas, los Comités de Integración y las acciones externas de los actores subnacionales. En cuanto a la literatura sobre las relaciones argentino-chilenas, Lacoste (2013) realiza un seguimiento de los últimos 200 años de historia de dichas relaciones y lo hace a partir de la incorporación, no solo, de los actores estatales a la misma sino también teniendo en cuenta el rol de los no estatales. Por otra parte, Lorenzini (2013) analiza específicamente la noción de "alianza estratégica" en esta relación, viendo cuando la misma se expresa como realidad concreta o bien como ficción discursiva. Con otros objetivos, el Comité de Estudios de Asuntos Latinoamericanos en conjunto con las Comisión Parlamentaria Conjunta Argentino Chilena (2004) llevaron a cabo un seminario sobre integración argentino-chilena, en donde algunos de los tópicos giraron en torno a los nuevos temas de la relación en la agenda regional y global, además de los trabajos realizados hasta el momento en integración económica, energética y minera, entre otros temas. Para referirse a otro aspecto de la relación bilateral, Amerding (2009) estudia el aspecto de defensa y de seguridad subregional. Por su parte, Colacrai (2004) analiza la Política Exterior Argentina hacia sus vecinos en la década del ´90, analizando cambios y antiguas fracturas, haciendo especial énfasis en Chile.

En lo referido específicamente a los Comités de Integración, el Tratado de Maipú destaca, en términos de su contribución positiva al fortalecimiento y profundización de las relaciones bilaterales, la actividad de los Comités de Integración y en general de la actividad subnacional. Ello se expresa en siete artículos (del 15 al 21 inclusive) – bajo el título general de Comités de Integración dedicados a consignar su rol, sus objetivos y la especificidad de sus funciones, definiéndolos como "foros de encuentro y colaboración entre los sectores público y privado nacionales y de las Regiones chilenas y Provincias argentinas para promover su integración, con el apoyo de los organismos nacionales, provinciales, regionales y municipales". En cuanto a literatura sobre el tema, Bonadeo y D'Agostino, (2011)

realizaron una evaluación externa de los resultados de dos de los Comités de Integración, Cristo Redentor y El Pehuenche, en el período 1997-2008, en un trabajo realizado en conjunto entre la Universidad Nacional de Cuyo y el Gobierno de Mendoza. Otro tipo de análisis es el de Calleja y Safarov (2007) quienes estudian la importancia de los Comités en la Política Exterior Argentina, concluyendo en que son de gran valor en la medida que abogan por la cooperación en todos los aspectos que hacen al hecho fronterizo como el tránsito de bienes y personas y a otros relacionados con el desarrollo de los pueblos como a la educación, el deporte y el turismo.

Finalmente, existe una gran cantidad de autores que han abordado la gestión o acción externa de los actores subnacionales, utilizando distintas denominaciones y estudios de caso. Fronzaglia (2005) define a los Estados subnacionales como "las unidades institucionales, o niveles del poder ejecutivo, que son componentes de un gobierno de un Estado Nacional: ciudades, estados, regiones, provincias, municipios u otros poderes locales" (Fronzaglia, 2005, p. 44). Natalizio (2007) establece un concepto de estrategias de gestión internacional subnacional referido a las actividades que impulsan "la activa participación de los gobiernos locales en las relaciones internacionales contemporáneamente a la acción estatal, constituyendo novedosas formas de acción exterior que, no obstante su autonomía, siguen estando subordinadas a las prioridades y objetivos del Estado (Nacional)" (Natalizio, 2007:40). Asimismo, Keohane y Nye, (1989) analizan el surgimiento del accionar subnacional desde el campo de las Relaciones Internacionales, en el marco de las transformaciones experimentadas en el escenario internacional que modificaron el carácter central y unitario del Estado-Nacional en el plano global. Siguiendo esta línea argumental, las relaciones internacionales ya no son patrimonio exclusivo de los Estados centrales, sino que emergen otros actores, gubernamentales y no gubernamentales, que conforman una nueva trama de relaciones transnacionales e intergubernamentales. Esta perspectiva se denomina de interdependencia compleja y surge de la crítica a la corriente realista de las relaciones internacionales, Morgenthau (1948) y a sus variantes como el neorrealismo, Waltz (1979), entre otros.

En este sentido, Zubelzú, (2008), teoriza sobre el accionar subnacional, realizando aportes de gran valor en la materia, mientras que Lorenzini, María Elena, (2013) realiza importantes aportes en torno a la relación bilateral argentino-chilena; en cuanto a Colacrai,

(2015) posee una larga trayectoria escribiendo sobre el accionar subnacional y el transgubernamentalismo, sobre todo aplicado a la relación bilateral argentino-chilena.

Para hacer referencia a la relación entre actores subnacionales y diplomacia, Keating (2001) utiliza el concepto de nueva diplomacia regional en el contexto europeo para referirse a la actividad internacional de diferentes regiones motivada por procesos, tanto políticos como económicos y culturales.

Por otro lado, los términos de la protodiplomacia y paradiplomacia identitaria, desarrollados por Paquin (2004), hacen referencia respectivamente a las acciones internacionales llevadas a cabo por entidades subnacionales con el objetivo de obtener su independencia y soberanía, mientras que, con el segundo, describe a las estrategias que buscan reforzar o construir una nación minoritaria en el contexto de un estado plurinacional, pero sin el interés de independizarse.

Otro concepto vinculado es el de política externa federativa, acuñado por Rodrigues (2004: 40) para designar, en el caso brasileño, "una estrategia propia de un estado o municipio, desarrollada en el ámbito de su autonomía, apuntando a su inserción internacional, de forma individual o colectiva". Una perspectiva amplia, como la que adopta Gregory (2011) entiende a la diplomacia pública como la estrategia desplegada por actores estatales, subestatales o no estatales.

Al mismo tiempo, algunos autores comenzaron a discutir la aparición y consolidación de una especie de "diplomacia paralela" llevada adelante por entes subnacionales/subestatales, a la que llamaron "paradiplomacia" (Duchacek, 1986, 1990; Soldatos, 1990; Aldecoa y Keating, 2000; Cornago Prieto, 2000). Con otras connotaciones e incorporando aspectos de soberanía – a la que consideran compartida entre el Estado y sus unidades componentes- fue acuñado el concepto "constituent diplomacy" (Kincaid, 2001), indicando que la vinculación internacional es realizada por las "unidades constitutivas" de los estados federales y que, por ende, sería una "co-diplomacia" porque se basa en una co-soberanía. Si a esto se le añade una dinámica rupturista o separatista, se habla de "protodiplomacia" (Duchacek, 1990; García Segura, 1996). En este sentido, el concepto de "diplomacia centrífuga" acuñada por Torrijos (2000) se caracteriza por alejarse del centro estatal, no emana del mismo, sino que son iniciativas exteriores diseñadas y emprendidas por entes subnacionales que despliegan una capacidad de actuación propia.

Desde el enfoque del desarrollo local, se ha analizado la participación internacional de las entidades subnacionales, enfatizando en los efectos negativos o positivos que lo global imprime sobre lo local a través de diferentes miradas, bajo esta perspectiva existen tres versiones: la globalización es omnipresente y absoluta o bien la globalización es negativa y lo local se presenta como la alternativa positiva en el mundo actual, finalmente una tercera visión que propicia una articulación entre lo global y lo local. Las ideas de Borja y Castells (1997), relativas a que la vinculación global-local evidencian que la globalización no es perniciosa en sí misma, sino que representa una oportunidad para establecer una articulación complementaria que sea generadora de sinergia social y económica en un ejemplo de la tercera perspectiva.

Ahora bien, teniendo en cuenta la bibliografía explicitada, se propone como marco teórico el concepto de Fronzaglia (2005) al referir a los **Estados subnacionales** como "las unidades institucionales o niveles del Poder Ejecutivo, que son componentes de un gobierno de un Estado Nacional: ciudades, Estados, regiones, provincias, municipios u otros poderes locales".

Asimismo, y siguiendo a Colacrai (2015), se entiende en el presente trabajo a la **Diplomacia Tradicional** como las acciones emprendidas por los Poderes Ejecutivos de los Estados, incluyendo a las reuniones cumbres y a las visitas presidenciales, así como también a la singular cooperación que se fue construyendo en el ámbito de las Relaciones Exteriores, de la Defensa y la Seguridad.

En cuanto a la noción de **Política Exterior,** se escoge la planteada por Hill, a saber, "la forma en la que una sociedad se define a sí misma frente al mundo exterior" (2003), es decir, una noción de Política Exterior que pone el foco en los actores de la misma que a su vez son quienes la crean.

En tal sentido, y para analizar la participación subnacional en el caso referido, se aplica la definición de **estrategias de gestión internacional subnacional** de Natalizio (2007) como las actividades que impulsan "la activa participación de los gobiernos locales en las relaciones internacionales contemporáneamente a la acción estatal, constituyendo novedosas formas de acción exterior que, no obstante su autonomía, siguen estando subordinadas a las prioridades y objetivos del Estado [Nacional]".

Asimismo, y en el marco de la clasificación sobre las diferentes modalidades de participación internacional de actores subnacionales realizada por Zubelzú e Iglesias (2008) se estudian dos de los cuatro **tipos de acciones** -acciones propias, coordinadas, de lobby y concertadas. Las acciones coordinadas son en las que una provincia o varias de ellas agrupadas por similitud de intereses y el gobierno nacional, por medio de alguna de sus instituciones, actúan de modo conjunto; mientras que las acciones de tipo concertadas son las que se enmarcan en el ámbito de los Comités de Integración. Estas últimas están inscriptas en una normativa y cuentan con la organización y coordinación del Estado nacional. Estas modalidades servirán tanto para el relacionamiento institucional internacional como para llevar a cabo políticas de posicionamiento internacional.

Por lo expuesto, afirmamos como hipótesis que la participación de los actores subnacionales en los Comités de Integración argentino-chilenos de 2009 a 2018 estuvo condicionada por el accionar coordinado y concertado con el Gobierno Nacional.

La justificación del recorte espacio-temporal seleccionado radica en que, en octubre de 2009, los gobiernos de Cristina Fernández y Michelle Bachelet, firmaron el Tratado de Maipú de Integración y Cooperación entre la República Argentina y la República de Chile. El tratado busca reforzar la integración entre ambos países pautando los canales pertinentes para las negociaciones y para diseñar políticas en un amplio complejo de áreas. Con el propósito de alcanzar los objetivos propuestos en el Tratado, se profundiza la institucionalización de la relación y es aquí donde los actores subnacionales adquieren una renovada importancia (artículo 3), volviéndose claves en la construcción de la relación. Asimismo, desde 2009, se percibe un aumento en la cantidad de iniciativas emitidas desde los Comités de Integración que evidencian el creciente dinamismo que cobran los actores subnacionales en la relación bilateral argentino-chilena.

En términos metodológicos, esta tesina adopta una perspectiva metodológica de tipo cualitativa, ya que aboga por analizar un aspecto concreto de las Relaciones Internacionales -la influencia de los actores subnacionales en la diplomacia tradicional-, a partir de la comprensión e interpretación de la información recolectada y de las teorías y conceptos adoptados como marco orientador. El uso de datos disponibles se combina con el método de estudio de caso, en este caso para el estudio de los Comités de Integración.

En cuanto a la selección de las técnicas para la recolección y el análisis de la información se destaca la observación de datos o documentos, principalmente aquellos que corresponden a fuentes primarias de información para la etapa del proyecto caracterizada por la relevación de datos. En cuanto al proceso subsiguiente de análisis de los mismos, destaca la técnica documental. Las fuentes primarias están compuestas por documentos oficiales emitidos por agencias gubernamentales chilenas y argentinas y por legislación como en el caso del Tratado de Maipú. Entre las secundarias se emplearán fuentes periodísticas y reportes por parte de la sociedad civil de distinto tipo.

En función de la hipótesis expresada, las variables de investigación son: la participación de los actores subnacionales argentinos en los Comités de Integración argentino-chilenos (variable dependiente) y las acciones coordinadas y concertadas entre los actores subnacionales y el gobierno nacional argentino (variable independiente).

Los indicadores que se utilizarán son; el nivel de participación de los actores subnacionales argentinos en las reuniones de los Comités de Integración argentino-chilenos, teniendo en cuenta aspectos como la cantidad de funcionarios por año; la articulación de intervenciones nacionales y subnacionales a partir de la comparación de discursos y temas de interés; el nivel de absentismo de actores subnacionales comparado con los signos políticos de las administraciones nacionales y subnacionales.

Capítulo 1-
Política Exterior de Argentina y Chile

Las relaciones bilaterales entre la República de Chile y la República Argentina comenzaron a reconstruirse a partir del Tratado de Paz y Amistad, suscrito el 29 de noviembre de 1984; hito fundacional para la construcción de la relación binacional. Las negociaciones llevadas a cabo tras el conflicto por el canal Beagle en el año 1978, en el que ambos países estuvieron a horas de la guerra, dieron forma a dicho tratado. A partir del mismo, como señala Seitz (1998), se generó el núcleo inicial básico de la cooperación entre Argentina y Chile, basado en un arreglo intergubernamental limítrofe y en acciones no gubernamentales de inversión bilateral.

Como sostiene Colacrai (2013), la situación de los países de América del Sur en las décadas del 70 y del 80, se desenvolvió en medio de una casi generalizada ola de gobiernos militares. Particularmente, el modo en que se plantea la relación entre Argentina y Chile, puede ser comprendido a partir de los conceptos acuñados por Stephen Walt (1987) acerca del "equilibrio de amenazas". La "visión del otro" se planteaba en términos competitivos, de "juegos de suma cero" y la dinámica que se reproducía era característica del dilema de la seguridad. Sin embargo, en los 90, el discurso de ambos países fue mutando hacia una nueva configuración de ideas y expresiones acerca del otro, con lo cual se fue desdibujando aquella visión pre-existente de virtual amenaza.

La convergencia entre gobiernos democráticos, Carlos Menem en Argentina (1989-1999) y Patricio Aylwin en Chile (1990-1994), operó fuertemente en los noventa, dada la evidente predisposición negociadora, dando inicio a una de las etapas más fecundas en la historia binacional.

Esta nueva actitud, alentó el fluido ingreso de inversiones chilenas a la Argentina, atraídas por las oportunidades del mercado doméstico, por la posibilidad de administrar empresas proveedoras de servicios y aprovechar la frontera productiva argentina, con el fin de sostener la escala de oferta exportadora chilena en rubros seleccionados (vinos, minería, madera, papel). La magnitud de la interdependencia económica generada, permitió la concreción de proyectos de integración física entre ambas naciones, incluyendo la habilitación de pasos fronterizos cordilleranos y corredores bioceánicos, que significaron, en

la práctica, la generación de sistemas logísticos articulados para posibilitar la salida de productos argentinos por puertos chilenos y facilitar a la vez, el ingreso de bienes y servicios trasandinos al mercado interno.

Los proyectos de integración energética constituyeron también un capítulo central de la relación bilateral durante los años noventa. La provisión de gas natural desde la Argentina y su salida hacia los principales centros de consumo de Chile, implicó la relativa "dependencia" energética de Chile respecto de la Argentina.

En el ámbito comercial, este nuevo momento de la relación bilateral, se manifestó en la firma de acuerdos de facilitación del comercio que generaron espacios de participación por parte de Chile en el MERCOSUR. En contrapartida, Chile posibilitó la incorporación de la Argentina en la práctica de relaciones transpacíficas apoyando su participación en foros y organizaciones; escala de cooperación que alcanzó su mayor expresión durante la celebración del Pacific Economic Cooperation Council (PECC) XII en Santiago de Chile en 1997 y, posteriormente, con el Foro de Cooperación Asia del Este-América latina (FOCALAE), creado por iniciativa de Chile y Singapur (1999).

A partir del comienzo de una nueva etapa en las relaciones bilaterales durante los noventa, dentro del conjunto de intereses nacionales y objetivos de política exterior, Argentina y Chile reafirmaron su compromiso por sostener la construcción de regímenes regionales tendientes a favorecer, perfeccionar y promover la institucionalidad internacional. Se tornó necesario agilizar los mecanismos de concertación, mantener activos los ámbitos de diálogo y negociación, así como promover la disposición mediadora de actores relevantes, de manera tal de solucionar, desde la región, los dilemas impuestos sobre los regímenes democráticos y la gobernabilidad de las sociedades latinoamericanas ante el escenario de creciente inequidad, pobreza y desigualdad. En este terreno, Argentina y Chile, también han sido consecuentes con sus respectivas tradiciones político – diplomáticas, cooperado ejemplarmente en materia de seguridad regional y subregional.

El recorte temporal específico del presente trabajo (2009-2018) comprende, el último año del primer mandato de Michelle Bachelet (2006-2010), la presidencia de Sebastián Piñera (2010-2014), y el segundo mandato de Bachelet (2014-2018). Por Argentina, los dos mandatos de Cristina Fernández (2007-2011; 2011-2015) y gran parte de la presidencia de Mauricio Macri (2015-2019).

Se indaga sobre el desarrollo de la agenda bilateral en tres áreas claves. Política; Economía e Integración Física.

Es menester destacar que, todas las administraciones mencionadas, mantuvieron una línea de continuidad y profundización de la relación bilateral argentino-chilena, con matices y prioridades ancladas en las respectivas políticas domésticas, a veces no totalmente coincidentes. Pero no cabe duda de que, como lo expresa Colacrai (2015), esta relación exhibe una auspiciosa continuidad.

1.1.Agenda bilateral argentino-chilena: dimensión política

El primer encuentro Fernández-Bachelet tuvo lugar el 4 de diciembre en la ciudad de Punta Arenas. Esta fue la primera visita oficial de la mandataria argentina al país vecino. La Declaración de Punta Arenas (2008) que de allí surgió, constituyó un momento político de gran relevancia. En el mismo, destacó la continuidad en la profundización de los compromisos de la agenda bilateral. Tras un impasse, acontecido debido a la crisis del gas (2004)[1], las administraciones Bachelet-Fernández decidieron continuar profundizando la relación entre ambos países. En este sentido, dicha Declaración, tuvo el objetivo de relanzar el vínculo y propusieron allí, elaborar un nuevo acuerdo que proyectara la integración argentino-chilena. En esta Declaración Presidencial Conjunta, ambas presidentas, reafirmaron los valores que han sustentado la relación bilateral desde 1984; destacaron,

"[…] con especial énfasis el escenario actual, treinta años después de aquel acontecimiento histórico [la firma del Tratado de Paz y Amistad de 1984], en el cual Argentina y Chile representan un modelo de integración estratégica, consolidada en valores comunes, como la paz, la democracia, la promoción y defensa de los derechos humanos y la justicia social, presupuestos necesarios para la construcción de una sociedad más equitativa en el marco de un desarrollo integral y sustentable".[2]

[1] Se conoce como Crisis del Gas al hecho acontecido en el primer semestre del año 2004, momento en que el gobierno de Néstor Kirchner decidió, unilateralmente, reducir el volumen y/o suspender el suministro del hidrocarburo a Chile tal como lo establece el Protocolo que regula la interconexión gasífera y el suministro de gas natural. El gobierno argentino argumentó que el objetivo era garantizar el abastecimiento del mercado interno dado el aumento sostenido de la demanda.

[2] Declaración de Punta Arenas, 2008: 1

Como señala Jiménez (2016), se puede deducir de la cita precedente que existió continuidad en los valores que inspiraron el desarrollo de la agenda y que definió abiertamente a la relación bilateral como un modelo de integración estratégica.

Reflejo del progreso alcanzado en las relaciones bilaterales y de los logros obtenidos en las áreas de interés común y como consecuencia directa de la Declaración de Punta Arenas (2008), nace el Tratado de Maipú, complementario al Tratado de Paz y Amistad de 1984.

El Tratado de Maipú de Cooperación e Integración entre la República de Chile y la República Argentina, fue suscrito el 30 de octubre de 2009, ratificado por los Congresos de ambos países en noviembre del mismo año y entró en vigencia el 22 de enero de 2010. El mismo se constituyó como "una hoja de ruta" para el sostenimiento y la profundización de las relaciones entre los vecinos. Su objetivo es reforzar y promover el proceso de cooperación e integración entre Argentina y Chile. Como señaló el Ministerio de Relaciones Exteriores del gobierno de Chile, *"su firma en la comuna de Maipú, tiene un significado histórico y de amistad; fue el lugar del abrazo entre los próceres de Chile y Argentina, Bernardo O´Higgins y José de San Martín, el 5 de abril de 1818, gesto que simboliza la hermandad argentino-chilena"*[3].

Conjuntamente con el Tratado, entraron en vigor tres Protocolos Complementarios, uno de ellos, relativo a la Constitución de un Grupo de Trabajo Especial para la "Adopción de un Acuerdo General sobre Libre Circulación de Personas".

El Tratado de Maipú incorporó también, el principio de asistencia y protección consular mutua. En esa dirección, los Ministros de Relaciones Exteriores firmaron el Protocolo Complementario sobre Asistencia Consular mutua, el 26 de enero de 2011, el cual entró en vigencia un mes después.

Como puede apreciarse, los compromisos derivados de este Tratado y de sus Protocolos Complementarios son variados y se refieren a materias de conectividad física y facilitación fronteriza, comerciales, de defensa, consulares, entre otros, que, desde entonces, registraron avances en búsqueda de una integración concreta y real entre ambos países.

Entre los objetivos señalados en el capítulo 1 del Tratado, se encuentran, intensificar las acciones tendientes a mejorar y ampliar la conectividad física entre los territorios de cada

[3]Página Web del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile. (2011). Recuperado de https://minrel.gob.cl/tratado-de-maipu-el-futuro-de-la-integracion-chileno-argentina-los/minrel/2011-09-15/175751.html

una de las Partes, mediante la promoción y realización conjunta o coordinada de obras de infraestructura en materia de energía, transporte y comunicaciones; continuar promoviendo la cooperación e integración en el área de la defensa, intensificando el diálogo bilateral en materia de seguridad internacional, desarme y no proliferación.

En el capítulo en cuestión, también se menciona la importancia de fortalecer la participación de las Regiones chilenas y las Provincias argentinas en el proceso de integración binacional, mediante el apoyo a las instituciones y foros que favorezcan la confluencia de intereses y la profundización de los vínculos entre ellas.

Asimismo, en el documento, se destacó la comunidad de valores existentes en lo que refiere a la defensa del Sistema Democrático; la Promoción y Protección de los Derechos Humanos; la consagración de la Justicia Social como instrumento idóneo para construir una sociedad solidaria con equidad social y de género; la preservación del medioambiente y la búsqueda de un desarrollo sustentable. Entendió a su vez que, mejorando la estructura institucional existente hasta ese momento, se pueden atender de mejor manera las crecientes demandas y retos que plantea el desarrollo social y cultural de ambas sociedades. Subrayó, por otro lado, la importancia de la complementariedad económica entre las partes. Finalmente, cabe destacar que el Tratado en cuestión reafirmó la importancia del trabajo conjunto entre ambos Estados a la hora de aprovechar las oportunidades y de abordar los desafíos que se presentan.

Desde la firma del Tratado de Maipú (2009), ambos gobiernos trabajaron sistemáticamente, evocándose especialmente a la integración subnacional y a la conectividad entre las Provincias argentinas y las Regiones chilenas. El Tratado estableció, en su artículo 3, que las partes disponen de los siguientes mecanismos bilaterales: Encuentros Presidenciales; Reunión Binacional de Ministros; Sistema de Consultas Permanentes de los Ministerios de Relaciones Exteriores; Reunión Binacional de Gobernadores Argentinos e Intendentes Chilenos de la Frontera Común; Comisión Binacional de Cooperación Económica e Integración Física; Comisión Binacional de Comercio, Inversiones y Relaciones Económicas; Comisión Parlamentaria Conjunta; Comités de Integración. Estos últimos son vistos con mayor profundidad en el siguiente capítulo.

Varios de estos mecanismos ya registraban actividad anterior, lo relevante es que el Tratado de Maipú los reconoció como parte constitutiva de la institucionalidad con la que

cuenta la relación bilateral. Como se puede observar, el contenido del Tratado tiene en cuenta las vinculaciones de tipo transgubernamental y subnacional. Dicho de otra manera, las relaciones subnacionales entre Argentina y Chile fueron reconocidas por el propio Tratado de Maipú (2009), como un *complemento* necesario de la diplomacia tradicional.

En este sentido, Miryam Colacrai (2015) plantea un interesante modelo de análisis para interpretar en clave política las relaciones binacionales, se trata de un esquema de círculos concéntricos. Con dicho modelo la autora pretende evidenciar las "múltiples diplomacias" que operan y se despliegan de modo creciente en la relación bilateral argentino-chilena. En el primer círculo se ubica la diplomacia tradicional ejercida por los presidentes y los Ministros de Relaciones Exteriores. En un segundo nivel se observa la participación de los actores subnacionales o gobiernos no- centrales, siendo este nivel uno de los más dinámicos y crecientes. Comparten este espacio con las vinculaciones entre Ministerios; así como también con los Agentes gubernamentales del ámbito de la cultura, la educación y la ciencia de ambos países; la Diplomacia Parlamentaria y los Comités de Integración. Dichas instancias no convencionales deben ser tomadas en consideración en el conjunto de políticas y acuerdos producidos en el esquema de las relaciones clásicas de Estado a Estado, conocidas como "diplomacia tradicional" y deben ser analizadas como una parte inseparable del macronivel de las políticas exteriores, pero a la vez, socialmente más cercanas a los intereses y al bienestar de la población. El valor de estas relaciones es fundamental, no solo por el acercamiento que se produce entre los actores involucrados sino también por el tratamiento de problemáticas compartidas entre ellos.

Fuente: Colacrai, M. (2015, p. 17)

En cuanto a uno de los temas de agenda de ambos países, de gran relevancia, como lo es la política de seguridad y defensa, cabe decir que se mantuvo bajo un régimen de alta coordinación durante el período bajo estudio. En ese sentido, en el transcurso de la II Reunión Binacional de Ministros (2009), continuaron los trabajos para constituir la Fuerza de Paz Conjunta y Combinada "Cruz del Sur", manteniendo así, el compromiso asumido por ambos países en la Declaración Presidencial Conjunta del año 2003 relativa a este tema.

En el período en el cual coincidieron las administraciones de Piñera y Fernández, se realizaron trabajos de cooperación entre ambas Fuerzas Armadas a través de ejercicios militares conjuntos; cooperación militar; participación conjunta en Operaciones de Mantenimiento de la Paz y las Medidas de Confianza Mutua. Como resultado, se gestó finalmente la "Fuerza de Paz Combinada Cruz del Sur", la cual fue inaugurada oficialmente en el año 2011 en el Centro de Entrenamiento Argentino para Operaciones de Paz (CAECOPAZ). Es importante mencionar que fue el desenlace de un trabajo anterior. Como indicó el Estado Mayor Conjunto de Chile en su página web, la misma, comenzó a gestarse en los años 2004-2005 y posee tres componentes, uno terrestre, uno naval y otro aéreo, conformados todos por medios humanos y materiales de Chile y Argentina de manera equilibrada. Por último, se menciona que su empleo está circunscrito al mandato de Naciones Unidas, con la previa aprobación de ambos países.[4]

En la reunión entre los Ministros de Defensa, Agustín Rossi (Argentina) y Jorge Burgos Varela (Chile), transcurrida en el año 2015, ambos anunciaron, mediante el Acta de San Sebastián, que se declaraba formalmente finalizado el proceso de desminado de minas antipersonales terrestres en Tierra del Fuego. Destacaron los avances en materia de integración y colaboración mutua entre sus fuerzas armadas como contribución a la paz, a la seguridad y al cuidado de la vida humana.

Durante la reunión de la Comisión Parlamentaria Conjunta (2011), se redactó una Declaración, en la cual ambas delegaciones se pronunciaron a favor de la adopción de medidas que prohíban el depósito de desechos radiactivos en territorios cordilleranos y a facilitar el tránsito de poblaciones, migraciones y de medidas tendientes a la libre circulación de personas[5]. En cuanto al compromiso sobre Cooperación Antártica argentino-chilena, el

[4] Página web del Estado Mayor Conjunto de Chile EMCO. Recuperado de https://www.emco.mil.cl/?p=124
[5] Declaración de la Comisión Parlamentaria Conjunta, XVII Reunión Plenaria de la Comisión. Buenos Aires, 28 de abril de 2011.

mismo se materializó en la creación del "Comité Ad hoc Sistema del Tratado Antártico"[6], en cumplimiento de la Declaración Presidencial de marzo de 2012; con el objetivo de intentar consensuar posiciones sobre la temática en foros y regímenes de dicho Sistema.

En el terreno, destacó el trabajo de la "Patrulla Naval Combinada Antártica" (PANC). Colacrai (2016) señala que dicho operativo binacional entre las Armadas de Argentina y Chile, tiene por misión, salvaguardar la vida humana en el mar y combatir la contaminación para prevenir emergencias en aguas antárticas, además de diversas tareas en el área del Canal de Beagle, donde los ejercicios conjuntos, debido al aumento del tránsito marítimo a través del mismo, aumentaron considerablemente durante los años 2013 y 2014.

Un punto aparte en la relación bilateral, es la política de integración regional llevada adelante por ambos países. Durante la presidencia de Sebastián Piñera (2010-2014), se produjo el ingreso de Chile a una nueva instancia de integración: la Alianza del Pacífico -junto con Colombia, México y Perú-. La misma, se presentó como una instancia de integración regional entre naciones que defienden el libre comercio y la apertura económica, fomentando así, un "regionalismo abierto". Más allá de aquello, Piñera también ejerció la presidencia *pro tempore* de la Comunidad de Estados de América Latina y Caribe (CELAC) desde diciembre de 2011 a enero de 2013. Hubo coincidencias entre Argentina y Chile en este ámbito y también en UNASUR, donde Chile apoyó los reclamos argentinos por Malvinas.

La vuelta de Michelle Bachelet a la magistratura chilena en marzo de 2014, mostró un punto de coincidencia con nuestro país en la voluntad política de trabajar en la búsqueda de la convergencia entre el MERCOSUR y la Alianza del Pacifico, dicho acercamiento fue definido por la administración de Michelle Bachelet y por Heraldo Muñoz (2014), Ministro de Relaciones Exteriores, como *"convergencia en la diversidad".* La idea era darle relevancia a la Alianza del Pacífico, pero sin que ello significara la conformación de un bloque ideológico excluyente o antagónico con otros proyectos de integración.

Ahora bien, como sostiene Lorenzini (2013), para que pueda construirse una alianza estratégica, debe existir una confianza sostenible, que permita reducir la incertidumbre y que

6 Este Comité, de periodicidad bianual, que sesiona desde el año 2012, es un instrumento para la coordinación bilateral de posiciones en los principales foros antárticos y la articulación de la cooperación científica y logística en el marco del Tratado Antártico (TA) y de la Convención sobre la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos (CCRVMA).

torne más previsibles a los cursos de acción. En este sentido, los ciclos de *stop and go* atentan contra la construcción de un vínculo planificado en el mediano y/o largo plazo.

Más allá de la diferencia ideológica entre Piñera y Fernández, -que llevó a un enfriamiento de las relaciones entre ambos vecinos, pero sin fuertes retrocesos-, el primer destino oficial del mandatario chileno, fue Argentina, en abril de 2010, donde se reunió con Cristina Fernández. Piñera agradeció allí el apoyo brindado por Argentina luego del terremoto de febrero de ese año. Durante el encuentro también se repasaron temas bilaterales, obras que se estaban realizando entre ambos países y el presidente chileno comprometió su presencia en el aniversario del bicentenario argentino, el 25 de mayo.

En palabras de Fernández,

"algunos pensaron que el hecho de que un gobierno de un signo político no similar al de la Argentina podría afectar las relaciones. Quiero garantizarles a todos los argentinos y chilenos que en absoluto puede suceder una cosa así… La primera voluntad de todo político debe ser respetar la democracia por encima de todo otro valor, la expresión de los pueblos que eligen sus gobiernos".[7]

Sin embargo, en sentido contrario, se pueden mencionar momentos de tensión en la relación política, o momentos de *stop*; uno previo al período bajo estudio, ya mencionado, conocido como "la crisis del gas", y, posteriormente, el caso Apablaza[8]. El 14 de septiembre de 2010, la Corte Suprema argentina decidió conceder la extradición de Apablaza al gobierno de Chile. Sin embargo, el Poder Ejecutivo solicitó a la Comisión Nacional para los Refugiados de Argentina (Conare) que analizara si correspondía o no, conceder el carácter de refugiado a Sergio Apablaza. Ésta, resolvió reconocer al interesado como "refugiado",

[7] Diario Página 12. Jueves 8 de abril de 2010. *"CFK se reunió con Piñera en la Casa Rosada".*

[8] Sergio Apablaza es un ciudadano chileno que durante su juventud militó en agrupaciones que se identificaban políticamente con los principios del Partido Comunista. Fue perseguido y torturado por el régimen de Augusto Pinochet. En 1987 se unió al Frente Patriótico Manuel Rodríguez (FPMR) y asumió su dirección. En 1991 fue asesinado el senador Jaime Guzmán –del partido Unión Democrática Independiente (UDI) – y ex asesor de Pinochet. En septiembre del mismo año, fue secuestrado Cristian Edwards, quien entonces era gerente de Diarios Regionales de El Mercurio. La justicia chilena acusa a Sergio Apablaza de ser el presunto autor intelectual de ambos delitos, por haber sido la persona que se desempeñaba como jefe del FPMR, organización que llevó adelante las dos operaciones mencionadas. En 1993, Apablaza abandonó su país y desde entonces vive en la Argentina. En noviembre de 2004, Sergio Apablaza fue detenido, de manera preventiva, en la Argentina a pedido de la justicia chilena que además solicitaba la extradición para ser juzgado en su territorio. Tras un juicio, el juez Julio Bonadío decidió rechazar el pedido de extradición por parte de Chile. De esta forma, el reclamo llegó a la Corte Suprema de Justicia Argentina.

motivo por el cual el proceso de extradición quedó sin efecto. El gobierno de Chile percibió aquella decisión como un cuestionamiento a su institucionalidad y a la vigencia del Estado de derecho.

El tenso clima llevó a la suspensión de la III Reunión Binacional de Ministros, que debió desarrollarse en Santiago, en noviembre de 2010. Además, como expresó el Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile (2010), el Gobierno de Piñera presentó un recurso de reconsideración ante la Conare; llamó a consulta al embajador de Chile en Buenos Aires y entregó una nota de protesta diplomática al embajador argentino, Ginés González García. También, mostraron su inconformidad mediante declaraciones, los representantes políticos de diverso origen partidario, quienes discrepaban con la decisión argentina y coincidían en que dicha situación tensaba nuevamente el vínculo bilateral.

Otros temas sensibles fueron tratados durante la primera visita oficial al exterior correspondiente al segundo mandato de Cristina Fernández, realizada a Chile (marzo 2012), en donde se reunió con su par, Sebastián Piñera. Como menciona Colacrai (2014), existía cierto malestar por parte de Chile frente a medidas internas de comercio implementadas por Argentina que perjudicaban a las exportaciones chilenas. También, se reiteró el pedido por parte del país vecino sobre la extradición de Apablaza. Otro asunto que marcó la visita fue la propuesta de Fernández para que Aerolíneas Argentinas volara a Malvinas desde Buenos Aires. Hasta el momento, las islas se comunicaban con el continente a través del vuelo de Lan Chile que partía de Punta Arenas.

Ahora bien, cabe mencionar a modo introductorio, que las Reuniones Binacionales de Ministros, presididas por los Ministros de Relaciones Exteriores, se celebran simultáneamente con las de Gobernadores e Intendentes, -para lograr una mayor coordinación entre los gobiernos centrales de ambos países y sus respectivos gobiernos regionales y provinciales-, desde el año 2012. En la Declaración final de dicho año, se remarcó el interés por continuar avanzando en la integración subnacional entre Argentina y Chile.

En la V Reunión Binacional (2013), se avanzó sobre cooperación judicial, científica y educativa. Se resaltó la realización del XXV Comité Permanente de Seguridad Argentino-

Chileno (COMPERSEG)[9], celebrado días antes a la mencionada Reunión. Una de las singularidades de la misma, fue la participación, no solo de las provincias tradicionales, por compartir frontera con Chile, sino que contó, además, con la participación de San Luis, Santiago del Estero y Santa Fe, las cuales, sin ser limítrofes, estaban igualmente interesadas en trabajar por mayores y mejores conexiones transfronterizas que favorecieran al transporte y al comercio y que, potencialmente, pudieran contribuir a desarrollar los corredores del MERCOSUR.

Las relaciones en el ámbito de la cultura, la educación, la ciencia y la tecnología, mostraron avances en los últimos años y tuvieron su tratamiento en esta V Reunión Binacional, donde se llegó a un acuerdo para el "Reconocimiento Mutuo de Títulos Profesionales y Licenciaturas y Títulos de Grado Universitario entre la República Argentina y la República de Chile".

Otro hecho clave a destacar, acontecido en el período bajo estudio, es la Declaración Presidencial Conjunta de Seguimiento del Tratado de Maipú. La visita que Bachelet iba a realizar a la Argentina en 2014, -durante su primera gira internacional-, se pospuso por los incendios en Valparaíso y finalmente, se concretó en mayo. Los temas de conectividad e infraestructura fueron los prioritarios. También se firmó un memorándum de entendimiento entre ambas naciones para el intercambio de documentación para el esclarecimiento de graves violaciones a los Derechos Humanos. Pero sin dudas, la Declaración antes mencionada fue el hecho fundamental. Como sostiene Canales (2016), esta voluntad de retomar y reimpulsar el Tratado de Maipú en el inicio del segundo mandado de Bachelet, buscó consolidar la relación de interdependencia existente entre los dos Estados.

Finalmente, mencionar que Mauricio Macri se reunió con Bachelet en el Palacio de la Moneda (2017), allí, el presidente argentino consideró avanzar hacia una mayor integración tanto en su matriz energética como económica y comercial a partir del acercamiento entre los bloques regionales del Mercosur y la Alianza del Pacífico. Además, destacó que Argentina se encontraba comprometida a desarrollar Vaca Muerta, un yacimiento de gas y petróleo no convencional en la cuenca neuquina, de interés para Chile por la posibilidad de comprar la energía generada allí. Según información brindada por Casa

9 El COMPERSEG es un mecanismo creado en 1995, que se reúne a nivel Viceministros como espacio de diálogo en materia de defensa y seguridad, en consolidación de la confianza en materia de defensa y seguridad internacional entre ambos países.

Rosada en su página web (2017), en encuentro versó sobre la posibilidad de compartir un Parque Binacional; de la importancia de trabajar juntos por el cambio climático; sobre la necesidad de impulsar una integración energética y compartieron preocupaciones frente a la situación en Venezuela.[10]

Días antes del ballotage en Chile (2017), el presidente argentino Mauricio Macri hizo público vía Twitter, su apoyo al candidato de derecha por "Chile Vamos", Sebastián Piñera. *"No soy objetivo, porque hace muchos años soy amigo de Sebastián, lo admiro, creo que es un gran dirigente. Éxito para todos los chilenos."*[11]

1.2.Las relaciones bilaterales argentino-chilenas: la dimensión económica

La llegada de Sebastián Piñera a la presidencia de Chile en el año 2010, al frente de una coalición conservadora, puso fin a dos décadas de gobierno por parte de la Concertación en el país vecino. Sin embargo, en el aspecto económico-comercial, hubo continuidad en lo que refiere a la aplicación de una estrategia de negociaciones comerciales en línea con la política de apertura comercial, basada en su estrategia económica de orientación global. Se priorizó la relación de Chile con la Región y con las naciones vecinas, en este sentido, se buscó generar acuerdos estratégicos y una mayor integración, sin que ello implicara una renuncia a su modelo económico y social. De hecho, como señalan Briones y Dockendorff (2015), el MERCOSUR solo concentró un promedio de 7,9% de las exportaciones de Chile entre 2011 y 2013. Respecto a las importaciones, el MERCOSUR tuvo una participación del 15,7% en 2011 que cayó en 2013 a un 12,3%.

Sin embargo, Argentina y Chile cuentan con un mecanismo bilateral específico, la Comisión Binacional de Comercio, Inversiones y Relaciones Económicas, -creada en 2008, la cual constituye un mecanismo institucional previsto en el Tratado de Maipú. De esta manera, emergió una institución binacional destinada a dirigir un proceso de integración económica en la formación de cadenas de valor en la producción de bienes y servicios entre ambos países.

[10] Página web de la Casa Rosada (2017). Recuperado de https://www.casarosada.gob.ar/slider-principal/39900-macri-y-bachelet-ratificaron-el-compromiso-de-seguir-trabajando-juntos-para-fortalecer-y-ampliar-la-integracion

[11] @sebastianpinera en Twitter. 14 de diciembre de 2017.

Durante la II Reunión de dicha Comisión (2014), las delegaciones destacaron, según lo informado en la página web del Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto, la profunda y estratégica relación económica y comercial entre ambos países, a la que calificaron como "amplia, diversificada y positiva". En ese marco, intercambiaron ideas sobre nuevos mecanismos para profundizar el intercambio comercial, promover la integración productiva y continuar facilitando la radicación de inversiones productivas en ambos países, tanto a nivel nacional como subregional.

Resaltaron, los miembros de dicha Comisión, los resultados alcanzados en la integración en el Cono Sur y en América Latina a partir de los diferentes esquemas subregionales, como es el caso del Mercosur y la Alianza del Pacífico. Asimismo, los mismos acordaron continuar buscando alternativas para fomentar la convergencia entre los bloques.[12]

La III Reunión de la Comisión Binacional de Comercio, Inversiones y Relaciones Económicas (2015) fue presidida por el Secretario de Relaciones Económicas Internacionales de la Cancillería argentina, Carlos Bianco y el Director de Asuntos Económicos Bilaterales de la Dirección General de Relaciones Económicas Internacionales de Chile, Pablo Urría. Tanto Bianco como Urría, resaltaron la importancia y el dinamismo de la relación comercial entre Argentina y Chile, país con el cual Argentina mantiene el principal superávit comercial, y pasaron revista al importante número de misiones y ferias comerciales que se realizaron anualmente. Analizaron posibilidades conjuntas de acción en terceros mercados.

A su vez, los representantes destacaron el importante nivel de inversiones recíprocas de carácter productivo, que permitieron generar un importante número de puestos de trabajo en ambos países. Enfatizaron en el lugar prioritario que Argentina y Chile le asignan a la integración latinoamericana, destacando el acercamiento entre la Alianza del Pacífico y el Mercosur y las posibilidades de convergencia entre ambos bloques regionales, tal como lo informó el SELA en su página web (2015).[13]

Por último, durante el IV encuentro de esta Comisión, realizado en Santiago de Chile en septiembre de 2016, se trataron diversos temas relacionados con el acceso a mercados,

[12] Página Web del Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto de la República Argentina. (2014). Recuperado de https://www.cancilleria.gob.ar/es/actualidad/comunicados/argentina-chile-se-reunio-la-comision-binacional-de-comercio-inversiones-y

[13] Sistema Económico Latinoamericano y del Caribe SELA. (2015). Recuperado de http://www.sela.org/es/prensa/servicio-informativo/20150512/si/20109/se-reunio-la-comision-binacional-de-comercio-e-inversiones-argentina-chile

temas regulatorios, medidas para agilizar el tráfico de productos pesqueros y acuícolas, además de la situación del comercio de servicios e inversiones, información obtenida de la página web de la Subsecretaría de Relaciones Económicas de Chile (2016).[14]

Durante la presidencia de Mauricio Macri, la solidez de las relaciones económico-comerciales entre Chile y Argentina sumó una nueva herramienta para la profundización de la integración. En noviembre de 2017 se suscribió un Acuerdo de Liberalización Comercial para impulsar el intercambio comercial, hacer más expeditas sus normas, otorgar mayor certeza jurídica e incorporar nuevas materias, tales como comercio digital, medidas no arancelarias, contratación pública y estándares medioambientales. Esto constituyó una nueva etapa del proceso de integración económica entre Argentina y Chile, que comenzó en 1995, y alcanzó el libre comercio en 2014.

El 8 de noviembre de 2018, la Cámara de Diputados de Chile aprobó el Sexagésimo Primer Protocolo Adicional al Acuerdo de Complementación Económica No 35, que contiene el Acuerdo Comercial entre Chile y Argentina. Por su parte, el Congreso de Argentina aprobó el acuerdo el 19 de diciembre de 2018. El 1º de mayo de 2019 entró en vigencia el Acuerdo de Libre Comercio entre Chile y Argentina.

Se insertó en un acuerdo vigente -el Acuerdo de Complementación Económica Nº35 MERCOSUR-Chile (ACE 35) de 1996-, y complementó el Acuerdo para Evitar la Doble Tributación de 2015 (en vigencia desde octubre de 2016). Constituyó, además, un paso importante en el objetivo de estrechar los vínculos con los países de la Alianza del Pacífico. Dicho protocolo profundizó y mejoró el marco normativo existente hasta ese momento, en materia de Medidas Sanitarias y Fitosanitarias, Obstáculos Técnicos al Comercio, Comercio de Servicios e Inversiones. Asimismo, incluyó nuevas disciplinas en materia de Comercio Electrónico, Telecomunicaciones, Contratación Pública, Facilitación del Comercio y otras materias relacionadas con el comercio como: MIPYMES, Política de Competencia, Transparencia, Asuntos Laborales, Medioambientales, de Género y Cooperación Comercial.

Según datos del Ministerio de Desarrollo Productivo de la República Argentina, gracias a la contribución del ACE N°35, el MERCOSUR se convirtió en el 5º destino de

[14] Página Web de la Subsecretaría de Relaciones Económicas de Chile. (2016). Recuperado de https://www.subrei.gob.cl/2016/09/chile-y-argentina-buscan-agilizar-comercio-bilateral/

exportación de los envíos chilenos y el 4º mercado proveedor de Chile. Además, Chile es uno de los principales socios económicos de Argentina. Es el segundo destino de exportación de la región y el cuarto a nivel mundial, explicando exportaciones por más de US$ 3 mil millones en 2018. Es el segundo destino global con mayor cantidad de empresas exportadoras argentinas, destacándose particularmente las pymes -2 de cada 3 empresas que exportan a Chile tienen menos de 200 empleados-. Por otro lado, Chile es el quinto inversor extranjero en Argentina con un stock de IED de US$ 4.000 millones.

La Subsecretaría de Relaciones Económicas Internacionales del gobierno de Chile (2015), informó que el intercambio comercial en 2014 entre Chile y Argentina alcanzó los US$ 3.878 millones. Por su parte, la balanza comercial históricamente fue deficitaria en torno a los US$ 3.000 millones, excepto el año 2014 donde el saldo negativo fue de US$ 1.674 millones, un 35% menor al año 2013. En dicho período, las importaciones chilenas desde Argentina sumaron US$ 2.915 millones (CIF), mientras que las exportaciones chilenas totalizaron US$ 963 millones (FOB). Con todo, las exportaciones lograron mantenerse, aumentando un 6% en los últimos cincos años. Las importaciones desde Argentina, por el contrario, disminuyeron un 9% en el mismo período.

Con una inversión acumulada de US$ 17.811 millones entre 1990 y 2014 de empresas chilenas, el mercado trasandino concentra un 17,8% de los recursos materializados por el sector privado chileno en el exterior. Actualmente, más de 400 empresas chilenas desarrollan alrededor de 700 diferentes proyectos de inversión a lo largo de todo el territorio argentino. En términos sectoriales, la inversión directa chilena se concentra, en primer lugar, en el sector Servicios, con una inversión acumulada de US$ 6.897 millones y una participación de un 38,7% sobre el total invertido en ese país. En este sector, inciden fuertemente servicios tales como: Comercio (47,1), Actividades Inmobiliarias (21,0%), Transporte y las Comunicaciones (13,0%).[15]

En su enunciado principal de Objetivos, el TLC entre Argentina y Chile, colocó en primer término a la liberalización del comercio y de las inversiones, sin distinguir entre privados y Estado. Colocó, además, en pie de igualdad, a empresas trasnacionales con asiento

[15] Subsecretaría de Relaciones Económicas Internacionales (2015); *"Chile y Argentina avanzan en integración económica tras reunión de la III Comisión Binacional de Comercio".* Recuperado en https://www.subrei.gob.cl/2015/05/chile-y-argentina-avanzan-en-integracion-economica-tras-reunion-de-la-iii-comision-binacional-de-comercio/

en Chile y Pymes o productores locales. El diputado nacional por Mendoza, Guillermo Carmona, denunció que este tipo de acuerdos están diseñados al gusto y conveniencia de las grandes corporaciones internacionales que se asientan en nuestros países.[16]

Una de las hipótesis es que su implementación puede beneficiar a los exportadores argentinos a partir de la agilización de los trámites de comercio exterior, la eliminación de barreras para productos agropecuarios y manufacturados y la reducción de costos de transacción (transparencia, simplificación de procesos, certificados digitales, beneficios para operadores confiables, entre otros).

Un hecho aparte a destacar durante todo el período analizado, fue el fenómeno de compras masivas realizadas por argentinos en el país vecino. Tan sólo en 2016, cerca de tres millones de argentinos viajaron a Chile simplemente "a comprar" en tours de dos o tres días. El número, tomado por la prensa local en asociaciones comerciales y de turismo de Chile (CNC) y Argentina (Acipan), explicó el resurgimiento de este "Miami de los argentinos". En 2010 fueron un millón. Ya en 2016, ese número se triplicó, representando un aumento del 49% respecto de 2015. Un informe de procesamiento de pagos basados en Transbank señaló que los argentinos gastaron en 2016 un 104% más que en 2015, representando el 36% de los gastos extranjeros computados ese año. El Servicio Nacional de Turismo de Chile (Sernatur) estimó que en 2017 fueron a Chile 4 millones de argentinos a comprar. Durante el verano 2017, este número alcanzó cifras récord. Las compras con tarjetas de crédito y débito totalizaron 400 millones de dólares y unos 100 millones adicionales se desembolsaron en efectivo, según un relevamiento publicado por la Cámara Nacional de Comercio, Servicios y Turismo del país vecino. En total 500 millones de dólares en tres meses, entre enero y marzo.

En el mismo período, la Argentina realizó importaciones desde Chile por 187 millones de dólares, de acuerdo al Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (Indec). Es decir, que las compras de los turistas movilizaron más del doble de divisas que los productos ingresados por canales formales a través de la Aduana. El proceso adquirió proporciones que lesionaron al aparato productivo nacional y también a la actividad comercial, especialmente

[16] Periódico Página 12. 16 de diciembre de 2018. *"Corporaciones y TLC con Chile".* Recuperado en: https://www.pagina12.com.ar/162516-corporaciones-y-tlc-con-chile

en Mendoza. Es una media de 1,5 millón de argentinos más por año que desplazaron consumos que antes se realizaban en el mercado interno, hacia el país vecino.[17]

Un momento de tensión económica entre ambos países fue el ocasionado por el caso LAN, (2013). Los problemas operacionales de la compañía aérea chilena LAN en Argentina en el año 2013 se produjeron, primeramente, por un conflicto con la empresa estatal Intercargo, que prestaba los servicios de rampa en tierra a la compañía. A lo que se sumó, posteriormente, la orden del Organismo Regulador del Servicio Nacional de Aeropuertos (ORSNA) para que LAN abandonara el hangar que utilizaba en el Aeroparque Jorge Newbery. Esta última situación motivó, como detallaron los medios de comunicación, la intervención del Ministro de Relaciones Exteriores chileno, Alfredo Moreno, para lograr un acuerdo.

Finalmente, pero no de menor importancia, la relación bilateral cuenta con un Tratado de Integración y Complementación Minera,[18] el cual fue ampliado por los gobiernos de Fernández y Bachelet, mediante la firma de los protocolos adicionales de los proyectos La Flecha y Vicuña –provincia de San Juan y región de Atacama–. En 2017, la Argentina y Chile acordaron trabajar en la puesta al día de los protocolos comunes firmados 20 años atrás, en el marco del Tratado sobre Integración y Complementación Minera y en la confección de un cronograma de trabajo para el relanzamiento de esa herramienta jurídica. El tratado es inédito, en la medida en que compromete a ambos países a la denominada facilitación fronteriza que, de modo de fomentar el desarrollo del negocio minero, habilita el acceso y salida de las áreas de operaciones desde ambos territorios y permite el uso de toda clase de recursos naturales, insumos e infraestructura sin discriminación de nacionalidad.[19]

---

[17] Periódico Página 12. 29 de abril de 2017. *"Panorama Económico. Chile".* Recuperado en: https://www.pagina12.com.ar/34718-chile

[18] el 29 de diciembre 1997 se firmó el «Tratado entre la República de Chile y la República Argentina sobre Integración y Complementación Minera». El 20 de agosto de 1999, se perfeccionó dicho instrumento con la firma de su Protocolo Complementario. De esta manera, el 18 de julio de 2001 se constituyó la Comisión Administradora de dicho Tratado. Protocolos adicionales de proyectos mineros específicos vigentes: Proyecto Minero Pascua Lama (Protocolo Adicional fue firmado por los Ministros de Relaciones Exteriores de Chile y Argentina el 13 de agosto de 2004). Proyecto Minero Vicuña (Prospección y/o Exploración). Proyecto Minero Amos-Andrés (Prospección y/o Exploración). Proyecto Minero Las Flechas (Prospección y/o Exploración). Proyecto Minero El Pachón (En proceso de adecuación al Tratado).

[19] Página Web del Gobierno de la República Argentina. (2017) Recuperado de https://www.argentina.gob.ar/noticias/argentina-y-chile-relanzaron-el-tratado-sobre-integracion-y-complementacion-minera

1.3.Las relaciones bilaterales argentino-chilenas: la dimensión de integración física

Con el Tratado de Maipú (2009), entraron en vigor tres Protocolos Complementarios, dos de ellos relativos a la Constitución de Entidades Binacionales para estudiar la factibilidad y eventual desarrollo de los proyectos relativos al "Túnel de Baja Altura-Ferrocarril Trasandino Central"[20] y al "Túnel Internacional Paso Agua Negra"[21]. Ambos recogieron la idea de los corredores bioceánicos de integración, los cuales, sin dudas, pueden transformar la geografía económica de la Región.

Estos temas fueron recurrentes durante el período bajo estudio. En el marco de la visita oficial de Cristina Fernández a Chile en marzo de 2012, hubo mención a dicho túnel, pero también al llamado a la licitación del Trasandino; a la habilitación del paso Las Leñas y a la promoción de nuevas vías de conexión territorial. Como puede apreciarse, la integración física fue un tema clave en este encuentro.

En la Reunión Binacional de Ministros, la de gobernadores argentinos e intendentes chilenos y de la Comisión Parlamentaria Conjunta (2014), hubo avances concretos respecto del Túnel del Paso de Agua Negra. Bachelet anunció, que se había llegado a un acuerdo de financiamiento: cada país debía pagar proporcionalmente la parte que le corresponde, -Chile un 28% del tramo y Argentina, su parte, que representa el 72%-. Además, se firmó allí un memorando sobre intercambios de energía eléctrica y de gas natural; el mismo contempló dos modalidades: un intercambio de emergencia y otro de oportunidad.

Durante la visita realizada por Bachelet a Argentina en 2014, y de la Declaración Presidencial Conjunta de Seguimiento del Tratado de Maipú que allí surgió, -antes mencionada-, derivó la relevancia otorgada a las áreas de integración física y facilitación fronteriza. Destacaron especialmente las "medidas concretas" en las materias de conectividad e infraestructura que se esperaban llevar a cabo en los próximos años. De esta forma, se hizo referencia a los avances en el Proyecto Túnel Internacional Paso de Agua Negra; en el Proyecto Túnel de Baja Altura-Ferrocarril Trasandino Central y sobre el Proyecto Túnel Las

[20] El proyecto propone construir un cruce ferroviario en la Cordillera de los Andes que unirá la provincia de Mendoza con Los Andes. Su longitud total será de 204 kilómetros, contemplando un túnel de 52 kilómetros, que conectará Río Blanco, en Chile con Punta Vacas, en Argentina.

[21] El proyecto considera dos túneles de aproximadamente 13,9 km cada uno, de los cuales un 72% de la longitud correspondería al sector argentino, en tanto un 28% corresponde al sector chileno.

Leñas[22]; en la implementación de las recomendaciones del Estudio de Optimización del Sistema Cristo Redentor; en las obras en Villa la Angostura (Argentina) relacionadas con el Paso Cardenal Samoré; en la ejecución de un estudio binacional en el Eje del Sur y se anunció la implementación de un nuevo Plan Maestro de Pasos de Frontera y su Cronograma de Inversiones para los próximos años.

En el segundo mandato presidencial de Michelle Bachelet, se anunció la suscripción de dos nuevos Protocolos Complementarios al Tratado de Maipú: el Protocolo Segundo que otorgó personería jurídica a la Entidad Binacional del Ferrocarril Trasandino de Baja Altura (EBIFETRA) y el de la Entidad Binacional del Túnel de Agua Negra (EBITAN), para realizar el llamado a licitación pública internacional para la construcción de este túnel entre la provincia de San Juan y la IV Región de Coquimbo (Comunicado, 2014). A esto se sumó la suscripción del Protocolo Complementario al Tratado de Maipú sobre la Constitución de la Entidad Binacional para el Proyecto "Túnel Internacional Paso Las Leñas (EBILEÑAS)", en 2015.

En Santiago de Chile (2015), durante la V Reunión de gobernadores e intendentes, VII Reunión de ministros y la XX de la Comisión Parlamentaria Conjunta, como sostiene Colcrai (2016), Mendoza logró imponer la creación de un Sistema Migratorio Simplificado y del Ente Binacional para el Paso Cristo Redentor, el anteproyecto para la Mesa Técnica del Túnel Caracoles y el proyecto del Túnel a Baja Altura del Ferrocarril Trasandino Central. Asimismo, instó a la rápida aprobación por parte de los congresos de Argentina y Chile del Protocolo Complementario al Tratado de Maipú para la constitución de la Entidad Binacional para el proyecto Túnel de Baja Altura - Paso Las Leñas.

Como se mencionó, al respecto de la integración fronteriza y en búsqueda de un desarrollo integral y sostenible de los territorios de frontera, Argentina y Chile acordaron, en

[22] El proyecto plantea construir un túnel binacional en el Paso Las Leñas, a casi 2.000 metros de altura, y desarrollar la infraestructura complementaria para avanzar en el proceso de integración de Chile-Mercosur-Asia, generando la mejor alternativa de conectividad permanente en Chile central con la República Argentina, e integrando el Eje Mercosur que viene desde Porto Alegre-Buenos Aires-San Luis-San Rafael hacia Rancagua-San Antonio-Santiago-Valparaíso. Las principales obras que contempla el proyecto con la construcción y pavimentación de un camino internacional, de casi 134 kilómetros, desde El Sosneado, en Argentina, hasta el sector de las Termas de Cauquenes, en Chile, conectando desde ahí con la Ruta 5 y el Camino de la Fruta. También se considera la construcción de un túnel a baja altura de 11,5 kilómetros; la construcción de un puerto seco y el mejoramiento de los caminos de integración hacia los puertos de la V Región de Valparaíso y hacia la Región Metropolitana de Santiago.

2014, un Plan Binacional de Conectividad y un Programa de inversiones al 2030, denominado "Plan Maestro de Pasos de Frontera", que orientó las acciones y los programas de inversiones, en pos de los objetivos estratégicos acordados. El concepto de frontera entre ambos países evolucionó, como lo estipula dicho Plan Maestro, hacia el de integración fronteriza como ámbito donde, por medio de mecanismos de cooperación, se desarrolla un proceso con normas y acuerdos que van creando la institucionalidad mediante la cual encauzar las acciones consensuadas.[23]

Dicho Plan Maestro cuenta con un objetivo principal que consiste en la mejora y expansión de la accesibilidad y la conectividad que a la vez contribuya al desarrollo regional y al sistema integral de transporte transfronterizo. La idea principal del mismo, es poder avanzar hacia un sistema de conectividad fronteriza diversificado, descentralizado e integrado. Uno de los puntos que destaca el Plan, es la conveniencia de incrementar en número los pasos fronterizos priorizados, de 13 a 26.

Finalmente, en el marco de una visita oficial que realizó el presidente argentino Mauricio Macri en junio de 2017 al país vecino, se firmó el acuerdo de sede entre el Gobierno de Argentina y el Ente Binacional para el proyecto "Túnel Internacional Paso de Agua Negra". El proyecto de acuerdo internacional tuvo por objeto implementar el Tratado de Maipú de Integración y Cooperación celebrado entre las Repúblicas de Chile y Argentina, en el 2009, en la materia que tiene por objetivo intensificar las acciones tendientes a mejorar y ampliar la conexión física entre los territorios de cada una de las Partes y para lo cual se firmó un Protocolo Complementario al indicado tratado, de igual fecha, que creó la Entidad Binacional denominada EBITAN, la cual tiene como función y objetivo principal el ejercer todas las funciones y obligaciones necesarias para concretar el Proyecto "Túnel Internacional Paso de Agua Negra".

1.4.Reflexiones parciales

Tras la dinámica característica del dilema de la seguridad que signó a las relaciones bilaterales entre Argentina y Chile en las décadas del 70 y del 80, emergió una nueva forma

[23] Plan Maestro de Pasos de Frontera Argentina y Chile, horizonte 2030. P. 2. Recuperado de: https://back.argentina.gob.ar/sites/default/files/programa_maestro_pasos_de_frontera_horizonte_2030.pdf

de vinculación entre ambos países, posibilitada por el arribo de gobiernos democráticos en ambos lados de la Cordillera; comenzó a fluir así la interdependencia económica-comercial y a cobrar relevancia la integración física y energética.

Para concluir este capítulo, es menester destacar que, según la información analizada, se puede percibir la voluntad y los intentos por parte de ambos Estados de llevar adelante una relación bilateral fructífera y productiva. Si bien hubo momentos en donde primó la tensión, fueron los momentos de coincidencias y cercanía los que marcaron un período de accionar coordinado entre ambos Estados. Como ejemplos de la tensión es posible mencionar la crisis del gas, el caso Apablaza, el caso LAN y ciertas oportunidades en las cuales Chile reclamó por medidas comerciales implementadas por Argentina que afectaban sus exportaciones.

Asimismo, hubo aspectos en donde las diferencias entre ambos países fueron marcadas, como en los modelos de integración regional priorizados por cada uno de ellos, Argentina, utilizando el Mercosur como plataforma de inserción y Chile, optando por la Alianza del Pacífico, como evidencia del Regionalismo Abierto en la región. Sin embargo, las diferencias en el aspecto económico-comercial de la relación no impidieron que, en los diversos encuentros realizados en el marco de la Comisión Binacional de Comercio, Inversiones y Relaciones Económicas, se enfatizara en la importancia de la convergencia entre los bloques de integración de los que participa cada país y en la relevancia de la complementariedad económica entre ambos. Un dato no menor fue la propuesta de *convergencia en la diversidad* planteada por Bachelet, como modo de acercamiento entre la Alianza del Pacífico y el MERCOSUR.

La Declaración de Punta Arenas y el posterior Tratado de Maipú de Integración y Cooperación que de ella surgió, delinearon el camino a seguir. El accionar conjunto en materia de seguridad y defensa, materializado en la Fuerza de Paz Combinada Cruz del Sur y en el Comité Permanente de Seguridad (COMPERSEG) y llevado adelante a través de cooperación militar, de ejercicios militares conjuntos, de la participación conjunta en Operaciones de Mantenimiento de Paz y reflejado el Acta de San Sebastián que culminó con el desminado de las minas antipersonales terrestres en Tierra del Fuego.

La cooperación antártica fue otro punto relevante de la relación, a través del Comité ad hoc Sistema del Tratado Antártico y de la Patrulla Naval Combinadas Antártica; el apoyo chileno ante el reclamo argentino por la soberanía de las Islas Malvinas; la prohibición de

depósitos de desechos radiactivos en territorios cordilleranos y el Tratado de integración y complementación minera, son otros ejemplos.

En los últimos años del período analizado, hubo auspiciosos avances en materia de cooperación judicial, científico-tecnológica, educativa y cultural; en este sentido, se produjo el reconocimiento mutuo de títulos profesionales y licenciaturas y títulos de grado universitario. También, un memorándum de entendimiento para el intercambio de documentación para el esclarecimiento de graves violaciones a los Derechos Humanos.

Las diferencias ideológicas entre las administraciones Fernández-Piñera, si bien enfriaron el vínculo bilateral, no lograron romper con esta tradición que comenzó a gestarse desde 1984, que se reafirmó en 2009 y que, con el acercamiento de ideas entre los gobiernos de Bachelet y Fernández, volvió a marcar el paso a través de la Declaración Presidencial Conjunta de Seguimiento del Tratado de Maipú, que tuvo como objetivo retomar y reimpulsar dicho Tratado.

Los vínculos económico-comerciales son importantes y dinámicos. Un claro ejemplo de esto es el hecho de que, como se mencionó en el apartado anterior, Argentina concentra casi un 20% de los recursos del sector privado chileno materializados en el exterior. De gran importancia es el Acuerdo de Libre Comercio, vigente desde el 2019. En palabras del Canciller Heraldo Muñoz, "la firma de este acuerdo es una muestra más del gran momento de nuestras relaciones bilaterales y de que avanzamos en abrir fronteras cuando otros piensan cerrarlas. Negociamos un acuerdo moderno, que incluye nuevas áreas, amplía la cobertura del comercio de servicios, un capítulo de inversiones, facilitación de comercio, compras públicas, derechos laborales, medio ambiente, pymes y género. Además, se elimina el roaming, lo que implica que las empresas deberán cobrar las mismas tarifas que en su país, sin costos adicionales por este servicio, entre otros beneficios".[24]

Por ser países limítrofes, que comparten la tercera frontera terrestre más larga del mundo, -5.308 km.- y separados por un cordón montañoso, la integración física es un tema clave. Los compromisos derivados del Tratado de Maipú y de sus Protocolos Complementarios han registrado avances en búsqueda de una integración concreta y real entre ambos países, sobre todo en lo que respecta a la conectividad física mediante obras de

[24] Heraldo Muñoz. (2017). Recuperado de https://www.direcon.gob.cl/2017/11/tras-cinco-rondas-de-negociaciones-chile-y-argentina-firman-acuerdo-comercial/

infraestructura, energía, transporte y comunicaciones, tal como lo plantea el primer capítulo del Tratado.

En este sentido, dichos avances, aunque lentos, deben ser tenidos en cuenta como un aspecto fundamental, sobre todo en lo que respecta a las obras de mayor relevancia, como lo son, el Túnel de Baja Altura-Ferrocarril Trasandino Central, el Túnel Internacional Paso Agua Negra, el Proyecto Túnel Las Leñas, los cuales recogen la idea de los corredores bioceánicos de integración. También fueron relevantes en las conversaciones las obras en el Sistema Cristo Redentor y en el Paso Cardenal Samoré. En este sentido, se cuenta con los Protocolos complementarios al Tratado de Maipú relativos a la constitución de Entidades Binacionales para estudiar la factibilidad y eventual desarrollo de los proyectos relativos a los tres primeros de los proyectos antes señalados (Trasandino Central, Agua Negra y Paso Las Leñas), y protocolos posteriores que le otorgan personería jurídica a las dos primeras de dichas entidades.

El Plan Maestro de Pasos de Frontera al año 2030, engloba un diagrama de conectividad y accesibilidad que contribuye al desarrollo regional. En general, mediante el accionar subnacional, que impulsa este tipo de políticas, a través de los Comités de Integración, se da respuesta al capítulo 1 del Tratado que aboca por el fortalecimiento de las regiones chilenas y las provincias argentinas en el proceso de integración binacional. Este mecanismo bilateral de Comités de Integración, es parte constitutiva de la institucionalidad de la relación entre ambos países y representa un avance sustancial en el reconocimiento formal de las relaciones subnacionales como complemento de la diplomacia tradicional.

Es menester destacar en este sentido el accionar de la provincia de Mendoza. En 2015 logró imponer la creación de un Sistema Migratorio Simplificado y del Ente Binacional para el Cristo Redentor, el anteproyecto para la mesa técnica del Túnel Caracoles y el proyecto del túnel a baja altura del ferrocarril trasandino central. También instó a la rápida aprobación por parte de los congresos de Argentina y Chile del protocolo complementario al Tratado de Maipú para la constitución de la Entidad Binacional para el proyecto túnel de baja altura Paso Las Leñas.

Capítulo 2-

Los Comités de Integración argentino-chilenos

En el acuerdo de 1984 (Tratado de Paz y Amistad de 1984), se concretó el Comité de Frontera para el Paso Internacional Sistema Cristo Redentor, creado mediante el Acta de la Comisión Binacional Argentino-Chilena de Cooperación Económica e Integración Física en 1987. Éste fue el primero de una serie de Comités.

A partir de año 2006, dichos Comités, pasaron a denominarse Comités de Integración. El cambio de nombre se debió a un intento por abordar una mayor cantidad de temáticas. En sus inicios, los Comités de Frontera eran grupos de trabajo que tenían como objetivo fundamental facilitar el tránsito transfronterizo. Con el transcurso del tiempo, fueron incorporando más actividades para atender a un abanico más amplio de cuestiones, relevantes para el desarrollo de las regiones limítrofes. Asimismo, han ido aumentado en número, hasta llegar a los ocho existentes en la actualidad.

Los Comités de Integración hasta el momento son ocho:

- **Atacalar**: cubre las Provincias de Catamarca, La Rioja, Córdoba, Santiago del Estero, Tucumán, Santa Fe, Entre Ríos y la Región de Atacama (III Región de Chile).
- **NOA – Norte Grande:** abarca las Provincias de Salta, Jujuy y Tucumán, y por Chile las Regiones de Antofagasta (II Región) y Tarapacá (I Región).
- **Agua Negra:** reúne a la Provincia de San Juan y la Región de Coquimbo (IV Región).
- **Cristo Redentor:** integra la Provincia de Mendoza y la Región de Valparaíso (V Región).
- **El Pehuenche:** abarca la zona sur de la Provincia de Mendoza y la Región del Maule (VII Región).
- **Las Leñas:** reúne a la Provincia de Mendoza y la Región del Libertador Bernardo O`Higgins.
- **Región de Los Lagos:** comprende las Provincias de Neuquén, Río Negro y por Chile las Regiones del Bío-Bío (VIII Región), Araucanía (IX Región), Los Lagos (X Región) y Los Ríos (XIV Región).

- **Integración Austral:** conformada por las Provincias de Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego y por Chile las Regiones de Aysén (XI Región), y de Magallanes y Antártica (Región XII).

El rol que cumplen estos Comités es clave en relación a la extensión de la frontera bilateral y que tiene como barrera a la Cordillera de los Andes. Existen 75 pasos fronterizos entre Argentina y Chile, no todos están en funcionamiento. Son 13 los pasos priorizados y reconocidos por las Cancillerías de Argentina y Chile[25].

Los Comités no tienen capacidad de decisión ni son vinculantes; sin embargo, tanto los entes públicos como los privados pueden acercar sus propuestas a los mismos, que luego son elevadas a los organismos correspondientes. De esta manera, sirven como espacios para dar visibilidad a ciertas problemáticas de preocupación local y regional. Según Safarov y Calleja (2007) los actores que participan en los Comités no poseen capacidad decisoria sobre tópicos de índole nacional, ello se trata en otros niveles de gestión estatal, cosa que no impide la discusión y debate sobre las legislaciones nacionales y hasta incluso el pedido de modificación y adaptación de las normativas para poder impulsar una mayor cooperación entre las Regiones. Como bien señala Colacrai (2015), los mismos conforman un esquema jurídico-político que permite que la frontera dialogue e interactúe.

El Tratado de Maipú de Integración y Cooperación entre la República de Chile y la República de Argentina del 30 de octubre de 2009[26], hizo un reconocimiento muy significativo de la actividad de los Comités de Integración y, en general, de la actividad subnacional, en términos de su contribución al fortalecimiento de las relaciones bilaterales.

El capítulo 2 del Tratado antes mencionado, señala los mecanismos institucionales bilaterales, en función de cumplir con los objetivos propuestos en el mismo. Dichos mecanismos ya fueron mencionados en el capítulo 1 del presente trabajo. Puntualmente, los artículos del 15 al 21 del capítulo en cuestión, tratan específicamente sobre los Comités de Integración.

[25] Ellos son: Paso Jama, Paso Sico, Paso San Francisco, Paso Pircas Negras, Agua Negra, Paso Cristo Redentor, Paso Pehuenche, Paso Pino Hachado, Paso Cardenal Samoré, Paso Coyhaique, Paso Huemules, Paso Integración Austral, Paso San Sebastián.

[26] De acuerdo con el Boletín Oficial de la República Argentina, se convirtió en Ley 26561, sancionada el 18 de noviembre de 2009 y promulgada el 17 de diciembre de 2009. Ratificado por ambos congresos (Argentina y Chile) en noviembre, entró en vigencia el 22 de enero de 2010.

En el artículo 15 se establece la definición de los mismos: "Los Comités de Integración constituyen foros de encuentro y colaboración entre los sectores público y privado de las provincias argentinas y regiones chilenas para promover la integración en el ámbito subnacional, con el apoyo de los organismos nacionales, provinciales, regionales y municipales"[27].

Según el artículo 16, en los Comités, pueden participar voluntariamente las provincias argentinas y las regiones chilenas, conforme a la compatibilidad de sus aspiraciones e intereses.

El artículo 17, por su parte, estipula los objetivos de los Comités de Integración. Entre ellos: la facilitación fronteriza; el desarrollo y coordinación de planes de infraestructura; comunicación y transporte; la elaboración de proyectos productivos conjuntos; la promoción de proyectos de turismo; impulso de la vinculación y cooperación académica; fomento de actividades de promoción de exportaciones e inversiones; cooperación y complementación en las políticas de protección social, de salud y de equidad de género; la protección del medioambiente y de los recursos naturales compartidos.

En este plano, los Comités de Integración constituyen mecanismos que apoyan y refuerzan las iniciativas vinculadas con el respeto y la protección de la identidad cultural, los derechos humanos, las migraciones, la inserción laboral, la seguridad, la justicia y la educación, pudiendo así impulsar actividades de cooperación destinadas al área geográfica de su competencia. Dichas temáticas se engloban y son discutidas al interior de los Comités en el marco de Comisiones y Subcomisiones.

En cuanto al accionar de los mismos, en el artículo 18 se establece que pueden proponer a la Comisión Binacional de Cooperación Económica e Integración Física y a la Comisión Binacional de Comercio, Inversiones y Relaciones Económicas, iniciativas específicas, siempre y cuando, las provincias argentinas y las regiones chilenas actúen, de forma conjunta en el seno de los Comités. Asimismo, pueden prever la constitución de comisiones de diálogo político, integradas por representantes de las Legislaturas provinciales argentinas y de los Consejos Regionales chilenos, según lo estipula el artículo 19. Finalmente, mencionar que, según el artículo 20, queda estipulado que los Comités pueden constituirse por una o más provincias o regiones.

[27] Tratado de Maipú, 2009, p.5.

Durante el primer bimestre de cada año, los Ministerios de Relaciones Exteriores elaboran un calendario anual y las agendas de los Comités de Integración. Y a fin de año, realizan una evaluación sobre el avance de las recomendaciones adoptadas, según el artículo 21.

Colacrai (2015), le concede a los Comités un valor simbólico y práctico. La autora señala que el valor simbólico radica en el intercambio de miradas y de percepciones respecto al otro mientras que, el práctico, refiere a las diferentes propuestas y medidas que apuntan a ofrecer soluciones concretas a diversas problemáticas donde participan los actores cercanos a ellas.[28]

Los ministros se reúnen anualmente y sesionan bajo la conducción de las autoridades provinciales y regionales. Cuentan además con la coordinación de las respectivas Direcciones de Frontera y Límites: DILYF Argentina y DIFROL Chile. También están presentes ambos embajadores y los cónsules correspondientes. Cada vez es más creciente la presencia de representantes del sector privado, de la sociedad civil, de las Cámaras de Comercio, de Turismo, entre otros.

Es importante destacar que, las provincias argentinas y las regiones chilenas, como divisiones político-administrativas del Estado nacional, poseen diferentes marcos de autonomía constitucional. En el caso argentino, nos encontramos frente a un país federal y en el caso chileno, de un país unitario regionalizado. A esta diferencia se le suman otras, como diferencias de territorio, de población y de recursos. Razones que, entre otras, quitan celeridad al proceso al interior de los Comités de Integración.

En el presente capítulo se abordan las agendas de los Comités de Integración a partir de la información disponible en las Actas Finales de los encuentros. Los comités se reúnen anualmente, pero en este caso, el análisis de datos es bianual, para poder visualizar su evolución. Se recuperan las actas de los años 2010, 2012, 2014, 2016 y 2018. Como se menciona con anterioridad, son variados los temas que se abordan en las reuniones anuales, sin embargo, el presente trabajo está delimitado a los sectores de infraestructura y transporte, comercio y producción y foro de diálogo político. Temáticas que son transversales a todos los Comités de Integración.

[28] Colacrai, M. (2015). *"Las Nuevas Diplomacias en las relaciones argentino-chilenas. Transgubernamentalismo y acción sub-nacional"*. Revista Encrucijada Americana, Año 7, Nº 2.". p. 8 y 9.

2.1. Comité de Integración ATACALAR

Este Comité está conformado por las Provincias de Catamarca, La Rioja, Córdoba, Santiago del Estero, Tucumán, Santa Fe, Entre Ríos –desde 2017- y la Región de Atacama (III Región de Chile). Las últimas adhesiones fueron resultado de que ya desde 2014, sus miembros iniciales, instaron a lograr un acuerdo para que la Secretaría General del Comité invitara a formar parte a las Provincias argentinas de Corrientes y Entre Ríos y que las Cancillerías hicieran lo propio con los Departamentos de Brasil, hasta Porto Alegre. De la misma manera, propusieron solicitar la incorporación del Comité a ZICOSUR[29], como Comité de Integración, en lugar de realizarla por Provincias; y reiteraron la decisión de incorporarse al Comité de Integración Paso de Los Libres – Uruguayana con Brasil.

De suma importancia fue, el hecho de que en virtud de los tiempos que impone el proceso globalizador a la integración regional y para que se transforme en un interlocutor privilegiado frente a los gobiernos centrales, las máximas autoridades regionales decidieron crear un Consejo Ejecutivo Permanente, integrado por representantes provinciales y regionales.

Respecto a la conectividad vial, -dentro de la cual pueden mencionarse subgrupos, como ser, pavimentación, estudios, proyectos y Pasos Fronterizos-, la delegación argentina destacó en reiteradas oportunidades, la necesidad de eliminar las dificultades que se traducen en demoras injustificadas en el cruce de los Pasos Fronterizos San Francisco y Pircas Negras. Respecto a este último Paso, esa misma delegación ofreció establecer un control integrado, única cabecera en territorio argentino, en Barrancas Blancas. Asimismo, solicitó mayor

[29] La Zona de Integración del Centro Oeste de América del Sur nace de un Encuentro con Representantes del Asia Pacífico, realizado en Antofagasta, en abril de 1997, estableciéndose como parte de sus objetivos preliminares el incrementar los intercambios comerciales con el continente asiático, estableciendo este destino como mercado prioritario para lograr el pleno desarrollo de las regiones que integran la ZICOSUR. Tiene como objetivo principal lograr la inserción de la subregión en el contexto internacional desde el punto de vista competitivo, desarrollando el comercio exterior con los mercados internacionales mediante la articulación de ejes de comunicación como así también promover la integración social y cultural de nuestros pueblos, como mecanismo para lograr el desarrollo económico-social de las partes que la integran. De Argentina hoy forman parte las Provincias de Catamarca, Chaco, Córdoba, Corrientes, Formosa, Jujuy, La Rioja, Misiones, Salta, Santa Fe, Santiago del Estero y Tucumán. Por Chile Antofagasta, Arica y Parinacota, Atacama, Coquimbo y Tarapacá.

horario de apertura del Paso, por ser un Paso permanente, proponiendo que el mismo permanezca abierto las 24 horas, todos los días.

Se estudió el anteproyecto del Complejo Fronterizo Las Grutas para el Paso de San Francisco, con miras a su futura construcción. La necesidad de realizar inversiones en infraestructura en ambos Pasos Fronterizos estuvo siempre presente. La delegación chilena informó que el año 2019 era la fecha límite para culminar con la pavimentación del Paso San Francisco. La misma delegación solicitó a la Provincia de Catamarca que hiciera llegar a la Unidad de Pasos Fronterizos del Ministerio del Interior de Chile, el proyecto actualizado del complejo fronterizo de cabecera única del Paso San Francisco.

Ambas partes reiteraron la petición de construcción del Puente Goya-Reconquista para mejorar la conectividad de corredores viales a Brasil, así como la importancia de mejorar la conectividad terrestre en todo el corredor. Se planteó la necesidad de realizar estudios para evaluar la factibilidad de una ampliación de los puertos chilenos en base a una futura demanda.

En materia de ferrocarriles, la parte argentina informó que se estaba trabajando en estudiar la rehabilitación de los ramales entre las localidades de Andalgalá, en Catamarca, y Serrezuela, en Córdoba; solicitó que se estudie también la recuperación de ramales férreos del Ferrocarril Belgrano Cargas. Ambas delegaciones pidieron que el trazado del corredor ferroviario sea definido para el Paso San Francisco con el fin de potenciar el Corredor Minero Alimentario. Las Provincias argentinas de La Rioja, Córdoba, Catamarca, Entre Ríos, Tucumán, Santiago del Estero y Santa Fe ratificaron el compromiso de llevar adelante la concreción del Corredor Ferroviario Bioceánico Central a través del Paso San Francisco y su complemento vial a través del paso de Pircas Negras para llegar a la Región de Atacama en Chile. También convinieron en solicitar la realización de estudios para mejorar la integración aérea de la Macro Región.

Las partes chilena y argentina, acordaron iniciar los estudios técnicos que permitieran materializar el Corredor Ferroviario Minero Alimentario[30] entre las Regiones del Centro y

[30] Se espera que la región de Atacama sea la puerta de salida de las más de 10 mil toneladas de producción minera y alimenticia que se generan en Córdoba y La Rioja. Un ramal ferroviario que cuente con 420 kilómetros de obras nuevas, y la utilización de vías ya existentes en ambos países, sistemas que se integrarían para poder cumplir el objetivo. La idea específica del proyecto es Pasar por San Antonio y por Potrerillos, y se cree que en comparación a otros puertos del Pacífico, esta integración con la región de Atacama permitirá reducir cerca del 30% de los costos logísticos.

Noroeste argentino y la Región de Atacama en Chile, así como la construcción del puerto multipropósito en Chañaral y de los puertos secos en la ciudad de Recreo, Catamarca; en la ciudad de Chamical, La Rioja y El Salado en la Región de Atacama.[31] se ratificó el interés en la conformación del Corredor Bioceánico Carretero – Ferroviario del NOA – Centro – ATACALAR.

Ya hacia 2018, ambas delegaciones reforzaron el concepto de Planificación Estratégica Territorial como mecanismo específico para el desarrollo integral de los territorios de frontera.

Otro de los tópicos tratados en el marco del Comité, fue el de los encadenamientos productivos en la Macro-Región de ATACALAR, con la intención de determinar el potencial de negocios. Se coincidió en presentar las herramientas para la instalación de empresas argentinas en terrenos fiscales de la Región de Atacama, a través de la promoción de mecanismos disponibles para que se pueda acceder a ello. Se remarcó la intención de promover el desarrollo de bienes públicos regionales y de sistemas de información geográfica, productiva, logística, legislativa y de normas fitosanitarias y arancelarias para favorecer la cooperación inter-empresarial. Propusieron, además, realizar el diseño de una ficha técnica de empresas para agilizar la realización de agendas de negocios para empresarios de la Macro-Región. Asimismo, se instó a incorporar a organismos técnicos vinculados a la tecnología y a la innovación en las reuniones del Comité.[32]

Comercialmente, las delegaciones argentina y chilena, destacaron la importancia de avanzar en la determinación de una matriz exportable de la Macro-Región con la finalidad de detectar oportunidades comerciales y de complementariedad económica. Acordaron retomar la conformación de un grupo de trabajo de comercio exterior. Asimismo, implementar un mecanismo de cooperación que favorezca el intercambio de información para identificar trabas que afectan al comercio interregional y proponga soluciones.[33]

En este sentido, dichas delegaciones acordaron llevar adelante el convenio firmado por las Provincias argentinas que conforman ATACALAR y el Consejo Federal de Inversiones, para desarrollar una Plataforma Interactiva que permitiera potenciar las exportaciones de la Macro-Región. En dicho convenio, las Provincias argentinas se

[31] Comité de Integración ATACALAR. (2016). *Acta Final.*
[32] Comité de Integración ATACALAR. (2012). *Acta Final.*
[33] Comité de Integración ATACALAR. (2014). *Acta Final.*

comprometieron a aportar los recursos humanos necesarios, mientras el Consejo Federal de Inversiones, a destinar una inversión de tres millones de pesos para dicho proyecto.[34]

Finalmente, tanto Chile como Argentina, propusieron intercambiar información vinculada con ferias y misiones comerciales de interés para los sectores público y privado de la Región ATACALAR.[35] La Región de Atacama se comprometió a realizar una feria para la atracción de inversiones de terceros mercados, orientadas al sector público y privado de la Región ATACALAR.

2.2. Comité de Integración NOA – Norte Grande

No se encontraron las Actas Finales de las sesiones anuales de este Comité de Integración previas al año 2015. Sin embargo, pudieron recabarse datos a partir de información periodística divulgada por las Provincias que integran el mismo.

En aspectos relacionados a la conectividad vial y a los Pasos Fronterizos, se habló de la necesidad de una agilización fronteriza mediante la habilitación de cabeceras únicas integradas de control, con 24 horas de funcionamiento ininterrumpido. El Gobernador jujeño, Walter Barrionuevo, se remontó a la Constitución Nacional, que permite a las Provincias argentinas celebrar convenios con otros países y reclamó proponer a la Nación que los gobernadores, como agentes naturales del Gobierno federal, pudieran decidir en cuestiones de agilización de trámites fronterizos. [36]

En el año 2012, el Comité se reunió en Salta, Argentina. Allí, los presentes ratificaron la voluntad de los Estados Subnacionales en lograr la pavimentación total de la Ruta Nacional 51. Se mencionaron, asimismo, los avances de las rutas en los tramos que conforman los Pasos Fronterizos de Jama y Sico; se resaltó la importancia de que, para fines de octubre de 2014, estuviera terminado el Complejo Fronterizo Integrado de Cabecera Única del Paso Sico.

[34] Comité de Integración ATACALAR. (2018). *Acta Final.*
[35] Comité de Integración ATACALAR. (2010). *Acta Final.*
[36] Página web del Gobierno de la Provincia de Salta. Recuperado en: http://www.salta.gov.ar/prensa/noticias/ver-video-xxii-encuentro-del-comite-de-integracion-noa-norte-grande-chile/7096

Ambas delegaciones informaron sobre los avances de la infraestructura en el Paso Jama. En relación a la concreción de la autopista Tucumán – Purmamarca, la delegación argentina informó el estado de avance del corredor vial y las Provincias de Salta, Jujuy y Tucumán solicitaron que se concrete el proyecto integral en todo el corredor de las rutas 9 y 34 como autopista, en el corto plazo, desde San Miguel de Tucumán hasta el límite con Bolivia, en Salvador Mazza. En relación a las obras en la ruta nacional 51, se informó un avance de la obra del 85% y se previó la finalización de la obra para el primer trimestre del año 2017.

La delegación argentina también informó que el proyecto de la segunda etapa que incluía el sector de Control de Cargas del Paso de Sico se encontraba finalizado. Se reiteró la solicitud al Gobierno Nacional argentino para que asuma el control, operación y mantenimiento de la totalidad de las instalaciones edilicias del Puesto de Control Integrado de Paso Sico. Solicitaron la pavimentación de los tramos faltantes de la RN 51 hasta dicho Paso.

En cuanto a la conectividad ferroviaria, los avances del funcionamiento del ferrocarril Salta-Antofagasta, fueron tenidos en cuenta en las diferentes reuniones.[37] La Provincia de Jujuy realizó una exposición de la prefactibilidad sobre el Ferrocarril Trasandino Abra Pampa – Jama – Calama. En relación al Ferrocarril Trasandino Norte, ambas delegaciones señalaron los excelentes resultados y la cooperación conjunta del personal de ambos países. Se informó que FERRONOR, -empresa chilena especializada en transporte ferroviario de carga que opera en la zona Norte de Chile-, adquirió doce locomotoras nuevas para aumentar su capacidad y se encontraba cotizando servicios a potenciales clientes. Con respecto a los ramales ferroviarios del Este de la región del NOA, solicitaron mejoras de la infraestructura vial del ramal Tucumán – Tafí Viejo – Güemes.

Ambas delegaciones solicitaron al Estado Nacional argentino, la renovación integral de las vías del Ramal C14 desde Gral. Güemes hasta Socompa y la reactivación de las obras del Ramal C18 Joaquín V. González – Pichanal. Asimismo, solicitaron que se concreten las inversiones en la construcción de la plataforma logística multimodal en Gral. Güemes. La

[37] Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto de Argentina. Recuperado en: https://ehile.cancilleria.gob.ar/es/content/xxvi-comit%c3%a9-de-integraci%c3%b3n-noa-argentino-norte-grande-chileno-san-salvador-de-jujuy-9-y-10-d

delegación argentina informó que el Ferrocarril Trasandino del Norte se encontraba operativo.

Finalmente, en torno a la conectividad aérea NOA – Norte Grande, se indicó que la empresa "Amazonas" podía ofrecer la ruta Iquique – San Salvador de Jujuy; por otro lado, expusieron que la empresa "Albatros", iba a operar vuelos a partir de 2017 que conectaran con la Provincia de Salta.

A la hora de mencionar los aspectos económicos-comerciales tratados por este Comité, el Gobernador de Salta, Urtubey (2010), concedió singular valor a lograr la conectividad y así, una oferta comercial para el mercado interno regional y para el mundo. Destacó, asimismo, el lugar estratégico del NOA frente a la posición de la logística chilena, ya que desde los puertos chilenos sobre el Pacífico se acortan las distancias hacia los mercados demandantes de Asia. Se habló en las respectivas comisiones, de garantizar acciones para conformar un sólido bloque subnacional; de conseguir las normas necesarias para dar fluidez al intercambio de bienes, al tránsito de personas y a la captación de inversiones, aplicando la lógica de la complementariedad y desechando la de la competitividad.

En este sentido, también Urtubey, marcó la necesidad de profundizar la política de integración de los mercados argentinos y chilenos. El entonces gobernador de la provincia de Salta, invitó a pensar en los puertos de Chile no solo como una plataforma exportadora al mundo sino también como un importante mercado entre ambos países. En este sentido, remarcó la necesidad de garantizar que entre las Regiones exista mayor circulación de bienes y servicios. Por último, mencionó la importancia de las inversiones en la Puna, al permitir integrar los servicios de algunas actividades como la minería, generando un proceso de valor agregado en las propias Regiones.[38]

Otros temas destacados fueron la tramitación de homologaciones de circuitos turísticos integrados y la exportación de naranjas de Jujuy a Chile.

Desde el Municipio de La Cocha, Provincia de Tucumán, se propició la búsqueda de financiamiento de obras de infraestructura que permitieran optimizar la distribución de la producción, arribando a puertos chilenos con destino a mercados internacionales.

[38] Página web del Gobierno de la Provincia de Salta. Recuperado en: http://www.salta.gov.ar/prensa/noticias/la-conectividad-se-destaca-en-la-agenda-del-xxiv-comite-de-integracion-noa-norte-grande/16480

Acordaron, ambas delegaciones, que la conectividad aérea era de suma importancia para avanzar en la integración productiva. Fue necesario también dar difusión de los protocolos existentes de SENASA (Argentina) y SAG (Chile); establecer responsables formales de las diferentes Regiones, con fines de facilitar el intercambio de información acerca de la Oferta Exportable de Bienes, Servicios, Leyes de Fomento a la Inversión, aspectos logísticos, aspectos legales/tributarios y protocolos fitosanitarios; articular acciones conjuntas con las agencias de Argentina (Agencia Argentina de Inversión y Comercio Internacional) y Chile (Pro Chile).[39]

Por último, los representantes argentinos y chilenos en el marco del Comité, convinieron en mantener la agenda de Ferias para promover encuentros empresariales y hacer más eficiente la participación empresarial e institucional; fortalecer las alianzas interinstitucionales de los organismos de promoción del comercio exterior y desarrollo productivo de la zona para profundizar la articulación público-privada; solicitar a SENASA y a SAG los protocolos vigentes para conocer el estado de los mismos y las preferencias arancelarias; realizar estudios sobre encadenamientos productivos para que sirvieran como punto de partida para priorizar cadenas de valor; requerir a los organismos nacionales e internacionales la elaboración de un directorio de empresas exportadoras de las provincias argentinas y las regiones chilenas para poder consolidar la oferta exportable de la macro región.[40]

Tanto Chile como Argentina consideraron la posibilidad de que los hermanamientos entre Municipios argentinos y chilenos tuvieran como objetivo no solo la integración física, sino también la productiva. El Municipio de Tolar Grande, Provincia de Salta, propuso un hermanamiento con San Pedro de Atacama.

2.3. Comité de Integración Agua Negra

Las delegaciones argentina y chilena, convinieron en solicitar a sus Cancillerías, invitar formalmente a ser parte de este Comité a las Provincias de Córdoba, Santa Fe y Entre Ríos, durante el encuentro realizado en el año 2012. Años después, continuó insistiéndose en

[39] Comité de Integración NOA-Norte Grande. (2016). *Acta Final.*
[40] Comité de Integración NOA-Norte Grande. (2018). *Acta Final.*

que se invite, de la misma manera, a Parlamentarios de Brasil, Uruguay y Paraguay. También, a Parlamentarios de las Provincias argentinas de Corrientes, Santiago del Estero, Tucumán, Catamarca y La Rioja. Por último, en que este Comité formara parte integrante del Comité de Integración Paso de Los Libres – Uruguayana.

En temas concernientes a infraestructura y transporte, la Subcomisión de Vialidad destacó el estado de las inversiones y de los trabajos de pavimentación de las rutas argentinas y chilenas de acceso y el estado del estudio de demanda y prefactibilidad para la construcción del Túnel Internacional Agua Negra y, con respecto a éste, el interés en promover inversiones de empresas de telecomunicaciones en su construcción y funcionamiento. Se informó el avance de los trabajos en los caminos de acceso al Paso, en la Ruta Nacional 150 argentina. Respecto al mencionado Túnel, ambas vialidades destacaron las inversiones realizadas en sus territorios en conceptos de estudios y obras. Acordaron coordinar esfuerzos para enfrentar emergencias que impliquen cortes del camino internacional.

La Comisión invitó a perseverar en la realización del Estudio de Impacto Ambiental y a consultar sobre el tema al Ministerio de Obras Públicas y a la Entidad Binacional Túnel Agua Negra (EBITAN)[41]. Durante el foro de diálogo político del encuentro realizado en el año 2018 en La Serena, se ratificó el Paso de Agua Negra y su proyecto estratégico de integración, Túnel de Agua Negra, como principal mega proyecto, obra esencial para el desarrollo de ambos territorios dentro de un proyecto bioceánico central.

Alcaldes e Intendentes firmaron una Declaración Conjunta (2018) de carácter público, mediante la cual expresaron su compromiso con la integración entre ambos países y llamaron a los gobiernos de Chile y Argentina a avanzar decididamente en la construcción del Túnel, obra fundamental para el desarrollo humano y económico de la región. En este sentido, acordaron realizar un hito comunicacional de los 34 Departamentos y Municipios, correspondiente a una declaración de voluntad, de avanzar decididamente en la construcción del Túnel y fortalecer así, la integración del Corredor Bioceánico Central.

[41] La Entidad Binacional Argentino – chilena "Túnel Internacional Paso de Agua Negra" (EBITAN) fue constituida en su primera reunión, en San Juan, el 26 de enero de 2010 en cumplimiento de lo dispuesto en el Artículo II del Protocolo Complementario, EBITAN se encuentra conformado por representantes de áreas específicas de ambos países, con igual cantidad de miembros por cada parte. De acuerdo a lo establecido en el Protocolo Complementario del Tratado de Maipú, de Integración y Cooperación entre Argentina y Chile, el objetivo fundamental de la EBITAN es avanzar en las obras relacionadas con el Túnel Internacional Paso de Agua Negra, para lo cual le asigna las siguientes funciones y atribuciones: factibilidad del proyecto; armado del proyecto; mutua cooperación y control, regulación y supervisión.

Se acordó en el marco del Comité, colaborar en la concreción de mejoras en infraestructura y tecnología del aeropuerto de La Florida para poder implementar vuelos internacionales entre la Provincia de San Juan y la Región de Coquimbo.

Las delegaciones que forman parte del Comité, firmaron en reiteradas oportunidades, la importancia de la difusión del Puerto de Coquimbo. Ambas delegaciones coincidieron en que el puerto principal de destino del Corredor Bioceánico Central y Túnel de Agua Negra fuera dicho puerto, para lo cual se concordó en brindar apoyo a iniciativas de conectividad complementarias para la integración de ambos pueblos tales como el inicio del estudio de prefactibilidad de habilitación del Paso Fronterizo La Chapetona.

En torno a temas económico-comerciales, ambas delegaciones acordaron realizar rondas de negocios en ambos países, con empresarios argentinos y chilenos, relacionados con el Corredor Bioceánico Central[42], así como fortalecer y apoyar la estrategia de posicionamiento internacional de la Región en los mercados de dicho Corredor y del resto del mundo.

Una importante temática tratada por las Regiones participantes, fue la idea de apoyar a los empresarios para que trabajaran en pos de lograr el objetivo de crear una Confederación Binacional Gremial. Por último, en el ámbito empresarial se creó la Confederación Empresarial Binacional entre empresarios de Argentina y Chile como manifiesto de voluntades en colaboración privada y binacional, coordinadas y reguladas en el marco de la integración y el desarrollo futuro del Túnel Agua Negra.[43]

[42] En el año 2000, fruto de la primera Cumbre Suramericana, germina la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA). Su objetivo primario se circunscribió a la planificación y el desarrollo de proyectos para el mejoramiento de la infraestructura regional. Por medio de esta iniciativa se identificaron ejes de integración y desarrollo, entre los que se encuentra el eje MERCOSUR – Chile. Dentro de este eje se contempló la construcción del Corredor Bioceánico Central (CBC). Este representa una vía de comunicación que une el Océano Pacífico con el Océano Atlántico. Se extiende por 2.472 kilómetros y conecta el puerto de Porto Alegre (Brasil) con uno de los tres puertos de la Región de Coquimbo (Chile). En su recorrido, transita la IV Región de Chile (Coquimbo), las provincias argentinas de San Juan, La Rioja, Córdoba, Santa Fe, Entre Ríos y Corriente, y el Estado de Río Grande do Sul en Brasil. Asimismo, el CBC atraviesa dos pasos fronterizos: el Paso de Agua Negra (PAN) entre la Región de Coquimbo y la provincia de San Juan y Paso de los Libres (PDL) entre la provincia de Corrientes y el Estado de Río Grande do Sul en Brasil. En términos generales, para la puesta en utilización del CBC se identificaron tres cuestiones pendientes: (1) la construcción de un túnel que permita superar la barrera natural que representa la Cordillera de Los Andes, (2) una nueva conexión vial entre Paraná y Santa Fe a través de un puente y, (3) en cuanto al PDL, la finalización de obras de mejora para el mejor funcionamiento del Puente Internacional Agustín P. Justo - Getúlio Vargas, en vistas a mejorar la eficiencia en la conectividad entre las ciudades de Paso de los Libres (Argentina) con Uruguaiana (Brasil).

[43] Comité de Integración Paso de Agua Negra. (2012). *Acta Final.*

Las delegaciones propusieron encarar capacitaciones en el ámbito productivo, especialmente en los sectores agrícola, logístico e hídrico; determinar el calendario de ferias y encuentros empresariales; promover intercambios de experiencias e información entre organismos competentes sobre los Tratados de Libre Comercio que suscribió Chile y las normas argentinas para la comercialización de productos del mar.

Se acordó, entre los representantes argentinos y chilenos, remitir formato de logo "Paralelo 30" a Imagen País para su evaluación a fines de realizar la promoción conjunta de ferias nacionales e internacionales; identificar en conjunto productos con la finalidad de promocionar la Macrozona; realizar un Encuentro Internacional de Negocios en San Juan; disponer de la información de mercado de productos de interés de la contraparte argentina -San Juan-, que deseara instalarse en la Región de Coquimbo, a través de atención y asesorías; desarrollar jornadas de intercambio de conocimientos y buenas prácticas asociadas a gestión de energías renovables, medición y verificación de proyectos de eficiencia energética y solicitar a las Cancillerías la creación de Subcomisiones de Agricultura y Energía.

Los miembros del Comité acordaron continuar contribuyendo a la realización de estudios y al desarrollo de planes de complementariedad económica público-privada, iniciativa que la Cámara de Diputados de San Juan materializó a través de la ley que aprueba el convenio entre la Agencia de Inversiones de San Juan y la Corporación Regional de Desarrollo Productivo (2018). En materia de veranadas, acordaron continuar con el proceso de cooperación y fortalecer el acercamiento entre crianceros de la Región de Coquimbo y productores caprinos de San Juan.

En cuanto al sector minero específicamente, la compañía argentina Minning invitó a la parte chilena a que conozca el trabajo en terreno, así como la Empresa Nacional de Minería de Chile (ENAMI) invitó a la parte argentina a conocer el modelo de negocio extractivo de oro y cobre. La Comisión acordó, asimismo, intercambiar sus respectivas regulaciones nacionales.[44] También, se propuso la exploración de yacimientos con características comunes, exportando los metales a través del Puerto de Coquimbo. Intercambiar experiencias en minería no metálica en la Provincia de San Juan y en minería metálica en la Región de Coquimbo. Gestionar pasantías de intercambio estudiantil entre instituciones que impartieran

[44] Comité de Integración Paso de Agua Negra. (2010). *Acta Final.*

carreras ligadas a la minería.[45] Coincidieron en la necesidad de establecer protocolos comunes de trabajo, de modo de estandarizar y sistematizar la labor y el desarrollo minero en ambas regiones. Intercambiaron conocimientos en materia de clasificación de emprendimientos mineros, formación de profesionales en el área, protocolos de trabajo, accesibilidad a inversionistas y fomento al trabajo de los proveedores.[46]

Finalmente, mencionar que se resaltó en el marco del presente Comité, la necesidad de que la Cancillería chilena solicitara a la Cancillería argentina la apertura de un Consulado permanente o estival en la Región de Coquimbo, tanto para fines consulares como para promover la integración económica y cultural entre ambos países, para tal fin, el Municipio de Coquimbo ofreció la habilitación de un espacio físico para su establecimiento. Por otro lado, ambas delegaciones acordaron instalar una oficina de los Municipios de la Región de Coquimbo en la ciudad de San Juan a fin de coordinar acciones conjuntas entre Municipios de la Provincia de San Juan y la Región de Coquimbo.

Sobre el encuentro de 2016, realizado en la ciudad de La Serena, no se encontró disponible el Acta Final. Tampoco el Acta correspondiente al año 2017.

2.4. Comité de Integración Cristo Redentor

Respecto a infraestructura, temáticas viales y Pasos Fronterizos, el Comité analizó la implementación de medidas de seguridad vial en el Paso Cristo Redentor. Decidió solicitar la adopción de acuerdos para flexibilizar el horario de funcionamiento de dicho Paso, en temporada invernal. Las autoridades resaltaron (2012) la importancia que tiene este Comité al estar ligado al Paso Cristo Redentor, el cual, además de conectar a Argentina con Chile, recibe transportes de Brasil, Paraguay y Uruguay.

Las delegaciones argentina y chilena presentaron proyectos anti-hielo y muro de defensa Cerro Amarillo. Asimismo, una red de comunicaciones de emergencia para el Sistema Integrado Cristo Redentor. También, los planos de seis nuevas cabinas en Horcones para mejorar la atención de la Aduana argentina. Concordaron en la necesidad de avanzar para lograr la recuperación del Túnel de Caracoles, primero como alternativa de emergencia,

[45] Comité de Integración Paso de Agua Negra. (2014). *Acta Final.*
[46] Comité de Integración Paso de Agua Negra. (2018). *Acta Final.*

hasta llegar a permitir el acceso a todo tipo de vehículos. En 2016 se notificó que el nuevo Complejo Los Libertadores se encontraba en etapa de construcción. Respecto al estado del Túnel Internacional Cristo Redentor, la delegación argentina informó acerca de los trabajos planificados.

En el encuentro del Comité realizado en Valparaíso, Chile (2016), el Gobernador de Mendoza, Alfredo Cornejo, instó a resolver los problemas burocráticos del principal Paso entre la República Argentina y la República de Chile (Paso Cristo Redentor), y destacó que, para el mismo, ya no existe una temporada alta y una baja, sino que se debe considerar que siempre se encuentra en temporada alta. El embajador de Chile en Argentina señaló una inversión prevista a mediano plazo para el mejoramiento del Sistema Cristo Redentor, de mil millones de dólares. Se solicitó cumplir con la dotación necesaria de recursos humanos en los complejos fronterizos de ambos países durante las 24 horas. Se respaldó la decisión político-institucional de ambos países, de que, a partir de noviembre de 2016, comenzara el período de prueba del Sistema Migratorio Simplificado (SMS).

Con relación a las obras en el Complejo Los Libertadores, la delegación chilena informó que el proyecto se encontraba en correcta etapa de ejecución (2018). En cuanto a la refuncionalización de los Túneles Caracoles y Cristo Redentor y sus obras complementarias, se indicó que era menester la firma de una Carta Compromiso entre ambos países para que el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) habilitara el segundo tramo del crédito, donde Argentina estaba comprometida con la realización de las obras sobre el Túnel Caracoles.

En lo que respecta a las obras en los Complejos Fronterizos Uspallata, Los Libertadores y Los Horcones, las autoridades destacaron (2018) la inminente finalización de la obra en el primero; la cumplimentación de dos tercios en las labores del segundo y la próxima adjudicación prevista para 2019 para el tercero. El Ministro de Economía, Infraestructura y Energía de la Provincia de Mendoza, Martín Kerchner, describió al proceso de integración argentino-chileno que se materializa a través de este Comité, como un verdadero sentimiento de los pueblos, que le dan dinámica.

Remarcaron, ambas delegaciones, la necesidad de desarrollar la gestión de carreteras en el tramo Uspallata – Guardia Vieja. La delegación argentina comunicó que se encontraba instalada en Uspallata la antena de ARSAT a fin de proporcionar a la Policía de Investigaciones de Chile, (PDI) la conexión a internet requerida. Se informó que se

encontraban en licitación nuevos equipos para el mantenimiento invernal y la incorporación de recursos humanos.

De vital importancia para ambas Regiones, es el Proyecto "Túnel de Baja Altura Tren Trasandino Central". Destacaron la necesidad de fortalecer un proceso de gestión del conocimiento en torno a los desafíos planteados en el Corredor, lo que, en términos prácticos, se traduce en compartir estudios y conocimientos específicos.

En cuanto a los temas relacionados específicamente con transporte y comercialización, la Provincia de San Luis ofreció el uso de una plataforma intermodal de cargas, como centro de acopio y comercialización hacia el Pacífico. De esta misma manera, la Secretaría de Estado de San Luis Logística ofreció el Centro de Distribución y Acopio de Mercaderías, la Isla de Servicios de Desaguadero y la Zona de Actividades Logísticas de Villa Mercedes como zona de resguardo para transportistas en momentos donde el Paso Sistema Cristo Redentor se encontrara cerrado por cuestiones climáticas.

En materia de Corredores Inteligentes ambas delegaciones acordaron evaluar la viabilidad del Proyecto Intermodal en Los Andes para transferencia de carga de camiones a trenes.

Las delegaciones acordaron realizar un encuentro de análisis coyuntural del comercio frutícola en relación al intercambio de información sobre las tendencias de precios y/o mercado; efectuar un seminario de "Mercados Fronterizos" para abordar temas de logística y normativa aduanera; preparar misiones público-privadas para el intercambio de experiencias y relaciones comerciales y convocar a un encuentro de productores y comercializadores hortofrutícolas.[47]

Finalmente, los miembros del Comité, acordaron realizar un II Encuentro de Comercio e Integración (2016) para reunir a empresarios de las Regiones chilenas y las Provincias argentinas integrantes del Comité, donde entidades técnicas territoriales definieran la matriz de mercado producto con terceros países, para que las regiones pudieran abordarla de forma conjunta; para tal fin, se iban a realizar encuentros y rondas de negocio para constituir los encadenamientos productivos en el año 2017.[48] Por último, el trabajo en defensa de los consumidores de la Provincia de Mendoza que realizaban sus compras en la

[47] Comité de Integración Paso Sistema Cristo Redentor. (2014). *Acta Final.*
[48] Comité de Integración Paso Sistema Cristo Redentor. (2016). *Acta Final.*

Región de Valparaíso y viceversa, permitió generar una madurez en las relaciones de comercio binacional, con la confianza de una compra segura.[49]

En Viña del Mar, Chile (2014), el Gobernador de Mendoza, Francisco Pérez, instó a avanzar en la integración con acciones concretas para insertarse en una economía exigente y competitiva, teniendo como objetivos la solidaridad, el trabajo y la confianza en forma permanente.

En cuanto a la producción en las Regiones, se habló entre los miembros, en reiteradas oportunidades, sobre encadenamientos productivos y sobre la necesidad de disponer de un diagnóstico integral de las ofertas y demandas existentes, con el objetivo de determinar la complementariedad de productos para potenciales encadenamientos productivos. En cuanto a la determinación de ofertas y demandas de innovación tecnológica en los sectores productivos, el Ministerio de Producción, Tecnología e Innovación de Mendoza junto con el SEREMI de Obras Públicas de Valparaíso, se comprometieron a un intercambio sobre la materia;[50] así como para la complementación e intercambio de experiencias e información en el área de Comercio Exterior y Ferias Internacionales.[51] Destacaron la innovación como un área relevante en el desarrollo de las economías emergentes.

2.5. Comité de Integración El Pehuenche

No se encontró el Acta Final correspondiente al encuentro del Comité realizado en el año 2010 en la ciudad de Mendoza, Argentina. La reunión prevista del Comité de Integración del Paso Pehuenche para el año 2018 no se realizó por falta de presupuesto de la parte argentina.

Respecto a obras de infraestructura fronteriza, el Gobernador de la Provincia de Mendoza expresó la voluntad de promover la finalización de las obras necesarias en el Paso Fronterizo Pehuenche y destacó los trabajos que se realizaban en las rutas que tienen implicancia directa en el acceso al Corredor Internacional Paso Pehuenche. La delegación argentina, destacó los avances realizados en materia ferroviaria vinculando las Provincias de Buenos Aires, La Pampa, San Luis y Mendoza reactivando ramales recuperados.

[49] Comité de Integración Sistema Paso Cristo Redentor. (2018). *Acta Final.*
[50] Comité de Integración Sistema Paso Cristo Redentor. (2012). *Acta Final.*
[51] Comité de Integración Paso Sistema Cristo Redentor. (2010). *Acta Final.*

Ya en 2012, en Talca, Chile, las autoridades demostraron un firme compromiso político por parte de las autoridades regionales del Maule y del Gobierno de la Provincia de Mendoza, por concluir en el más breve plazo las obras de pavimentación de la ruta que cruza el Paso Pehuenche a ambos lados de la Cordillera, como asimismo realizar las gestiones para la pronta habilitación y rápida construcción del Complejo Fronterizo Integrado en territorio argentino. Coincidieron en que el paso Pehuenche es una eficiente alternativa para mejorar el tránsito de cargas y pasajeros en la zona central de Chile y Argentina.

Continuando con este aspecto, la Comisión, tomando en consideración el contexto geográfico del eje de integración y desarrollo MERCOSUR-Chile, además de lo considerado para el Paso Pehuenche, estimó contemplar en las respectivas áreas de infraestructura y servicios la incorporación del documento presentado por la parte argentina que mencionaba la construcción del trazado de un trasandino ferroviario por el Paso Planchón-Vergara.

Ambas delegaciones se comprometieron a fortalecer y mejorar el sistema de comunicación conjunto entre el Sector Las Loicas (Argentina) y Complejo Fronterizo Pehuenche (Chile). Acordaron definir una agenda programática de reuniones periódicas entre ambos países, para generar mecanismos y planes de trabajo más óptimos y eficaces, que mejoraran la coordinación entre ambos equipos y complejos fronterizos.

Se mencionó, dentro del Comité, la finalización de la pavimentación de las rutas de acceso al Paso Fronterizo Pehuenche (2016), hecho que constituyó un avance importante en la integración binacional. La delegación argentina informó que en lo que respecta al Complejo Las Loicas, se iniciaron los trabajos de adecuación.

Específicamente, en temas relacionados al transporte en la Región, las delegaciones propusieron que los seguros internacionales tuvieran las mismas coberturas, para todo tipo de transportes. Se solicitó a la delegación argentina que agilizara los procesos de aprobación de los permisos ocasionales de transportes de carga. Se acordó fiscalizar el cumplimiento del protocolo MERCOSUR vigente sobre exigencias normativas para los vehículos que transitaran por el paso fronterizo.

Tanto Argentina como Chile, acordaron ampliar la cobertura y/o firmar convenios entre las aseguradoras de ambos países para todo tipo de transporte, tanto de pasajeros como de carga pesada. Finalmente, ambas delegaciones solicitaron que se habilite el tránsito de carga por el Paso Pehuenche.

Respecto a temas relacionados con el comercio y la producción, las delegaciones argentina y chilena, coincidieron en promover una mayor participación del sector privado. Solicitar a los Gobiernos Nacionales la concreción de los corredores bioceánicos pertinentes; en requerir que se dote a los servicios públicos de ambos países de mejores recursos humanos, de materiales y tecnología para facilitar el intercambio económico, comercial y de servicios.[52]

Las delegaciones coincidieron, asimismo, en coordinar el desarrollo de una Mesa de Comercio Exterior (COMEX), tomando como referencia el modelo público-privado vigente en la Región del Maule. Convinieron también en desarrollar un estudio de mercado futuro de exportaciones por parte del Gobierno de Mendoza para identificar oportunidades comerciales de Argentina en Chile. Se programó una misión comercial de prospección a Argentina con empresarios chilenos en torno a la propuesta en marcha del Corredor Bioceánico Pehuenche. Finalmente, solicitaron contar con información aduanera respecto de los protocolos vigentes de transporte de cargas que se pueden llevar o transitar por el paso fronterizo, normativa de exportaciones e importaciones, para transito mayor y pequeñas cargas.[53]

Por otro lado, el Comité reconoció los avances alcanzados en infraestructura vial y destacaron la necesidad de efectuar las obras civiles en el paso y proveer de equipamientos necesarios para la realización de los trabajos de inspección de cargas de manera tal que permitiera el tránsito comercial en ambos países.[54]

2.6. Comité de Integración Las Leñas

Este Comité se constituyó en el año 2011. El encuentro del año 2012 se realizó en Machalí, Chile. No se encontró el Acta Final de dicho encuentro, pero según datos obtenidos de la página web del Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto de la República Argentina, las autoridades presentes manifestaron su agrado por la constitución y celebración de los encuentros del Comité de Integración, en los cuales se trabajó conjuntamente en materia de desarrollo de infraestructura, producción y comercio, cultura y turismo, ratificando el compromiso adoptado en la I Reunión de Gobernadores Argentinos e

[52] Comité de Integración El Pehuenche. (2012). *Acta Final.*
[53] Comité de Integración El Pehuenche. (2014). *Acta Final.*
[54] Comité de Integración El Pehuenche. (2016). *Acta Final.*

Intendentes Chilenos de la Frontera Común del año anterior. Tampoco se encontró el acta del encuentro realizado en el año 2018 en San Rafael, Argentina.

Este Comité, al igual que los demás, trató temas de infraestructura fronteriza. En dicho ámbito se llegó a un acuerdo en relación a los alcances de los pliegos licitatorios/bases de licitación, de los estudios del Proyecto de Baja Altura Paso Las Leñas y, adicionalmente, el Gobierno de la Provincia de Mendoza incluyó el estudio de tres alternativas de conectividad entre la ciudad de General Alvear y la localidad de El Sosneado.

Se realizó también, una reunión conjunta de legisladores municipales, provinciales y regionales con el objetivo de estimar partidas presupuestarias de los gobiernos locales, para desarrollar acciones concretas en apoyo del proyecto del mencionado túnel. Asimismo, proponer a las respectivas autoridades nacionales, la incorporación, como acuerdo adicional al Tratado de Maipú, del proyecto Túnel de Baja Altura Las Leñas[55].

La delegación chilena presentó (2014) los avances de estudio de prefactibilidad Túnel Las Leñas, desarrollado por la Región de O`Higgins. Este estudio consideró cinco fases, de las cuales las primeras dos se encontraban finalizadas y aprobadas. La tercera fase estaba en la etapa de desarrollo correspondiente a la evaluación económica. Por su parte, la delegación argentina, presentó el Proyecto Ejecutivo y armado de Pliegos de Licitación de la Ruta Provincial N.º 220, que estaba ejecutando la Dirección Provincial de Mendoza. Ambas delegaciones acordaron solicitar a sus respectivas Cancillerías y Ministerios del Interior, comenzar a analizar las alternativas de emplazamiento y modalidad del control fronterizo a implementar en el Túnel de Baja Altura Las Leñas.

En reiteradas oportunidades, las autoridades, en el foro de diálogo político, sugirieron que se asignaran los fondos necesarios para una amplia difusión institucional en los distintos medios de comunicación de ambos países del Proyecto Binacional Túnel Internacional Paso Las Leñas; además, instaron a las autoridades nacionales a que dieran prioridad al proyecto

[55] El objetivo del Proyecto es la construcción de un túnel de baja altura que se constituya en un Paso de Frontera complementario al Cristo Redentor. Se cumple con fortalecer la integración física, económica y social entre ambos países, mediante la construcción de un túnel de baja altura. El Proyecto comprende la construcción de 40 Km de camino nuevo desde la localidad de Las Leñas y la construcción de un túnel de baja altura (2.260 m en Argentina y 2.040 m en Chile) de aproximadamente 12 Km de longitud.

vial del Paso Las Leñas, dejando para una posterior etapa el desarrollo de un posible proyecto ferroviario.

La delegación chilena informó (2016), que el financiamiento del 50% del "Estudio para la realización del Proyecto de Ingeniería Básica, Ejecución de Galería de Exploración y Sondajes Preliminares del Proyecto Túnel Internacional Paso Las Leñas y sus Accesos entre la República Argentina y la República de Chile, incluyendo un Estudio Medioambiental y Modelo de Negocios" que le correspondía, estaba ya siendo tratado por el Ministerio de Obras Públicas y el Gobierno Regional. La delegación argentina informó que estaba gestionando el financiamiento del otro 50%. Asimismo, la delegación argentina señaló que a efectos de dar cumplimiento a los principios de integración territorial definidos como acción prioritaria en el marco del COSIPLAN[56], se debía trabajar en los procedimientos que condujeran a las acciones de Planificación de la Integración y Desarrollo del Territorio de Frontera entre ambos países.

Según fuentes periodísticas (2018), la concreción del Paso Internacional Las Leñas avanzó, al presentarse las ofertas técnicas y económicas para realizar los estudios de diagnóstico, geología superficial y lineamientos medioambientales de la conexión entre las ciudades de San Rafael y Rancagua. Dichas fuentes afirmaron que el acuerdo incluyó los lineamientos para que Argentina gestionara el financiamiento para el análisis de demanda y modelo de negocio para el desarrollo del Proyecto de Túnel Las Leñas ante organismos de crédito internacionales, como el Banco Interamericano de Desarrollo (BID).[57] Los estudios realizados indicaron que, el Paso Las Leñas, sirve para mejorar el transporte de carga entre ambas naciones, el cual, al momento, implicaba 30 millones de toneladas anuales, y puede permitir además la circulación constante todo el año.

[56] El Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN) es la instancia de discusión política y estratégica para planificar e implementar la integración de la infraestructura de América del Sur, en compromiso con el desarrollo social, económico y ambiental. Está integrado por las Ministras y los Ministros de las áreas de infraestructura y/o planeamiento o sus equivalentes designados por los Estados Miembros de UNASUR.

[57] Diario Mendoza Sur (2018); "Avance en la concreción del Paso Las Leñas". Recuperado en: https://diariomendozasur.com/regionales/avances-en-la-concrecion-del-paso-las-lenas

En temas vinculados al comercio y a la producción, tratados en el marco del Comité, hubo reiteradas reuniones entre ambas cámaras de comercio para potenciar el turismo y la agricultura de la macro región.[58]

Se analizó sobre las diferentes opciones para lograr potenciar las capitales regionales y las comunas de ambas regiones y prepararlas así, para el desafío que puede significar la apertura del Paso Las Leñas. Intercambiaron opiniones sobre el interés convergente de ambas Regiones y la forma de concretar las soluciones a diferentes necesidades existentes, estableciendo como objetivo general, la apertura y el desarrollo de lazos comerciales, potenciando las localidades de cada Región y movilizando las industrias locales para fomentar el intercambio de productos y servicios. Las delegaciones confirmaron el alto valor estratégico que el corredor bioceánico puede llegar a tener en diferentes localidades, por lo cual, estimaron fundamental fortalecer a los gobiernos locales de la Macro Región.[59]

En este sentido, las delegaciones acordaron realizar un encuentro integral de comercio y producción; celebrar una rueda de negocios, así como efectuar un encuentro de empresas vitivinícolas para analizar temas de producción, comercio y enoturismo.[60]

2.7. Comité de Integración Los Lagos

En temas específicos de infraestructura vial y fronteriza, los representantes de Chile y Argentina, solicitaron que se contemple la firma de un convenio para establecer un control integrado doble cabecera de frontera país entrada – país sede, en Pino Hachado. Además, que se construyera, desde el Paso Cardenal Samoré, una conexión vial directa al Puerto de Corral. En el mismo sentido, que se incluyera al Paso Mamuil Malal, en el listado de pasos priorizados.

Otros de los temas destacados por ambas Regiones fueron, por un lado, la propuesta para que se concretara la conectividad permanente entre los dos países a través de los Pasos Pichachén y Pucón Mahuida y por otro, que las Cancillerías analizaran la posibilidad de un control integrado de frontera única cabecera en territorio argentino en el Paso Icalma.

[58] Página web del Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto de la República Argentina; (2012). Recuperado de https://cancilleria.gob.ar/es/actualidad/comunicados/declaracion-de-la-ii-reunion-de-gobernadores-argentinos-e-intendentes
[59] Comité de Integración Las Leñas. (2014). *Acta Final.*
[60] Comité de Integración Las Leñas. (2016). *Acta Final.*

Finalmente, que se reubicara en el sector Casa Pangue al Complejo Fronterizo Chileno del Paso Pérez Rosales. También acordaron promover la creación de nuevos puentes aéreos.

Con respecto al Paso HuaHum, las delegaciones intercambiaron información sobre el estado de avance de la infraestructura y la solicitud argentina formulada en la reunión del Comité Técnico de Controles Integrados para que ésta se concretara, bajo la modalidad de única cabecera en territorio chileno.

Algunas de las necesidades tratadas por el Comité fueron, la pavimentación de los caminos de acceso al paso Mamuil Malal y el mantenimiento invernal de los caminos, con especial énfasis en la solicitud de la creación de un Grupo Técnico Invernal (GTI), para los Pasos que caen en la jurisdicción de este Comité y en un aumento de la maquinaria de despeje de nieve por parte de Argentina para Pino Hachado y Mamuil Malal. Asimismo, las dos delegaciones acordaron insistir en la priorización del Paso Pichachén y en establecer una coordinación para mayor tiempo de apertura del paso Carirriñe.

Por otra parte, la delegación chilena solicitó que las Cancillerías definieran la modalidad de control integrado en los Pasos Futaleufú y Río Encuentro y que convocaran a una reunión del Comité con la participación de Parques Nacionales y Vialidad Provincial de Chubut, para analizar la construcción del camino por Paso Puelo y su destino para transporte de carga o uso turístico. Se solicitó a las autoridades competentes, que realizaran el intercambio de información pendiente para que se concretaran las obras de infraestructura necesarias para el complejo fronterizo en el Paso de Icalma.

En reiterados encuentros, ambas delegaciones, revisaron el estado de avance de los trabajos de pavimentación y construcción de complejos fronterizos en los pasos bajo la modalidad de control integrado, tales como: Pichachén, Pino Hachado, Icalma, Mamuil Malal, Cardenal Samoré, Carirriñe, El Manso y Huahum. La Provincia de Chubut solicitó definir el proyecto de prefactibilidad para avanzar en obras para el Paso Puelo. Por su parte la Provincia del Neuquén solicitó participar en la realización del Estudio Binacional de Alternativas de Conectividad del Eje del Sur. Asimismo, revisaron las obras que se llevaban a cabo en el Paso San Fabián-Las Ovejas, ex Salitre - Lumabia.

Las delegaciones participantes acordaron solicitar a los ministros competentes de ambos países, reactivar la conectividad aérea entre Temuco y Neuquén. Las delegaciones

argentina y chilena, destacaron que los aeropuertos de Concepción y Neuquén Capital, incorporaron infraestructura para el transporte de carga.

Coincidieron Argentina y Chile, además, en la necesidad del fortalecimiento de la política de cielos abiertos, incentivando la creación de nuevas rutas aéreas y promoviendo la integración y el flujo de personas y cargas por vía aérea. En tal sentido, coincidieron en mantener la vinculación aérea entre Neuquén Capital y Santiago y fomentar la incorporación de nuevas líneas y rutas como Neuquén Capital-Concepción. Ambas delegaciones coincidieron en vincular en forma aérea también a Temuco-Neuquén Capital, Valdivia-Bariloche, Valdivia-San Martín de Los Andes, Bariloche-Temuco, San Martín de Los Andes-Temuco, Puerto Montt-Bariloche.

Finalmente, las delegaciones consideraron al proyecto Ferrocarril Transandino del Sur como estratégico para el corredor bioceánico y coincidieron en evaluar la unificación ferroviaria Bahía Blanca - Talcahuano por el paso Mallín Chileno y la construcción en territorio chileno de una nueva traza ferroviaria, atento el destino vial que se ha dado al Túnel las Raíces, perteneciente al Corredor Bioceánico Transandino del Sur y sus obras complementarias, dando celeridad a los estudios de inversiones pertinentes.

El Comité informó, (2016) que estaba en ejecución la pavimentación de 2,5 km de la ruta 13 con una inversión equivalente a USD 700.000 y se proyectaba abordar otros 4,5 km con fecha de término en 2018. Chile comunicó la licitación para la pavimentación de los 5 km de la ruta 231- CH. Respecto de la ruta 235-CH, se encontraba en ejecución el diseño de 45 km, y se contemplaba como fecha de finalización el año 2017. La delegación argentina, informó que en la Ruta Provincial 83 se realizaban mejoras en los 43 km para mantener la transitabilidad.

Las delegaciones trataron el estado de situación de los trabajos de pavimentación y construcción y mejoramiento de complejos fronterizos en los Pasos Pichachen, Pino Hachado, Icalma y Mamuil Malal, Carirriñe, Huahum, Cardenal Samore, Peulla-Vicente Pérez Rosales y El Manso. Asimismo, coincidieron en la necesidad de contar con escáner en los complejos fronterizos y mejorar las telecomunicaciones e internet.

Sobre las temáticas tratadas en el Comité concernientes a transporte y movilidad, el Consejo Comunal de Vitoria y Villa La Angostura solicitó la urgente implementación de medidas para evitar el tránsito pesado y la carga peligrosa en dichas localidades. Ambas

delegaciones coincidieron en la necesidad de facilitar y modernizar el otorgamiento de permisos de transporte para la realización de circuitos turísticos binacionales, -la delegación argentina señaló su preocupación para que las habilitaciones para la realización de circuitos turísticos binacionales fueran concedidas por las Provincias, insistiendo para que el Gobierno Nacional tomara una determinación en la materia-, así como revisar las normas sobre transporte de personas con doble nacionalidad.

También, se propuso promover y facilitar el establecimiento de un servicio de transporte de pasajeros entre Los Ángeles y Concepción, en Chile, y Chos Malal, en Argentina. Ambas delegaciones analizaron como tema estratégico el referido al flujo de turistas, la potencialidad para el desarrollo turístico y reiteraron su decisión de incentivar el transporte público de pasajeros por el Paso Pichachen, estableciendo el correspondiente plan de infraestructura.

Convinieron además, ambas delegaciones, en instar a las autoridades a restringir el tránsito de cargas peligrosas o potencialmente peligrosas por el Paso Internacional Cardenal Samoré, reforzando la vocación turística de dicho Paso,[61] junto con la creación una comisión binacional para abordar la problemática del transporte de cargas pesadas y peligrosas a través del Paso Cardenal Samoré, por cuanto afecta la preservación de las áreas naturales y la interconectividad turística entre Puyehue, Villa La Angostura y otras localidades vecinas entre ambos países y finalmente, la conformación de una Comisión de Intendentes y Alcaldes para realizar un seguimiento de las gestiones ante las Embajadas chilena y argentina, en relación a ese tema.

Sobre discusiones y medidas en torno a la producción, las delegaciones identificaron, como tema objetivo a trabajar, el desarrollo de los encadenamientos productivos en la Macrozona que abarca el Comité. Acordaron trabajar en torno a un modelo de matriz base que incluyera antecedentes de sectores productivos e información de Chile para incorporar los mismos antecedentes por parte de Argentina y Región de la Araucanía (Chile). En base a las matrices, realizar un análisis y diagnóstico que permitiera identificar las posibilidades de encadenamientos productivos. Asimismo, informaron importantes avances entre la Región de Los Ríos y las Provincias de Río Negro y Neuquén, principalmente en la identificación de

[61] Comité de Integración Región de Los Lagos. (2016). *Acta Final.*

productos para el desarrollo de encadenamientos productivos, incorporando a la Provincia de Chubut, e instaron a continuar trabajando con este propósito.[62]

La delegación chilena ofreció su experiencia en el manejo de las pisciculturas de La Araucanía a su contraparte argentina, mediante SERNA PESCA Araucanía, con el objeto de desarrollar un programa de colaboración y complementación en la materia.

En temas comerciales, las delegaciones plantearon realizar giras tecnológicas y definir un programa de intercambio de información para fortalecer a las empresas exportadoras y potencialmente exportadoras de la Macrozona.[63] Ambas delegaciones convinieron trabajar en temas de encadenamientos productivos, con la participación activa de las Cámaras Empresariales y la realización de misiones sectoriales reciprocas y de desarrollo de la marca regional "Patagonia".

Convinieron, tanto Argentina como Chile, en elevar a las respectivas Cancillerías la necesidad de definir el territorio geográfico que podía utilizar la marca "Patagonia". Las Provincias de Río Negro y Chubut, se comprometieron a formar mesas COMEX en sus Provincias y realizar gestiones para que las mismas se integraran a la mesa binacional. Acordaron hacer un relevamiento de los problemas técnicos que existían en los flujos de carga en la Macrorregión, así como promover una mayor participación del sector privado en la mesa COMEX y en los encuentros de este Comité. Para ello, solicitaron a los organizadores de los encuentros que invitaran a representantes del sector privado que tuvieran intereses relativos a los temas de agenda de las Comisiones.

La mesa COMEX del Bíobío, se comprometió a enviar una matriz a las Provincias argentinas para que éstas hicieran un relevamiento de empresas que realizaban intercambios comerciales en la Región, incluyendo a aquellas que tuvieran un potencial inmediato de comercialización. Con esta información se pretendía realizar un diagnóstico para conocer los temas a priorizar en la mesa COMEX binacional.[64]

Ambas delegaciones acordaron celebrar el 4° Encuentro Binacional de PYMES Neuquén-Araucanía en Chile, así como crear una Subcomisión de Economía Social y realizar Seminarios de Economía Social, Encuentros Empresariales y Ferias. Por su parte, la Región

[62] Comité de Integración Región de Los Lagos. (2012). *Acta Final.*
[63] Comité de Integración Región de Los Lagos. (2010). *Acta Final.*
[64] Comité de Integración Región de Los Lagos. (2014). *Acta Final.*

de Los Lagos manifestó su compromiso de reactivar la Mesa COMEX y de realizar un Encuentro COMEX Binacional.

Finalmente, ambas delegaciones coincidieron en promover la apertura de nuevos negocios y para ello, analizaron las acciones de reuniones inter-gremios y sus resultados, por ejemplo, el Convenio de Colaboración Recíproca entre la Asociación Multigremial de la provincia de Osrno y Cámara de Comercio e Industria de Bariloche. Sin embargo, este fue un hecho aislado de integración entre ambos países.

La Cámara de Comercio e Industria de Bariloche dió a conocer el funcionamiento del Corredor Bioceánico (San Antonio Oeste- Puyehue -Puerto Montt) y sus etapas de implementación con la inauguración del Parque Industrial de Bariloche. La Comisión propuso planificar una plaza seca internacional en el Parque Industrial de Bariloche previendo el transporte multimodal y de carga. Se informó del inicio del proyecto de la Zona Franca de Zapala, con su licitación, adjudicación y puesta en funcionamiento. Se propuso la idea de implementar una plataforma digital que permitiera la difusión de oportunidades comerciales y se sugirieron las acciones de estudio de oferta y demanda de las regiones involucradas de ambos países. Estuvo presente la idea de desarrollo de un directorio de empresas y de mecanismos de colaboración en la elaboración de agendas de negocios. Se invitó a que participaran de la Comisión, a representantes de la Universidad de Los Lagos y de la Universidad Santo Tomás, para el apoyo en el desarrollo de investigaciones de mercado.[65]

Otros de los temas tratados en los encuentros del presente Comité, fueron, llevar a cabo programas vinculados a la protección del ambiente y promoción del turismo; estimular el hermanamiento entre Comunas y Municipios; conformar una red de capacitación en la Macrorregión en el ámbito deportivo, cultural y social; impulsar la elaboración y suscripción de un protocolo para enfrentar en forma conjunta, coordinada y expedita, situaciones de emergencia derivadas de incendios forestales o actividad volcánica, incluyendo intercambio de información, pase especial fronterizo de personas y equipamiento.

Se convino resguardar las áreas silvestres protegidas de los residuos generados por los turistas. Además, se solicitó capacitación para los Pehuenches de la Reserva Nacional Alto Biobío en el marco de la ejecución de un parador turístico. Se sugirió además conformar

[65] Comité de Integración Región de Los Lagos. (2018). *Acta Final.*

una ruta turística mapuche integrada por el Paso Icalma. Los representantes de la Dirección General de Cooperación Internacional de la Cancillería Argentina y de la Agencia de Cooperación Internacional de Chile (AGCI), brindaron información acerca del funcionamiento de la cooperación descentralizada en ambos países e indicaron que, en el marco de la declaración de ambas presidentas, se instó a avanzar en el desarrollo de mecanismos que promovieran la cooperación subnacional y transfronteriza entre ambos países. Igualmente, indicaron que el Plan de Acción suscripto entre el Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile y el Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto de la Argentina, estableció la realización de una estrategia de apoyo a la Cooperación Sur-Sur, Triangular y Descentralizada y manifestaron el compromiso de la participación conjunta en los Comités de Integración con los objetivos de acordar proyectos comunes. Se sugirió que en el marco de este Comité de Integración se generara una instancia de capacitación y sensibilización en materia de cooperación y descentralización entre los alcaldes de las Regiones chilenas y los Intendentes de las Provincias argentinas involucradas.

En el ámbito de la Comisión se suscribió un Protocolo de Hermanamiento entre Andacollo, San Carlos, San Fabián y Las Ovejas como muestra del avance en materia de diálogo político. En 2016, las delegaciones de ambos países acordaron crear un Convenio Marco de Hermanamiento entre los Estados Municipales limítrofes. La delegación chilena solicitó evaluar la posibilidad de establecer un consulado argentino en la ciudad de Temuco dada la cantidad de residentes argentinos en la región.

2.8. Comité de Integración Austral

En virtud de los tiempos acotados que impone el proceso globalizador a los esfuerzos de integración a escala regional y para que se transforme en un interlocutor privilegiado frente a los Gobiernos Centrales, las máximas autoridades regionales propusieron crear una Comisión Ejecutiva Permanente (2010), integrada por las Intendencias de la Región de Magallanes y de la Región de Aysén y por el Vicegobernador de la Provincia de Santa Cruz.

Respecto a temáticas vinculadas con infraestructura y transporte, las delegaciones de las Provincias argentinas que conforman el presente Comité, informaron los estados de avance de varias obras que se estaban ejecutando en distintos caminos de sus Provincias e

indicaron que se priorizaron obras en aquellos caminos que tenían el carácter de corredor, así como de acceso a diversas localidades. Las Delegaciones de la Región de Magallanes y Antártica Chilena y de la Región de Aysén informaron sobre los contratos en ejecución y la proyección de obras en distintos caminos de sus respectivas Regiones, privilegiando la conectividad de las rutas principales y, en particular, las rutas y corredores de impacto directo en ambos países.

Específicamente en relación al proyecto de conexión de ambos territorios entre el sector Mayer y Río Carrera, la delegación argentina señaló que el tema iba a ser estudiado por las autoridades competentes. Chile, por su parte, tenía el compromiso de licitar el conjunto de obras para el cruce del Río Sucio. En conjunto, ambas delegaciones, destacaron las obras de construcción y mejoramiento en los caminos de acceso al Paso Appeleg y Palaviccini, así como en la pavimentación de los caminos de acceso a los Pasos Laurita - Casas Viejas, Candelaria Mansilla, Pasos Frías y Bellavista- Radman. Destacaron la importancia de concretar la pavimentación desde la localidad de Río Mayo a los Pasos Huemules y Coyhaique Alto. La delegación chilena destacó haber finalizado la pavimentación desde Puerto Chacabuco a Paso Huemules y la delegación argentina informó los avances en los proyectos para concretar la pavimentación. Respecto de la Ruta 257, la parte chilena informó que se encontraban pavimentados los primeros 15 km y se esperaba licitar obras a principio del 2013 en el tramo del km 15 al 58. Para el tramo desde el km 58 al 78, la pavimentación comenzaba en el segundo semestre de 2012 para finalizar en abril de 2013.

Las delegaciones se comprometieron a desarrollar una mayor comunicación entre ellas de modo de lograr una mejor coordinación en las planificaciones estratégicas de las obras de infraestructura a desarrollar. Asimismo, manifestaron su interés en establecer un corredor bioceánico Comodoro Rivadavia-Puerto Chacabuco y conformar un comité de evaluación.

Los miembros del Comité solicitaron a las autoridades pertinentes de ambos países, adecuar las inversiones, para que el mejoramiento del camino en el Paso Mayer pueda ser priorizado y se le de viabilidad a las inversiones previstas.

La delegación chilena solicitó la mantención de las rutas argentinas conducentes a los pasos fronterizos. Asimismo, reiteró el interés de avanzar en la conectividad a través de Paso

Río Mayer Ribera Norte. La delegación chilena solicitó que se trate el estado de avance del camino "Ruta Provincial Complementaria Nº 81". La delegación chilena informó que el plazo límite para finalizar las obras de pavimentación de la ruta 257CH Paso San Sebastián, era el año 2019.

Ambas Delegaciones acordaron continuar generando procesos expeditos de cooperación mutua en materias de apoyo ante situaciones de emergencia, transferencia tecnológica y otros. Como tema de interés se propuso la realización de encuentros de intercambio de experiencias en el área de vialidad invernal y también se propuso la iniciativa de intervención en el Río Jeinimeni, para lo cual sugirieron elevar a las respectivas Cancillerías la suscripción de un convenio de cooperación técnica de organismos de Argentina y Chile (del área hidráulica, forestal y fitosanitario y otros atingentes).

Ambas delegaciones reiteraron el compromiso adoptado en el Plenario del XXI Encuentro de este Comité en cuanto a implementar la libre circulación de personas entre la Provincia de Tierra del Fuego y la Región de Magallanes de manera coordinada, con la construcción de una rampa en el Puerto de Ushuaia. Durante el encuentro realizado en el año 2018, representantes de la Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, con el apoyo del representante de la Provincia de Santa Cruz, manifestaron la importancia de avanzar respecto de la libre circulación de personas entre la Región de Magallanes y de la Antártida Chilena y la Provincia de Tierra del Fuego argentina. Los representantes de las Regiones chilenas y del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile, indicaron que no estaban dadas las condiciones para poder materializar dicho anhelo a nivel regional, porque implicaría una variación en la condición migratoria, aduanera y fitozoosanitaria nacional. En otro aspecto, los representantes de la Región de Magallanes y de la Antártica Chilena, manifestaron la preocupación de la situación de los habitantes de la Isla Navarino, en el Canal de Beagle, respecto del aislamiento que viven, lo que implicó una afectación en su desarrollo económico y social.

Respecto a la producción, ambas delegaciones propusieron potenciar el desarrollo de los encadenamientos productivos entre las Macrozonas que le competen a este Comité, bajo la metodología de matriz productiva de la Macrozona chileno-argentina, como línea de base.

Promover en Chile el Sistema Provincial de Promoción y Desarrollo Industrial de la Provincia de Santa Cruz (Ley 3092).[66]

Ambas delegaciones tomaron como eje principal la integración de las cadenas productivas de cada país con especial interés en el desarrollo de la innovación y la tecnología. Los representantes que trabajaron en esta Comisión propusieron promover la inversión recíproca entre Chile y Argentina, así como los encadenamientos productivos.

En términos comerciales, tanto Argentina como Chile, acordaron realizar la primera reunión binacional de las Cámaras de Comercio de Argentina y Chile, con base en el interés manifestado por el sector privado; relevar información sobre el estado del arte de marcas sectoriales y sellos de calidad en los respectivos países y sobre las matrices productivas de cada Región e intercambiar información respecto de los desarrollos de innovación productiva y científica que se llevaron adelante en ambos territorios, con el objetivo de articular acciones de investigación, desarrollo e innovación.[67]

Decidieron, ambas delegaciones, proceder a la integración comercial en Ferias Locales (Provincias de Santa Cruz, Tierra del Fuego y Chubut); revisar el Acuerdo de Complementación Económica y los requisitos zoo y fitosanitarios para el intercambio de productos exportables; realizar intercambios tecnológicos para reciclaje, agricultura y ganadería. Y se dejó constancia de que esta subcomisión, en su encuentro correspondiente al año 2014, no contó con la presencia de los representantes de la contraparte argentina.[68]

Las delegaciones de ambos países acordaron que el Comité de Integración Austral, a través de un trabajo público-privado, coordinado por PROCHILE y por las autoridades provinciales argentinas respectivas, desarrollase encuentros anuales en forma de ruedas de negocio para la Red de Mujeres del Fin del Mundo. Y que el Comité de Integración Austral, apoyara la iniciativa de PROCHILE de ruedas de negocios en Rio Gallegos, Provincia de Santa Cruz, que incluyera a las comunidades empresariales argentinas de la localidad de Comodoro Rivadavia al Sur, para intercambiar posibilidades de negocios con empresarios de las Regiones de Aysén y Magallanes. Por su parte, la representación argentina se comprometió a gestionar a través de sus entes públicos, una mayor representación de empresarios argentinos en la Expocom en Magallanes. Se resalto la necesidad de crear

[66] Comité de Integración Austral. (2010). *Acta Final.*
[67] Comité de Integración Austral. (2012). *Acta Final.*
[68] Comité de Integración Austral. (2014). *Acta Final.*

vínculos y formalizar con la Cámara de Comercio de Empresarios de Ushuaia - Argentina, en base al Programa Centro Comercial a Cielo Abierto (CCCA), con el fin de reforzar el apoyo y fortalecimiento de los Barrios Comerciales que se desarrollaban en la Región de Magallanes.[69]

Por último, se puso a disposición de la Comisión el "Manual de Exportación Chile a Argentina", (2018) con el objetivo de facilitar la exportación e importación de bienes y servicios entre ambas naciones, y se evaluó la posibilidad de realizar el Programa "Redes de Oportunidades de Negocios" -SERCOTEC-. con Argentina y de comparar requisitos de comercialización entre las naciones.[70]

Otros de los temas tratados por el Comité, versaron sobre la necesidad de continuar avanzando en materia de paridad o equidad de género en el ejercicio de cargos públicos y el Gobierno de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur destacó el respaldo del pueblo y del Gobierno de la República de Chile por el constante apoyo a la posición argentina sobre los legítimos e imprescriptibles derechos de soberanía sobre las Islas Malvinas, Georgias del Sur y Sándwich del Sur y los Espacios Marítimos circundantes.

2.9. Reflexiones parciales

Tras los datos recolectados, es posible percibir la relación existente entre la Política Exterior Argentina hacia Chile en materia de integración fronteriza, para mejorar y ampliar la conectividad física, mediante obras de infraestructura para energía, transporte y comunicaciones y el tratamiento intensivo que a estos temas se le brinda en el marco de los Comités de Integración a través de los entes subnacionales que en ellos participan.

En los encuentros presidenciales mencionados a lo largo del capítulo uno del presente trabajo, los mandatarios y mandatarias de Argentina y Chile, dieron a conocer diferentes medidas que previamente habían sido tratadas en los Comités. Esto demuestra que los mismos funcionan como una primera instancia necesaria para el planteo de necesidades propias de las regiones a las que representan, inquietudes que luego son manifestadas a nivel

[69] Comité de Integración Austral. (2016). *Acta Final.*
[70] Comité de Integración Austral. (2018). *Acta Final.*

nacional, por los actores propios de la diplomacia tradicional. Algunos de los temas que siguieron este curso fueron, el Túnel de baja altura Ferrocarril Trasandino Central; el Túnel Internacional Paso Agua Negra; la implementación de controles integrados en los Pasos Fronterizos; el Proyecto Túnel Las Leñas; la optimización del Sistema Cristo Redentor y Paso Cardenal Samoré. La concesión de Personería Jurídica a la EBIFETRA y EBITAN, así como el interés mostrado por la constitución de EBILEÑAS; el Plan Maestro de Pasos de Frontera; entre otros.

Conjuntamente con el Tratado de Maipú (2009), entró en vigor un Protocolo Complementario relativo a la Constitución de un Grupo de Trabajo Especial para la "Adopción de un Acuerdo General sobre Libre Circulación de Personas". En este sentido, los Estados nacionales se comprometieron a desarrollar, a través de sus organismos competentes, iniciativas tendientes a la libre circulación, en ámbitos tales como la cooperación en materia migratoria; el control integrado de fronteras; facilitación aduanera; mejoramiento de la infraestructura fronteriza. Es también destacable el trabajo previo que sobre estos puntos se realizó en el marco de los Comités de Integración, los cuales, a través de las provincias argentinas que los componen, se acoplan a los intereses del Poder Ejecutivo, llevando adelante acciones coordinadas, y viceversa.

Desde las gestiones nacionales de ambos países surgió la Comisión Binacional de Comercio, Inversiones y Relaciones Económicas en 2008, mecanismo institucional previsto en el Tratado de Maipú, momento a partir del cual emergió una institución binacional destinada a dirigir un proceso de integración económica en la formación de cadenas de valor en la producción de bienes y servicios entre ambos países. El trabajo de los actores subnacionales en el marco de los Comités de Integración en esa dirección es también notable.

Efectivamente, ante la complejización del escenario internacional, en donde los Estados deben atender a una multiplicidad de temáticas para abordarlas en beneficio de sus habitantes, contar con instancias como las que representan los Comités de Integración, es de gran ayuda, en la medida en que funcionan como intermediarios, cercanos a sus respectivas poblaciones y conocedores de sus necesidades y particularidades.

Si bien no son órganos decisorios, funcionan a la hora de transmitir inquietudes y necesidades de gran envergadura, no solo para las regiones y las entidades subnacionales que representan, sino para el país y las relaciones binacionales argentino-chilenas, en general. Se

destaca el elevado nivel de participación de los actores subnacionales en los Comités, teniendo en cuenta el número de funcionarios y los diversos cargos que ocupaban quienes participaban de las diversas reuniones.

En general, se percibió a lo largo del análisis realizado en el presente capítulo, gran coordinación entre los actores subnacionales que forman parte de cada Comité a la hora de diagramar la agenda de los mismos. El hecho de que compartan posturas es clave para poder llegar con mayor fuerza a plantear inquietudes, tanto frente a su contraparte chilena, como ante el propio Estado argentino.

Capítulo 3-
Accionar subnacional

En el presente capítulo, se recabó información sobre el accionar específico de las diferentes provincias argentinas que conforman los Comités de Integración tratados en el capítulo anterior. Principalmente, se tomaron las posiciones expresadas por estos actores subnacionales en torno a la temática de la integración regional en particular y binacional en general, y su intento por ser tenidos en cuenta por los actores tradicionales. Se mencionan las articulaciones entre las intervenciones nacionales y subnacionales en la medida en que pudieron ser identificadas.

Al respecto, Zubelzú (2008) sostiene que la gestión internacional de las provincias posee una estrecha relación con el Estado nacional. Las acciones provinciales tienen como principal destinatario al nivel nacional a quien procuran convencer para que éste privilegie obras que resultan vitales para el propio desarrollo de sus economías y su proyección, por tal motivo los Comités de Integración constituyen un mecanismo institucional fundamental para las mismas.

La información recabada para el presente capítulo recae fundamentalmente en decisiones del Ejecutivo nacional, impulsadas por las provincias argentinas, que tienen relación principalmente con el área de la integración física. Es en esta macro-cuestión en donde se identificaron la mayor cantidad de coincidencias. Como sostiene Espinoza (2002), al hablar de integración física, pensamos al menos en tres temas fundamentales; por una parte, la integración intra zona, esto es, el desarrollo de enlaces terrestres que conecten las arterias principales con los centros de producción en los países de la Región; en segundo término, la ampliación de la plataforma comercial, esto es, poder acceder a los mercados externos, lo que implica crear o mejorar los accesos terrestres hacia los terminales portuarios del Pacífico y el Atlántico; y finalmente, el desarrollo de las localidades de las zonas de frontera en los dos países.

Las comunidades cercanas a las fronteras, que a veces están aisladas y no han participado del progreso de las ciudades, pueden recibir un impacto positivo importante con el desarrollo de proyectos de integración, especialmente aquellos que involucran la creación

de nueva infraestructura y, asimismo, pueden expandir ese impacto hacia ámbitos provinciales, regionales y nacionales.

3.1. Catamarca, La Rioja, Córdoba, Santiago del Estero, Tucumán, Santa Fe y Entre Ríos, partes del Comité de Integración ATACALAR

El accionar conjunto de estas provincias estuvo íntimamente ligado al planteo de la necesidad de que el Corredor Bioceánico Central pudiera efectivizarse.

Hace largos años que se piensa en el proyecto del Corredor Bioceánico ATACALAR, ferroviario y carretero. El objetivo es vincular la infraestructura de transporte de la región centro-norte de Argentina con los puertos de aguas profundas existentes en la Región de Atacama, en Chile, sobre el Pacífico, para la salida directa de la producción regional hacia destinos asiáticos de manera más rápida y barata, a través de los pasos cordilleranos de Pircas Negras en La Rioja y San Francisco en Catamarca.

Enviando la mercadería por el Corredor Bioceánico se produciría un ahorro de un 30% en los costos de flete y logística, sumado a la reducción de 12 días en su traslado, en comparación con la salida de la producción regional a través de los puertos de Rosario o Buenos Aires, lo que potenciaría la competitividad y la incorporación de productos frescos.[71]

La macro región ATACALAR tiene un volumen exportable hacia los mercados del Pacífico y la costa Oeste de Estados Unidos de alrededor de 3 mil millones de dólares anuales; equivalente a más de 2.1 millones de toneladas por año y al despliegue de unos 84 mil camiones que actualmente son derivados a los puertos de Rosario y Buenos Aires.

Teniendo en cuenta el interés demostrado por la provincia China de Hunan para financiar el proyecto y que, desde hace algunos años, trabajan en forma conjunta con representantes de Obras Públicas de las provincias argentinas, se destaca el plan que han elaborado para todas las economías comprendidas en este Corredor Bioceánico.

Todas las provincias involucradas trabajaron incansablemente sobre la base del memorándum de Entendimiento del Proyecto del Corredor Bioceánico Ferroviario NOA-Centro, suscripto por representantes de las partes de la Macro Región ATACALAR y de la

[71] Diario Agendar. Recuperado de https://agendarweb.com.ar/2019/02/10/atacalar-el-corredor-bioceanico-para-exportar-a-asia/

provincia china de Hunan, demostrando así la trascendencia e importancia que tiene este corredor.[72]

En la VI Reunión Binacional de Ministros Argentina-Chile y la IV Reunión de Gobernadores Argentinos e Intendentes chilenos de la Frontera Común (septiembre 2014), el entonces gobernador santafesino, Antonio Bonfatti, propuso potenciar el Corredor Bioceánico Central a través de diferentes obras y acuerdos, y pidió por la pronta concreción del Puente Goya – Reconquista – Avellaneda. Puso énfasis en la historia y en la cultura común con el pueblo hermano de Chile y destacó que se abordaron temas económicos, ambientales, de turismo y que, además, se dialogó sobre las obras de infraestructura necesarias para las conexiones, que son las que hacen al desarrollo de los pueblos.[73]

Con respecto a dicho puente, -otro tema de interés para los actores subnacionales involucrados-, en 2005, durante el gobierno de Néstor Kirchner, se firmó un convenio para la construcción del mismo que uniría a esas ciudades. De aquel acto participaron los entonces secretarios de Obras Públicas, José López y de Transporte, Ricardo Jaime. También estaban Jorge Obeid (Santa Fe) y Ricardo Colombi (Corrientes).

A mediados de 2012, en la ciudad de Avellaneda, los gobernadores de Santa Fe, Bonfatti, y de Corrientes, Colombi, firmaron una carta dirigida a la presidente de la Nación, Cristina Fernández, pidiéndole que llame a licitación para la construcción de la interconexión vial entre Goya y Reconquista, un pedido que los miembros del Comité ATACALAR presentaron en reiteradas oportunidades sin obtener respuesta.

En otro orden de cuestiones, mencionar que, en repetidas ocasiones, estas provincias llevaron adelante procesos de integración interprovincial con miras a fortalecer sus relaciones y poder llegar así con más ímpetu y coordinación a efectuar pedidos en ámbitos superiores como ser ATACALAR o al mismo Estado Nacional. A continuación, se presentan momentos claves en ese sentido.

En el marco de la Expo Productiva y Expolivo 2016, el ministro de Producción de Catamarca, Ing. Raúl Chico, firmó el Acta de Intención preparatoria para el Convenio marco de Cooperación Mutua para la formación de una Micro Región entre los departamentos del Noroeste La Rioja y del Sureste de Catamarca. El ministro Chico, destacó la importancia de

[72] Diario Página 12. Recuperado de https://www.pagina12.com.ar/138708-una-oportunidad-para-el-desarrollo
[73] Página web del Gobierno de Santa Fe. Recuperado de https://www.santafe.gob.ar/noticias/noticia/209180/

dar el ejemplo y lograr borrar las fronteras entre las provincias. “Ya que estamos proponiendo que nos juntemos todos en lo macro (ATACALAR), debemos hacer punta en lo micro. Si logramos con nuestros hermanos riojanos pasar a Chile y de allí a Asia, yo no tengo ninguna duda que el futuro de esta región es enorme”, concluyó Chico.[74]

Aquí se reflejan de manera interrelacionada, dos de los elementos mencionados al principio, unión entre provincias parte de ATACALAR y la intención de avanzar en el Corredor Bioceánico para apuntar a Asia.

Un caso similar se produjo en junio de 2017, cuando la Gobernadora de Catamarca, Lucía Corpacci, recibió a su par de Córdoba, Juan Schiaretti, donde procedieron a la firma de convenios de cooperación en materia de desarrollo regional. Ambos mandatarios hicieron hincapié en la necesidad de darle impulso al Corredor Ferrovial Bioceánico para la integración regional y económica a través del Paso de San Francisco. “Si pudiéramos tener el transporte ferrocarril para la carga que nos comunique con los puertos de Chile, nos posicionaría a todas las provincias de otra manera”, expresó Corpacci. Destacó el acuerdo para gestionar de forma conjunta ante el Gobierno de la Nación obras de infraestructura. Plantearon ante el Ejecutivo que se incluyera en el Presupuesto nacional.[75]

En este sentido, reflejo de las reiteradas apelaciones al gobierno nacional sobre el Corredor Bioceánico en cuestión, en la XX Reunión Plenaria del Comité de Integración (julio 2017), el gobernador de Córdoba, Schiaretti, señaló a la prensa que había hablado con el presidente Macri sobre el planteo de los gobernadores que integran como miembros de la Región ATACALAR, sobre la necesidad de que el Gobierno nacional apoye económicamente las obras de conectividad como el corredor ferroviario bioceánico y mencionó que la respuesta del presidente fue que iba a apoyar las iniciativas, dando el visto bueno para que se comenzara con el estudio de factibilidad.

Por otro lado, en el marco de la XXI Reunión Plenaria de ATACALAR, octubre de 2018, el Secretario de Integración Regional y Cooperación Internacional de La Rioja, Luis Agost Carreño, consideró que fue un avance muy grande el llevado a cabo en este encuentro,

[74] Página web del Gobierno de Catamarca. Recuperado de https://www.portal.catamarca.gob.ar/noticias/catamarca-y-la-rioja-forman-una-region-oeste-comun-586/

[75] Página web del Gobierno de Catamarca. Recuperado de https://www.portal.catamarca.gob.ar/noticias/catamarca-y-cordoba-oficializaron-su-voluntad-de-integracion-1560/

porque hasta la Cancillería Argentina recibió el mensaje de que siete gobernadores de esta importante región que tiene el 34% del PBI del país, quieren salir al Pacífico que es el nuevo escenario y la única manera es terminando los corredores carreteros de Pircas Negras y de San Francisco, y continuar con el ferroviario de Serrezuela a Tinogasta y vincularse con Chile, explicó.[76]

De hecho, el Senado de la Nación solicitó al Poder Ejecutivo que incluyera, en el Plan de Obras Públicas nacional, previsto para el bienio 2017-2018, las obras preparatorias del corredor bioceánico La Rioja-Chile, en el marco de integración y cooperación de ambas Naciones.[77]

Ante la necesidad de poder concretar este proyecto, el gobierno nacional se comprometió a remitir esta iniciativa en el encuentro del G20 (2018), en Buenos Aires, para que las 19 economías de los países más ricos y de los emergentes más la Unión Europea, trataran, se comprometieran y formalmente brindaran viabilidad al Corredor Bioceánico Ferroviario NOA-Centro, más aún, contando con la participación del presidente de la República de Popular China, que expuso su disposición de financiar el proyecto.

Otro dato de relevancia aconteció en el Foro "Federalismo, Integración y Desarrollo Económico Regional" (noviembre 2019). Contó con la participación de funcionarios provinciales y nacionales, quienes estuvieron a cargo de desarrollar los ejes temáticos referidos a los desafíos del Federalismo y las provincias para una vinculación internacional con autonomía, las ventajas del Tratado de Libre Comercio Argentina-Chile, el sector exportador de la región de ATACAMA y su estrategia comercial, la importancia de las Zonas Francas para el comercio internacional, la ubicación estratégica del Paso Internacional San Francisco y la potencialidad del Proyecto del Corredor Bioceánico en la Macro Región ATACALAR.[78]

Álvarez (2019), plantea que este corredor fue aprobado en Memorándum en agosto de 2009, en la cumbre de presidentes de UNASUR, realizado en San Carlos de Bariloche, firmado por Cristina Fernández, Michelle Bachelet y Luiz Inácio Lula da Silva (Brasil). Su

[76] Diario El Independiente. Recuperado de https://www.elindependiente.com.ar/pagina.php?id=191076
[77] Documento: Proyecto de comunicación. Recuperado de https://www.senado.gov.ar/parlamentario/parlamentaria/375329/downloadPdf
[78] Página web del Gobierno de Catamarca. Recuperado de https://www.portal.catamarca.gob.ar/noticias/foro-federalismo-integracion-y-desarrollo-economico-regional-6089/

concreción se vería fortalecida geopolíticamente por la articulación entre la Hidrovía Paraguay - Paraná y la Hidrovía Paraná - Tietê que es particularmente significativa para la producción industrial de Sao Paulo, sexto parque industrial del mundo, dado que permite una vía de exportación que, articulando con el Corredor Bioceánico Central, antes descrito, posibilitaría una salida por el Pacífico.

3.2. Salta, Jujuy y Tucumán, partes del Comité de Integración NOA – Norte Grande

Las provincias hicieron resonar en reiteradas oportunidades sus intereses por mejorar el estado de los Pasos Fronterizos Jama y Sico, donde las respuestas del Estado Nacional fueron positivas. Sin embargo, no sucedió lo mismo con la intención de llevar a buen puerto el proyecto del ferrocarril trasandino Abra Pampa – Jama – Calama.

En oportunidad del XXIV Comité de Integración NOA-Norte Grande, el embajador de Argentina en Chile, Ginés González García y la Ministra de Cancillería Argentina, Mónica Dinucci, destacaron el logro jujeño del sistema integrado de Jama, protagonista principal en la vinculación con el país andino. “Hemos dado todos los pasos que nos pidió la provincia (Jujuy) y cumplido su anhelo para establecer un control integrado con única cabecera en territorio argentino. Nos enorgullece este trabajo, que hace quedar muy bien a todos los argentinos”, dijo la diplomática.[79]

La cuestión del Paso de Jama es importante, entre otras cosas, por su ubicación estratégica, pues constituye una parte de lo que es el Corredor Bioceánico de Capricornio. Su influencia comprende a los estados de Mato Grosso do Sul, San Paulo, Paraná, Santa Catarina y Rio Grande do Sul de la República Federativa de Brasil; los departamentos de Potosí, Chuquisaca, Tarija y Santa Cruz en la República de Bolivia; la totalidad de la República del Paraguay; las provincias argentinas de Jujuy, Salta, Formosa, Chaco, Misiones, Corrientes, Tucumán, Santiago del Estero, Norte de Santa Fe y Córdoba y las regiones Primera, Segunda, Tercera y Decimoquinta de la República de Chile y el sur de Perú.

[79] Diario Jujuy al día. Recuperado de https://www.jujuyaldia.com.ar/2012/05/11/inauguracion-del-comite-noa-%E2%80%93-norte-grande-jama-sistema-superador-en-la-integracion-con-chile/

Por estas razones, el Complejo Integrado de este Paso, inaugurado en 2011, constituyó una gran obra de infraestructura que ha tenido relevancia para estas provincias y que se ha trabajado en el marco del Comité NOA-Norte Grande.

En este sentido, mencionar que se denomina control integrado a la actividad realizada en uno o más lugares utilizando procedimientos administrativos y operativos compatibles y semejantes en forma secuencial y, siempre que sea posible simultánea, por los funcionarios de los distintos organismos de ambos Estados que intervienen en el control.

Más reciente en el tiempo, el gobernador jujeño, Morales, puntualizó en 2016 que la actividad en Jama creció tanto que las instalaciones no eran ya suficientes, por lo tanto, el Gobierno de la Nación autorizó una inversión de 15 millones de pesos para construir un nuevo edificio. Se sumó una partida de 5 millones de pesos para acondicionar el edificio que ocupaba la delegación argentina que se desempeñaba en AFIP, Aduana y Gendarmería, entre otros organismos de frontera.[80]

En otro orden de cuestiones, durante el 3º Encuentro del Corredor Bioceánico, -en 2016-, espacio de construcción estratégico para el futuro de la Zona de Integración del Centro Oeste de América del Sur (ZICOSUR) se contó con la presencia de funcionarios de Cancillería y embajadores en Jujuy, lo que reflejó la vigencia de la decisión política e institucional por los gobiernos de Argentina, Brasil, Chile y Paraguay, de trabajar en el nuevo corredor bioceánico que vincule la zona de Mato Grosso do Sul y los puertos de aguas profundas de Chile, analizó el entonces ministro de Infraestructura Rizzotti.

Como señala Bautista (2019), los Estados Nacionales han demostrado interés en modificar el rumbo de sus relaciones bilaterales, entendiendo que eso se logra si se consigue unir a la totalidad de la extensión de la frontera a través de la integración de las regiones chilenas con las provincias argentinas. Para ello pensaron en la infraestructura como herramienta clave para el fortalecimiento de la integración fronteriza, las relaciones bilaterales y la macro-región argentino-chilena. Las obras de infraestructura entre ambas regiones, que tuvieron apoyo de los Estados nacionales, fueron precisamente la habilitación del Paso de Jama y el Complejo Integrado.

[80] Página web de la Provincia de Jujuy. Recuperado de http://prensa.jujuy.gob.ar/tag/paso-de-jama/page/2/

Respecto al Paso Sico, durante el XXX Comité de Integración NOA – Norte Grande (2018), se abordó, por iniciativa salteña, el ansiado Control Integrado de dicho Paso, a fin de avanzar a nivel nacional en las gestiones para la construcción del sector Control de Cargas.[81]

Es menester destacar que, en la Argentina, el organismo encargado del control de los pasos de frontera es el Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda de la Presidencia de la Nación. Tiene injerencia en el área de los pasos de frontera en lo que respecta a la infraestructura de los pasos y centros de frontera. Desempeña las actividades de coordinación de los organismos de ambos Estados en los pasos de frontera, gestiona las licitaciones para la explotación de servicios complementarios en los pasos, tramita las habilitaciones ocasionales de los pasos fronterizos, y la extensión del horario de atención en ellos como así también la apertura anticipada de los pasos establecidos como temporales.

El potencial del Paso de Sico y las facilidades que ofrece para el transporte de cargas, el comercio y el turismo con Chile, y las posibilidades para el desarrollo local, fueron claramente identificados. En función de estos objetivos, la Oficina de Relaciones Internacionales de la provincia de Salta encaró un trabajo mancomunado con Organismos Nacionales, Provinciales, Municipales y el sector privado para poner en agenda las cuestiones de facilitación fronteriza y conectividad, como puntos centrales de la agenda de cooperación transfronteriza.

Fruto de tales gestiones, en 2011 se llevó a cabo con éxito el "Primer Ejercicio de Control Integrado en el Paso de Sico", donde trabajaron a la par los funcionarios argentinos y chilenos. Como resultado del Ejercicio, se dispuso por decisión del Gobernador Juan Manuel Urtubey, dar inicio al proyecto de ampliación del Complejo Fronterizo, a los efectos de dotar de mayor capacidad de operación a las instalaciones existentes.

Dicho Paso fue declarado Control Binacional Unificado luego del éxito del Ejercicio Combinado que se llevó a cabo entre el 26 de mayo y el 11 de junio de 2011, que luego fue ratificado por el Grupo Técnico Mixto Binacional y legalizado con la firma de las Notas Reversales en la declaración Presidencial Conjunta, del 16 de marzo de 2012, por parte de los presidentes Cristina Fernández de Kirchner y Sebastián Piñera.

[81] Diario InSalta. Recuperado de https://insalta.info/enfoque/el-comite-de-integracion-noa-norte-grande-de-chile-delibera-desde-hoy-en-salta

En el año 2012, luego del intercambio de las cartas entre las Cancillerías de Argentina y Chile, acordando el establecimiento en el Paso de Sico de un Control Integrado de Cabecera Única, se dio inicio a las obras de ampliación de la primera etapa abarcando los sectores de viviendas y control de equipaje y personas. Las mismas finalizaron en abril de 2014. Como resultado del Ejercicio, el Complejo del Paso Internacional de Sico comenzó a funcionar como Área de Control Integrado a partir del 15 de noviembre de 2015.[82]

El control binacional unificado en Sico favorece el desarrollo de actividades económicas en la Puna Salteña, la conexión con el Pacífico y los puertos chilenos (Antofagasta y Mejillones) y constituye una pieza estratégica con la Ruta Nacional 51 en la conectividad del Corredor Bioceánico por el Eje de Capricornio.

Finalmente, mencionar que en una de sus visitas a la República Popular China (2016), el gobernador jujeño, Gerardo Morales, expuso el proyecto del ferrocarril trasandino Abra Pampa – Jama – Calama ante el presidente de Sistemas de Negocios de la firma China Rail Road Company (CRRC), Chen Dayong, quien exteriorizó su interés en dicha iniciativa estratégica para nuestra región.[83] Sin embargo, el gobierno nacional argentino no se ha expresado al respecto.

3.3. San Juan, parte del Comité de Integración Agua Negra

Para la provincia de San Juan es crucial la concreción del Túnel Internacional Agua Negra. Si bien hubo a lo largo del tiempo respuestas por parte del Estado argentino, aún continúan las tratativas. En el marco del Comité de Integración, la provincia ha trabajado en pos de esta cuestión.

El Gobierno Nacional reactivó en 2016 la construcción del Túnel de Agua Negra y realizó el llamado a precalificación de empresas interesadas en la concreción del proyecto. Este fue el primer paso previo a la licitación, a través del cual se analizaron los antecedentes y la capacidad técnica de las empresas interesadas en participar del concurso internacional para la construcción de esta obra de ingeniería vial calificada como la más importantes de

[82] Página web del Gobierno de la Provincia de Salta. Recuperado de http://www.internacionalsalta.gob.ar/index.php/gestion/pasosfronterizos/pfchile/pasodesico

[83] Página web del Gobierno de la Provincia de Jujuy. Recuperado de http://prensa.jujuy.gob.ar/2016/11/07/el-gobernador-busca-en-china-inversores-para-el-ferrocarril-trasandino/

Latinoamérica, generando un corredor vial fundamental para las economías regionales del centro argentino y para el turismo internacional.

En marzo 2018, llegando al final del período bajo estudio, se reunió la Entidad Binacional Túnel de Agua Negra (EBITAN) en Santiago de Chile para finalizar el análisis de los antecedentes presentados por diez consorcios en el marco del proceso de precalificación que se llevó adelante para la construcción del Túnel de Agua Negra.

En dicha ocasión, el entonces Ministro de Transporte de la Nación, Guillermo Dietrich, remarcó que la construcción del Túnel consolidaría un corredor vial internacional fundamental para el transporte de cargas y de personas entre ambos países. "Estamos en un nuevo contexto de cooperación internacional, con cada vez más oportunidades para encontrar soluciones de transporte y de desarrollo de forma articulada, continuando con el proceso de volver a insertar a nuestro país en el mundo", señaló Dietrich.

Los procesos licitatorios son llevados adelante por EBITAN, que está integrada por representantes chilenos y argentinos, entre los que se encuentran funcionarios del Ministerio de Transporte de la Nación, un funcionario de la Cancillería y un representante de la provincia de San Juan.

El proyecto Túnel de Agua Negra consiste en la construcción de dos túneles dobles independientes (de dos carriles cada uno) de 13,9 km de longitud a la altura de 4.080 metros sobre el nivel del mar. El Túnel formaría parte del Corredor Bioceánico Central para unir el océano Pacífico con el Atlántico (Porto Alegre, Brasil). El plazo de construcción se estima en 10 años de trabajos ininterrumpidos e implica una inversión del orden de los US$ 1.500 millones. Los costos serán absorbidos por los países de acuerdo a la localización de las obras, asegurando equidad en el esfuerzo financiero entre Argentina y Chile.

El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) respaldó el proyecto mediante la aprobación de dos préstamos internacionales a cada uno de los países: el Préstamo PETAN, por un monto de U$S 20 millones; y el Préstamo TAN, por un monto de U$S 130 millones de dólares, que integra una Línea de Crédito Condicional para Proyectos de Inversión (CCLIP) por un total de U$S 1.500 millones de dólares. Concretamente, el BID está financiando las actividades de estructuración y preparación del proyecto y brindando

asistencia a las autoridades de ambos países incluyendo asesorías legales, técnicas, ambientales y de fortalecimiento institucional.[84]

3.4. Mendoza, parte de los Comités de Integración Cristo Redentor, El Pehuenche y Las Leñas

La provincia de Mendoza forma parte de estos tres Comités. En primer lugar, comenzaremos haciendo referencia al Comité de Integración Cristo Redentor.

El principal interés de esta provincia en el marco de mismo, radicó en la infraestructura concerniente al Paso Fronterizo Cristo Redentor. Este Sistema es la principal conexión bilateral entre Argentina y Chile, donde confluye un intenso caudal de tránsito comercial del MERCOSUR y de los mercados de ultramar en el Pacífico, y forma parte del Programa de Pasos Piloto de la Iniciativa IIRSA. Si bien el eje está consolidado desde el punto de vista de la infraestructura de transporte, la creciente demanda de tránsito convierte a la adecuación de la plataforma logística y operativa en un desafío constante.

En este sentido, se realizó un Estudio binacional para proponer alternativas ponderadas de optimización de infraestructura y de operación, con el objeto de responder a las necesidades tanto de los usuarios como de las instituciones públicas de control del paso. La Solución Integral para la readecuación del sistema de control y de infraestructura se definió con la participación de los organismos de control de Argentina y Chile, el Banco Interamericano de Desarrollo –supervisor del Estudio- y otros actores con injerencia en el paso.

En respuesta a pedidos por parte de autoridades mendocinas, en marzo de 2018 se presentó un proyecto para conectar la localidad de Palmira en Mendoza, a través de nueva autopista de 38 kilómetros, como alternativa a la actual RN7. Dado que aproximadamente 70.000 vehículos circulan diariamente entre las dos localidades generando importantes demoras y contratiempos para los vecinos tanto de las afueras de Mendoza como para los del centro de la Capital provincial.

[84] Página web del Gobierno argentino. Recuperado de https://www.argentina.gob.ar/noticias/argentina-presidira-el-ente-binacional-tunel-de-agua-negra

La obra será financiada por Vialidad Nacional a través de un préstamo del BID y permitirá separar el tránsito particular del transporte de carga que circula desde y hacia Chile a través del Paso Internacional Cristo Redentor. “Esta es una obra fundamental no sólo para los mendocinos, para todos los argentinos ya que consolidará la integración entre nuestro país y Chile. Además de brindar mayor seguridad vial, evitará los frecuentes cortes del paso internacional producto de las nevadas o el mal clima” señaló Guillermo Dietrich, ministro de Transporte de la Nación.

La obra forma parte del Sistema Cristo Redentor, un megaproyecto que demandará una inversión en el lado argentino de USD 750 millones. Incluirá además la reparación del Túnel Cristo Redentor, el ensanche del Túnel Caracoles y la construcción de galerías de vinculación.

El ministro de Transporte anunció también la adjudicación de un tramo de la AU RN40 San Juan – Mendoza. Se trata de un segmento de 17 kilómetros de la RN40 desde el acceso al Aeropuerto Internacional de Mendoza “El Plumerillo” hasta el cruce con la RP34, en las afueras de la Capital provincial. La futura Autopista entre San Juan y Mendoza fortalecerá la producción y el comercio de Cuyo, una región en crecimiento donde se realiza la mayor producción de vino de Sudamérica. Además, beneficiará a otros sectores como la ganadería, la minería y el turismo.[85]

Finalmente, respecto al Túnel de Baja Altura Tren Trasandino Central, se aprobó el II Protocolo Complementario al Tratado de Maipú de Integración y Cooperación entre la República Argentina y la República de Chile Relativo a la Entidad Binacional para el Proyecto “Túnel de Baja Altura - Ferrocarril Trasandino Central” (EBIFETRA), suscripto en la ciudad de Santiago el 23 de diciembre de 2014, mediante la Ley 27.125, sancionada en febrero de 2015.

El proyecto propone construir un cruce ferroviario en la Cordillera de los Andes que unirá la provincia de Mendoza con Los Andes. Su longitud total será de 204 kilómetros, contemplando un túnel de 52 kilómetros.

Si bien entre 2009 y 2015 se llevaron a cabo 13 reuniones de la EBIFETRA para el proyecto Túnel de Baja Altura Ferrocarril Trasandino Central, además de reuniones

[85] Página web del gobierno argentino. Recuperado de https://www.argentina.gob.ar/noticias/sistema-cristo-redentor-se-adjudico-la-primera-obra-para-transformar-el-principal-paso

extraordinarias y de equipos técnicos, la declaración de factibilidad técnico-económica del proyecto ha quedado sin definición por parte de la Entidad, explicó José Octavio Bordón, embajador argentino en Chile, en relación con la suspensión del proyecto.[86]

Mendoza también conforma el Comité de Integración El Pehuenche. El Paso fronterizo que lleva ese mismo nombre, conecta el sur de la provincia de Mendoza con la Región del Maule en Chile, dando lugar a una macro-región de 1.200.000 kilómetros cuadrados donde habitan más de un millón de personas, atravesada por los flujos de transporte internacional de cargas, que para su concreción utilizan el paso Pehuenche.

La implementación del Programa Pehuenche consistió de un ciclo de planificación que se articuló en tres etapas, avanzando de manera secuencial en el nivel de conocimiento del territorio y en la identificación de las oportunidades y necesidades de la región de influencia. Se avanzó en este sentido en el Centro Único de Frontera.[87]

El Parlamento del MERCOSUR resolvió declarar de interés al Corredor Bioceánico del Paso Pehuenche, por ser uno de los pasos que da lugar a la región fronteriza bilateral Pehuenche y porque resulta ser la vía de comunicación terrestre más cercana y factible para la integración económica, social, turística y cultural de la región central de Argentina, que abarca el territorio argentino de las provincias de Buenos Aires, La Pampa, Rio Negro, Neuquén, San Luis, Mendoza y las regiones Metropolitana, de Valparaíso, O Higgins, del Maule, Bio Bio y la Araucania en Chile.[88]

Como sostienen Prieto y Cepparo (2008) la macro-región Pehuenche se encuentra fragmentada por dos barreras. Una de índole política y otra natural. La división política está dada por la frontera internacional y los obstáculos que allí levantan las burocracias centrales de Argentina y Chile, instaladas a cientos de kilómetros de ese lugar (Buenos Aires y Santiago). Resaltan que se trata de un problema concreto, pues con frecuencia, las burocracias nacionales priorizan criterios totalmente ajenos a la Macro-región del Pehuenche; subordinan los procesos de cooperación transfronteriza a los intereses

[86] Diario El Andino. Recuperado de https://www.elandino.cl/argentina-anuncio-la-suspension-del-proyecto-tunel-ferrocarril-trasandino-central/

[87] Página web del Gobierno argentino. Recuperado de https://www.argentina.gob.ar/obras-publicas/secretaria/programa-de-optimizacion-de#:~:text=Programa%20Pehuenche,-El%20Proyecto%20de&text=En%20territorio%20argentino%20esta%20franja,Neuqu%C3%A9n%2C%20San%20Luis%20y%20Mendoza.

[88] Documento del Parlamento del MERCOSUR. Recuperado de https://www.parlamentomercosur.org/innovaportal/file/17449/1/mep-298-2019.pdf

coyunturales de los grandes centros del poder político y económico de cada país. Si bien los pasos son bajos, transitables y accesibles, los motivos políticos han intervenido para que, durante muchos años hayan sido barreras infranqueables para el transporte terrestre comercial.

En 2016, tras reclamos permanentes de los entes subnacionales involucrados, Vialidad Nacional anunció la culminación de la obra de asfaltado del lado argentino en el Paso Pehuenche. El entonces administrador general de Vialidad, Javier Iguacel, junto a la vice gobernadora de Mendoza, Laura Montero, inauguraron el tramo. Guillermo Dietrich, ministro de Transporte de la Nación, destacó que después de una larga espera los mendocinos por fin pasaron a tener una ruta pavimentada para atravesar la cordillera de manera segura y en menos tiempo.

La pavimentación de la RN145 consolidó un nuevo corredor productivo que vincula la VII Región de Chile con el Mercosur, a través de los puertos de Bahía Blanca y Rosario. A partir de esta obra, ambos lados de la Cordillera de Los Andes cuentan con rutas totalmente pavimentadas que hacen más seguro y eficiente el intercambio comercial, turístico y cultural entre ambas naciones.

La ejecución de los trabajos estuvo signada por una constante marcha y contramarcha debido a diversas modificaciones en el proyecto, dificultades climáticas y geográficas y escasez de presupuesto que extendió los plazos durante 16 años. La última etapa de trabajos comenzó en noviembre de 2014. La misma fue financiada por Vialidad Nacional con una inversión superior a los $ 403 millones. Iguacel señaló al respecto que tanto argentinos como chilenos sienten que somos pueblos hermanos, y que se concretó ese sentimiento a través de la inauguración de esta obra. “Durante los últimos años se ha demorado demasiado en hacer las obras que necesitamos, pero hoy nuestro compromiso junto al presidente Mauricio Macri es que una vez que nos proponemos algo, lo terminamos", concluyó Iguacel.[89]

Finalmente, respecto al Comité de Integración Las Leñas, si bien la provincia de Mendoza viene participando activamente en dar impulso al Proyecto de Baja Altura Paso Las Leñas, -la mayor obra de infraestructura de este Comité-, el ejecutivo nacional promulgó a través del decreto 1483, la ley 27.164, que aprobó el protocolo complementario

[89] Página web del Gobierno argentino. Recuperado de https://www.argentina.gob.ar/noticias/tras-16-anos-finalizo-la-pavimentacion-del-paso-pehuenche

al Tratado de Maipú, de Integración y Cooperación entre ambos países, creando la Entidad Binacional Túnel Las Leñas (Ebileñas), que tiene el objetivo de conectar a la Argentina y Chile a través de ese paso fronterizo. El protocolo fue firmado por el entonces embajador argentino en Chile, Ginés González García, y el canciller del país vecino, Heraldo Muñoz Valenzuela. Más allá de esa importante decisión, no se han percibido avances posteriores en el período bajo estudio en torno al Proyecto en cuestión.

3.5. Neuquén y Río Negro, partes del Comité de Integración Los Lagos

Las provincias involucradas en el presente Comité remarcaron siempre, entre otros, sus deseos de continuo mejoramiento de los Pasos Fronterizos Pino Hachado y Cardenal Samoré (los dos más relevantes), y su compromiso por que pueda concretarse el Ferrocarril Trasandino del Sur.

Con respecto a los Pasos, la provincia de Neuquén ha negociado fuertemente la adopción de nuevas normativas que mejoren la posición de los cruces, ante las Cancillerías chilena y argentina. En ese sentido, se logró en 2012 insertar a Pino Hachado en el Convenio Argentino-chileno de transporte terrestre en tránsito para vincular dos puntos de un mismo país, de manera tal que se convierta en otro paso habilitado para los transportistas. Esto se logró mediante la firma de una Nota Reversal entre ambos países. Otro hito gestionado fue la inclusión de Pino Hachado en el sistema de controles integrados con la modalidad doble cabecera-país entrada país sede, que permite integrar los controles de ambas naciones en un solo edificio.

En 2018, la comisión de Asuntos Municipales, Turismo y Transporte de la Legislatura de Neuquén aprobó por unanimidad un proyecto de comunicación, instando al Poder Ejecutivo Nacional a estudiar la viabilidad de mantener abierto durante las 24 horas algunos de los pasos fronterizos de la provincia con Chile, para cargas y pasajeros (Pino Hachado o Cardenal Samoré).

En otro orden de cuestiones, en 2014 fue conocida oficialmente la disposición del ministerio del Interior y Transporte de la Nación, que estableció que los vehículos que realicen transporte internacional de cargas peligrosas por automotor, no podrán circular por la Ruta Nacional Nº 231, desde su intersección con la Ruta Nacional Nº 40 hasta el paso

internacional Cardenal Antonio Samoré. Este era otro de los pedidos solicitados reiteradas veces por las provincias en cuestión.90

Con respecto al ansiado ferrocarril mencionado párrafos atrás, el ex gobernador de Neuquén, Omar Gutiérrez, comentó que luego de una reunión con el presidente Mauricio Macri, transcurrida en 2017, se manifestó el compromiso por parte de Nación para retomar el Ferrocarril Trasandino del Sur y para buscar el financiamiento necesario. En este sentido, precisó que para la construcción de 190 kilómetros de vías en territorio chileno se debían invertir unos 720 millones de dólares, mientras que se requerirían otros 280 millones de dólares para 86 kilómetros de líneas férreas del lado argentino. Sin embargo, al momento no hubo avances al respecto.

Finalmente, mencionar una temática de gran relevancia para las provincias involucradas, concierte al Corredor Bioceánico Norpatagónico. El Acuerdo y Plan de Acción al respecto del mismo reconoce y valora el papel determinante que juega la Corporación para el Desarrollo y Promoción de dicho corredor, como ente oficial del Gobierno de Río Negro. El Objetivo es que se materialice una Estrategia de Desarrollo común e integrada que promueva la realización del mismo. Las conclusiones de los estudios realizados e informes finales del proyecto fueron desarrollado a través del acuerdo de cooperación económica firmado entre la provincia y la nación y se concretó con fondos del BID.

Al respecto, la Cámara de Senadores de Argentina, declaró de interés el Corredor Bioceánico Norpatagónico, que conectaría los océanos Atlántico y Pacífico, vinculando a las Repúblicas de Argentina y Chile, un espacio geoeconómico que incluye la Región de los Lagos, Cordillerana-Pacífica, la meseta Patagónica con sus valles menores, el litoral marino atlántico y el Valle Inferior del río Negro.

La primera decisión fue constituir, por medio de la Ley 3170/97, la Comisión Mixta para el Desarrollo del Bioceánico. En el año 2005, por la demanda de la Región Sur, el avance de los procesos de integración latinoamericana y en particular con la República de Chile, por unanimidad, se aprobó la Ley 4014, que crea el Ente Provincial denominado Corporación para el Desarrollo y Promoción del Corredor Bioceánico Norpatagónico.

---

90 Página web del Gobierno de la Provincia de Neuquén. Recuperada de http://w2.neuquen.gov.ar/noticias/5242-gonzalez-pino-hachado-es-ya-el-eje-del-corredor-bioceanico

Por otra parte, los fundamentos indican que la propuesta se presentó como un caso de transformación territorial proyectada para una importante área del sur binacional. La condición de tener zonas de alta marginalidad (Región Sur), pero con un enorme potencial, generó para la provincia la posibilidad de formar parte del denominado Eje Sur de I.I.R.S.A., proyecto de cooperación Transfronteriza Continental Latinoamericana que dispone de fondos para el desarrollo de infraestructura de los países signatarios. La posibilidad de intercomunicar los puertos argentinos en el océano Atlántico con los chilenos en el Pacífico es un proyecto y aspiración patagónica con más de un siglo de historia.

Este proyecto había sido ratificado oportunamente por los gobiernos de Chile y Argentina a través de sus máximas autoridades, los entonces mandatarios Ricardo Lagos y el presidente argentino Néstor Kirchner. Pero en 2007, el titular del Poder Ejecutivo nacional en una visita realizada a la provincia de Mendoza anunció que el gobierno nacional impulsaría la construcción del cruce de los Andes a través del Ferrocarril Trasandino Central, que tiene como cabecera a la provincia de Cuyo. El proyecto quedó estanco.

3.6. Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego, partes del Comité de Integración Austral

El embajador de Argentina en Chile, Ginés González García, anunció en la XXI reunión del Comité de Integración Austral en Punta Arenas la efectivización de un Área de Libre Circulación de Personas, conformada por la provincia de Tierra del Fuego (Argentina) y la Región de Magallanes (Chile), reclamo que dicha provincia reclamaba desde hacía ya tiempo.

Otras demandas subnacionales escuchadas por el ejecutivo nacional, fueron el tratamiento de la habilitación permanente del Paso Fronterizo Almanza, en el canal Beagle. La mayor frecuencia de buques que recalen en Puerto Williams y Ushuaia a su paso por el Beagle, que permita el desarrollo equilibrado y sostenido de las ciudades, a través de la cooperación en materias turísticas de promoción y difusión de atractivos del canal Beagle.

3.7. Reflexiones parciales

Tras la información recolectada y plasmada en el presente capítulo, puede deducirse que el aporte de los actores subnacionales fue relevante para la integración no solo regional en particular sino también argentino-chilena, en general.

La voluntad y las gestiones llevadas adelante por estos entes han sido escuchadas y fueron tomadas como objeto de políticas públicas por parte del gobierno nacional en reiteradas oportunidades. Con lo cual, puede sostenerse, que existió coordinación y articulación en numerosas oportunidades, sobre todo, como se menciona en el presente capítulo, en el marco de las políticas de integración física.

Las provincias argentinas demostraron, en el marco de todos los Comités, un alto nivel de cohesión entre ellas, llevando adelante procesos de integración interprovincial y en la gran mayoría de los casos analizados a lo largo del capítulo 2 y 3, sus objetivos e intenciones demostraron ser comunes a todas ellas. Esto es de gran relevancia a la hora de erigirse frente a actores tradicionales y lograr posicionar sus inquietudes y reclamos.

Otro dato no menor, son las tratativas llevadas adelante por ciertas provincias argentinas con provincias chinas, como ser el caso de aquellas que componen el Comité ATACALAR, que buscaron el financiamiento de la provincia china de Hunan para el Corredor Bioceánico Central, y la provincia de Jujuy que hizo lo propio con el gobierno de la República Popular China, dado su interés por el Ferrocarril Trasandino Abra Pampa-Jama-Calama. Independientemente de los resultados, esto demuestra el claro interés de las provincias por avanzar en la integración.

En general, todos estos actores no centrales, han remarcado a lo largo de todo el período analizado, independientemente de colores políticos, la importancia de profundizar las relaciones con el vecino país de Chile, lo cual, reviste suma importancia.

Conclusiones

Ante un mundo cada vez más complejo, en donde los Estados deben atender a una multiplicidad de cuestiones y dar respuestas a variadas problemáticas y necesidades, la diplomacia tradicional comparte su espacio de acción con otros actores que dialogan y negocian, complementando el accionar de la primera.

De esta realidad deriva la importancia de estudiar las gestiones de entidades subnacionales/subestatales/no centrales. Particularmente, se intentó conocer cómo fue el accionar de las provincias argentinas y de las regiones chilenas en el marco de los Comités de Integración argentino-chilenos en los cuales se encuentras insertas, relacionándolo con la Política Exterior Argentina hacia Chile, de 2009 a 2018.

Las relaciones bilaterales argentino-chilenas han sido fructíferas en las últimas décadas, sobre todo a partir del retorno a la democracia en ambos países, y tras el Tratado de Maipú de Integración y Cooperación (2009), tomaron más ímpetu aún. Por ser Estados limítrofes que comparten una extensa frontera común, el rol de los Comités cobra especial relevancia al abordar amplias temáticas y, sobre todo, al tratar problemáticas que urgen a sus poblaciones. Si bien no poseen capacidad de decisión, son una vía muy válida a la hora de transmitir inquietudes a los respectivos órganos decisorios, sobre todo dada la cercanía que presentan respecto a sus sociedades.

Asimismo, se indagó sobre los principales lineamientos y el contexto de la Política Exterior Argentina hacia Chile durante el período bajo estudio, sobre la agenda y las decisiones de los Comités de Integración y, se identificó a los actores subnacionales que intervienen en los mismos, a la vez que se examinaron sus posiciones en las reuniones de dichos Comités.

Respecto a la primera cuestión mencionada, en el período estudiado fue clara la intención de ambos Estados de impulsar la relación bilateral. Intención que se tradujo en acciones concretas en múltiples ámbitos. En lo económico-comercial, en materia de seguridad y defensa, cooperación antártica, judicial, científico tecnológica, educativa y cultural. Es menester destacar la coincidencia en los valores de la tradición diplomática de ambos países, el interés por la defensa de los Derechos Humanos y por el accionar político concertado en ámbitos de integración regional.

Más allá de ciertas diferencias ideológicas que se presentaron entre las administraciones de Argentina y Chile en los años analizados, el vínculo bilateral logró mantenerse en buenos términos como política de Estado a ambos lados de la Cordillera.

Respecto a la agenda y las decisiones de los Comités, concluimos que, en primer lugar, hay gran coordinación al interior de los mismos en varios aspectos. En principio, es destacable la consecuente realización de los encuentros anuales programados en los ocho Comités existentes. La información está al alcance de quien necesite acceder a ella, al publicarse las actas, las cuales, además, presentan de forma clara y concisa la información de lo que se discute año a año.

Es notable el alto nivel de participación de funcionarios, tanto de las provincias argentinas y de las regiones chilenas como de representantes de los gobiernos nacionales de ambos países. Los Comités tienen muy bien definidas sus áreas de trabajo, y en todas las reuniones se tratan cuestiones respetando este diagrama. Los temas tratados son de los más variados y se renuevan y adaptan a épocas y coyunturas. En los últimos años temáticas como medio ambiente y género, entre otras, fueron incorporándose a algunos de ellos.

Sin dudas, la integración fronteriza es el tema más tratado al interior de los Comités y en el que mayor concertación y coordinación se percibió respecto a los actores tradicionales, lo que termina reflejándose en la Política Exterior Argentina hacia Chile. La Cordillera de los Andes implica un verdadero desafío, por lo que los intentos de mejorar la conectividad física son claves.

Pudo percibirse que, en términos temporales, generalmente los reclamos y planteos, se realizan primero en el marco de los Comités de Integración y luego, son tomados por los Estados involucrados y plasmados en declaraciones o medidas concretas. Esto demuestra que los Comités funcionan efectivamente como primera instancia útil y necesaria para el planteo de necesidades vigentes en las regiones en las que se encuentran insertos, inquietudes que luego son tomadas a nivel nacional, por los actores propios de la diplomacia tradicional.

Finalmente, al hacer referencia al tercer punto, relacionado a los actores subnacionales argentinos, las provincias, y su rol en los Comités, puede concluirse que han desempeñado un papel destacable al impulsar la integración regional tanto dentro de las fronteras del país como con sus pares chilenas, las regiones. Esto se traduce en mayores, mejores y más fluidos vínculos entre Argentina y Chile. Las provincias se han mostrado

cohesionadas entre ellas, compartiendo posiciones en las agendas de las reuniones de los Comités y abocadas a tomar decisiones conjuntas.

La hipótesis planteada inicialmente, fue que la participación de los actores subnacionales en los Comités de Integración argentino-chilenos de 2009 a 2018 estuvo condicionada por el accionar coordinado y concertado con el Gobierno Nacional.

En este sentido, puede concluirse que efectivamente hubo coordinación y concertación entre el accionar de los actores subnacionales en el marco de los Comités y el gobierno nacional argentino, reflejado en las decisiones tomadas por éste, que fueron recuperadas de las gestiones llevadas a cabo, en primer momento, por estos actores no centrales, sobre todo, en políticas referidas a la integración física, ámbito que genera impactos para la integración regional en particular y para la binacional en general.

Cabe destacar que los actores subnacionales retoman las necesidades y las prioridades de sus sociedades de una manera mucho más fiel que la que pueden llegar a percibir actores de la diplomacia tradicional, por el simple hecho de estar insertos en ellas y por la cercanía que representan. De allí la importancia de que se complementen en mayor y mejor grado con el gobierno nacional, para que las políticas públicas propias de la Política Exterior Argentina reflejen de manera fidedigna las necesidades de la población y persigan el objetivo de subsanarlas.

Bibliografía

Aldecoa, F. & Keating, M. (eds). (2000). "*Paradiplomacia: las relaciones internacionales de las regiones*". Madrid: Marcial Pons, Ediciones Jurídicas y Sociales, S.A.

Álvarez, A. (2019). *"La transformación de los macrosistemas de transporte en América del Sur. Aportes para el estudio del Corredor Bioceánico Central".* Revista del Departamento de Geografía. FFyH – UNC – Argentina. Año 7, n° 12.

Banco Interamericano de Desarrollo (2002). *"Perspectivas y desafíos del proceso de integración argentino-chileno a diez años del ACE 16".*

Bautista, I. A. K. (2019). *"La gestión internacional de Jujuy en el Comité Noroeste NOA – Norte Grande".* Omnia. Derecho y sociedad, 2.

Bolsa de Comercio de Santa Fe (2019). *"Corredor Bioceánico Central: estado de la infraestructura vial y obras proyectadas".* Informes especiales, Centro de Estudios y Servicios.

Bonadeo, D. & D'Agostino, L. (2011). *"Análisis del funcionamiento de los comités de integración argentino-chilenos. Paso Cristo Redentor y El Pehuenche"*. Plataforma de información para políticas públicas de la Universidad Nacional de Cuyo.

Borja, J. & Castells, M. (1997). *"Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información".* Barcelona: UNCHS, Santillana S. S. Taurus.

Briones, S. y Dockendorff, A. (2015). *"Continuidad y cambio en la política exterior chilena en el gobierno de Sebastián Piñera (2010-2014)".* Instituto de Estudios Internacionales-Universidad de Chile.

Calleja, M. y Safarov, A. (Septiembre, 2007). "*La importancia de los Comités de Frontera en la Política Exterior del Estado Argentino".* Trabajo presentado en la primera jornada de Análisis de la Inserción de Sudamérica en el Mundo del Centro de Estudios Sudamericanos (CENSUD), La Plata.

Canales, F. (2016). *"Retomar y reimpulsar el Tratado de Maipú de Integración y Cooperación. ¿Un nuevo ciclo en la relación bilateral entre Chile y Argentina?".* Relaciones Internacionales. Nº 51.

Colacrai, M. (2016). *"La relación bilateral Argentina-Chile en clave política 2010-2015. Continuidades y matices con cambios de gobierno".* Instituto de Estudios Internacionales, Universidad de Chile.

Colacrai, M. (2014). Capítulo 5; *"La relación bilateral Argentina-Chile en clave política durante el Gobierno de Piñera y los mandatos de Cristina (marzo 2010-marzo 2014): pudo haber sido mejor…";* en la Política Exterior de Cristina Fernández al finalizar su mandato. Centro de Estudios en Relaciones Internacionales de Rosario CERIR.

Colacrai, M. (2013). "*Las relaciones bilaterales argentino-chilenas en perspectiva subnacional. Potencialidades para incrementar la cooperación e integración*"; Revista Dos Puntas, Nº 8.

Colacrai, M. (2015). *"Las Nuevas Diplomacias en las relaciones argentino-chilenas. Transgubernamentalismo y acción sub-nacional".* Revista Encrucijada Americana, Año 7, Nº 2.

Colacrai, M. & Zubelzú, G. (2004). *"Las vinculaciones externas y la capacidad de gestión internacional desplegadas por las provincias argentinas en la última década. Una lectura desde las Relaciones Internacionales"*. CARI.

Comité de Integración Paso Agua Negra. (2010; 2012; 2014; 2018). *Acta Final.*

Comité de Integración ATACALAR. (2010; 2012; 2014; 2016; 2018). *Acta Final.*

Comité de Integración Austral. (2010; 2012; 2014; 2016, 2018). *Acta Final.*

Comité de Integración El Pehuenche. (2012; 2014; 2016). *Acta Final.*

Comité de Integración Las Leñas. (2014; 2016). *Acta Final.*

Comité de Integración NOA-Norte Grande. (2016; 2018). *Acta Final.*

Comité de Integración Paso Sistema Cristo Redentor. (2010; 2012; 2014; 2016; 2018). *Acta Final.*

Comité de Integración Región de Los Lagos. (2010; 2012; 2014; 2016; 2018). *Acta Final.*

Cornago Prieto, N. (2000). *"Paradiplomacia y redefinición de la seguridad internacional: dimensiones de conflicto y de cooperación"*. En Aldecoa, F. & Keating, M. (2000). Paradiplomacia: las relaciones internacionales de los gobiernos regionales. Madrid: Marcial Pons.

Comité de Estudios de Asuntos Latinoamericanos y Comisión Parlamentaria Conjunta Argentino Chilena. (2004). Seminario sobre integración argentino-chilena.

Declaración de la II Reunión de Gobernadores argentinos e Intendentes chilenos de la frontera común. 8 de noviembre de 2012, Cancillería argentina, información para la prensa Nº 000/12.

Duchaceck, I. (1990). *"Soberanías perforadas: acerca de una tipología de nuevos actores en Relaciones Internacionales"*. En Hans J., Michelmann y Panayotis Soldatos, eds. (1990). Federalism and International Relations: The Role of Subnational Units. Oxford: Clarendon Press.

Duchacek, I. (1986). *"Competencia internacional de los gobiernos subnacionales"*. En Martínez, O. (1986). *Across Boundaries: Transborder Interaction in Comparative Perspective*. El Paso, Texas: Western Press.

Fronzaglia, M. L. (2005). *"Unidades subnacionales: un estudio de caso sobre la ciudad de San Pablo de 2001 a 2004"*. Tesis de Maestría, Campinas: UNICAMP.

García Segura, C. (1996). *"La actividad exterior de las entidades políticas subestatales"*. Revista de Estudios Políticos, núm. 91.

Gregory, B. (2011). "*Diplomacia Pública Americana"*. The Hague Journal of Diplomacy.

Hill, Ch. (2003) *"The Changing Politics of Foreign Policy"*, New York, Palgrave Macmillan.

Jiménez Cabrera, D. (2016). *"Desde el Tratado de Paz de 1984 al Tratado de Maipú de 2009: un proceso evolutivo institucionalmente consolidado*". Revista de Ciencia Política, volumen 36.

Keating, M. (2001). *"Paradiplomacia y constitución de redes regionales"*. Revista valenciana d'estudis autonòmics. Nº Extra 36.

Keohane R. & Nye J. (1989). "*Poder e Interdependencia. La política mundial en transición"*. Buenos Aires: Grupo Editor Latinoamericano (GEL).

Kincaid, J. (2001). "*Roles of Constituent Governments"*. Trabajo presentado en el "Forum of Federations". Seminar on Foreign Relations of Constituent Units Winnipeg.

Lacoste, P. (2013). "*Argentina y Chile: 200 años de relaciones bilaterale*s". Instituto de Estudios Avanzados, Universidad de Santiago de Chile.

Lorenzini, M.E. (2013). "*Las relaciones Argentino-chilenas 2008-2011, ¿Realidad o ficción de la "Alianza Estratégica?".* Si Somos Americanos, vol. 13, nº 1.

Muñoz, H. (2014). *"Convergencia en la diversidad: la nueva política latinoamericana de Chile".* El País, 12 de marzo de 2014. Recuperado de http://elpais.com/ elpais/2014/03/12/opinion/1394642 773_153377.html.

Natalizio, M. V. (2007). "*La multicausalidad y multidimensionalidad de la acción internacional de los actores subnacionales argentinos. El caso de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires"*. Buenos Aires: CAEI.

Ministerio de Justicia y Derechos Humanos. (14 Diciembre 2009). *Tratado de Maipú de Integración y Cooperación entre la República Argentina y la República de Chile*. (Ley 26.561). Recuperado de: http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/160000164999/161652/norma.htm

Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios. (2014). *Plan Maestro de Pasos de Frontera Argentina y Chile. Horizonte 2030.* Recuperado de: https://back.argentina.gob.ar/sites/default/files/programa_maestro_pasos_de_frontera_horizonte_2030.pdf

Morgenthau, H. (1948). *"Politics among nations".*

Paquin, S. (2004). *"Paradiplomatie et relations internationales: théorie des stratégies internationales des régions face à la mondialisation".* Quebec: P.I.E.-Peter Lang.

Prieto E. y Cepparo M. (2008). *"Avances y retrocesos en la valoración del Paso Pehuenche como alternativa de comunicación bioceánica en el marco del MERCOSUR".* Instituto de Geografía. UNCuyo.

Rodrigues, G. 2004, p. 40. Citado por Gallo Yahn Filho y Fernandes de Oliveira, 2006, p. 84.

Torrijos, V. 2000. *"La diplomacia centrífuga. Preámbulo a una política exterior de las regiones"*, Revista Desafíos 2, Bogotá, CEPI, Universidad del Rosario.

Walt, S. (1987) "*The Origins of Alliances*". Cornell University Press, Ithaca.

Waltz, K. (1979). *"Theory of international politics"*.

Zubelzú, G. (2008). *"Los gobiernos subnacionales en el escenario internacional: conceptos, variantes y alcance. Un marco de análisis para las acciones de las provincias argentinas*". En Iglesias, E. (sd.) (2008). Las provincias argentinas en el escenario internacional. Desafíos y obstáculos de un sistema federal. Buenos Aires: PNUD, capítulo I.

Zubelzú, G. (2006). *"La acción internacional de las provincias argentinas. Reflexiones generales y análisis de algunos perfiles de gestión"*. Revista Estudios, CEA- Universidad Nacional de Córdoba nº 18.